

**het  
visserij  
blad**

GEMEENTE KOKSIJDE  
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM  
OOSTDUINKERKE



VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ  
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN

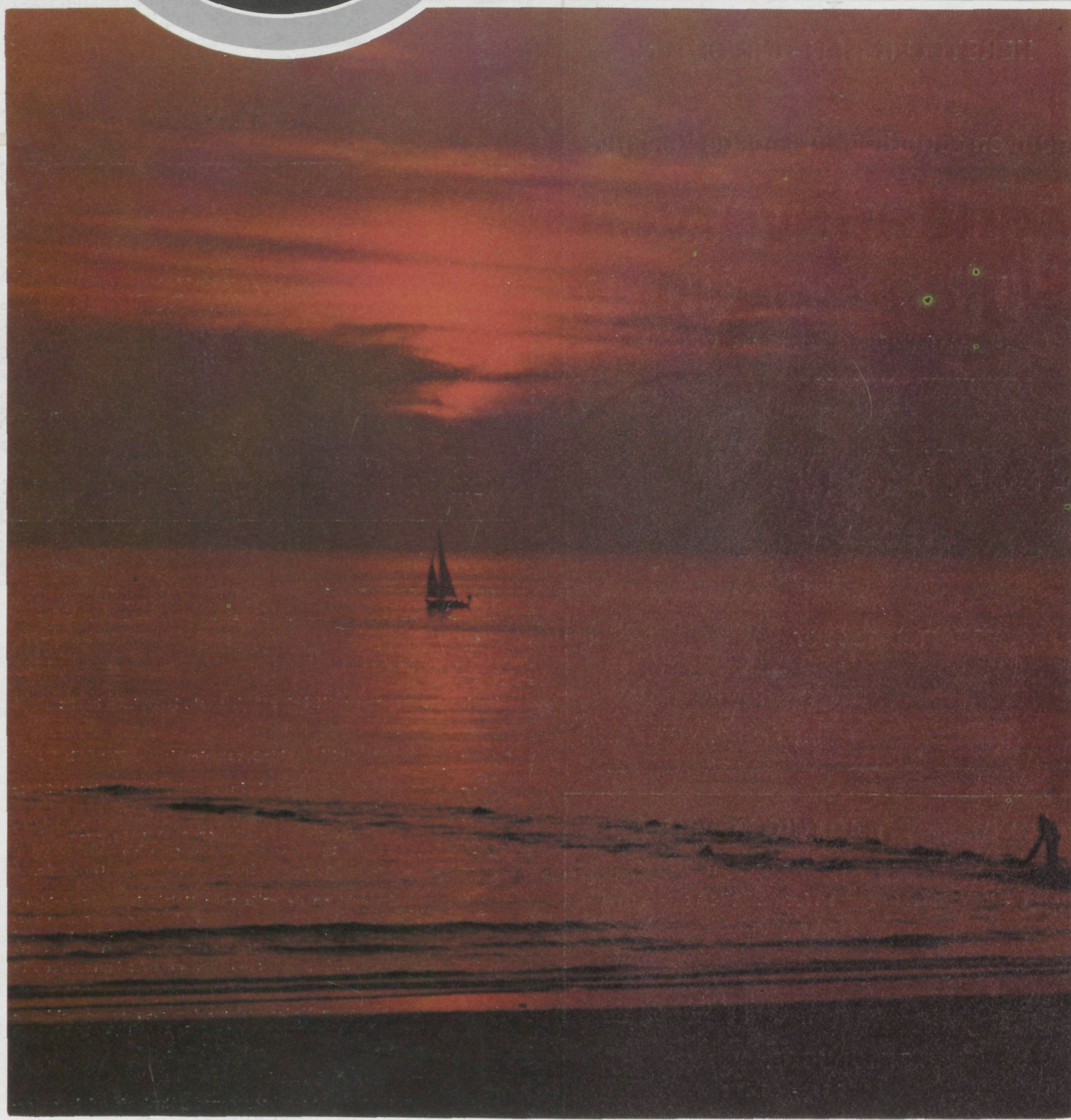


FOTO ROLAND

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)  
(7772V)

# EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

- HET KOUDSTE
- HET BEST BEWERKBAAR

(3224V)

## VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :  
Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

# DE ZEEKAART

(GRAFISCHE BEWERKINGEN VOOR  
ZEE- EN PLEZIERVAART)

Dit verzorgd boekje met talrijke illustraties van de hand van de heer E. Brouckxon (navigatieleraar en jachtman) is een **must voor alle zeevarenden**, leerling of beroepsmens.

Het werk is verkrijgbaar ter drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust tegen de prijs van 160 fr., B.T.W. inbegrepen, plus 15 fr. verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening nr. 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30, Oostende of bij Boekhandel Corman, Internationale Boekhandel en Standaard Boekhandel (nautische uitgaven).

REDERS en  
VISSERS.

voor uw

SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING

wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

## De Belgisch Nederlands Zeemansalmanak 1980

De 42e jaargang van dit belangrijk werk, is verkrijgbaar :

a) In België :

- ter drukkerij «Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30, te Oostende.
- Beroepsvereniging «Hand in Hand», Tijdokstraat 34 te Zeebrugge.
- O.V.A., Vismijn, Oostende.
- MARTIN & Co, Brauwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
- Fa. BOGERD, Brauwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.
- Beroepsvereniging «Hand in Hand», Vismijn, Oostende.

De oplage is beperkt en de prijs voor België is vastgesteld op 900 fr., waaraan dient bijgevoegd 45 fr. B.T.W. en 75 fr. aan verzendingskosten te storten op p.c.r. nr.000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust», H. Baelskaai 30, 8400 Oostende. De B.T.W. is niet verschuldigd voor schepen en voor bestellingen in het buitenland.

b) de bestellingen voor Nederland moeten voortaan geschieden bij B.V. IJmuiden Stores, postbus 207, Trawlerkade 44, 1970 AE IJmuiden, tel. 02550-19122, telex 41664.

Verkoopadressen in Nederland :

- Visserij cooperaties en scheepsbenodigdhedenhandelaren gevestigd in de visserijhavens.
- Nautische speciaalzaken.

# het visserijblad

Vrijdag 23 mei - Nr. 18

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —  
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN  
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE  
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —  
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

## Belgische vaartuigen konden in Grimsby niet aan de afslag komen

Nadat de Belgische koppels, de «N.3 - O.279», «N.306 - N.752» en de «O.26 - O.285» zich op het einde van vorige week opgegeven hadden om in Grimsby aan de markt te komen, werden zij bij een nieuwe kontaktnaam met de marktbeurten op maandag 19 mei, verwittigd dat zij geen marktbeurten konden krijgen omdat er te veel eigen vaartuigen aan de afslag kwamen. Hierop werd dan maandag in de namiddag Oostende verwittigd dat zij er woensdagmorgen aan de afslag zouden komen. Het is duidelijk dat dit voor Oostende eerder verrassend was. De prijzen waren dan ook navenant, alhoewel de aangevoerde vis meestal van het kleine soort (nr. 5) was, de zogeheten pagullen, die efkens boven de opvangprijs werden aangekocht. Volgens een vergelijking met een Belgisch vaartuig dat in Engeland verkocht met ongeveer dezelfde soorten, lag de prijs daar toch een kleine twee honderd fr. per ven hoger. We ondervroegen één der reders die verklaarde dat het voor dit verschil niet meer de moeite was om naar Grimsby te varen en dan ledig naar Oostende te komen. Verleden jaar was het verschil in prijs tussen Oostende en Engeland nog altijd rond de 500 fr. en daarvoor was het zeker te doen om in Grimsby te gaan verkopen.

Van de kopers vernamen we dat zij verrast waren door deze grote aanvoer en dat het hen zelfs niet zou verwonderd hebben moesten bepaalde partijen opgevangen worden zijn. Inderdaad nemen de kopers reeds de vrijdag en zaterdag contact op met hun invoerders voor het vastleggen van de invoer, zodat het nieuws van het aan de markt komen van de drie koppels, dat slechts maandagnamiddag vrijgegeven werd, wel te laat kwam. Anderzijds heeft het wegblijven van heel wat eigen vaartuigen uit de Belgische vismijnen ook voor naar gevolg dat heel wat kopers zich nu op de invoer ingesteld hebben, en niet zo maar bereid zijn om hun contact in het buitenland plots te laten steken omdat Belgische vaartuigen onverwachts eens aan de eigen markt komen. We kunnen onze invoerders uit het buitenland voor die ene maal nu met zijn vis niet laten zitten, aldus bepaalde kopers-invoerders. Het is inderdaad ook wel waar, dat door regelmatige afwezigheid van heel wat eigen vaartuigen aan de Belgische afslagen, sommige kopers zich beginnen in te stellen op de invoer en dat, bij onverwachtse aanvoer dit zich dan wrekt. In dit alles kan men moeilijk de ene of andere partij een verwijt toebrengen. Eenieder moet inderdaad zijn eigen rekening maken en zijn eigen ertwjes doppen.

Wat nu het niet-beschikbaar zijn van Grimsby voor de Belgische koppels betreft daar te vel Britten aan de markt kwamen, vragen we ons toch af of dit ook niet in de hand gewerkt wordt door de groeiende animositeit van de Britse vissers tegen de aanvoer uit derde landen, vooral uit Noorwegen, IJsland en zelfs uit Denemarken, dit laatste land nochtans niet een derde land zijnde maar een partnerland. Volgens de E.E.G.-reglementatie kan men geen vaartuigen weigeren uit de lidstaten van de E.E.G., maar men kan het wel moeilijk maken, door in te roepen dat er geen voldoende plaats beschikbaar is ofwel dat men beperkt is in de lossingmogelijkheden. Als het dan blijkt dat er wel plaats beschikbaar was, dan kan altijd ingeroepen worden dat de één of ander niet afgekomen is. De Britse vissers hebben aan de minister voor visserij inderdaad een ultimatum gesteld en zelfs gedreigd met een kampanje van ongehoorzaamheid aan de visserijreglementen en kwoteringen indien de in- en aanvoer door vreemden niet drastisch beperkt wordt. Misschien moeten we het ook wel in dit licht zien dat er geen plaats was voor de Belgische en wellicht ook andere vaartuigen uit de lidstaten.

## Een Noors-IJslandse overeenkomst over "Jan Mayen"

Bij herhaling hebben we het reeds gehad over het visserijconflict tussen IJsland en Noorwegen in verband met het eiland «Jan Mayen» dat Noors bezit is en waarbij dit laatste land het recht wil erkend zien op een economische 200-mijlszone waardoor Noorwegen het eksklusief recht op de visserij zou hebben in een uitgestrekt gebied in het hoge Noorden en dit in zeer visrijke wateren. Het eiland «Jan Mayen» ligt op 71° noorderbreedte in de Noordelijke IJszee zowat tussen Groenland, IJsland en Noorwegen. Het eiland is bezet door Noorwegen die er een weerkunrig instituut onderhoudt waardoor enkele tientallen ambtenaren met hun gezin er verblijf houden. Volgens de Internationale Conferentie over het Zeerecht hebben eilanden die bewoonbaar zijn dank een bepaalde plaatselijke economische activiteit, recht op een economische 200-mijlszone. Noorwegen en IJsland hebben echter een totaal verschillende interpretatie gegeven aan de bewoonbaarheid van het eiland Jan Mayen. Volgens Noorwegen gaat het om een bewoonbaar eiland vermits het regelmatig, het jaar door, en dit sinds jaren bewoond wordt door een dertigtal Noorse gezinnen. Volgens IJsland is dit echter een passieve bewoning en is het eiland niet bij machte zich te beroepen op een bewoonbaar economische activiteit, vermits alles door Noorwegen moet aangevoerd worden en er geen plaatselijke economische bedrijfsactiviteit heerst. Dat wil zeggen dat eventuele bewoners van het eiland in feite moeten onderhouden worden door andere gemeenschappen en niet op zich zelf kunnen bestaan. In feite is dit de interpretatie van de stelling van de Verenigde Naties en IJsland zou het wel bij het juiste eind hebben, alhoewel er toch ook iets te zeggen valt ten voordele van de Noorse stelling.

Dat er hieromtrent een conflict is gerezen tussen IJsland en Noorwegen ligt in het feit dat de 200-mijlszone van IJsland en deze van het eiland Jan Mayen zich een eindje overlappen, dat wil zeggen dat bij erkenning van een Noorse 200-mijlszone, IJsland van de eigen 200 mijlszone zou inboeten. Verder is daar nog het feit dat IJsland anders vrij tot in de nabijheid van de kusten van het eiland Jan Mayen kan gaan vissen hetgeen in het ander geval niet meer mogelijk is.

Zoals in alle conflicten heeft de oplossing tenslotte geleid tot een kompromis waarvan we het bekomen akkoord ontlenen aan een artikel van de hand van Roger P. uit de Antwerpse «De Lloyd» dat hieronder volgt :

### HET TWISTOBJECT

De 200 mijl economische zones van Jan Mayen en van IJsland overlappen elkaar omdat de twee eilanden minder dan 400 mijl van elkaar zijn verwijderd. (Dit is eveneens het geval voor de zones van Jan Mayen en van Groenland, maar dit is een ander probleem). Het gebied waarover de betwisting gaat — heeft een oppervlakte van 25.000 km<sup>2</sup> en bevindt zich tussen de middellijn tussen de twee eilanden en de lijn van de IJslandse 200 mijlszone.

### HET BEKOMEN AKKOORD

Begin deze maand hebben de twee partijen te Oslo een akkoord bereikt dat voor IJsland als voor Noorwegen aanwinsten inhoudt en dat nog door de twee nationale parlementen moet worden bekrachtigd.

Positief voor Noorwegen is :

- Het feit dat IJsland formeel de rechtspraak van Noorwegen over Jan Mayen erkent, wat tot hier toe nog niet het geval was.
- IJsland erkent ook het statuut van economische entiteit van Jan Mayen en derhalve ook het recht van Noorwegen om er een exclusieve 200 mijlszone rond te scheppen.

(Zie vervolg blz. 2)

**ALGEMENE LEDENVERGADERING**  
**OULDLEERLINGENBOND**  
**« JOHN BAUWENS »**  
**TE OOSTENDE**

Onder voorzitterschap van de heer A. Vieren kwam op 6 mei de Oudleerlingenbond van de Stedelijke Visserijschool te Oostende bijeen.

Vooraf werd een korte hulde gebracht aan alle overleden oudleerlingen en vrienden en een minuut stilte gehouden ter hoogte van het gedenkteken aan de school alwaar de voorzitter een mooie krans neerlegde.

Als leden van de dynamische bond van de « John Bauwens » visserijschool werden verkozen :

Voorzitter : A. Vieren ; Ondervoorzitter : F. Boels ; Sekretaris :

E. Germonpré ; Penningmeester : E. Lycke ; Leden : E. Boerhave, E. Brouckxon, G. Brys, Fr. Deschep- per, E. Eerebout, E. Maesen, E. Lingier, A. Mussche, Fr. Serie, A. Vens, Fr. Vanderwal, C. Wijsber- ghe, G. Vieren, R. Vieren, J. Ger- monpré, P. Lust, A. De Block (di- recteur).

De oudleerlingenbond van de « John Bauwens » spant zich tel- kenjare in samen met de directie en de leerkrachten van de school om allerlei activiteiten ten voor- dele van de leerlingen en de school in te richten.

Lidkaarten zijn op school te ver- krijgen, Mercatorlaan 15 te Oost- ende, tel. (059) 70.40.19.

**BAKKERIJ**

**Putje**

**ZEEBRUGGE**

**Heiststraat 30 — Tel. (050) 54.48.07**

**Bedient U met lekker brood  
 Tot aan iedere vissersboot  
 (op 500 m. van de kade)**

(8489V)

**PROFICIAT !**

Na de normaalcursussen van het Rode Kruis van België te hebben gevolgd, behaalde de heer Edward Brouckxon het diploma van Op- leider E.H.B.O. met grootste vrucht. Gediplomeerde is leraar aan de Stedelijke Visserijschool « John Bauwens » te Oostende.

**TE KOOP**

**Houten garnaaltreiler**

**Minder dan 50 Brt. - 180 PK.  
 Gemeerd te Zeebrugge.  
 Gunstige prijs.**

8485V)

**SAMENWERKENDE VENNOOTSCHAP**

**HULP IN NOOD**

**onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen**

**h.r.o. 11.151 — bank brussel lambert 384-1605068-93 — postrekening 000-0081289-03  
 telefoon (059) 32.16.89 — h. baelskaai 27 — 8400 oostende — telex : hunood 81229**

**STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING**

Overeenkomstig art. 31 der statuten worden de leden uitgenodigd tot de Statutaire Vergadering van de maatschappij die zal door- gaan op **VRIJDAG 6 JUNI 1980 om 16 u.** in het « Hotel EUROPA », Kapellestraat 181 te Bredene.

**DAGORDE**

- 1) goedkeuring van het verslag van de Raad van Beheer over de maatschappelijke werking gedurende het jaar 1979;
- 2) verslag van het College van Commissarissen;
- 3) goedkeuring van de Balans, Winst- en Verliesrekening afgesloten op 31 december 1979;
- 4) ontlasting te verlenen aan beheerders en commissarissen voor 1979;
- 5) vaststelling van de vergoeding voor commissarissen ingevolge art 29 van de statuten;
- 6) herkiezing beheerders en commissarissen :
  - zijn ingevolge art 12 en 23 van de statuten uittreidend en niet herkiesbaar : de hh. Verleene Engel, Hennaert Pieter en Vercoutter Marcel;
  - zijn ingevolge art. 23 van de statuten uittreidend en herkiesbaar : de hh. Serie Frans, Desaever Jean, Vlietincq Jean en Geryl André.
  - herkiezing commissarissen : zijn uittreidend en herkiesbaar : de hh. Cattoor Roger en Mobouck André.

**Kandidaturen voor een beheerdersmandaat :**

volgens art. 12 van de statuten moeten de kandidaturen voor een beheerdersmandaat voorgedragen worden door drie leden, minstens acht dagen vóór de algemene vergadering;

**Kandidaturen voor een commissarismandaat :**

volgens art. 29 van de statuten worden de commissarissen door de algemene vergadering aangesteld;

- 7) **Verscheidene; twee prachtige films van TV-cineast Roger Claeys, handelend over het bestaan van Hulp in Nood en onze kust, alsmede een film over olieprodukten, zullen vertoond worden.**
- 8) **Uitbetaling van het voorbehoudingsfonds aan uittreedende leden.**

Namens HULP IN NOOD

P. Vandenberghe  
 Directeur

E. Verleene  
 Voorzitter

(10026N—8491V)

Bij het Loodswezen te Oostende

## KAPITEIN EN NAUTISCH DIREKTEUR A. DE BOCK GAAT OP RUST



Nautisch directeur A. De Bock : een zeeman in hart en nieren.

### EEN ZEEMAN

### IN HART EN NIEREN

Op het einde van deze maand wordt bij het Loodswezen afscheid genomen van een vooraanstaand figuur, een doorwinterde zeeman, een nautisch directeur die voor zijn mensen en zijn dienst alles veil had. We citeren : kapitein A. DE BOCK.

Toen we vorige week een vraaggesprek voerden met deze innemende man, naar aanleiding van zijn makend vertrek, viel hijzelf met de deur in huis :

— Vraag niet naar mijn indrukken, zei kapitein DE BOCK kortdaat, maar toch ook met de brede glimlach op de lippen : want als ik kon herbeginnen, dan zou ik juist hetzelfde doen.

Gedurende 28 jaar vervulde kapitein DE BOCK de zware taak van loods. Een beroep, waaraan hij z'n ganse wezen verpand had.

— Men kan zich als loods zo vrij voelen als een vogel. Gebeurt er niets, wel O.K., dan loopt alles gesmeerd ; maar gebeurt er wél iets, dan staat men voor enorme verantwoordelijkheden, en dat is precies waarvan ik steeds veel gehouden heb : een grote vrijheid, maar een even grote verantwoordelijkheid.

Dhr. DE BOCK — ja, nu wordt ik weer een gewone mijnheer — zegt hij nonchalant — wordt nu straks 65 : het is tijd dat men op dergelijke leeftijd ermee stopt, want men voelt steeds meer aan dat de spanning te zwaar wordt. Het is het ogenblik waarop de leiding in jonge handen moet gaan.

En hierop vertelde kapitein A. DE BOCK een reeks pittige anedoties, maar ook ernstige details over de Zeeloodsdienst, de reddingsdiensten, de bewakingsdienst, de yachtsmen en de visserij, de vele relaties die hij tijdens zijn welgevalde loopbaan had.....

Zopas legde hij ook, samen met dhr. A. VANDENBUSSCHE, adjunct-adviseur bij het Loodswezen, de laatste hand aan een voortreffelijke brochure, gewijd aan de structuur en de werking van het

Belgisch Loodswezen, en waarover wij het eerlang méér breedvoerig zullen hebben. In elk geval omvat deze brochure tal van nuttige wenken en opmerkingen, die door onze Belgische scheepsvaartdeskundigen ongetwijfeld naar waarde zullen geschat worden.

### WIE EN WAT

De loopbaan van kapitein DE BOCK kan als volgt samengevat worden :

Hij werd geboren te Moerbeke - Waas op 14 mei 1915, en deed zijn middelbare studies aan het St. Lodewijkscollege te Lokeren, om vervolgens zijn maritieme opleiding te genieten in de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen.

Van 1933 tot 1935 ondernam hij vijf reizen aan boord van het opleidingsschip Mercator, waarvan een reis van acht maanden naar de Stille Zuidzee en een wetenschappelijke expeditie op het Paaseiland. In 1935 slaagde hij in het examen van Luitenant ter Lange Omvaart aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen, en onderging hij ook een speciale opleiding aan de Marineschool te Oostende.

Van 1936 tot 1945 ondernam A. DE BOCK de Lange Omvaart aan boord van de C.M.B.-schepen, in steeds hogere functies tot 2e Officier Senior. In deze hoedanigheid was hij aan boord van het passagiersschip «VILLE DE BRUGES» (15.000 BRT), toen dit schip door Duitse duikbommenwerpers tijdens de oorlog werd vernietigd.

In juli 1939 behaalde hij inmiddels het brevet van Kapitein ter Lange Omvaart.

### «HET PROJECT DE BOCK»

In maart 1946 verscheen van de hand van Kapitein DE BOCK het reisverhaal (250 blz.) «Met de Mercator naar de Stille Zuidzee», een werk dat twee uitgaven kende, en waarvan uittreksels ook werden overgenomen in «bloemlezingen» voor scholen.

Van augustus 1945 tot mei 1973 fungeerde dhr. DE BOCK als Scheldeloods te Antwerpen, waarvan de laatste twaalf jaar als geselecteerde loods voor superschepen.

X X X

In de jaren 1960 haalt «Het Project DE BOCK» de koppen van de Antwerpse maritieme bladen. Het gaat over een eenvoudige en betrekkelijk goedkope oplossing om ANTWERPEN toegankelijk te maken voor schepen boven de 100.000 ton met volledige afschaffing van de baggerwerken. Iedereen vindt het een prachtige oplossing, het «Ei van Columbus», maar..... wegens onbekende redenen verdwijnt het plan in de doofpot ! Ondertussen zoekt men na twintig jaar nog steeds naar een andere oplossing !

Hierbij mompelt dhr DE BOCK : Mijn plan was misschien té eenvoudig, en het kwam van een..... expert ter zake !

X X X

In 1973 volgde de bevordering tot ambtenaar van Niveau 1 en in 1973 (tot 1976) zijn aanstelling als nautisch dienstchef van het Loods-

fungeerde kapitein DE BOCK van 1976 tot op heden, als nautisch directeur van het Loodswezen Kust en Scheldemonden te Oostende.

### VEELOMVATTENDE ACTIVITEITEN

Sedert 1962 is kapitein DE BOCK de persoonlijke vriend, medewerker en raadgever van de Noorse onderzoeker Dr. Thor HEYERDAHL, wereldberoemd om zijn expedities en boeken om zijn theorie te staven over de migraties van Oost naa West door een gedeelte van de wereldbevolking in de loop der tijden. Achter elke expeditie staan grote wetenschappelijke volumes, alsook populaire boeken, waardoor HEYERDAHL grote bekendheid verwierf.

X X X

Na de «Ra-expedities» in 1969 en 1970, waarvan kapitein DE BOCK de te volgen route uitstippelde op wetenschappelijke wijze (heersende winden en zeestromingen), kreeg hij te SAFI (Marokko) de leiding over de bouw en uitrusting van de papyrus-boten.

Sedert 1975 werd A. DE BOCK verkozen tot Voorzitter van de Verbodering der Zeelieden van de twee Wereldolagen.

Zoals we reeds gemeld hebben, wordt hij eind deze maand, naar aanleiding van zijn aftreden, door zijn personeel en vrienden gevierd. We hopen naar aanleiding van deze viering op het werk van deze eminente zeeman en wat hij ook voor onze vissers was, terug te komen.

### EX-0.214

## „ROGER - BLONDE” GEZONKEN VOOR NEDERLANDSE KUST

In de dagbladders stond vorige week te lezen dat een gewezen Oostends vissersvaartuig zonk ter hoogte van Goeree-Overflakkee. Beide opvarenden konden zich zwemmend redden. Na onderzoekingen is gebleken dat het hier gaat om de gewezen Oostendse treiler O.214 „Roger Blondé” die in 1931 voor rekening van reder Pieter Blondé gebouwd werd op de scheepswerf van Jules Denye. In 1969 werd het vaartuig gekocht door Emiel Jacobs uit Westende en herdoopt tot O.124 „Anja-Armick”. In 1971 werd Henri Zwertvaegher eigenaar van het vaartuig en twee jaar later, in 1973 dus, werd Daniel Hinderyckx uit Oostende eigenaar. Het vaartuig werd in juli 1973 uit de lijst van vissersvaartuigen geschrapt en ingelegd als lijn-vissersvaartuig onder de naam „Achilles 2”.

Begin mei werd het vaartuig gekocht door twee Nederlanders die het op 8 mei te Oostende kwamen afhalen met bestemming De Haag. Zo ver is het vaartuig evenwel niet geraakt. Het zonk ter hoogte van Goeree-Overflakkee maar beide opvarenden bleven ongedeerd

### BEZOEK UIT OOSTENRIJK

Deze week bracht een scholengroep uit Ramsau een geleid bezoek aan de Stedelijke Visserijschool «John Bauwens» te Oostende. De kinderen werden op een voorbeeldige wijze opgevangen en rondgeleid in deze ultra-moderne school waar het museum heel wat bekijks had.

De stad Oostende heeft in haar visserijonderwijs een prachtige «ambassadeur» die reeds tot ver in het buitenland in zeer positieve zin gekend is.

### DERDE SCHILDERSPRIJKAMP VERENIGING VAN STAATS- RIVIERLOODSEN

Voor de derde maal in de geschiedenis van de Vereniging van Staatsrivierloodsen, wordt een Scheldeloodsenprijskamp voor Schilders ingericht.

Deze prijskamp is toegankelijk voor iedereen en niet leeftijdsgebonden.

Aanvullende inlichtingen en inschrijvingsformulieren kunnen schriftelijk bekomen worden bij de h. Messiant A., Rijshouvelstraat 62, 2600 Berchem.

De prijzen worden uitgelooft ter bekroning van een Schilderwerk met als thema «Schelde en Haven», dit in de breedst mogelijk herkenbare zin. De toegelaten technieken zijn : olieverf, tempera of acryl, op doek of paneel. De kunstwerken moeten oorspronkelijke en onbekroonde werken zijn met als afmetingen (omlijsting inbegrepen) 1,25 m. op 1,25 m.

Er mogen twee werken per deelnemer ingeleverd worden en het kunstwerk mag niet gesigneerd worden. In een afzonderlijke omslag, aan de achterzijde van het doek gehecht, moeten de volgende gegevens vermeld zijn : Naam en voornaam ; Geboortedatum ; Huidig adres en eventueel telefoonnummer ; De naam van het werk en de prijs bij gebetuurlijke verkoop. De omslag zal op de buitenzijde een kernspreuk vermelden die als titel van het werk zal dienen tot op het ogenblik van de prijsuitreiking. De gesloten omslag moet stevig vastgehecht worden aan het ingestuurde werk.

De kunstwerken dienen binnengeleverd te worden in de «Grote Witte Arend», Reyndersstraat 18, te Antwerpen (bij de Groenplaats) op de volgende data : vrijdag 3 oktober 1980 van 11 tot 19 u. en op zaterdag 4 oktober 1980 van 10 tot 16 u.

De gelauwerden en geselecteerden zullen tijdig verwittigd worden om hun prijs te komen afhalen tijdens een receptie op zaterdag 25 oktober 1980 in de Galerij «De Grote Witte Arend», Reyndersstraat 18 te Antwerpen. Receptie met aanvang om 10.30 u.

De deliberatie van de jury heeft plaats in de loop van de maand oktober 1980.

# De politieke congressen en de visserij

Men schrijft ons :

Als kongresafgevaardigde van de plaatselijke afdeling van de CVP Knokke-Heist, hadden we dinsdagavond j.l. in «Concordia» te Brugge een drietal uren durende samenkomst om een laatste uiteenzetting te aanhoren over de nieuwe staats-hervormingen en het toekomstig sociaale-ekonomisch beleid voor de 6-ledige nieuwe regering.

Een grondige bespreking volgde hierover eerst door Senator Windels en dan door Staatssekretaris Daniël Coens. Daar we reeds sinds een paar dagen de volledige teksten van het ontwerp-regeerakkoord hadden ontvangen begrepen we nu sommige punten in verband met de raden, de bevoegdheden van de executieven de financiële middelen, de bijkomende belastingverminderingen en hoe deze zouden gespijsd worden, de begroting 1980, enz. veel beter. Ook de onderwijkwestie bleef de «vette brok», die steeds maar door de naderhand aan het woord komende aanwezigen, aangesneden werd. We vernamen dan nog dat iedere spreker 's anderen-daags slechts 5 minuten zou worden toebedeeld om onze verzuchtingen te bewoorden. Op aandringen van de afdeling Knokke-Heist werd dan gevraagd ook het punt «zevisserij» in te schakelen, daar we in het staats-hervormingsproject enkel op blz. 11 onder rubriek «Land-, tuinbouw en zeevisserij» slechts 2 lijntjes vermeld zagen over die niet te onderschatten nijverheid. In een klare motie zou dan door de woordvoerder, het toerisme, de landbouw, de vrije scholen en de zeevisserij aangesneden worden. Zulks werd door de aanwezigen eenparig goedgekeurd.

Toen we de volgende dag in de grote zaal van de «Passage 44» te Brussel plaatsnamen, vernamen we dat inderdaad iedere ingeschreven spreker, en er waren er 19, 5 minuten tijd kreeg. We rekenden uit dat onze spreekvoerder dit niet zou aankunnen. Aan de bestuurstaaf hadden onder meer plaats genomen Voorzitter Leo Tindemans, formateur Martens, Ministers De Backer, Chabert en Geens en enkele anderen. Het geheel verliep onder de kundige en kordate leiding van volksvertegenwoordiger Godelieve Devos. Na een paar ministeriële uiteenzettingen ging het in alfabetische orde, te beginnen met Aalst, Dirk Sauer van Antwerpen hield zich niet aan de «timing» en werd uiteindelijk door de congressisten weggeapplaudisseerd. Voor ons kwam dan de spanning, want Brugge was aan de beurt. Niettegenstaande onze voorgedragen uiteindelijke wens was er opnieuw geen sprake over de «visserij». Onmiddellijk kwamen we in de wandelgangen dan in gesprek hierover met voorzitter Robert Willems en kwamen we tot besluit langs de pers te zullen protesteren.

Ook de 18 andere sprekers spraken evenmin over dit vraagstuk dat ons zo nauw aan het hart lag. Het ging er wel over allerhande miljarden alhier en miljarden aldaar, maar onze zeevisserij werd voor de zoveelste maal over het hoofd gezien. We begrepen dat de investeringen die onze vissers zich getroosten om nieuwe vaartuigen aan te leggen geen miljarden bedragen, maar alleen te Zeebrugge zal dit dan toch tot 600 miljoen oplopen zonder te spreken van de schepen en de nevensgeschikte en aanverwante nijverheden en beroepen.

Zulks is evengoed het geval te

Oostende en te Nieuwpoort. Hoe lang zal deze gedragslijn bij onze huidige en toekomstige bewindvoerders nog schering en inslag zijn, de zeevisserij steeds te blijven negeren?

Inderdaad, toen we 's anderen-daags de verslagen lazen van de andere politieke congressen werd er ook daar niet over gesproken! Toen om te eindigen de volle zaal CVP-congressisten het verdere voorzitterschap van Leo Tindemans vroeg te zien bestendigen en af te zien van een ministeriële zetel, brachten ook wij hem een luide minutenlang durende ovatie, in de overtuiging, hem enigzins kennende en wetende dat hij het nodige zal doen om de belangen van de zeevisserij te vrijwaren en te verdedigen in de toekomst. En aangezien we ook getroffen zijn door de kordaatheid, taaiheid en vasthoudend-

heid van formateur Martens rekenen wij ook op hem dat hij aan «Cesar zal geven, wat Cesar toekomt». Tot nog toe hadden we Minister Lavens die soms de hete kastanjes uit het vuur moest halen ten overstaan van onze visserij. Ook van hem verhoppen we zulks, wanneer de Ministeriële zetel hem behouden blijft?

Namens de CVP-afdeling Knokke-Heist, de voorzitter Robert Willems en Oscar Groshart, bestuurslid en kongresafgevaardigde.

**Nota der Red. :** Wait and see. De hoofdbekommernissen van de regering en de politiekers schijnt te zijn geweest zoveel mogelijk liefhebbers ministers en staatssekretarissen te maken, die honderden miljoenen kosten op het oogblik dat gans het land om besparingen roept.

## "Shipping Bulletin" : nieuwe informatiebron over scheepvaart

De Zeebrugse promotievereniging APZI (Association Port of Zeebrugge Interests) pakt uit met een nieuw Zeebrugge-tijdschrift. Naast het bestaande „Zeebrugge News” verschijnt begin juni „Shipping Bulletin”. Deze halfmaandelijkse publikatie is in het bijzonder bestemd voor exportmanagers en transportverantwoordelijken voor het onmiddellijke hinterland van de haven van Zeebrugge.

In het tijdschrift worden alle afvaarten binnen de 30 dagen vermeld met de naam van het schip, naam van de lokale agent en de bestemmingen met de vermoedelijke datum van aankomst. Aandacht gaat vooral naar de afvaarten op Groot-Brittannië, Scandinavië, Noord-Amerika, West- en Zuid-Afrika, Australië en Nieuw-Zeeland. De uitgave is bedoeld als een werkelijke steun aan de Zeebrugse scheepsagenten en expediteurs.

De vereniging APZI start gedurende de maand juni ook met een aktie voor de verdere expansie van de haven van Zeebrugge. Deze aktie wordt gekoppeld aan de verkoop in de Brugse middens van de Brugse maritieme kaart. De kaart zal kunnen bekomen worden in de Brugse bankinstellingen en in een viertal boekhandels.

Intussen is een nieuwe lichter van havenbedienden afgestudeerd. Met het oog op de Zeebrugse uitbouw werd door APZI het initiatief genomen een cursus in te richten voor havenbedienden. Aan de cursus wordt meegewerkt door de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening en het Beroepsinstituut voor Havenbedienden Antwerpen. Zestien geslaagden ontvingen tij-

dens een korte plechtigheid in de „Brugse Hanze” hun getuigschrift. Aan degelijk gevormde havenbedienden zal Zeebrugge in de komende jaren een enorme behoefte aan hebben.

**TE KOOP bij de  
FIRMA  
RAPHAEL HUYSEUNE  
te ZEEBRUGGE**

**Twee stuks  
tweedehandsmachines  
BAADER 47**

in perfecte staat  
voor het ONTHUIDEN van  
KABELJAUW en RODE POON  
Tel. (050) 54.41.41  
(8487V)

### OUD-SCHIPPER-REDER CHARLES PINCKET GEVALLEN

Een onzer bekendste schippers uit de tijd toen het vissen nog een pionierswerk was, nl. Charles Pincket, is op de Vuurtorenwijk bij het winkelen gestruikeld. Hij is opgenomen in het hospitaal.

We wensen de krachtige tachtigjarige Charles een vlug herstel toe en hopen hem binnenkort opnieuw langs de «kaale» te zien bij zijn talrijke visserijvrienden.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

### NIEUWE REKORDOPBRENGST IN DE ZEEBRUGSE VISMIJN

Maandag 19 mei j.l. zette de Z.105 „ATLAS” van de gelijknamige p.v.b.a., waarvan Robert Cattoor zaakvoerder is, in de Zeebrugse vismijn zomaar 19.229 kg. tong aan de markt, benevens 6.055 kg. andere vis, hetzij in totaal 25.284 kg.

De tongen werden verkocht voor 3.281.750 fr., hetzij een gemiddelde van 170,60 fr. per kg. en de vis voor 131.240 fr. of 21,67 fr. het kg. gemiddeld, of een rekord-besomming van 3.412.990 fr. (totaal gemiddelde prijs 134,98 fr.).

Het vorig rekord stond op naam van de Z.16 „Kon-Tiki II” van de p.v.b.a. „Kon-Tiki” van Jacky Gevaert, die op 19 december van vorig jaar 3.097.540 fr. besomde, hetzij 1.854.170 fr. voor 6.465 kg. tong (hetzij 286,80 fr. gemiddeld) en 1.243.370 fr. voor 22.844 kg. vis (of 54,40 fr. gemiddeld). Het betrof hier dus een grotere vangst van 29.309 kg. in totaal voor een mindere besomming.

Door de grote hoeveelheid tong behaalde de Z.105 echter onbetwistbaar dit nieuwe rekord.

De Z.105 telt een zeskoppige bemanning, waarvan het stuurmanschap berust in handen van de knappe Freddy Cattoor, zoon van Robert.

Deze prestatie, die geleverd werd na 22 vaartdagen, is voorwaar een hartelijk proficiat waard

### JAARLIJKSE HULDE AAN DE OP ZEE OMGEKOMEN BELGISCHE VISSERS TE NIEUWPOORT

Op Pinksterenmaandag 26 mei e.k. wordt naar jaarlijkse gewoonte te Nieuwpoort hulde gebracht aan de Belgische vissers die op zee het leven lieten.

Tevens worden ook de kaai en de vloot gezegend en nadien in de stedelijke feestzaal worden tot besluit verdienstelijke vissers, die tijdens het afgelopen jaar het meeste vis hebben aangevoerd, in de bloemen gezet.

Het programma van deze vissersdag voorziet :

- 9u.45 : samenkomst van de personnalliteiten ten stadhuize;
- 10u.00 : H. Mis in de O.L.Vrouwkerk;
- 10u.45 : optocht naar de kaai, alwaar zegening van de vissersboten;
- 11u.00 : plechtigheid aan het denken van de vissers toespraak door de schepen W. Vermote; neerlegging van bloemen; vaderlands lied en Vlaamse Leeuw;
- 11u.30 : zaal zuid vismijn : huldiging meest verdienstelijke vissersschepen door de schepen R. Bendels; receptie.

# FONDS VOOR ARBEIDSONGEVALLEN

## Jaarloon, dagloon en dagelijkse vergoeding voor ongevallen overkomen aan zeevissers

Van verscheidene zijden wordt ons gevraagd de loonschalen in voege bij werkongevallen te publiceren die vanaf 1 januari 1980 in voege zijn.

Hierna volgen ze :

Hoedanigheid	Jaarloon	Dagloon	Vergoeding 90 p.c.t.
--------------	----------	---------	----------------------

### KLASSE I — Vaartuigen met motor van minder dan 80 PK.

<b>a) Dekpersoneel</b>			
Schipper	438.750	1.202	1.081,80
Matroos	384.869	1.054	948,60
Lichtmatroos	289.289	793	713,70
Scheepsjongen	234.681	643	578,70
<b>b) Machinepersoneel</b>			
Matroos-Motorist	404.111	1.107	996,30

### KLASSE II — Vaartuigen met motor van 80 tot 179 PK inbegrepen.

<b>a) Dekpersoneel</b>			
Schipper	500.329	1.371	1.233,90
Stuurman	413.177	1.132	1.018,80
Matroos	384.869	1.054	948,60
Lichtmatroos	289.289	793	713,70
Scheepsjongen	234.681	643	578,70
<b>b) Machinepersoneel</b>			
Matroos-motorist	419.506	1.149	1.034,10
Assistent-motorist	292.498	801	720,90

### KLASSE III — Vaartuigen met motor van 180 tot 249 PK inbegrepen

<b>a) Dekpersoneel</b>			
Schipper	527.272	1.445	1.300,50
Stuurman	413.177	1.132	1.018,80
Matroos	384.869	1.054	948,60
Lichtmatroos	289.289	793	713,70
Scheepsjongen	234.681	643	578,70
<b>b) Machinepersoneel</b>			
Motorist	457.994	1.255	1.129,50
Assistent-Motorist	292.498	801	720,90

### KLASSE IV — Vaartuigen met motor van 250 tot 399 PK inbegrepen

<b>a) Dekpersoneel</b>			
Schipper	543.420	1.489	1.340,10
Stuurman	415.656	1.139	1.025,10
Matroos	384.869	1.054	948,60
Lichtmatroos	289.289	793	713,70
Scheepsjongen	234.681	643	578,70
<b>b) Machinepersoneel</b>			
Motorist	465.690	1.276	1.148,40
Assistent-motorist	292.498	801	720,90

### KLASSE V — Vaartuigen met motor van 400 tot 999 PK inbegrepen

<b>a) Dekpersoneel</b>			
Schipper	543.420	1.489	1.340,10
Stuurman	538.813	1.476	1.328,40
Bootsman	511.874	1.402	1.261,80
Marconist	511.874	1.402	1.261,80
Matroos	384.869	1.054	948,60
Kok	384.869	1.054	948,60
Lichtmatroos	289.289	793	713,70
Scheepsjongen	234.681	643	578,70
<b>b) Machinepersoneel</b>			
Werktuigkundige	543.420	1.489	1.340,10
1ste assistent motorist	527.272	1.445	1.300,50
2de assistent motorist	369.458	1.012	910,80
3de assistent motorist	292.498	801	720,90

### KLASSE VI — Vaartuigen met motor van 1.000 PK en meer

<b>a) Dekpersoneel</b>			
Schipper	543.420	1.489	1.340,10
Stuurman	543.420	1.489	1.340,10
Bootsman	511.874	1.402	1.261,80
Marconist	511.874	1.402	1.261,80
Matroos	384.869	1.054	948,60
Kok	384.869	1.054	948,60
Lichtmatroos	289.289	793	713,70
Scheepsjongen	234.681	643	578,70
<b>b) Machinepersoneel</b>			
Werktuigkundige	543.420	1.489	1.340,10
1ste assistent motorist	543.420	1.489	1.340,10
2de assistent motorist	442.596	1.213	1.091,70
3de assistent motorist	292.498	801	720,90

## VERHOOGING VAN DE VEILIGHEIDSNORMEN IN DE E.E.G.-WATEREN

Het Europees Parlement heeft de Commissie te Brussel verzocht om de veiligheids- en gedragsnormen in de communautaire wateren te verbeteren.

Dit moet gebeuren door :

1) een vaststelling van strengere normen voor schepen;

2) vaststelling en verbetering van de opleidingsvoorzieningen voor de koopvaardijbemanningen;

3) invoering met behulp van de zeevaartautoriteiten van de Lidstaten, van een verplicht gebruik van loodsen bij het transitoverkeer van olietankers door drukke wateren langs of tussen de kusten van de lidstaten.

4) invoering van een informatiesysteem met behulp van computers waardoor men de beschikking heeft over een bijgewerkte zwarte lijst van schepen of eigenaars met een slechte staat van dienst op het gebied van veiligheid.

5) weigering om in de communautaire havens schepen toe te laten, die varen onder de vlag van landen die het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenslevens op zee van 1974 en het bijhorend protocol van 1978, het protocol van 1978 bij MARCOL (Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging op zee) en het verdrag nr. 147 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende de minimumvoorwaarden voor veiligheid en algemeen welzijn voor koopvaardij-schepen niet hebben bekrachtigd.

6) voor de Kanaalkusten speciale veiligheidsvoorschriften uit te vaardigen.

In dit verband stellen we vast dat niets gezegd wordt over de vissersvaartuigen. Wel wordt in feite gesuggereerd om de havens van de lidstaten te verbieden aan schepen die de Internationale Verdragen aan hun zolen lappen. Het is duidelijk dat men hiermede de landen onder goedkope vlag bedoelt. Het ware inderdaad het juiste middel om aan de praktijken van bepaalde rederijen onder goedkope vlag een einde te stellen die slecht uitgeruste schepen de zeeën opsturen met een onderbetaalde bemanning bestaande uit een samenraapsel van bemanningsleden uit onderontwikkelde landen. Ongelukkiglijk worden deze praktijken meer en meer toegepast en zelfs Amerikaanse en West-Europese rederijen schakelen over naar de goedkope vlag, deels ook omdat zij de concurrentie van de weinig gewetensvolle rederijen niet meer aankunnen. Zelfs Frankrijk, waar in de handelshavens heel wat schepen onder goedkope vlag door de syndikaten vastgehouden worden wegens onderbetaling van de bemanning, heeft onlangs nog beslist dat op de Franse schepen een bepaald contingent vreemde bemanningsleden, die minder betaald worden, mogen op de monsterrol komen.

We zijn overtuigd dat de Commissie te Brussel het niet zal wagen de lidstaten er toe aan te zetten de havens aan onderuitgeruste en kwa veiligheid gebrekkig ingerichte vrachtschepen te verbieden. Het ware nochtans het juiste middel.

## REDERS

## LEEST UW

## VAKBLAD

# Weetjes...

— In 1979 telt men in de wereldvloot 10 totale verliezen aan vissersvaartuigen, die elk boven de 35 miljoen B.F. aan de verzekeraar gekost hebben. Over de mindere totale verliezen bij de vissersvaartuigen kan men over geen precieze cijfers beschikken. Hieraan moeten we nog 3 fabrieksvissersvaartuigen toevoegen waarvan de verzekeringswaarde eveneens het half miljoen Britse pond of ongeveer 35 miljoen B.F. overtrof.

X X X

— Het jaar 1979 was één der slechtste, zometert het slechtste wat de totale verliezen betreft voor de verzekeringsmaatschappijen. In dit jaar gingen liefst 156 vrachtschepen verloren waarvan de minimum uitkeringswaarde van elk de 35 miljoen B.F. overtrof. Hieronder waren er tankschepen waarvan de verzekerde waarde ver over 't miljard B.F. ging. Ingedeeld volgens de nationaliteit, komt Griekenland in deze statistiek voor met... 38 vaartuigen. Panama met 27 en Liberia met 16, dat wil zeggen de bijzonderste landen onder goedkope vlag en met een bemanning welken het niet zo nauw neemt met de zeevaartreglementen.

X X X

— De 156 vrachtschepen en tankers die in 1979 met een minimum verzekerde waarde van meer dan 35 miljoen B.F. per eenheid verloren gingen, kosten aan de verzekeringsmaatschappijen bijna 23 miljard B.F. Hierbij komt dan nog een gepeperde rekening van de verloren gewaande vaartuigen die beneden de 35 miljoen B.F. verzekerd waren. Gelukkig bleek de vrees voor 'n totaal verlies van de aan de grond gelopen tanker voor vloeibaar gemaakt gasvervoer, namelijk de "El Paso Paul Kayser" ter waarde van 4,8 miljard B.F. ongegrond.

X X X

— Het stijgend succes van de «P. & O.» die de verbinding Oostende-Londen verwezenlijkt, kan men meten aan de uitbreiding van de parkeerplaatsen waartoe men is moeten overgaan. Ook aan de regelmatige voorbijganger of... voorbijrijder valt het op, dat immer meer en meer auto's geparkeerd staan.

X X X

— «Nor-Fishing» richt in 1980 opnieuw een internationale visserijtentoonstelling in, die dit maal midden augustus in Trondheim gehouden wordt. In 1978 werd deze tentoonstelling in Oslo gehouden. Op vandaag zijn reeds alle stands opgenomen met 150 tentoonstellende firmas. Er zullen eveneens twee seminars gehouden worden over de «voedingswaarde van de vis» en over «verse vis in de Noorse voeding».

X X X

— Eén van de vroegere toptreilers uit Hull ten tijde van de Britse IJslandvisserij, namelijk de

«Forester» heeft na een grondige schoonmaak en onderhoudsbeurt de haven van Hull verlaten voor... IJsland maar dan na doorverkocht te zijn geweest aan een IJslandse rederij. Het is een zeer moderne hekreiler die men nu waarschijnlijk terug zal zien aan de markt te Hull maar dan voor een IJslandse rederij onder de naam «Ran».

X X X

— In de Britse haven Grimsby hebben twee grote rederijen beslist hun schepen stil te leggen. Het gaat hier over de 8 treilers van de «Marr-rederij» en de 6 treilers van de «Lindsey-rederij». Hierdoor gaan 170 jobs voor bemanningsleden verloren. Volgens beide rederijen is de vloed van goedkope, uit derde landen ingevoerde vis hier de hoofdschuldige, waardoor de prijzen voor het eigen produkt gevoelig zijn gedaald.

X X X

— Twee van de in februari opgelegde acht treilers van de Taylor's-rederij uit Grimsby, namelijk de 40-meter metende «Kyoto» en «Nanao», uitgerust met een motor van 950 PK zijn verkocht aan de Dominikaanse republiek met als thuishaven Santo-Domingo. Het zijn zusterschepen van 21 jaar oud. Zij zullen daar de visserij bedrijven en zo dit niet renderend blijkt, zullen zij voor vrachtvervoer ingezet worden. Verder is de Taylor's-rederij nog in onderhandeling voor de verkoop van 3 andere treilers.

X X X

— De schipper van een Spaanse treiler, de «Itmasi», die verleden week door de Franse marine opgebracht werd naar Lorient om zonder vergunning gevist te hebben in de Franse economische zone, werd nu reeds door de korrektionele rechtbank van Lorient veroordeeld tot een boete van 42 duizend B.F. 63 duizend B.F. in beslag genomen vis en de verbeurdverklaring van de netkuil.

X X X

— Een reddingsvlot van de in februari 1978 met de volledige bemanning verloren gegaan Britse treiler «Enterprise» werd nu, meer dan twee jaar later, opgevist op de Bergen Bank en in Groot-Britannië aan land gezet. Het departement van verkeerswezen zal onder zoekstesten op het vlot uitvoeren.

X X X

— In de Firth of Forth is het patrouillevaartuig, de «Switha» die er vastliep op de Herwit-Rock, thans in twee gebroken. Men heeft nu de romp aan een sloper voor schroot verkocht.

X X X

— De Internationale Visserijtentoonstelling «Catch 80» die dit jaar in Aberdeen, Groot-Britannië gehouden wordt van 25 tot en met 28 juni, zal officieel geopend worden door de heer Gilbert Buchanan, voorzitter van de Schotse Visserij-

federatie. Verdere inlichtingen over de tentoonstelling kan men bekomen op het adres «Ludgate House, 110 Fleet Street, London EC4A2JL» tel. 01-3534885/9, telex 21977.

X X X

— Door de gevolgen van een verlieslatende uitbating heeft de oudste nog bestaande rederij «Hewett Fishing Co» uit Fleetwood, twee van de drie overblijvende treilers stil gelegd, namelijk de «Royalist» en de «Admiral Hawke». Het zijn beiden midwater-treilers. Slechts één enkele reis op 24 voor beide treilers was niet verlieslatend geweest. Alleen blijft nog in bedrijf een laatste treiler, de «London Town».

X X X

— Volgens een mededeling van de Ierse minister voor visserij, de heer Patrick Power, zullen de sancties tegenover zalmstropers gevoelig verhoogd worden. In de Ierse en Schotse wateren heeft men inderdaad met een zware plaag van illegale zalmvisserij te kampen.

X X X

— Een kleine treiler uit Guernsey, de «Goeland» maakte na mechanische moeilijkheden ter hoogte van Trevoise-Head zodanig water dat de schipper een noodsignaal uitzond en met zijn twee matrozen in het reddingsvlot plaats nam. Ze werden er uitgewinchd door een Britse helikopter. Een ondertussen bijgekomen Britse sleepboot nam de «Goeland» op sleeptouw en bracht deze veilig in Padstow binnen.

X X X

— Het Britse kustvaartuig, de «Rosemary» uit St.-Peter Port kwam in moeilijkheden op ongeveer 25 mijl van Start Point. Het vaartuig verloor olie en maakte water en zond een noodsein uit. Een helikopter en een sleepboot uit Torbay werden uitgezonden. Gelukkig voor het vaartuig kon de lek voldoende afgedekt worden om op eigen kracht, met bijstand vanwege een ander vissersvaartuig, naar Salcombe Harbour te varen. We zeggen wel gelukkig want zo de hulp van de sleepboot uit Torbay zou nodig geweest zijn, dan zou het een gepeperde rekening geworden zijn.

X X X

— De Belgische IJslandtreiler «Belgian Sailor», O.318 verkocht begin mei in Grimsby en haalde met ongeveer 1.500 van onze bennen een brutobesomming van 45.590 Pond, hetzij iets over de 3 miljoen fr., of toch nog altijd een gemiddelde door elkaar van 2.000 fr. de ben.

X X X

— In Groot-Britannië zullen de bekende «Mackfish»-viswinkels tegen het einde van het jaar verdwijnen. In de laatste drie jaren werd de helft van de 200 viswinkels reeds stilgelegd wegens een verlieslatende uitbating en nu zullen de andere volgen. De firma die ook visverwerkingsbedrijven uitbaat, zal zich nog alleen met groothandel en afgewerkte producten bezig houden. Het is toch zelden dat men anderzijds hoort dat de viswinkels het, wegens verlieslatende uitbating, moeten laten steken.

— De Noorse regering heeft de Britse vissers die actief hebben deelgenomen aan de redding van 89 overlevenden van de ramp met het booreiland dat in de Noordzee kapseisde, officieel bedankt. De Britse minister Peter Walker die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, kreeg door bemiddeling van de Noorse ambassadeur een brief in die zin, waarbij gewezen werd op de belangloze en totale inzet van de Britse vissers.

X X X

— Een Shetland seinnetreiler van het middenslagtype, «de Azalea» keerde na een reis van twee weken op de blauwe wijting, terug met een vangst van bijna 500 ton, hetzij 10 duizend van onze bennen. De vis werd gevangen tussen Schotland en de Faroë en werd verkocht voor vismeel aan 2 B.F. het kg. of 100 fr. de ben. In totaal dus een brutobesomming van 1 miljoen voor de «Azalea».

X X X

— Een Bretoens vaartuig, de «Saint-Quido» van 18 meter, die visende was op 70 mijl West van de Scilly, werd door de Britse marine naar Plymouth opgebracht toen vastgesteld werd dat de netmazen van de kuil slechts 55 tot 60 mm bedroegen. Dit is wel reglementair volgens de E.E.G. maar niet volgens de Britten. De schipper werd veroordeeld tot 500 Pond boete (ongeveer 35 duizend B.F.), 14 duizend B.F. kosten en tot de verbeurdverklaring van de kuilen. Door het Britse wachtschip werd order gegeven niet sneller te varen naar Plymouth dan aan 5 mijl per uur. Ook bij het opbrengen van de Franse treiler uit La Rochelle, de «Les Copains d'abord» mocht het vaartuig niet sneller dan 5 mijl varen. Hierdoor werd een bijkomstige visdag voor beide vaartuigen verloren.

X X X

— Een kleine treiler uit Quiberon, de «Chrisve» vond verleden week een vlottend lichaam op zee ter hoogte van de noordkust van het eiland Houat. Het was het lichaam van een schipper, eveneens uit Quiberon, vader van 3 kinderen die met zijn verloren gegaan vaartuig op 10 januari van dit jaar verdrinkte, terwijl zijn metgezel gered werd. Het lijk van de verdrinken schipper werd in Quiberon aan land gebracht.

X X X

— Ook op de zeer belangrijke vismarkt van Rungis te Parijs voor groothandel en detailverkoop zijn de prijzen in de maand mei gevoelig gedaald, niettegenstaande dit in april ook reeds het geval was. De markt van Parijs waar honderden tonnen verhandeld worden is richtinggevend voor het ganse land zodat men zich toch vragen begint te stellen waar dit zal eindigen, vooral gezien de prijzen in april reeds op het randje waren om niet verlieslatend te zijn voor de visserij.

X X X

— Te Cherbourg werd een helikopter in dienst genomen van het type «Allouette» om de piloten op de hoge zee gemakkelijker en sneller aan boord van de vaartuigen te brengen. De in dienststelling van deze helikopter werd met veel genoegen ontvangen in de loodsenkringen die nu niet meer zo afhankelijk zullen zijn van eventueel stormweder. Deze helikopter zal ook ingezet worden voor reddingen en zelfs voor de zeepolitie.

# Weetjes...

— Het visserijyndikaat van St.-Malo vreest dat op de algemene vergadering van de N.V. Pêcheries Pleven te St. - Malo de beslissing zal genomen worden om op te houden met het in vaart houden van de schepen op de verre-visserij, gezien de moeilijkheden die deze rederij ondervindt om financieel het hoofd boven water te kunnen houden. Deze vrees van de syndikaten komt wel wat laat, nadat door syndikale akties de rederij verplicht werd meer bemanning aan boord te nemen dan strikt noodzakelijk, een gewaarborgd minimumloon vereist werd, speciale nutsvoorzieningen, reservebemanningen aan de wal enz..... Het eventueel verdwijnen van de N.V. Pêcheries Pleven, zou tevens het einde betekenen van de verre-visserij te St. - Malo, die eens de voornaamste visserij van Frankrijk was.

X X X

— Volgens een mededeling van de Franse betrokken mosselenfederatie, zal er dit jaar 50 duizend ton op de Franse markt gezet worden, hetgeen aanzienlijk meer is dan verleden jaar. Vroeger was het praktisch uitsluitend Nederland die Frankrijk bevoorraade. In de laatste jaren vooral met de spektakulaire verhoging van de Nederlandse mosselprijs groeiden echter de afzetmogelijkheden van de Franse kwekers, terwijl de Nederlandse uitvoer naar Frankrijk gevoelig terug liep.

X X X

— Nadat in Liberia door een staatsgreep een nieuwe bewindsploeg aan de macht kwam heeft de nieuwe minister van financiën reeds laten weten dat de taken op de enregistraie van de vrachtschepen (goedkope vlag) zullen verhoogd worden. Anderzijds

blijft het liberaal regime voor inschrijving onder Liberiaanse vlag bestaan. De thans in voege zijnde taksen bedragen 36 B. fr. per ton voor de inschrijving onder Liberiaanse vlag en verder jaarlijks 3 B. fr. per ton. Dit bracht verleden jaar aan Liberia iets meer dan 400 miljoen B. fr. op.

X X X

— Het is inderdaad moeilijk de Japanners te konkurreren en dit praktisch op alle gebied. Een prijsvraag voor de bouw van ertsschepen voor het vervoer van kolen aan een Franse werf en aan een Japanse werf, laat liefst een verschil blijken van 110 miljoen Fr. fr. Waar een Franse werf een bestek opmaakte van 260 miljoen Fr. fr. was dit in Japan op de werven van Kawasaki slechts 150 milj. Fr. fr. of een verschil in onze frank uitgedrukt van zowat 770 miljoen B. fr. Men zou zich de vraag kunnen stellen hoe die Japanners dit doen - ten ware de syndikaten er minder last verkopen en redelijker zijn.

X X X

— De Jetfoil, een produkt van Boeing gebouwd te Seattle in de Verenigde Staten krijgt meer en meer wind in de zeilen. Thans is een grote carferry-maatschappij die de verbinding tussen Dublin en Liverpool verzorgt overgeschakeld op jet-foil waarvan er reeds één met sukses in dienst gekomen is, Na Oostende - Londen van de P & O en de R.M.T. die ook reeds het inzicht heeft laten kennen volgend jaar met een jetfoil op Oostende - Dover te varen, blijkt er inderdaad een werkelijke doorbraak te komen. De jetfoil kan 250 passagiers aan boord nemen en loopt 43 mijl. Deze boot is slechts 27,40 m. lang.

## VOOR KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ EN VISSERIJ

### VERANDERINGEN AAN MONSTERROLLEN

In een brief, gericht aan de Belgische Redersverenigingen te Antwerpen, wordt nogmaals de aandacht gevestigd door kap. J. Vynckier, Hoofdwaterschout der Schelde, op de noodzakelijkheid en de verplichting van het zorgvuldig invullen van en het toezenden naar het waterschoutambt van de «staten van verandering in de samenstelling van de bemanning».

In dit schrijven meldt hij o.m. : «Het is U bekend dat steeds minder koopvaardij schepen een Belgische haven aanlopen. Bepaalde schepen lopen omzeggens nooit hun thuishaven aan.

De bemanningen voor deze schepen worden dan ook aan- en afgezonderd in vreemde havens. De monsterrol in het bezit van de kapitein vermeldt deze bemanningswijzigingen en een «staat van verandering in de samenstelling van de bemanning» wordt terzelfdertijd opgesteld. Beide dokumenten worden voorgelegd aan de Belgische consulaire ambtenaar.

De minuut van elke monsterrol van een Belgisch koopvaardij schip berust op het hoofdwaterschoutsambt te Antwerpen. Aan de hand

van de opgestelde «akte» van verandering, wordt de minuut bijgewerkt.

Sedert enkele maanden ondervindt mijn ambt evenwel grote moeilijkheden om de gegevens van de minuut van de monsterrollen konform te houden met die van de scheepsmonsterrol doordat de betreffende akten van verandering hetzij onvolledig worden ingevuld, hetzij met weken soms met maanden vertraging op mijn ambt toekomen.

Ik verzoek U daarom aan te dringen bij Uw leden opdat zij de gezagvoeders ertoe zouden aanzetten de akten van verandering zorgvuldig en volledig in te vullen en maatregelen te treffen om deze akte dan ten spoedigste naar mijn ambt te zenden.

Tot daar hoofdwaterschout Vynckier, wiens schrijven ook voor onze havens van Zeebrugge en Oostende een nuttige vingerwijzing is. Ook is dit van belang voor onze schippers ter visserij. Daarom hebben we het nuttig gemeend even de aandacht van al wie er bij betrokken is, daarop te vestigen.

## WELKE LICHTEN MOET MEN DRAGEN WANNEER MEN SLEEPT ?

Het gebeurt meer dan eens dat vissersvaartuigen elkaar opslepen. We kunnen ons echter de vraag stellen of de schippers wel weten welke lichten zij in het donker moeten dragen wanneer zij iemand slepen en we kunnen nog meer de vraag stellen of men deze lichten wel aan boord heeft.

Wanneer men een ander vaartuig sleept dan dient men vooraan twee witte toplichten te dragen loodrecht onder elkaar zichtbaar tot 22,5° (twee streken) achterlijker dan dwars. Verder de normale zijlichten en het deklicht en een geel sleeplicht loodrecht op het heklicht.

Verbazend is wel dat de meeste schippers hieromtrent onwetend zijn en dat men zelfs deze lichten niet aan boord heeft. Reders en schippers zijn doorgaans onwetend hieromtrent en argumenteren dat men deze lichten niet nodig heeft aan boord, zoniet zou de zeevaartinspectie deze lichten ter inspectie opvragen en daarbij, aldus de meeste schippers en reders, staat dit niet eens in de verplichte inventaris vermeld. Dit is heel juist, maar men vergeet hierbij dat een vissersvaartuig geen sleepboot is en men bijgevolg, bij inspectie of bij het uitschrijven van een inventaris, geen zaken zal opleggen die een normaal vissersvaartuig niet nodig heeft omdat dit geen sleepboot is. DIT NEEMT NIET WEG, DAT, ALS MEN DAN TOCH ALS SLEEPBOOT OPTREEDT, MEN OP DIT OGENBLIK WEL VERPLICHT IS DE REGLEMENTEN EN BIJGEVOLG DE LICHTEN VOOR EEN SLEPER VEREIST, TE DRAGEN. Men eist deze lichten niet op een gewoon vissersvaartuig omdat de functie hiervan niet deze is van een sleper. Vandaar de verwarring en de verkeerde interpretatie die bij de reders en schippers heersen. Als men dan toch optreedt als sleep en men draagt de reglementaire sleepsignalen niet, dan kan men zich bij ongeval, niet beroepen op de voorrang die normaal een sleep heeft ten opzichte van de andere vaartuigen. Zelfs indien de aanvaarder zelf niet zou weten dat de lichten die een vaartuig draagt deze van een sleep zijn of niet, zal hij in ieder geval voorrang krijgen omdat de sleep waarmee hij in aanvaring kwam, als dusdanig niet signaleerd was en in feite een bedriegelijke navigatie vaarde, namelijk lichten dragen die niet overeenkomen met wat het in werkelijkheid is.

Het opgesleepte vaartuig moet de gewone lichten dragen omdat men hierdoor onmiddellijk kan uitmaken (of moet weten) wie sleper en wie het opgesleepte vaartuig is.

Bijgevolg is het nuttig dat de vaartuigen, die toevallig en akcidenteel kunnen geroepen worden om bij nacht een ander vaartuig te slepen, ook de lichten hiervoor aan boord hebben. Zo dit niet kan

opgelegd worden, reglementair gezien, door de zeevaartinspectie omdat een vissersvaartuig geen sleepboot is, dan zou dit moeten opgelegd worden door de verzekeringsmaatschappijen. We menen zelfs dat de Onderzoeksraad in geval van aanvaringen bij opslepen, hierop zou moeten wijzen en zelfs vermaningen opleggen. Het zou terzelfdertijd de schippers bekend maken met een reglementatie en met een voorziening die er dringend nodig is. Wij zelfs hebben kennis van een verzekeringsmaatschappij die in een aanvaring een zaak verloren heeft en tot grote geldelijke schadevergoedingen geroepen werd omdat een sleper de wettelijke lichtsignalen niet voerde, terwijl het, in het tegenovergesteld geval hiertoe nooit verplicht zou geweest zijn en ook de schade door de eigen vaartuigen opgelopen normaal door de aanvaarder zou vergoed geweest zijn.

De reders en schippers worden dan ook aangemaand zich de licht- en andere signalen aan te schaffen en aan boord te nemen. Ten titel van inlichting voegen wij er hier nog aan toe dat er nog een verschil is in de lichtsignalisatie naar gelang de lengte van de sleep en deze inlichtingen voorkomen in de Belgische - Nederlandse visserijmanach titel G.

## Afbakening territoriale wateren AKKOORD TUSSEN IJSLAND EN NOORWEGEN

IJsland en Noorwegen hebben een akkoord bereikt over de afbakening van hun territoriale wateren in het gebied rond het Noorse eiland Jan Mayen, zo werd in Oslo vernomen.

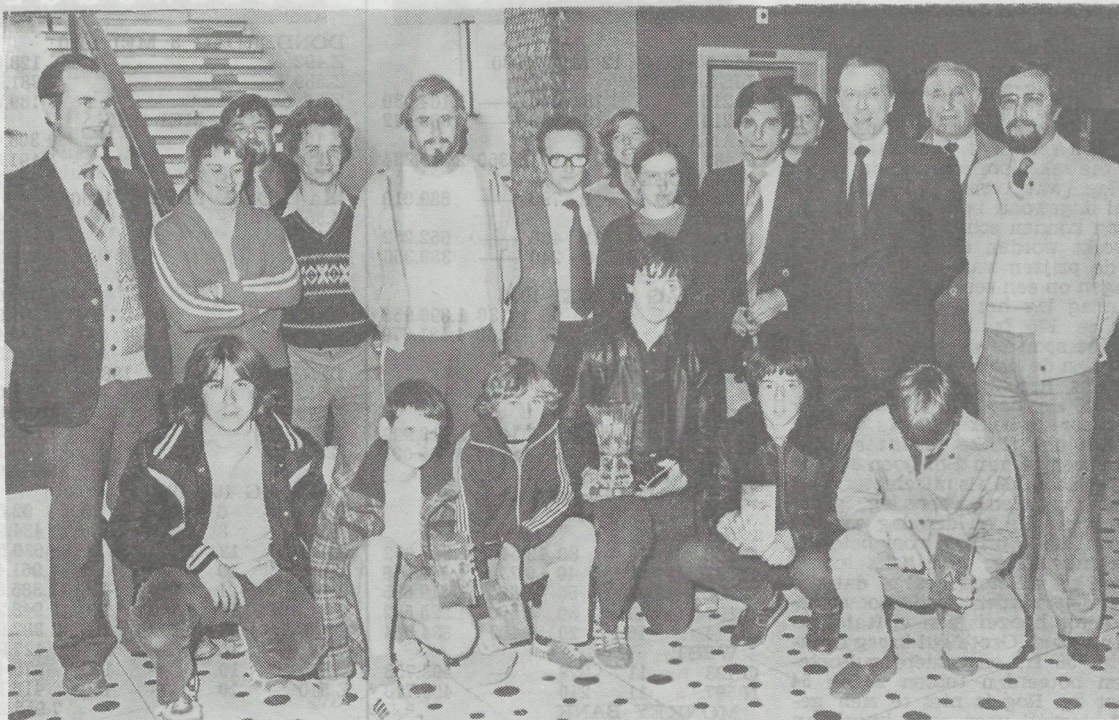
Volgens het akkoord, dat nog door de twee parlementen moet goedgekeurd worden, kan Noorwegen in dit gebied zijn 200 mijlszone afkondigen. De Noorse en IJslandse 200 mijlszones zullen zich dan over een oppervlakte van 25.000 vierkante kilometer overlappen. IJsland zal over deze zone de controle behouden.

Voorts mag IJsland, mits een Noors vetorecht, de hoeveelheden boven te halen „kapelaan” bepalen. Het gaat hier om een kabeljauwachtige vis die in deze wateren veelvuldig voorkomt en die in de voedingsindustrie wordt aangewend als vismeel.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



# Sportdag Stedelijke Visserijschool "John Bauwens"



Na de inspanning kwam de beloning. En wat voor een? De winnaar ging lopen met de trofee van Schepenen Alfons Laridon. (Foto NVDK-Rudy)

Dat schoollopen ook op een sportieve en ontspannende toer kan, bewees de sportdag van vrijdag 9 mei in de Stedelijke Visserijschool «John Bauwens».

Nu toch eens weg van de traditionele omni-sport naar een sportieve dagplanning waarin 's morgens de vrije keus openlag tussen fietsen en wandelen naar hartelust terwijl 's namiddags alle deelnemers in een origineel «Spel zonder grenzen» werden ingeschakeld.

De begeerde beker «Schepenen A. Laridon» zou dan te beurt vallen aan die groep van leerlingen die in alle disciplines samen de ruime concurrentie het sportieve nakijken kon geven.

Van 's morgens af werd reeds duchtig de pees erop gelegd: dat kon je zo van programma en «briefing» aflezen... Naar het bleek kwam je er niet zonder de nodige dosis inzet, nieuwsgierigheid, speurzinn, sportiviteit en fair-play. Heel wat op een vroege ontbijtboterham... Zowel wandeltocht als de fietsenrally boden immers mee-gaand een resem foto-opdrachten, doorspekt met speurvragen. Dat het hele zaakje niet voor de poes was, bleek meteen uit de punten-telling waar geen enkel team het maximum haalde.

Zomaar op een winner tippen tijdens het spel zonder grenzen na de middagbreak was een onbegonnen zaak. Leute en plezier was wel gegarandeerd met een reeks gevarieerde kracht-, behendigheds- en volksspelen. Voer voor de spiermassa's in het touwtrekken en zaklopen, maar voor het ringwerpen, doeltrappen en de bonen-estafette moest je het toch hebben van je loutere behendigheid.

Had je nog wat ademreserve, dan mocht je na «schip in de mist» zowaar een stemloos week-end tegemoet...

Een massale stoelenestafette en een originele «rode draad» vervolledigden het hele zaakje...

Net op tijd trouwens voor de winnaars om uit de handen van Schepenen van Onderwijs de beker der besten in ontvangst te nemen.

Een dijk proficiet voor de sportieve primussen, alhoewel van alle gezichten duidelijk af te lezen was dat hier geen verliezers waren.

Het succes van een dergelijke sportdag doet ons niet enkel de vraag stellen naar navolging en

hernieuwing; we zijn ervan overtuigd dat gelijkaardige initiatieven, geleverd door een daartoe geëigende instantie, ten voordele van ons volledig Stedelijk Onderwijs een positief pedagogische waarde-ringsstap zouden betekenen...

Proficiet aan de Stedelijke Visserijschool en alle leerkrachten voor de prachtige sportdag ten bate van de leerlingen.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

### EXAMENLEDEN MOTORENAFDELING ZEEVISSERIJ

De leden der examencommissies welke samengesteld worden om de proeven der Zeevisserijscholen af te nemen begin juni 1980 werden heden bekendgemaakt.

De heren Emiel Pincket, Pierre Lust en Hubert Michiels van de «John Bauwensschool» Oostende maken deel uit van deze commissies als afgevaardigden van het Stedelijk Visserijonderwijs, Motorenafdeling 1980.

## IBIS

De Oud-Leerlingenbond IBIS-Oostkust gaf opnieuw zijn drie-maandelijks tijdschrift uit. Het geheel wordt opgefleurd door foto's en interessante artikelen. Alice Tousseyn zet enkele mensen van bij ons in het daglicht, zoals Fonske Reubens, Futtel en Sissen Matijn. Het opstel van Kajivakske is een onmisbaar element in het Ibis-tijdschrift.

Ook de tekst van het welgekend liedje «Op mijn kloffen zal ik trouwen» staan erin vermeld.

Na enkele nieuwsjes van de plaatselijke afdeling wordt het geheel afgerond met een artikel over het Liefdadigheidstornooi ten bate van de «Ibis», ingericht door Vis-sersvoetbal Heist.

Dit nummer is te verkrijgen in het lokaal Knokkestraat 28, 8390 Knokke-Heist.

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

## Schadegevallen

Wegens defecte visliet moest de Z.12 van reder Welvaert bijstand verlenen aan de Z.474 van reder Frans Bonny. Beide visboelen moesten overgenomen worden bij het winden, waarna de Z.474 de thuishaven moest aandoen.

De O.32 was ter kustvisserij en moet ter hoogte van de Oostendse Bank tijdens de bokkenvisserij een nylonstros in het schroef gekregen hebben, waardoor hij door de Zee-tijger moest worden opgesleept naar de haven. Op de slip werd inderdaad vastgesteld dat een zware nylonstros er tussen terecht gekomen was.

De Z.44 der rederij «Bounty» sloeg tijdens de uitoefening van de visserij plots vast aan een onbekend voorwerp, waardoor twee stagen van de voormast afbraken.

De O.101 van Viaene Gilbelrt moest de haven van Oostende aandoen op slow, waar vastgesteld werd dat een tandwiel van de nokkenas en een druklager beschadigd waren.

Bij het inschakelen van het schroef, hoorde de O.150 van reder Laurent Verbiest een zware slag op het achterschip. Beide boelen van de bokken moesten ingehaald worden. Bij nazicht werd vastgesteld dat een kabel van ongeveer 8 cm in kunststof bovenkwam, zodat men gelukkig terug aan de visserij kon beginnen. Tijdens de terugreis van de bokkenvisserij heeft de O.705 van de rederij Ver-sluis-Savels, ook op een onder water zittend voorwerp geslagen waardoor drie schroefbladen be-schadigd werden.

Tijdens de visserij sloeg de korre van de Z.55 «Goede Hoop» vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Door de ruk brak een bout uit de mast en werd de bakboordstang die naar de mast loopt geplooid. Gezien de slechte weersomstandigheden liep het vaartuig de haven van Boulogne binnen.

Ook de netten van de O.110 «Jeanine-Margaret» sloegen vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Door de ruk werd de stuurboordbok geplooid. De visserij werd gestaakt en koers gezet naar Oostende.

Tijdens de visserij werd schipper Vantorre Gerard van de Z.200 «Tijl Uilenspiegel» opgeroepen door zijn collega van de Z.576. Dit vaartuig lag stuurlaas wegens een korre in de schroef. Bij de Z.576 aangekomen werd vergeefs geprobeerd de schroef vrij te krijgen waarop besloten werd naar Douglas te slepen. Bij het langszij komen werd door de Z.200 schade berokkend aan de Z.576. Verder verliep de opsleping zonder problemen.

Ingevolge het vastslaan met de netten aan een zich onder water bevindend voorwerp werd aan boord van de Z.400 «Branding» schade veroorzaakt aan de trommel van de visliet. Met vangkettin-gen werden de netten toch nog aan boord gehaald, waarop koers werd gezet naar de thuishaven.

Wegens een eind touw in de schroef diende de Z.494 de sleep-hulp in te roepen van de Z.184. Na drie uur slepen werd de haven van Zeebrugge binnen gevaren.

Vrijdag jl. moest de N.40 van de rederij Norfish, de N.41 van dezelfde rederij naar Grimsby op-slepen daar deze laatste zijn schroef verloren had. Beide sche-penen visten in span en hadden 800 ben ronde vis aan boord, waarmee ze verkozen Grimsby aan te doen gezien de marktprijzen hier veel te laag waren.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## VORIGE WEEK

Een weekoverzicht dat zich beperkt tot amper twee dagen. Alleen maandag en dinsdag kregen we immers maar vis. En dan nog zeer weinig. Wel een paar IJslanders, die geen betere week konden uitkiezen om naar Oostende te komen verkopen. De vraag naar vis is inderdaad nog niet de helft van het normale in een week waar de donderdag een feestdag is. Drie tot vier maanden geen enkele IJslandse vangst en dan in zo'n week twee ineens. Meest gebracht waren kabeljauw, gul en koolvis. Schelvis was er minder maar ook die soort was goedkoop. Alleen rode zeebaars kreeg een behoorlijke prijs die rond de 45 fr. schommelde. De koolvis prijs lag rond de 20 fr. wat ook duidelijk minder is dan anders. Een buitenkans voor de visbakkerijen die hun voorraad hebben kunnen opdoen.

Van de Noordzee kregen we een span met gul, erg veel heel kleine sortering die slechts lage prijzen kreeg. Voor de middenslag gul werd tussen 28 en 34 fr. betaald terwijl kabeljauw hooguit 40 fr. kreeg.

De tongvissers hebben het ook tijdens de voorbije week goed gedaan en de totale opbrengst toch nog op 10 miljoen geteld. Veel kleine sortering tong die nochtans de beste prijzen bleef noteren en verkocht werd tussen 179 en 189 fr. het kg. Voor de grote soorten werd tussen 130 en 150 fr. betaald. Blok-tong kreeg dinsdag de grootste klap en zakte toen eveneens tot 160 fr. het kg. Waar maandag de gemiddelde prijs op 175 fr. het kg. lag viel deze dinsdag terug tot 170 fr.

De paar Westschepen die voor enige variatie zorgden kregen zeer goede prijzen. Haai steeg zelfs weer tot 1700 fr. de ben, wat meer dan het dubbel is van wat er voorgaande week voor betaald werd. De rogen waren peperduur en noteerden tussen 60 en 85 fr. het kg. Ook soorten als rode knorhaan, rode en grauwe poot, koningsvis en tarbot bleven zeer duur. Grote wijting was helemaal niet goedkoop dit keer en steeg tot 34 fr. het kg., de kleine sortering kreeg tot 21 fr. Erg weinig platvis ook waarvoor tot 48 fr. het kg. betaald werd.

De kustvisserij zorgde voor gammaal en tong. Gammaal waarvoor tussen 99 en 135 fr. het kg. betaald werd. Gammaal is nederlijk schaars, weinig schepen die er op vissen en kleine vangsten. Ook de tongvangsten die in de afslag gezet worden hebben doorgaans weinig om het lijf.

## DEZE WEEK

Al kwamen er dan weer, zoals verwacht, geen IJslanders verkopen, er was toch meer vis dan verwacht op de Oostendse markt. Vooral woensdag toen niet minder dan drie spannen ineens aan de afslag kwamen aangezien er in En-

geland blijkbaar meer dan vis genoeg was. Het spreekt vanzelf dat een onverwachte aanvoer van meer dan 3.500 benmen vis (lees gul) voor de handel een zware brok was. Vooral dat men dat hier niet meer gewoon is en er de laatste maanden zelfs geen IJslandvis meer wordt aangevoerd.

Behalve gul, kregen we ook meer tong dan verwacht. Een totale aanvoer die zeker om en rond de 70.000 kg. lag, wat voor Oostende een nogal ongewoon hoog cijfer is. Die tongen konden echter blijkbaar wel verwerkt worden in elk geval bleven de prijzen van de meeste sorteringen op een zeer behoorlijk peil. Maandag lag het gemiddelde zelfs rond de 175 fr. het kg., waarbij de grote soorten de laagste prijzen kregen en de kleine sorteringen, die nochtans het meest in de afslag stonden, de hoogste prijzen haalden. Voor de bokkenvissers werden het dan ook flinke resultaten met een opbrengst van 2 miljoen 347.000 fr. voor de O.168 als uitschieter.

Waren gullen woensdag goedkoop, maandag en dinsdag werden er nogal hoge prijzen voor betaald. Kabeljauw kreeg toen zelfs tot 75 fr. het kg. al moet gezegd dat die kabeljauwaanvoer zich toen beperkte tot hooguit een vijftal bakken in totaal. Grote gul kreeg evenwel tot 58 fr. en andere gulsorteringen noteerden tussen 29 en 54 fr. het kg. Rog is niet te zien geweest, terwijl voor rode knorhaan tussen 40 en 75 fr. betaald werd. Ook haai kreeg stijgende prijzen, oplopend tot 45 fr. het kg. Voor wijting werden ook erg goede prijzen genoteerd met grote sortering tot 45 en kleine dinsdag tot 33 fr. het kg. Schol en iek zijn zeer schaars en ook erg duur geweest met prijzen die varieerden tussen 40 en 52 fr. het kg.

Voor de kustvisserij was het een gunstige week. De gammaalprijs lag tamelijk hoog en varieerde tusschen 97 en 176 fr. het kg. Voor de kust-tong werd een gemiddelde prijs genoteerd die boven de 190 fr. lag.

## PRACHTIGE SPORTDAG

De leerkrachten en directie van de Stedelijke Visserijschool te Oostende organiseerden een prachtige sportdag ten bate van de leerlingen van de « John Bauwens ». Fietsen, wandelen, behendigheid en een « Spel zonder Grenzen » vielen zeer in de smaak. Ook in de Visserijscholen heeft sport een belangrijke plaats ingenomen. De overwinnende ploegen werden beloond met een siervaas en herinneringsplakketten geschonken door de Onderwijsschepen.

## OOSTENDÉ

### MAANDAG 12 MEI 1980

IJSLAND				
O.216	18	900	—	1.164.930
O.219	18	780	—	868.172
KANAAL				
Z.483	19	110	12350	2.319.334
NOORDZEE				
Z.62-Z.209	11	790	—	889.010
WEST				
N.45	11	420	—	652.252
N.723	8	240	—	389.356

### DINSDAG 13 MEI 1980

O.518	18	90	10130	1.896.958
Z.502	17	50	8160	1.481.679

### VRIJDAG 16-9-1980

KANAAL				
O.303	18	25	7.105	1.216.929
Z.499	18	75	8.824	1.508.081

### MAANDAG 19-5-1980

KANAAL				
O.168	18	80	12.540	2.347.072
Z.183	17	40	9.310	1.668.219
Z.72	18	50	7.865	1.419.685
Z.198	17	30	6.550	1.225.522
O.114	16	20	4.480	834.064
WEST				
O.123	11	270	—	493.758
N.597	11	210	—	403.710
MONKEY BANK				
O.35	14	105	—	213.904

### DINSDAG 20-5-1980

WEST				
Z.38	10	225	—	440.432

### WOENSDAG 21-5-1980

NOORDZEE				
O.306-N.752	1.400	—	—	1.023.780
N.3/O.279	10.070	—	—	990.070
O.26/285	950	—	—	819.566
KANAAL				
Z.583	18	55	9.100	1.663.717
Z.162	17	—	7.045	1.548.555

## HERDENKINGSCOMITE

### « PASTER PYPE »

Ten einde de nagedachtenis van wijlen deze grote vissersvriend en weldoener in ere te houden zal op dinsdag 3 juni a.s. te 11 u., het jaarlijks huldebetoon plaatsgrijpen op het kerkhof aan de Nieuwpoortsesteenweg te Oostende.

De ceremonie zal een intiem karakter hebben.

Zij die het streven van Paster Pype gekend hebben worden vriendelijk tot dit huldebetoon uitgenodigd.

Bloemen mogen ter plaatsen worden neergelegd.

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 8 MEI 1980

Z.492	128.000
Z.589	881.991
Z.12	189.010

### VRIJDAG 9 MEI 1980

Z.196	1.306.451
Z.30	2.191.634
Z.506	1.908.288

### MAANDAG 12 MEI 1980

Z.568	303.440
Z.180	1.451.282
Z.427	274.200
Z.519	1.968.325
Z.200	1.639.678
Z.42	2.101.905
Z.507	1.788.483
	9.527.313

### DINSDAG 13 MEI 1980

Z.582	373.050
Z.573	412.885
Z.98	1.224.340
Z.560	127.190
	2.474.095

### VRIJDAG 16-5-1980

Z.570	6	—	35	92.535
Z.596	8	1.800	50	434.260
Z.424	12	1.500	80	630.505
Z.526	19	8.500	250	1.961.499
Z.576	21	7.000	200	1.385.811
Z.44	10	2.500	200	948.255
Z.189	21	6.000	200	1.382.919
Z.181	10	—	170	427.905
Z.542	10	—	100	275.445
Z.510	10	—	150	416.140
				7.955.274

### MAANDAG 19-5-1980

K				
Z.584	2.000	100	—	558.010
W				
Z.321	1.500	35	—	263.890
Bay				
Z.105	18.000	500	—	3.412.990
W + KRP				
Z.600	—	80	—	413.680
Bay				
Z.324	10.000	250	—	2.070.898
W				
Z.196	1.000	100	—	508.540
				7.228.008

### DINSDAG 20-5-1980

K				
Z.492	10	1.500	140	517.690
KRP				
Z.563	10	—	110	462.120
W				
Z.176	13	3.500	100	793.620
Z.16	11	4.000	200	1.202.240
Z.509	11	2.200	60	491.200
K				
Z.465	11	2.700	80	593.761
W				
Z.574	13	3.000	120	862.770
Z.37	10	300	70	448.250
				5.371.651

### WOENSDAG 21-5-1980

Z.289	11	4.000	160	1.350.210
KN				
Z.484	12	3.500	120	861.623
W				
Z.497	12	1.300	200	627.820
O.315	10	1.400	250	795.280
K				
Z.537	10	2.000	60	482.877
Z.580	10	900	40	238.950
KRP				
Z.307	6	—	170	488.116
				4.844.876

## VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek  
Oude Stationsweg 15  
Zaltbommel Holland  
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België  
J. Theunissen  
Terneuzen Holland  
☎ 00-31-1150-94117

Reparatie-werkplaats voor België  
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.  
Dijkstraat 7, Rupelmonde  
☎ 031-742051

(5723V)

# NIEUWPOORT

VRIJDAG 9 MEI

N.700	18.653	N.22	15.673
N.211	40.969	N.88	21.898
N.551	14.781	N.551	14.781
N.172	108.923		

Het aanhoudende ongunstige weer zorgde er opnieuw voor dat de ene helft van de vissersvloot aan de kaai gemeerd bleef en dat de andere helft haar werkzaamheden naar behoren uitoefenen kon.

Slechts vijf kleine vangsten der kustvaartuigen en één onderbroken reis van de West werden te koop aangeboden. Tong nr. 1 kreeg 134 fr. het kg en tong nr. 2, 170 fr. het kg. voor bloktong of tong nr. 3 betaalde men 224 fr. het kg en voor tong 4, 238 fr. het kg. Tong nr. 5 werd genoteerd aan 235 fr. het kg en kleine tong aan 222 fr. het kg. De weinig aangevoerde variatie werd tegen goede prijzen opgekocht. Zo kreeg middenslag tarbot 280 fr. het kg, griet 180 het kg. en tongschar tat zelfs 136 fr. het kg. Pladijs van extra kwaliteit werd door de winkeliers gretig aangekocht tegen de volgende prijzen, 45 à 50 fr. het kg. voor grote pladijs 40 à 50 fr. het kg voor middenslag pladijs en 24 à 28 fr. het kg. voor de visjes. De prijs voor wijting genoteerd was aan een markante stijging onderhevig. Zo werd er grote wijting geveild aan 1600 tot 1750 fr. de ben en kleine wijting aan 1200 tot 1250 fr. de ben.

De aanvoer was ontoereikend om aan de behoeften der handelaars te voldoen.

MAANDAG 12 MEI

N.720	144.620	N.738	211.832
N.346	136.370	N.88	22.509
N.22	14.529	N.788	21.189
N.1	43.271	N.349	20.675
N.551	66.400	N.700	81.574

Drie vaartuigen van de West en zeven Kustvaartuigen boden hun vangst ter verkoop op de maandagmarkt aan.

Tong nr. 1 werd geboekt aan 128 fr. het kg en tong nr. 2 aan 160 fr. het kg. Bloktong of tong nr. 3 werd aan 204 fr. het kg. genoteerd en fruitong of tong nr. aan 230 fr. het kg. voor tong nr. 5 betaalde men 220 fr. het kg. en voor kleine tong 212 fr. het kg. Er was aanvoer van variatie en van diverse soorten. De aangevoerde varia's werden dan ook tegen goede prijzen aan de man gebracht.

Grote tarbot werd geboekt aan 260 tot 300 fr. het kg en middenslag tarbot aan 190 tot 240 fr. het kg. Griet haalde een prijs van 160 tot 180 fr. het kg., tongschar van 110 tot 130 fr. het kg en staartvis van 170 tot 210 fr. het kg. Pladijs kreeg voldoende prijsnotering toegemeten, grote pladijs 40 à 50 fr. het kg, middenslag pladijs of drieling 40 à 50 fr. het kg en visjes 22 à 35 fr. het kg. Kabeljauw werd geveild aan 3.300 tot 3.800 fr. de ben en gul aan 1.750 tot 2.500 fr. de ben. De weinig aangevoerde rog kende een prijs van ong. 80 fr. het kg. en een doorn- of speurhaai werd tegen de lonende prijs van 40 à 46 fr. het kg. verkocht.

WOENSDAG 14 MEI 1980

N.172	117.824	N.470	139.589
N.590	214.988	N.551	24.696
N.788	52.203	N.349	46.932
N.211	31.698	N.88	18.741
N.1	31.911	N.700	57.715
N.22	67.863		

De storm der voorbije week be-daarde, zodat de vissers hun visserij konden bedrijven. Drie vaartuigen van de West en acht van de kust losten dan ook hun vangst op de woensdagmarkt.

Alle genoteerde prijzen werden met een hoogdagkleur getint, zodat geen interventieprijsen geboekt dienden te worden. Voor tong nr. 1 betaalde men 132 fr./kg. en voor tong nr. 2 166 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 kreeg 218 fr./kg. en fruitong of tong nr. 4 232 fr./kg. Voor tong nr. 5 noteerde men 208 fr./kg. en voor kleine tong 186 à 192 fr./kg.

Grote tarbot werd geboekt aan 270 tot 290 fr./kg. en middenslag tarbot 210 à 260 fr./kg. Variatie kreeg dure prijzen toegemeten, dit door de winkeliers der Westkust die gretig hun assortiment ter garniering hunner etalages konden aanvullen met het oog op de feestdag van 15 mei. Zo kreeg staartvis tot 224 fr./kg. en robaard 70 fr./kg., terwijl voor rode soldaten tot 70 fr./kg. betaald werd. Kabeljauw werd genoteerd aan 3.100 tot 3.700 fr. de ben en gul aan 1.750 tot 2.500 fr. de ben. Pladijs kende tegen de volgende prijsnotering een afzetgebied: 1.500 à 2.200 fr. de ben voor de grote, 1.500 à 2.000 fr. de ben voor middenslag of drielingen en 1.000 à 1.200 fr. de ben voor de visjes. Grote wijting werd geveild aan 1.300 tot 1.500 fr. de ben en kleine wijting aan 800 tot 1.000 fr. de ben. Aan de rog werd volgende prijswaarde toegekend: 4.600 fr. de ben voor moerrog, 4.250 fr. de ben voor tielten en 4.050 fr. de ben voor scherpstaarten. Doornhaai werd genoteerd aan 2.000 tot 2.750 fr. de ben. Een goed marktverloop met een stijgende prijzendentens en een goede vertegenwoordiging van attentievolle handelaars. Samen 17.252 kg. voor een totale waarde van 804.160 fr.

VRIJDAG 16 MEI 1980

N.736	333.556	N.700	37.998
N.88	18.231	N.15	590.248

Een vaartuig van de West, één bokkenvisser en twee kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Vanwege de handelaars was geringe belangstelling waar te nemen, zodat alle prijzen een gevoelige daling kenden.

Voor tong nr. 1 werd 121 à 136 fr. genoteerd, voor tong nr. 2 145 à 170 fr. Bloktong of tong nr. 3 boekte 170 à 206 fr./kg. en fruitong aan 168 tot 238 fr./kg. Tong nr. 5 betaalde men aan 170 à 210 fr. en kleine tong 175 à 198 fr./kg. Grote tarbot kreeg tot 280 fr./kg., middenslag tarbot tot 210 fr./kg. en griet tot 170 fr./kg. Aan pladijs werd de volgende verkoopwaarde toegekend: 32 à 37 fr. het kg. voor grote pladijs en 30 à 36 fr./kg. voor drieling of middenslagpladijs en 20 à 24 fr./kg. voor de visjes.

Kabeljauw werd verkocht aan 2.500 tot 2.750 fr. de ben en gul aan 1.750 tot 2.500 fr. de ben. Grote wijting werd geveild tegen 1.700 à 1.900 fr. de ben en kleine wijting aan 850 tot 1.000 fr. de ben. Er was geen aanvoer van rog op de vrijdagmarkt, maar een partij doorn- of speurhaai werd tegen de lonende prijs van ± 1.850 fr. de ben aan de koper gebracht. Variatie kende tegen matige prijzen een afzetgebied. Zo kreeg staartvis 170 à 196 fr./kg. en tongschar 110 à 130 fr./kg., terwijl voor robaard tot 65 fr./kg. werd betaald. Een marktverloop met prijzen die onderhevig aan daling waren gedurende de ganse afslag.

Samen 16.796 kg. voor een totale waarde van 980.563 fr.

MAANDAG 19 MEI 1980

N.172	34.710	N.346	141.470
N.738	155.820	N.22	43.966
N.700	50.769	N.211	39.943
N.349	16.346	N.788	42.355
N.88	25.245	N.551	78.193
N.1	45.198		

Drie vaartuigen van de West en acht kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Er was een matige aanvoer die gekenmerkt werd door een stijgende prijzendentens.

Tong nr. 1 werd geboekt aan 132 fr./kg. en tong nr. 2 aan 162 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong werd genoteerd aan 214 fr./kg. en voor tong nr. 4 of fruitong 216 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 210 fr./kg. en voor de kleine tong betaalde men 186 à 198 fr./kg.

Variatie kende een goede prijsnotering. Zo werd grote tarbot geveild aan 248 tot 290 fr./kg. en middenslag tarbot 186 à 230 fr./kg. Griet kreeg van 180 à 150 fr./kg., staartvis 180 à 206 fr./kg., tongschar 120 à 136 fr./kg., robaard 60 à 80 fr./kg. en rode soldaat 60 à 70 fr./kg.

Kabeljauw werd verkocht aan 3.750 fr. tot 4.750 fr. de ben, gul aan 2.250 tot 2.500 fr. de ben. Grote pladijs boekte men aan 35 tot 45 fr./kg., middenslag pladijs aan 30 tot 40 fr./kg. en kleine pladijs aan 20 tot 32 fr./kg.

Grote wijting werd genoteerd aan 1.500 tot 2.000 fr. de ben, kleine wijting aan 800 tot 1.400 fr. de ben.

Alle soorten ondergingen een felle prijsstijging in vergelijking met deze der voorbije week geboekt.

De marktendens werd gekenmerkt door een felle prijsstijging voor alle soorten.

Samen 11.078 kg. voor een totale aanvoer van 674.015 fr.

WOENSDAG 21 MEI 1980

N.723	198.728	N.720	157.380
N.1	13.210	N.700	15.283
N.211	11.021	N.22	15.724
N.551	24.477	N.88	31.438

Opnieuw kon er slechts van matige aanvoer gewag gemaakt worden op de woensdagmarkt. Slechts twee vaartuigen van de West en zes kustvaartuigen boden hun vangst aan. Men noteerde 130 à 140 fr./kg. voor tong nr. 1 en 156 à 164 fr./kg. voor tong nr. 2. De bloktong of tong nr. 3 haalde 215 fr./kg. en de vierde soort 215 fr./kg. Voor tong nr. 5 boekte men 210 fr./kg. en voor de kleine tong 204 à 212 fr./kg.. Variatie was gretig in trek. Zo kreeg grote tarbot tot 280 fr./kg., middenslag tarbot tot 210 fr./kg. en griet tot 170 fr./kg. Tongschar betaalde men aan ± 120 fr./kg., robaard aan 60 fr./kg. en staartvis aan 170 tot 210 fr./kg. Kabeljauw werd geveild tegen 3.600 fr. de ben en gul tegen 1.600 à 2.400 fr. de ben. Grote wijting kende een afzetgebied aan 1.900 fr. de ben en kleine wijting aan 1.400 fr. de ben. Pladijs werd tegen volgende prijzen opgekocht: 35 à 45 fr./kg. voor grote pladijs, 30 à 40 fr./kg. voor middenslag pladijs en 20 à 31 fr./kg. voor kleine pladijs.

Alle prijzen waren aan een lichte daling onderhevig voor wat de notering in vergelijking met de maandagmarkt betreft.

Er werd in het totaal 11.458 kg. vis aangevoerd voor de som van 467.261 fr.

DIA-AVOND IN

DE « JOHN BAUWENS »

Op vrijdag 23 mei gaat om 20 uur een zeer interessante voordracht door over « METEO » met toelichting en dia-projectie door kaplt. P. Deseck, leraar aan de Zeevaarschool.

Iedereen is gratis welkom in de Stedelijke Visserijschool « John Bauwens » te Oostende, Mercatorlaan, 15.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 23 MEI 1980

NOORDZEE: O.118/O.134 (1.000 vis); O.206/O.229 (1.100 vis).  
KANAAL: O.83 (50 vis, 9.000 tong).

DINSDAG 27 MEI 1980

KANAAL: Z.34 (40 vis, 6.000 tong); O.705, O.127, Z.186.  
NOORDZEE: O.309/N.719.  
WEST: N.45, O.303.  
MONKEY BANK: O.232.

WOENSDAG 28 MEI 1980

KANAAL: O.274  
NOORDZEE: Z.62/Z.209.

ZEEVAARTLIJNEN

OOSTENDE-DOVER/

FOLKESTONE

UURTABEL

DER OVERVAARTEN

voor de week van 25.05.1980 tot 31.05.1980

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

— Dagelijks te 01u30, te 07u35, te 10u05 en te 14u40.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

— Dagelijks te 08u25, te 11u00, te 14u25, te 17u00 en te 20u25 (\*)  
— Op 25.05.1980 bijk. afv. te 23u00  
— Op 26, 27, 28, 29 en 30.05.1980 bijk. afv. te 05u00 en te 23u00.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone

— Dagelijks te 05u.15.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

— Dagelijks te 11u40, te 15u45 en te 18u45.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

— Dagelijks te 00u30, te 09u00, te 12u30, te 15u00, te 18u30 en te 21u00;  
— Op 26, 27, 28, 29 en 30.05.1980 bijk. afv. te 03u00 en te 07u00;  
— 31.05.1980 bijk. afv. te 03u00 en te 23u59.

Afvaarten uit Folkestone:

— Dagelijks te 22u45.

(\*) 20u00 op 31.5.1980.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	.....
Schelvis midden	.....
Schelvis klein	.....
Kabeljauw	.....
Gul	.....
Wijting	.....
Schaat	.....
Zeebaars	.....
Leng	.....
Schartong	.....
Heilbot	.....
Koolvis	.....
Hondstong	.....
Zeewolf	.....
Staart	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	19-5-1980	20-5-1980	21-5-1980
Lappen	127 -135	.....	129 -136
Grote	149 -179	.....	148 -154
3/4	165 -201	.....	158 -166
Blok	165 -219	.....	165 -169
Voor-kleine	182 -208	.....	186 -195
Kleine	184 -200	.....	189 -195
slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	127 -145	132 -135	136 -138
Blok	158 -162	149 -151	150 -154
Fruit	149 -186	169 -170	166 -168
Schone kleine	160 -197	168 -172	169 -173
Kleine	188 -199	194 -196	195 -201
Tout petit	187 -194	190 -194	196 -198
Slips	186 -192	187 -189	190 -192

Nieuwpoort

Tong I	132 —,—	.....	130 -140
Tong II	162 —,—	.....	156 -164
Tong III	214 —,—	.....	215 —,—
Tong IV	216 —,—	.....	215 —,—
Tong V	210 —,—	.....	210 —,—
Kleine	186 -198	.....	204 -212

PLADIJS

Oostende

	19-5-1980	20-5-1980	21-5-1980
Grote	38,—43,—	.....	.....
Grote iek	37,—48,—	.....	.....
Kleine iek	45,—52,—	.....	.....
Derde slag	.....	.....	.....
Platjes	.....	.....	.....

Zeebrugge

I	.....	.....	.....
II	40,—44,—	40,—46,—	40,—42,—
III	34,—40,—	34,—40,—	36,—37,—
IV	34,—40,—	30,—38,—	30,—32,—
V	18,—24,—	20,—26,—	18,—21,—

Nieuwpoort

Moelen	.....	.....	.....
Grote pladijs	35,—45,—	.....	35,—45,—
Platjes	30,—40,—	.....	30,—40,—
Drielingen	20,—32,—	.....	20,—31,—

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
-------	----------	------	-----	------	------	------

VISAANVOER TE OOSTENDE

12-5	7	174.350	6.493.245	.....	.....	.....
13-5	2	25.290	3.461.036	.....	.....	.....
16-5	2	20.929	2.793.193	.....	.....	.....
19-5	8	80.995	8.819.338	.....	.....	.....
20-5	1	11.250	505.503	.....	.....	.....
21-5	8	.....	6.083.209	.....	.....	.....
		18.201.243				

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

9-12	1	60	6.916	116,—	.....	.....
10-12	10	979	109.763	99,—	127,—	.....
12-12	5	341	40.015	100,—	128,—	.....
13-12	8	636	76.378	99,—	135,—	.....
15-5	7	430	66.084	146,—	160,—	.....
17-5	7	687	111.396	147,—	176,—	.....
19-5	5	415	52.294	118,—	143,—	.....
20-5	8	654	78.735	97,—	138,—	.....

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

14-5	11	17.252	804.160	.....	.....	.....
16-5	4	16.796	980.563	.....	.....	.....
19-5	11	11.078	674.015	.....	.....	.....
21-5	8	11.458	467.261	.....	.....	.....

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

16-5	1	73	11.313	153,—	157,—	.....
17-5	2	134	23.354	170,—	182,—	.....
20-5	1	120	14.510	120,—	124,—	.....

BOUW VAN EEN POLYVALENT VAARTUIG TEN BEHOEVE VAN DE ZEEDIENSTEN

Onlangs werd door het Bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart overgegaan tot de toewijzing van de bouw van een polyvalent vaartuig dat zowel dienstig is voor de hydrografische dienst als voor de praktische opleiding van de studenten van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen.

Het zogenaamde «hydrografisch vaartuig» zal 24 m lengte hebben en werd van een speciale meethut en stuunhuis voorzien ten einde te voldoen aan de specifieke eisen in de hydrografie en de desjerata naar voren gebracht door de HZSA met betrekking tot het gebruik van enige moderne navigatiemiddelen in het bijzonder aangaande de radarnavigatie in nauwe vaarwaters.

Het schip is uitgerust met :

1. VHF (Mar. kan.)
2. VHF (priv. kan.)
3. Anemometer
4. Doppler log
5. Registr. echolood
6. Radiopellinrichting
7. Decca. Navigator
8. Radio omroep-ontvanger
9. Repeaters gyrohonipas
10. Radar (Master unit)
11. Radar (Slave)
12. Bochtmeter (rate of turn)

Hierdoor wordt de mogelijkheid geboden tegelijkertijd en om beurt de functie uit te voeren van «roerganger» met het gebruik van het magnetisch kompas dan wel met het sturen op het gyrokompas gecombineerd met de bochtmeter waardoor de student «assistent-wachtoverster» vertrouwt

zou geraken met het voeren van het schip in drukke en nauwe vaarwaters rekening houdend met de bekakening.

Dank zij twee kaartentafels zou de «navigatie» op rationele wijze kunnen doorgevoerd worden met het gebruik van het echolood, doppler log en Decca-navigator MK 21 met een daarvoor aangepaste Decca-kaart voor de Schelde. De «navigators» zouden bovendien op regelmatige tijdstippen de kompasfout van het gyrokompas en van het magnetisch kompas moeten bepalen van de ingevoerde fouten in de «gyrorepeater». Hierdoor zou het praktisch gebruik van de «Zeemansalmanak», de ABC-tafels of andere azimuthtafels beter tot hun recht komen.

Anderzijds zou het afstellen, het ontvangen en het aantonen van het kust- en landeffect van het DF-toestel op duidelijke wijze kunnen gedemonstreerd worden evenals het gebeurlijk bepalen van de «positie» van het schip.

Ook voor het «meteorologisch» observeren, beschikt het schip over een ameroide barometer, elektrische anemometer, psychrometers, thermometers, wolkenatlassen en de nodige documenten.

De instructie in «radarobservatie» is verzekerd door een scheepsradar van 12" en een «slave» en de inrichting van het stuurhuis is derwijze opgevat dat er aan meerdere studenten onderricht kan gegeven worden in «radarnavigatie» met bovendien nog een praktische vorming in het «blindvaren».

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
	19-5-1980	19-5-1980	20-5-1980	20-5-1980	21-5-1980	21-5-1980	19-5-1980	21-5-1980
Farbot : groot (123)	262 -278	240 -254		199 -240		225 -245	248 -290	246 -280
middel (123)	227 —,—	145 -180	207 —,—	145 -159	227 -229	189 -201	186 -230	170 -210
klein (123)		115 -135		124 -130	157 -199	165 -169	70,—,—	60,—,—
Griet : groot (123)	142 -163	129 -145		161 -178	150 -168	176 -181	150 -180	140 -170
middel (123)	119 —,—	110 -124		124 -130	119 —,—	156 -160		
klein (123)	111 —,—	00 -108		108 -114	105 —,—	135 -140		
Schelvis : groot	64 80,—							
middel	58,60,—							
klein	30,—38,—		21,—24,—					
Heek : groot								
middel								
klein								
Lom								
Leng								
Rog (I)	32,—79,—	92,—98,—		92,—94,—		79,—84,—		
Keilrog (123)								
Rog (23)								
Tilten (23)		90,—92,—		80,—86,—		68,—69,—		80,—,—
Scherpstaart (23)		94,—98,—		96,—100		81,—84,—	80,—,—	80,—,—
Halve mans (23)		78,—81,—		68,—72,—		58,—59,—	80,—,—	80,—,—
Teelt (2)		74,—78,—		70,—74,—		56,—59,—		
Katrog (2)		50,—56,—		42,—50,—		26,—28,—		
Kabeljauw	58,—68,—	40,—46,—	57,—78,—	46,—51,—	28,—42,—	56,—58,—	75,—95,—	72,—,—
Gul (groot)	32,—58,—	30,—38,—	29,—52,—	38,—42,—	14,—34,—	52,—54,—	45,—50,—	40,—45,—
Gul (middel)		30,—34,—		34,—38,—		44,—48,—		
Gul (klein)		32,—34,—		34,—36,—		40,—44,—		
Hozemondhamme	85,—197				71,—194			
Wijting : groot	22,—45,—	24,—32,—	32,—42,—	27,—36,—		24,—27,—	30,—40,—	36,—39,—
klein		14,—17,—		17,—19,—		16,—18,—	16,—28,—	22,—28,—
Schar	6,—36,—	9,—14,—	24,—36,—	12,—16,—		14,—,—	26,—35,—	25,—35,—
Steenhol	25,—120	108 -120		94,—100		130 -135		
Zeehaai	35,—45,—	34,—37,—		32,—37,—		38,—,—	16,—,—	18,—,—
Hondshaai	22,—24,—							
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekeeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal								
Schartong					17,—36,—		120 -136	110 -120
Volle haring								
Ijle haring								
Haringshaai								
Steenhol	12,—17,—		23,—,—					
Heilbot								
Steur								
Koolvis								
Zeevolf	62,—,—							
Pollak	64,—69,—							
Zonnevis								
Koningsvis	135 -139							
Vlaswijting						42,—,—		
Zeeduivel		89,—201		91,—200		95,—207	180 -206	170 -210
Schotse schol								
Zeehond		15,—21,—		20,—25,—		31,—,—	45,—,—	45,—,—
Bot							8,—10,—	8,—12,—
Rode Poon (robaard)	43,—60,—	24,—44,—		21,—38,—		38,—,—	60,—80,—	50,—70,—
Grauwe Poon (knorh.)	10,—25,—						20,—28,—	21,—30,—
Rode Knorhaan	41,—74,—						60,—70,—	60,—70,—
Posten		10,—14,—		12,—14,—		16,—,—		
Langosten (midden)								
(klein)								

**Lees "HET VISSERIJBLAD,"**



# LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN  
Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

## NEDERLAND

### VAN DAG TOT DAG

#### IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 6 mei werd aangevoerd: 5.550 kg. tong; 80 kisten tarbot en griet; 567 kisten kabeljauw; 5 kisten schelvis; 735 kisten wijting; 545 kisten schol; 403 kisten schar; 27 kisten makreel en 131 kisten diversen.

Van uit de Ierse Zee werd aangevoerd: 10.250 kg. tong.

#### Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 15,87-14,98; grote tong 10,94-10,54; grootmiddel tong 11,78-11,27; kleinniddel tong 13,75-13,49; tong één 14,67-14,41; tong twee 14,66-14,39; zalm 28,56-23,48.

Per 40 kg.: tarbot 546-339; griet 360-263; kabeljauw twee 172-114; kabeljauw drie 124-84; kabeljauw vier 134-77; kabeljauw vijf 86-51; schelvis drie en vier 146-120; schol één 124-58; schol twee 112-64; schol drie 104-72; schol vier 90-62; wijting drie 85-53; schar 57-30; makreel twee 83-22; tongschar 224.

Ierse Zeetong: per 1 kg. in guldens: grote 10,65-10,45; grootmiddel 11,68-11,40; kleinniddel 13,55-13,43; énen 14,73-14,49; tweeen 14,74-14,47.

#### De besommingen waren:

KW 4 f11.300; KW 11 f36.300; KW 22 f35.200; KW 25 f37.400; KW 29 f8.900; KW 45 f3.000; KW 51 f2.000; KW 88 f13.900; KW 113 f11.100; KW 145 f19.500; KW 149 f8.500; KW 152 f9.200; KW 167 f3.700; KW 173 f10.900; KW 175 f6.800; KW 189 f18.100; KW 194 f30.000; KW 214 f10.100; KW 221 f6.800; KW 226 f8.700; SCH 256 f13.200; WR 32 f29.100; WR 57 f15.400; IJM 44 f22.800; IJM 207 f5.100; IJM 209 f5.500; UK 159 f2.700; VD 19 f5.900; KW 185 f3.300

X X X

Aan de woensdagmarkt van 7 mei werd aangevoerd: 1.530 kg. tong; 16 kisten tarbot en griet; 100 kisten kabeljauw; 60 kisten wijting; 41 kisten schol; 30 kisten schar; 4 kisten makreel en 57 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 15,57-14,46; grote tong 10,64-10,30; grootmiddel tong 11,79-11,60; kleinniddel tong 13,80-13,51; tong één 14,98-14,65; tong twee 14,99-14,62.

Per 40 kg.: tarbot 543-378; griet

340-281; kabeljauw twee 190-182; kabeljauw drie 162-146; kabeljauw vier 140-116; kabeljauw vijf 106-59; schol twee 180-126; schol drie 142-130; schol vier 122-78; wijting drie 90-51; makreel twee 83; schar 85-62; horsmakreel 30-25; bot 30-24; rode poon twee 186; krab 85-55; harders 160.

#### De besommingen waren:

UK 205 f2.300; VD 19 f4.200; WR 71 f2.200; WR 75 f800; YE 25 f4.300 IJM 18 f6.200; IJM 19 f5.900; IJM 25 f7.000.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 8 mei werd aangevoerd: 1.480 kg tong; 25 kisten tarbot en griet; 157 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 85 kisten wijting; 93 kisten schol; 55 kisten schar en 39 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 16,62-14,87; grote tong 11,10-10,76; grootmiddel tong 12,04-11,48; kleinniddel tong 13,98-13,49; tong één 15,76-14,78; tong twee 14,78-14,48; zalm 15,47.

Per 40 kg.: tarbot 542-380; griet 365-304; kabeljauw twee 240-210; ka-196-180; kabeljauw vier 180-144; kabeljauw vijf 144-70; schol één 152; schol twee 156-150; schol drie 132-106; schol vier 110-70; wijting drie 130-70; schar 102-80; schelvis drie en vier 210; bot 33-24; krab 60-55; flint 11.

#### De besommingen waren:

UK 129 f2.100; UK 159 f4.300; UK 233 en UK 234 f9.800; VD 6 f1.100; VD 19 f3.900; WR 71 f2.800; WR 75 f2.100; YE 25 f2.900; IJM 18 f2.400; IJM 19 f2.700; IJM 25 f2.100.

X X X

Aan de dinsdagmarkt van 13 mei werd aangevoerd: 730 kg. tong; 13 kisten tarbot en griet; 98 kisten kabeljauw; 72 kisten koolvis; 87 kisten schelvis; 59 kisten wijting; 39 kisten schol; 45 kisten schar; 3 kisten makreel en 101 kisten varia.

#### Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 13,03-11,57; grote tong 10,90-10,49; grootmiddel tong 11,91-11,67; kleinniddel tong 13,79-13,50; tong één 15,97-15,10; tong twee 14,65-14,54.

Per 40 kg.: tarbot 420-284; griet 284-222; kabeljauw één 110; kabeljauw twee 102; kabeljauw drie 146-80; kabeljauw vier 126-77; kabeljauw vijf 92-39; koolvis één 63; koolvis twee 77; koolvis drie 70-66;

koolvis vier 66; schelvis één 68; schelvis twee 49; schelvis drie 71-43; schelvis vier 47-45; schol één en twee 140; schol drie 120-84; schol vier 94-64; wijting drie 120-54; makreel twee 80; schar 80-38.

Vanuit de Ierse Zee werden er 5.040 kg. tongen aangevoerd. De prijzen hiervan waren per 1 kg. in guldens: grote 10,34-9,85; grootmiddel 11,27-11,25; kleinniddel 13,02-12,78; énen 14,36-14,23; tweeen 14,36-14,27.

#### De besommingen waren:

KW 117 f43.300; KW 170 f17.500; UK 73 f5.400; WR 57 f28.900; KG 12 f1.400; VD 6 f1.000; VD 19 f3.100; VD 20 f560; WR 69 f2.400; WR 71 f2.800; YE 25 f3.400; IJM 5 f480.

X X X

Aan de woensdagmarkt van 14 mei werd aangevoerd: 1.415 kg. tong; 29 kisten tarbot en griet; 244 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 157 kisten wijting; 101 kisten schol 100 kisten schar; 9 kisten makreel; 133 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 12,96-12,18; grote tong 10,73-10,45; grootmiddel tong 12,10-11,59; kleinniddel tong 14,01-13,69; tong één 16,50-15,59; tong twee 14,98-14,56.

Per 40 kg.: tarbot 454-352; griet 334-280; kabeljauw één 156; kabeljauw twee 166-140; kabeljauw drie 146-130; kabeljauw vier 130-118; kabeljauw vijf 118-58; schelvis twee 190; schelvis drie 180; schol één 136; schol twee 140-136; schol drie 136-118; schol vier 94-68; wijting drie 94-65; makreel twee 66-60; makreel drie 44; schar 65-38; bot 36-24; hake 196; rode poon twee 150-138; rode poon drie 112-104; inktvis 240-210; krab 80.

#### De besommingen waren:

KW 185 f13.400; UK 7 f8.400; UK 159 f2.800; UK 205 f1.700; VD 6 f800; VD 19 f5.500; VD 20 f1.180; VD 128 f7.200; WR 69 f2.300; WR 71 f700; WR 75 f1.400; YE 25 f2.500 IJM 5 f1.020; IJM 209 f7.500; verder 1 Texelaar en één Goedereder met totaal f27.000 aan besomming.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 16 mei werd aangevoerd: 5.475 kg. tong; 105 kisten tarbot en griet; 763 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 524 kisten wijting; 487 kisten schol; 370 kisten schar; 112 kisten makreel en 192 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 12,91-11,54; grote tong 11,08-10,42; grootmiddel tong 12,13-11,45; kleinniddel tong 13,80-13,35; tong één 15,77-15,46; tong twee 15,60-15,00; zalm 10,42.

Per 40 kg.: tarbot 445-312; griet 348-294; kabeljauw één en twee 184-134; kabeljauw drie 134-98; kabeljauw vier 124-96; kabeljauw vijf 94-61; schelvis drie en vier 170-152; schol één 144-130; schol twee 144-132; schol drie 118-90; schol vier 81-54; wijting drie 90-29; schar 47-28; makreel één 67; makreel twee 60-39; rode poon één 160-150; rode poon twee 122-110; rode poon drie 75-55; poontjes 36-28; inktvis 280-252; bot 30-24.

#### De besommingen waren:

KW 29 f12.500; KW 63 f10.900; KW 149 f11.400; KW 214 f11.000; SCH 48 f7.400; UK 235 f14.200; WR 71 f1.300; WR 75 f1.100; IJM 207 f11.300; IJM 1 f6.200; IJM 2 f4.200; IJM 5 f2.400; IJM 19 f7.700; verder waren er 5 Texelaars en één Goedereder welke tezamen f120.000 besomden.

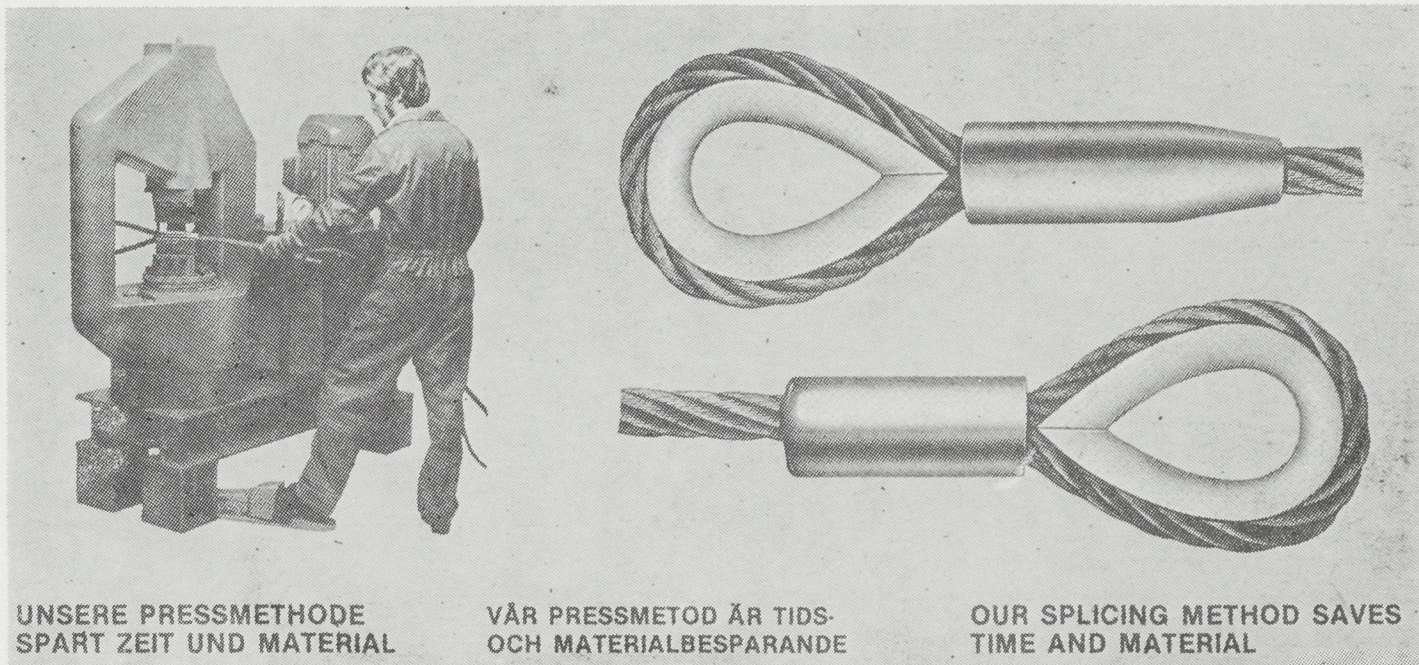
## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 12 tot en met 16 mei 1980

Door 116 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

35.321 kg	TONG	f 434.015,76	van f 16,85	f 9,99
17.418 kg	TARBOT	f 162.181,42	van f 13,59	f 7,89
94.495 kg	SCHOL	f 214.047,87	van f 3,01	f 1,26
43.100 kg	KABELJAUW	f 83.670,67	van f 3,40	f 0,98
5.776 kg	GRIET	f 41.863,93	van f 9,02	f 5,11
14.360 kg	SCHAR	f 17.498,26	van f 2,16	f 0,70
12.415 kg	WIJTING	f 16.477,03	van f 1,96	f 0,98
128.191 kg	DIVERSEN	f 976.680,95		
351.076 kg		f 1.946.435,89		

# S.C.A.P. beschikt over een nieuwe kabelklemmers



UNSERE PRESSMETHODE  
SPART ZEIT UND MATERIAL

VÅR PRESSMETOD ÄR TIDS-  
OCH MATERIALBESPARANDE

OUR SPLICING METHOD SAVES  
TIME AND MATERIAL

Vanaf heden beschikt de s.v. S.C.A.P. over een kabelklemmers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.


De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

Enerzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.

De kabeldiameters waarop deze techniek kan toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.

REDERS EN AANNEMERS KUNNEN BIJGEVOLG VANAF HEDEN DAAROVER BESCHIKKEN.

Het is een belangrijke verbetering waarvan alle reders en aannemers gebruik kunnen maken.

 S.C.A.P. (059) 32.29.51

(8428V)

S 4A



# HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE**

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



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



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

