GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE
De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke

het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

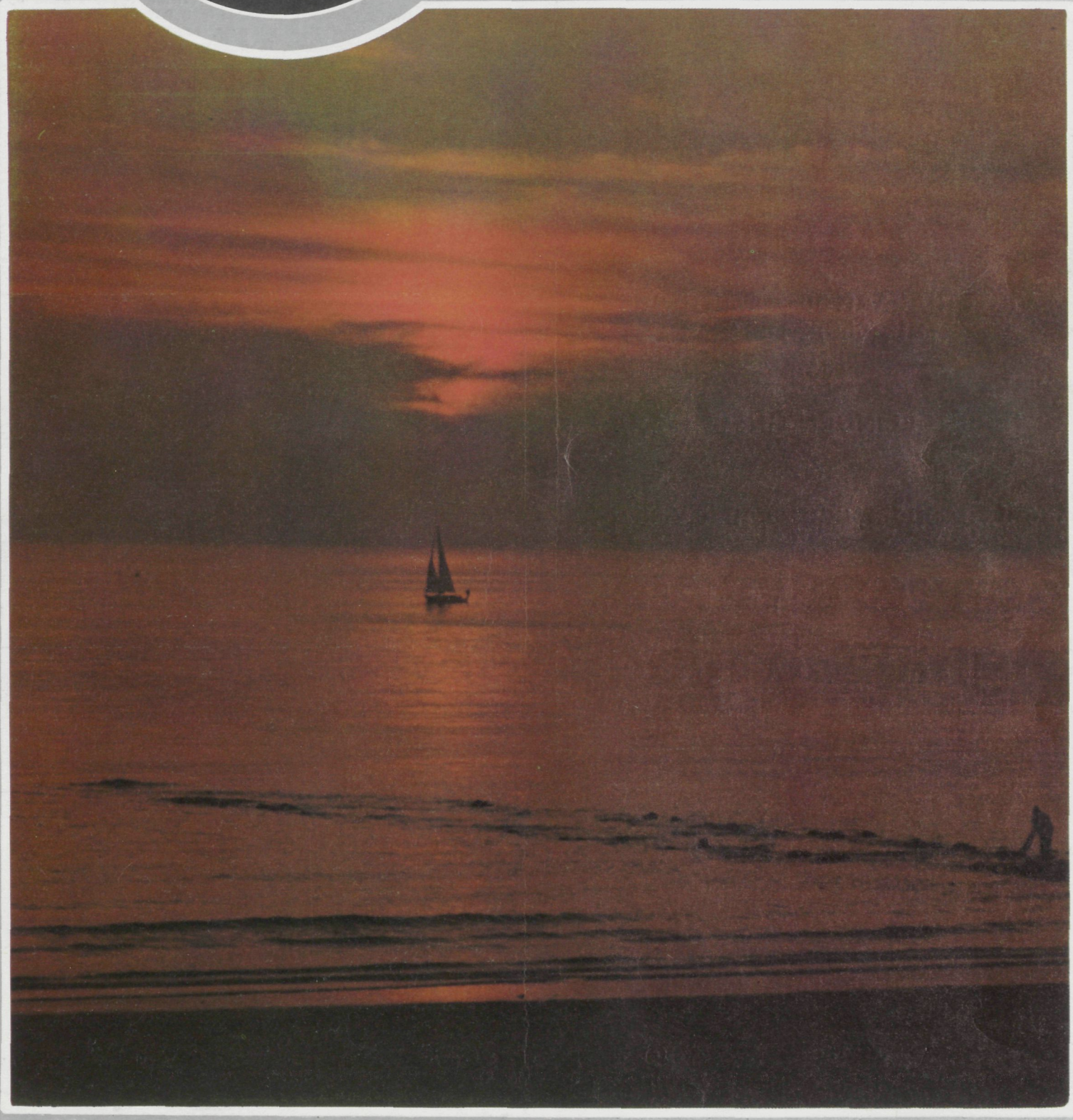


FOTO ROLAND

VRIJDAG 19 SEPTEMBER 1980 — PRIJS 50 FR. — NR. 28 — 47e JAAR VERSCHIJNT WEKELIJKS

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 —

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

(8824V)

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.**

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

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VAN MANNEN EN DE ZEE

Dit prachtig boekje, de geschiedenis weergevend van onze visserijvloot en zijn wederwaardigheden, van de hand van de heer Marcel Poppe, sekretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, is verkrijgbaar tegen de prijs van 150 F, BTW inbegrepen, plus 10 F verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30, Oostende.

En verder :
Te Oostende :
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat ;
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat ;
Internationale Boekhandel,
Te Zeebrugge :
Hand in Hand :
Opex ;
Standaard Boekhandel, Kapellestraat.
Mr. Moens, Café Dolfijn, Vismijnstraat.

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

het visserijblad

Vrijdag 19 september - Nr. 28

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

DE ALGEMENE KRISISTOESTAND IN DE VISSERIJ

De plotselinge vissersstaking in Frankrijk die een geweldige en verbazend snelle uitbreiding nam, doet toch wel bepaalde vragen stellen.

Velen komt het voor als een uitbarsting van lang opgekropt ongelijk dat slechts een gelegenheid nodig had om zich te uiten. Tekenend is daarbij dat het een konflikt was in de verre-visserij en dus feitelijk gelokaliseerd, maar dat in korte tijd oversloeg op, zowel de middenslag- als de kustvisserij op aanstoken van de syndikale bonzen, zonder dat zulks nodig was.

Dit toont duidelijk aan dat er iets schort in de visserij en dat de moeilijkheden en de mistevredenheid vergroot worden. Het loopt, aldus gezien, onbetwistbaar ergens mis, uitzonderingen niet te na gesproken. De hardnekkigheid en eensgezindheid in de aktie doelt op een algemene zeer moeilijke toestand in de verre visserij. We zullen dit hier trachten te ontleden, des te meer daar we ook reeds in andere landen, zoals Groot-Brittannië, West-Duitsland, Denemarken en Ierland gekonfronteerd werden met uitingen van mistevredenheid en miskenning in de visserij.

Basisoorzaak is het niet meer renderend, of zeer marginaal zijn van sommige takken van het vissersbedrijf. Het meest getroffen hierin is de verre-visserij, een kleine uitzondering gemaakt voor het zeer klein aantal schepen op de verre visserij (IJsland) in ons land. Ook de middenslagvisserij, spijts redelijke vangsten, komt nog moeilijk aan haar trekken, vooral vanwege de zware uitbatingskosten, waarin de brandstofkosten een zware rol gespeeld hebben, al schijnt dit te verbeteren, zo deze kosten opnieuw niet oplopen.

Deze kosten kan men niet verrekenen in de prijs van het aangebracht produkt. Meer nog, daar waar de weerslag van de bedrijfskosten aan energieverbruik in landelijke nijverheden, niet zo op de algemene produktieprijs drukken, vooral dan omdat men er doorgaans elektrische energie gebruikt, is dit niet het geval in de visserij, waar alles afhangt van de gasoil slokkende motoren, een produkt dat toch te veel in prijs omhoog is gegaan.

Hoe kan men hieraan verhelpen ?

Er zijn drie mogelijkheden aan de moeilijke toestand te verhelpen:

1) groter vangsten
2) verdere drukking der brandstofprijzen
3) verhoging van de afslagprijzen.

GROTER VANGSTEN

Groter vangsten hangen af van twee faktoren, namelijk van de omvang van de visstocks en van de vangstkapaciteit van het vaartuig.

Het is duidelijk dat grote visstocks toelaten groter vangsten te verwezenlijken, minstens wanneer voldoende kwota uitgeschreven zijn. Onvoldoende kwota kunnen dus nog altijd een beperking inhouden van de grootte van de vangst, vooral wanneer individuele kwota opgelegd worden in de aard van zoveel kgr. per man en per dag of per week zoals dit bij de Britten nog al voorkomt, of zoveel ton per vaartuig naar gelang de tonnemaat, enz..... Het zou dus wel kunnen voorkomen, dat de vis ruim genoeg aanwezig en de biomassa ruime vangsten zou toelaten, maar toch beperkende kwota uitgeschreven staan.

In elk geval dient men te streven naar opvoering van de visstand, ook al dient hiervoor een bepaalde tijd beperkende maatregelen uitgevaardigd te worden. Men moet dus komen tot een biomassa van volwassen vis die een voldoende jaarlijkse vangst toelaatbaar maakt. Een verhoging van de netmaaswijdte ware in dit verband zeker wel aangewezen omdat met de huidige reglementering nog altijd zoveel kleine vis wordt binnengebracht.

Duizenden tonnen kleine en zeer kleine kabeljauw, schelvis, wijting, zelfs tong, staart, enz..... worden volgens de geldende normen binnengabracht. Met een verhoging van de netmaaswijdte zou dit voor de visser wellicht enkele maanden moeilijk worden vooraleer zij dezelfde vis later onder groter gewicht en volume zouden terug vangen, maar wat betekent enkele maanden tegenover een voortdurende aanslepend moeilijke toestand ?

(Vervolgt op blz. 2)

VOLGEND NUMMER VAN HET VISSERIJBLAD VERSCHIJNT OP 3 OKTOBER

Het partikularisme van het Europees Parlement

Als men, bij het tot stand komen van een Europees parlement, gedacht heeft dat men er Europees zou denken en handelen, dan komt men meer en meer bedrogen uit. Praktisch alle tussenkomsten van leden van het Europees Parlement zijn overmatig nationaal getint en zelden gemeenschappelijk gericht.

Men wordt dit in het bijzonder gewaar aan de tussenkomsten van de Britse leden waar het onder meer ook over de verdeling van de algemene viskwota gaat. Volgens de Britse vertegenwoordigers mag het aandeel van Groot-Brittannië in de algemene viskwota vastgesteld voor het totaal van de Gemeenschap zeker niet onder de 45 t.h. gaan, daar zich, volgens hen, in de Britse wateren meer dan 60 t.h. van de te vangen vis bevindt. Dit is weer eens een bewijs van het groot partikularisme dat er in het Europees parlement heerst, waar de landen tegenover elkaar stelling nemen en aldus is de reden zelf van het ontstaan van een Europees parlement, namelijk Europees denken, in een bij uitstek Europees midden, volledig in tegenstelling. We kunnen dan ook gerust zeggen dat het Europees Parlement een zoveelste slag in het water is en een zoveelste instelling die alleen maar de nationale budgetten komt verzwaren. Trouwens het Europees Parlement heeft geen enkele beslissingsmacht en kan dus als een zuivere praatbarak aanzien worden, waar de leden, tussen fijne diners en en luksueus verblijf in, van tijd tot tijd eens een bewijs van aanwezigheid geven en zorgen dat hun tussenkomst dan in de publiciteit komt. Als de Europese eenheid via deze instelling moet komen, dan zal er nog heel lang kunnen gewacht worden. Alle tussenkomsten zijn partikularistisch en politiek gericht omdat praktisch alle leden van dit parlement, tevens lid zijn van een nationaal parlement en omdat zij hun tussenkomst in het Europees parlement aanpassen aan de noden van hun eigen nationaal kiesklienteel of van de eigen nationale politieke partij. Ondertussen kosten deze politieke mannetjes miljarden aan de gemeenschap en zorgen ze voor mooie eigen reisjes, en vetbetaalde honoraria om meestal aan politiek te doen. En dat noemt men de Europese gemeenschap dienen. Ook uitspraken van Amerikaanse toppersonaliteiten hebben reeds in die richting gewezen en men begint langsom minder belang te stellen in het «Europa» als entititeit. Trouwens de persoonlijke reizen van de Franse president Giscard en van de Duitse bondskanselier Schmidt, die ergens meer in eigen naam besprekingen met topfiguren uit Rusland en het Oostblok gaan houden, ontkrachten eveneens het Europees blok en de Europese eenheid. Tot nog toe bleek in elk geval het Europees Parlement een maat voor niets te zijn en een erg dure finantiele brok voor de deelnemende landen. Beter ware hieruit de nodige besluiten te trekken.

— P.V.

Neerk

(Vervolg van blz. 1)

Ook een grotere vangstkapaciteit van het vaartuig is rechtstreeks functie van grotere vangsten. Deze vangstkapaciteit mag niet in functie staan tot meer inspanning door de bemanning en hogere kostende faktoren, maar in functie staan van een verfijnder techniek en een modernisering, zodanig dat, behalve een grotere investering, men met gelijk blijvende faktoren, zoals aantal bemanningsleden en bemaninninginspanningen ,brandstofverbruik, algemene kosten, enz..... tot groter vangsten komt.

Wanneer men hierdoor tot een overproduktie zou komen (wij zeggen niet overbevissing) dan moet men de verlieslatende en marginale bedrijven uitsaneren. Inderdaad mogen de groter vangsten niet leiden tot een te groot aanbod, die tot prijsverlaging en/of opvang zou leiden.

DRUKKING DER BRANDSTOFPRIJZEN

Men hoort, vooral uit EEG-middens, dat een brandstofsubsidiering, volgens de bepalingen van het Verdrag van Rome, niet mogelijk is. Hiermede neemt men in EEG middens een loopje met de waarheid. Men mag inderdaad in een bepaalde lidstaat niet tot een subsidiering van de brandstofprijs overgaan omdat dit aanleiding zou geven tot het scheeftrekken van de konkurrentiemogelijkheden voor de visserij uit dit land en deze uit de andere lidstaten. Er mogen dus op dit gebied geen diskriminerende maatregelen genomen worden. Anders is het echter met aan een algemene, in alle landen geldende subsidiering van de brandstofprijs. Dat dit nu uit het landbouwfonds, via EEG-tussenkomst zou gebeuren, of afzonderlijk ten laste van de lidstaten, zorg dragende dat de subsidiering gebeurt op hetzelfde peil, doet geen afbreuk aan het feit dat subsidiering wel mogelijk is en in overeenkomst te brengen met het Verdrag van Rome. Het omgekeerd zeggen is een reden zoeken om het probleem van zich af te schuiven. Wel is het zo, dat de EEG zelf weigert deze mogelijkheid onder oog te zien, deels vanwege de grote uitgave en tevens met als reden dat dit tot een subsidiering in permanentie zou aanleiding geven voor de visserij om het gemakkelijk te nemen, terwijl men nu dezelfde visserij verplicht tot eigen inspanningen, verbeteringen, modernisaties enz.....

Dat een subsidie voor brandstofverbruik nochtans gerechtvaardigd blijkt, ligt hierin, dat de visserij te veel en in te grote mate afhankelijk is van de brandstof, hetgeen niet het geval is in andere bedrijven, behalve dan zeer gelokaliseerd in de tuinbouw waar men aan verwarmde serrekultuur doet. De ekstravagante brandstofprijzen mogen anderzijds wel als een ramp aanzien worden voor de visserij, waarvoor eveneens een rampenfonds zou mogen aangesproken of ingesteld worden. Wanneer zich bv. in de landbouw rampen voordoen, dan komt het rampenfonds wel tussen, terwijl men tientallen en zelfs honderden miljarden beschikbaar houdt voor de tekstiel- en staalnijverheid.

Maar zal men ook hier langs de producenten organisaties geen misbruiken in het leven roepen ten voordele van de enen en ten nadele van de anderen, waar de kleuren betalen voor de groten, zoals het bij ons schijnt het geval te zijn ?

VERHOGING VAN DE AFSLAGPRIJZEN

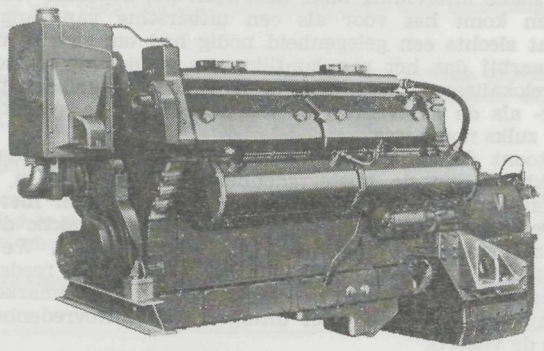
We hebben er reeds op gewezen dat de afslagprijzen kwestie is van vraag en aanbod en dus niet zo maar in de hand ligt van de reders en vissers. Wel hoort men in de laatste tijd, om in perioden van overaanbod, via kooperatieve koelkamers, een groot deel van de vis aan de markt te onttrekken, deze dan bij te laag aanbod terug in de handel te brengen. We menen dat dit niet te gemakkelijk zal te verwezenlijken vallen omdat er hier grote investeringen mede gemoeid gaan. Anderzijds, wanneer in perioden van gering aanbod, de reder en visser, dan minsten zal verwachten een groter prijs te zullen krijgen, zal het leeghalen of het gedeeltelijk leeghalen van de koel- of vrieskamers, dan een prijsmatigend effekt hebben, hetgeen ook niet te goed zal aankomen bij diegenen die op de markt zijn. We menen dan ook dat de enige manier om toch een invloed op de prijsvorming uit te oefenen, het er in bestaat de opvangprijzen te verhogen.

Er wordt altijd zoveel vis aangekocht als men er nodig heeft. Ook als de vis goedkoop is door een overaanbod, koopt men doorgaans niets meer dan hetgeen men iedere week verzet. Bij overaanbod wordt de vis dan gewoonlijk aan opvangprijzen verkocht. Men zou er dan, van de kant van de producent, zeker wel belang bij hebben, dat deze opvangprijzen hoger liggen en wel zodanig, dat de handel, minstens deze opvangprijs dient te geven. We zijn dan ook gewonnen voor een verhoging van de opvangprijzen, al moet dit niet te radikaal en te bruusk, maar liefst geleideiljk en matig gebeuren. Hier komt men echter niet overeen met de zienswijze van Brussel die beweert dat hoger opvangprijzen, aanleiding moeten geven tot hoger detailprijzen waardoor het verbruik zal geremd worden. We menen niet, dat een matige verhoging van de opvangprijs hiertoe aanleiding zal geven. Anders zou men dan maar liefst een strenger kontrole uitoefenen op de verkoopprijzen en deze officieel binnen bepaalde perken trachten te houden, zoals dit tijdens de oorlog door de corporatie zeer goed geregeld was.

Hoger opvangprijzen geven wel aanleiding tot hoger orientatie- en referentieprijzen, die leidinggevend zijn voor de invoer. Gezien de vrije beweging van de produkten binnen de E.E.G., zou dit een aansporing kunnen zijn tot een groter invoer uit derde landen. Hier tegenover is Brussel echter wel gewapend en kunnen er door de E.E.G. beperkende maatregelen op de invoer uitgevaardigd worden.

Tot besluit komen we toch tot de overtuiging, dat wel één en ander kan gedaan worden om aan de moeilijke toestand in de visserij tegemoet te komen. Dit kan dus met de modernisatie van de vaartuigen waardoor, voor praktisch dezelfde inzetmiddelen, een hoger vangstkapaciteit bekomen wordt. Verder kan men wel, maar dan voor alle lidstaten en uitgaande van de E.E.G., een subsidie toekennen als tussenkomst in de brandstofprijzen, en een verhoging van de opvangprijzen uitvaardigen. Het is duidelijk dat men op lagere afstand bezien, moet trachten de beschikbare biomassa der vissoorten op te drijven en dit dan liefst met een verhoging van de netmaaswijdten, hetgeen voor de producent slechts een tijdelijke terugval van zijn vangsten zou uitmaken, waarna deze omgekeerd in hoger mate, door een meervangst in gewicht, zou gekompenseerd worden.

WERKHUIZEN **C. DECLOEDT & Zn.**
MACHINEBOUW
Uw verdeler voor GM-produkten — Motoren voor scheepvaart en industrie
DETROIT DIESEL & BEDFORD DIESEL
Automatische transmissies Allison - Produkten AG



Vermogens van 40 tot 2.000 KW. voor veelzijdig gebruik.
Verkoop, naverkoopdienst en herstellingen :
WERKHUIZEN **C. DECLOEDT & Zn.**
Victorialaan 7, OOSTENDE — ☎ (059) 32.25.34 - 32.31.78

Komt ook Jetlink Ferries naar Oostende

Als gevolg van de staking der Franse vissers werden er door talrijke handelszaken, industries en maatschappijen grote verliezen geleden.

Een dezer is ook de Engelse „Jetlink Ferries" welke de overvaart verzekerde tussen Brighton en Dieppe waarvan zeker honderd duizend passagiers gebruik maakten.

Lloyds dagblad meldt thans hieromtrent het volgende :

„Zoals we reeds in ons blad hebben medegedeeld besloot de Britse maatschappij „Jetlinks Ferries" haar dienst tussen Dieppe - Brighton te onderbreken. De reden die hiervoor door dir. Derek Allison werd opgegeven was dat het niet mogelijk was gebleken het verlies van 2 miljoen FF, geleden ten gevolge de blokkade door de Franse vissers, te boven te komen. In april 1979 gestart, werd de verbinding verzorgd met de hydrofoil „Normandy Princess". Met een capaciteit van 300 plaatsen heeft het tuig 107.000 passagiers vervoerd tussen april 1979 en midden augustus van dit jaar. Zelfs zonder de sociale onrust die de Franse havens heeft verlamd, zou het financiële evenwicht van de operatie waarschijnlijk moeilijk te bereiken zijn geweest. Om emplooi te vinden voor de „Normandy Princess" aarzelen de verantwoordelijken van Jetlink Ferries voor het ogenblik een keuze te maken tussen twee projekten, nl een Kanaaldienst op Oostende of anders een verbinding tussen de Canarische Eilanden.

Een van de problemen die zich dreigen te stellen is dit van de speciale aanleginstallatie die voor deze verkeersmethode noodzakelijk is. In Dieppe heeft men zowat 5 miljoen FF dienen te investeren om de „Seajet" te kunnen ontvangen."

Daaruit is een te meer ook voor onze syndikaten een les te leren. Want zo deze lijn naar Oostende wordt verplaatst, is dit voor de Fransen een groot verlies en voor Oostende op toeristisch vlak en werkverschaffing een aanwinst, tenware men het opnieuw met een bekrompen idee bekijkt en een lijn Brighton - Oostende als een nadeel voor de Oostende - Dover lijn beschouwt.

Achteraf zouden ze dan opnieuw kunnen vaststellen dat Zeebrugge met de kaas gaat lopen, waar men zeer aktief is op maritiem gebied en waarvoor we de Mij de Brugse Zeevaartinstellingen geen verwijt kunnen maken.

Nog een nieuw vissersvaartuig voor Zeebrugge

Dat de reders van Zeebrugge niet alleen vaartuigen uit den vreemde of andere havens kopen, maar daar ook fel aan nieuwbouw doen is een feit zonder voorgaande. Er zitten daar nog vooruitstrevende reders, grote families en knappe schippers.

Er zijn er ook te Nieuwpoort en te Oostende, maar die komen veel trager uit hun schelp en denken maar sporadisch aan nieuwbouw en aankoop, al is de toekomst van de visserij wanneer men technisch goed uitgerust is, zeker niet te onderschatten. In Holland gaat men zelfs veel verder.

Het was dan ook zondag dat te Zeebrugge het zoveelste nieuw schip gedoopt werd, omdat men op de vrijdag geen wil dopen uit bijgeloof, de zaterdag een 13e was en men dus wel de zondag moest scheep gaan.

Zondagnamiddag om 15 u. stond dus een stralend broederpaar Jaak en Ludo FLITSER aan boord van hun nieuwe eenheid, fier en voor de gelegenheid toch wat onwennig, de genodigden voor de doopplechtigheid op te wachten.

Moeder en vader Maurits Flitser-Legein liepen er al minstens even gelukkig bij, samen met zus Marleen. Het werd een ongedwongen, gemoedelijke plechtigheid, waarbij de tientallen aanwezigen elkaar op het ruime voorschip niet eens hoefden te verdringen om een plekje en een goede kijk op het ceremonieel te veroveren.

Aalmoezenier Corneillie (of moeten we nu zeggen «pastoor« sinds hij niet meer in de Heistse visserijschool is, maar herder werd van het Hazegras te Oostende ?) was biezonder op dreef en zelf gelukkig deze doop te mogen leiden van twee oudleerlingen die hem bijzonder dierbaar zijn. Het kwam dus weer niet op een liter wijwater en zelfs een fotograaf met een «kanon» van een lens kan er van meepraten. Ludo diende weliswaar even te wennen aan zijn rol van koster.

Peter John Gardner (medevennoot van Fred Harrison uit Grimsby) en meter Mevr. Mainil - Degroote (Scheepswerven van Langerbrugge) kweten zich meer dan behoorlijk van hun taak en werden dan ook verdiend in de bloemen gezet. 's Avonds werd de meter dan nog bedacht met een erg mooie barometer, terwijl zij op haar beurt de peter 'n cadeau bezorgde. De familie, de vrienden en de eregenodigden hebben dit gelegenheidspaar als bijzonder sympathiek ervaren.

Spijtig genoeg stond er zondag zoveel wind dat men de genodigden natte voeten en zeeziekte heeft willen besparen door maar aan de kaai te blijven en alles in de plaats van met zeewater, eerst met wijen daarna met ander water en sterker vocht te overgieten, zodat om 18 uur sommigen hun rondgang op het schip nog niet hadden beëindigd...

Nu ja, een machinekamer van negen meter, een «danszaal» van een kombuis, een groot voor- en achterschip, ruime brug met afzonderlijke kabine voor de schipper, mooie logies, enz..., alles even verzorgd en prachtig afgewerkt, verdienen inderdaad weer eens extra van naderbij bekeken te worden. Benevens de familie en vrienden, waren talrijke overheden present om dit feestelijk gebeuren mee te vieren. Allen waren vol lof over dit mooie vissersvaartuig, niet in het minst de reders die hun nieuwe collega's kwamen gelukwensen.

Het feest 's avonds in het Boerenhof te Heist werd dan ook 'n zeer gezellige familie- en vriendenbijeenkomst, waar Ludo Flitser niet nagelaten had om o.m. commandant Philippo van de Sea-King helikopter uit Koksijde uit te nodigen, die hem enkele maanden voordien bij de schipbreuk van de O.82 het leven heeft gered met de andere bemanningsleden. Vooral de toespraken van directeur Mainil, John Gardner en niet in het minst van de aalmoezenier, waren staaltjes van welsprekendheid, humor en diepzinnigheid.

Alle voortekens zijn aanwezig opdat het nieuwe schip onder een goed gesternte zou mogen starten, want men heeft niet gedoopt op een 13e, maar daarentegen tussen de korrestokken bij aankomst aan boord vóór de doop al een briefje van 100 fr gevonden, dat Ludo als een relikwie en als handgift op zak heeft gestoken.

Technische gegevens

Bokkentreiler Z.92 «Lundy Gannet»

Het nieuwe bokkenvaartuig «Lundy Gannet», gebouwd door de NV. Scheepswerven van Langerbrugge, voor rekening van PVBA Rederij FLITSER te Zeebrugge. is bestemd voor de hoogzeevisserij en wel speciaal voor de bokkenvisserij.

Het voldoet aan de huidige reglementering van de Belgische Zeevaartinspektie en is gebouwd volgens de regels van een klassificatiemaatschappij.

HOOFDAFMETINGEN EN ALGEMENE KENMERKEN

Lengte over alles : 34,30 m.
Lengte tussen de loodlijnen : 30,78 m.
Breedte over alles : 8,40 m.
Breedte op de spanten : 8,50 m.
Holte in de zijde : 4,40 m.
Diepgang voorschip : ong. 2,90 (onderkant kiel).
Diepgang midden : ong. 3,40 m. (onderkant kiel).
Diepgang achterschip : ong. 3,85 m. (onderkant kiel).
Inhoud visruim : 220 m3.
Inhoud gasolietanks : 115 m3
Inhoud zoetwatertank : 10 m3.

Onder het hoofddek wordt het schip ingedeeld in 6 waterdichte kompartimenten : de voorpiek, het nettenruim met brandstoftank, het visruim, de motorkamer met 4 brandstofanks, het bemanningsverblijf en de achterpiek welke als drinkwatertank is uitgevoerd.

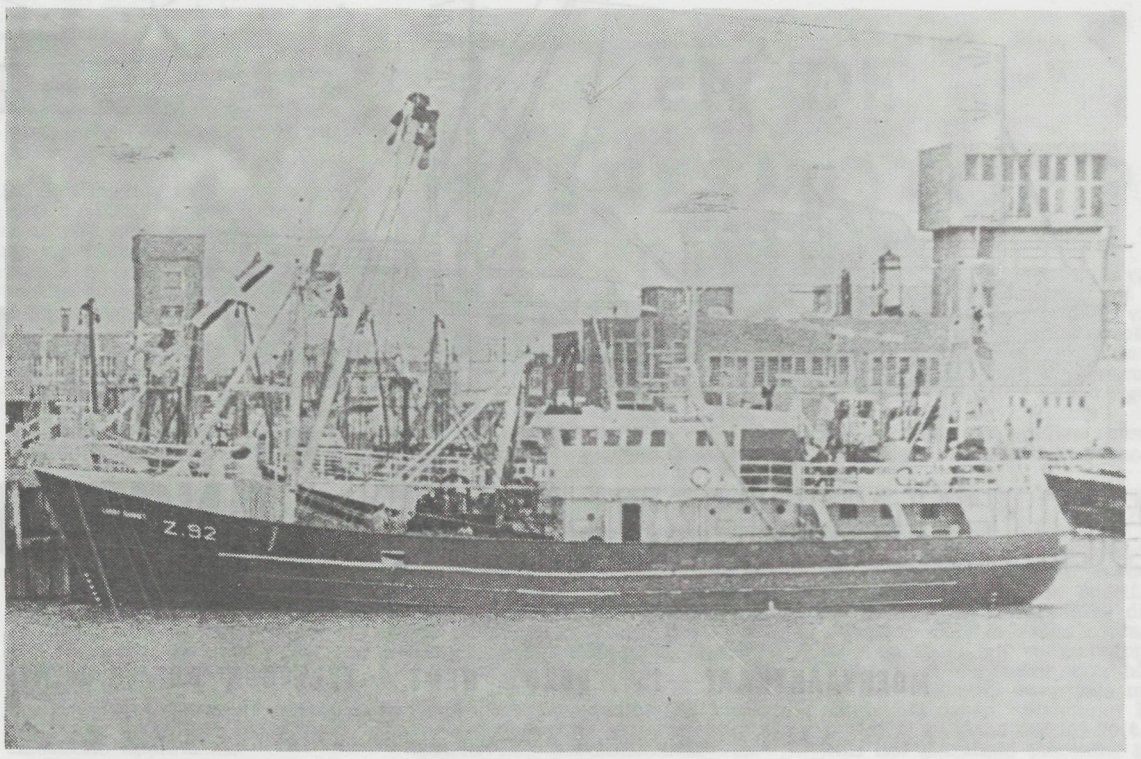
VOORTSTUWING VAN HET SCHIP

De voortstuwing gebeurt door 'n bronzen vierbladschroef ø 2300 mm. fabrikaat Van Voorden Zaltbommel, welke draait in een vaste «HODI» straalbuis. De stuwkracht van de schroef wordt opgevangen door de omkeer reductiekast, fabrikaat Lohmann & Stolterfoht type GUW 500 — reductie 2,971 : 1.

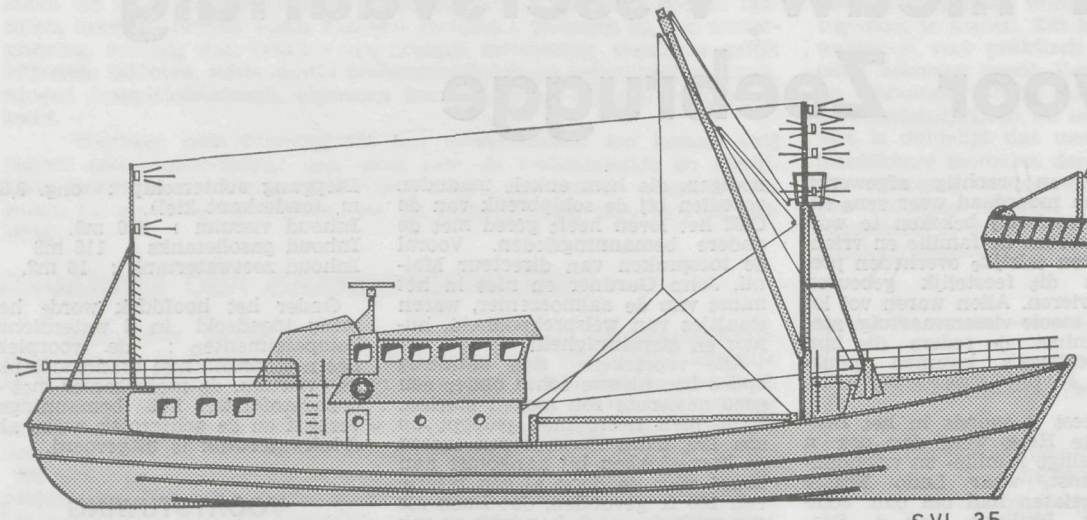
De aandrijfmotor is een acht cilinder tweetakt dieselmotor, fabrikaat «Bolnes» type 8 DNL 150/600, welke een vermogen levert van 1200 PK bij 600 toeren per min.

ELEKTRISCHE UITRUSTING

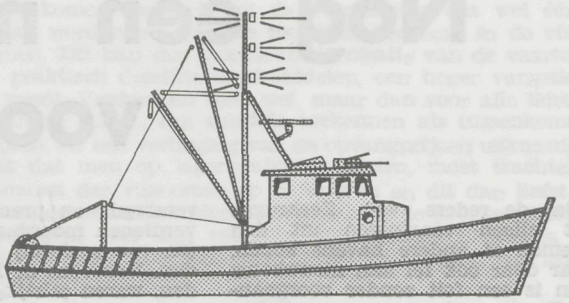
De electrische energie wordt aan het 220 V hoofdnet geleverd door twee hulpdieselmotoren fabrikaat «Catterpillar» type 3306 T — 180 PK welke elk een 45 KW wisselstroomgenerator aandrijven. Een walaansluiting 35 KW is tevens voorzien.



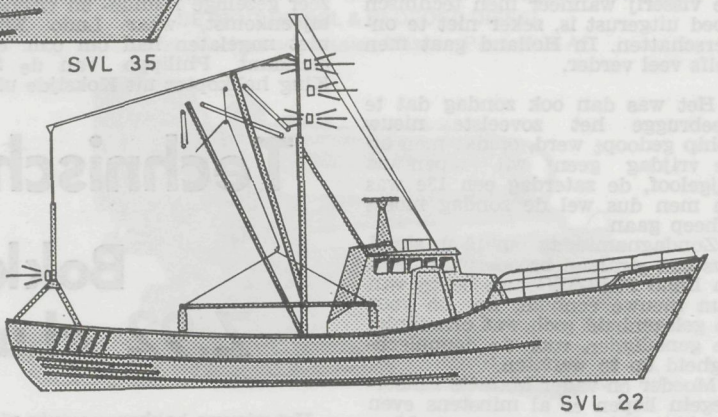
De prachtige nieuwe treiler, afgemeerd in de Zeebrugse vissershaven.



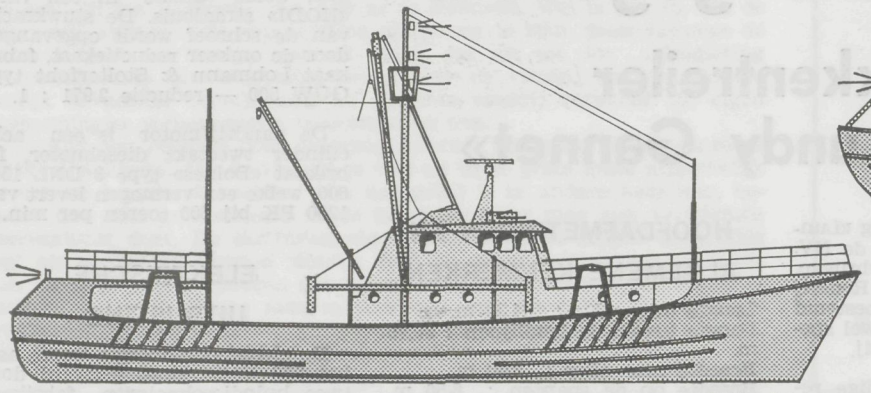
SVL 35



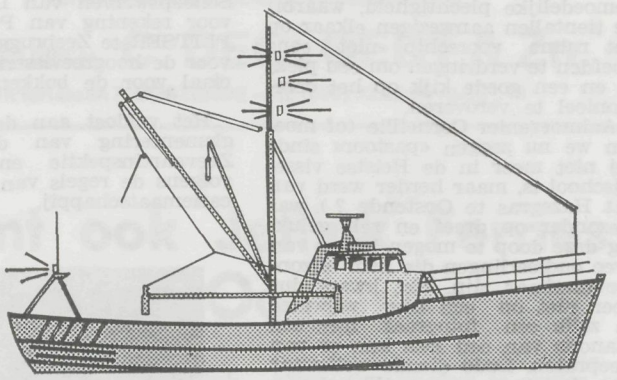
SVL 18



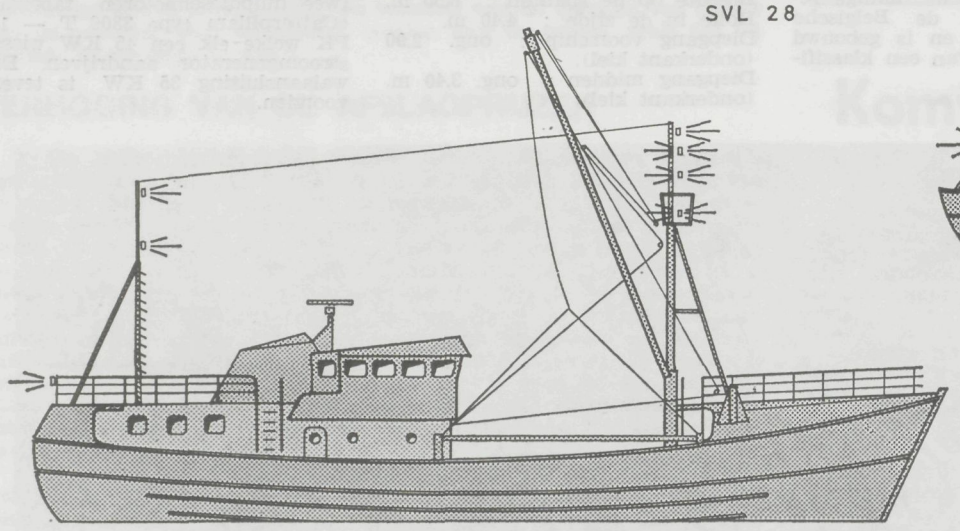
SVL 22



SVL 28



SVL 19



SVL 30

SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.

MOERVAARTKAAI 15 9020 GENT TELEFOON 091/45.04.01 TELEX 11522

NA BUREELUREN ir. J. VERHOEST TELEFOON 091/72.80.04

(Vervolg van blz. 3)

Voor speciale verbruikers op lage spanning is een 24 V-net voorzien, gevoed door een set loodbatterijen met automatische batterijlader. De gehele electrische uitrusting werd verzorgd door de firma Gebhard - Electro.

SCHEEPSUITRUSTING

STUURINRICHTING

Het schip is uitgerust met een balansroer welke bewogen wordt door een hydraulische stuurmachine fabrikaat «Brusselle» type HST 120 R welke een maximum koppel kan afleveren van 4,2 T/M.

ANKERINRICHTING

Twee poolankers van elk 360 kg, waarvan er één aan stuurboord tegen de romp in een kluispijp is opgehangen, en één als reserve - anker op bakdek is geplaatst.

De ankerlier, fabrikaat «Van Lier» is electrisch aangedreven en staat onder de bak opgesteld.

VISSERIJ-UITRUSTING

Een electrisch gedreven vislier, fabrikaat «Brusselle» type 2400/4 geschikt voor boom- en grondvisserij, staat opgesteld op het hoofddek, onder de stuurhut in de lierkamer.

De aandrijving der lier gebeurt door een electrische gelijkstroommotor 145 UK - 110 V fabrikaat Bakker & Sliedrecht.

De voeding der motor wordt verzekerd door twee gelijkstroommotoren 60 KW elk gedreven door de in de motorkamer opgestelde diesligroepen «Caterpillar» »

Bij normaal bedrijf zijn de twee dieselgroepen in werking en worden de twee 60 KW generatoren automatisch ingeschakeld.

Indien slechts één hulpgroep bedrijfsklaar is kan de liermotor een koppel van 100 proc. leveren bij 50 proc. van de toeren.

De vislier bestaat in grote lijnen uit :

— twee hoofdtrommels welke elk 800 net kabel ø 28 opbergen.

— twee hulptrommels welke elk 115 net kabel ø 24 opbergen.

De bediening van de trommelremmen op de lier is pneumatisch en gebeurt vanuit de stuurhut.

Ten behoeve van de boomkorvisserij staat op het voordek een tweepootmast gekonstrueerd uit naadloos stalen buis, die verder is uitgerust met de nodige gieken, rollen blokken, korrestokken, netten en ander vistuig die het schip operationeel maken.

COMPARTIMENTS-INRICHTING

In het voorschip is het nettenmagazijn ondergebracht terwijl onder de bak de guttafel en de visspoelmachine zijn opgesteld.

Midscheeps onder het hoofddek bevindt zich het visruim, inhoud 220 m3, welke gekoeld wordt door onder het dek opgehangen stalen lamellenkoelers die een temperatuur onderhouden van + 2° C. in het visruim. De koelgroep, fabrikaat «Sarca», is volautomatisch en heeft een capaciteit van 11,8 KW (10.200 Kcal. per uur)

Achter het visruim bevindt zich de motorkamer en in het achterschip zijn de logies ondergebracht welke acht bemanningsleden kan herbergen.

De achterpiek is uitgevoerd als zoetwaterbunkertank (10 m3).

Het kombuis op het hoofddek biedt de bemanning alle komfort die de huidige moderne keukenuitrusting kan verstrekken :

— diepvries 350 L.
— koelkast 200 L.
— electrisch kookfornuis (4 kookplaten met oven)
— dampkap (ingebouwde ventilator met twee snelheden)
— ingebouwde wasbak met afdruiprek.
— waterverwarmer 75 l. (ten behoeve van keuken en douche).
— tafel en hoekbank met losse kussens en opklapbaar deksel.
— radiatoren centrale verwarming, kasten, enz...

In de stuurhut met aangebouwd kapiteinsverblijf is een grote lessenaar gebouwd waarop de bediening, alarmering en nautische apparatuur is opgebouwd die de kapitein toelaten in optimale konditties de visserij te beoefenen.

Volgende apparatuur is in, of in de nabijheid der lessenaar vooraan geplaatst :

— 1 bedieningshendel voor de hoofdmotor en omkeerreductiekoppeling.

— kontrole instrumenten en alarmsignalisatie voor de hoofdmotor.
— stuurknuppel.
— bedieninghandles voor de vislier (Sempress).
— bedieninghandles voor de electrische motor van de vislier.
— intercom installatie (Gebhard Electro).
— roerstand aanwijzer (Brusselle).
— bediening luchtfluit (Kockums)
— nautische apparatuur
— schakelaar voor 2 ruitenwissers (Observator)
— VHF (Sailor)
— autopiloot (Wesmar)
— decca
— deccaplotter
— log
— radar (Raytheon)
— echo sounder (Raytheon)
— direction finder 77 MK - Radio Ocean
— magnetisch kompas (in het dak van het stuurhuis)

In het midden van de stuurhut een lessenaar waarin de volgende toestellen ingebouwd zijn :

— schakelbord 24 V voor de navigatielichten
— schakelbord 24 V voor de overige 24 V verbruikers
— schakelbord voor dekverlichting en schijnwerpers
— schakelbord voor 220 V verbruikers in de stuurhut
— 1 navigatiestoel voor de schipper.

Achteraan :

— 1 kaartentafel met radiotelefoniestation
— 1 kooi voor de schipper
— 1 kast met laden onder kaartentafel
— 2 radiatoren



De reders en bemanning; hopelijk zit het die mensen mee in de uitbating van de nieuwe eenheid.

EN DE BOLNESMOTOR ?

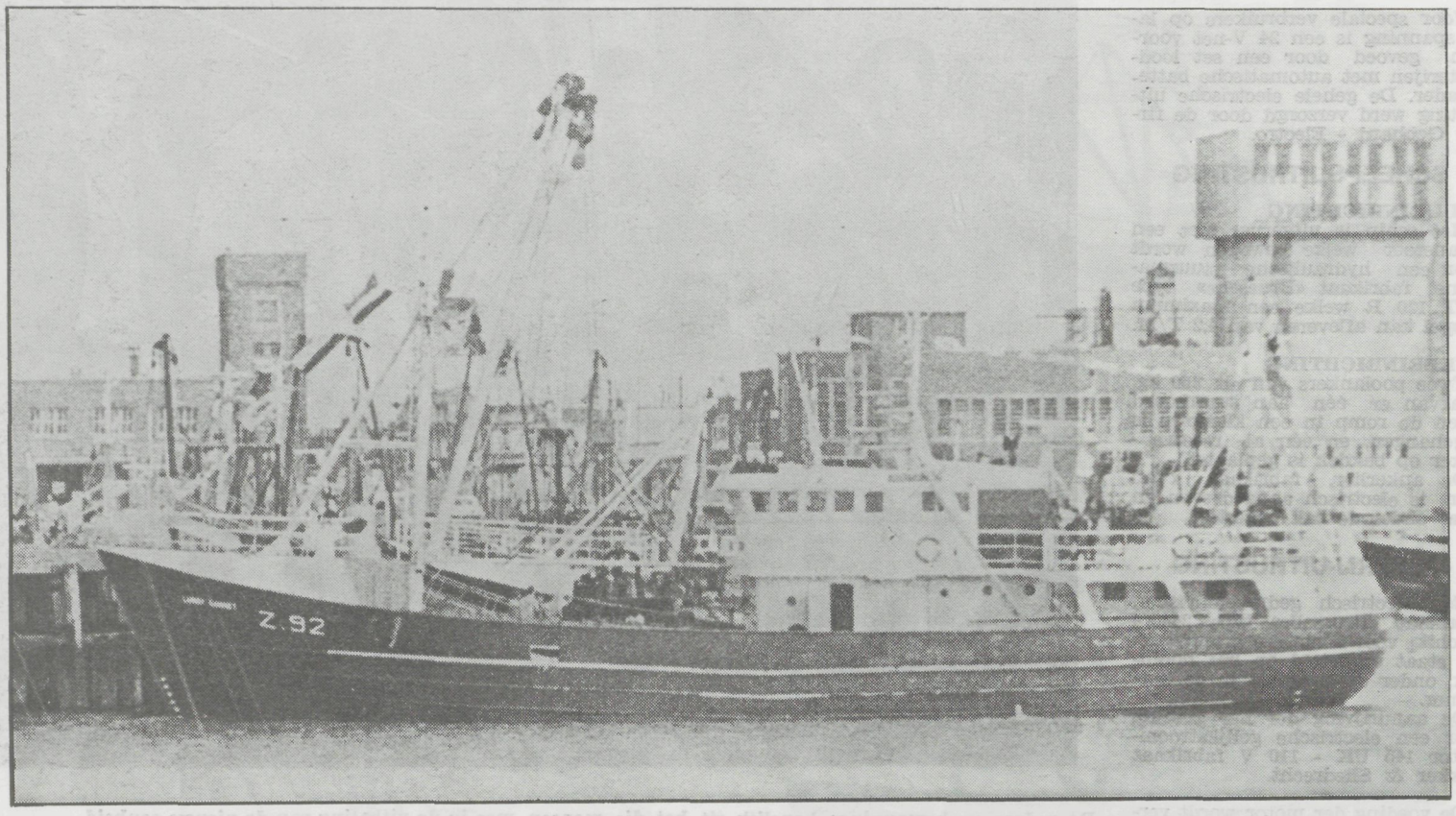
De voortstuwing van het visserijvaartuig Z.92 «Lundy Gannet» geschiedt door een «Bolnes» dieselmotor van het type 8 DNL 150/600, vermogen 1.200 PK bij 600 toeren per min. Het betreft hier een tweetakt dieselmotor met langsspoeling en een kruishoofd, uitgevoerd als spoelpomp.

Het bellangrijkste kenmerk is het kruishoofd, dat tevens uitgevoerd is als spoelzuiger, tegenwoordig uit één stuk gegoten. Hij is de leverancier van spoellucht en verbrandingslucht in kombinatie met de uitlaatgassenturbine.

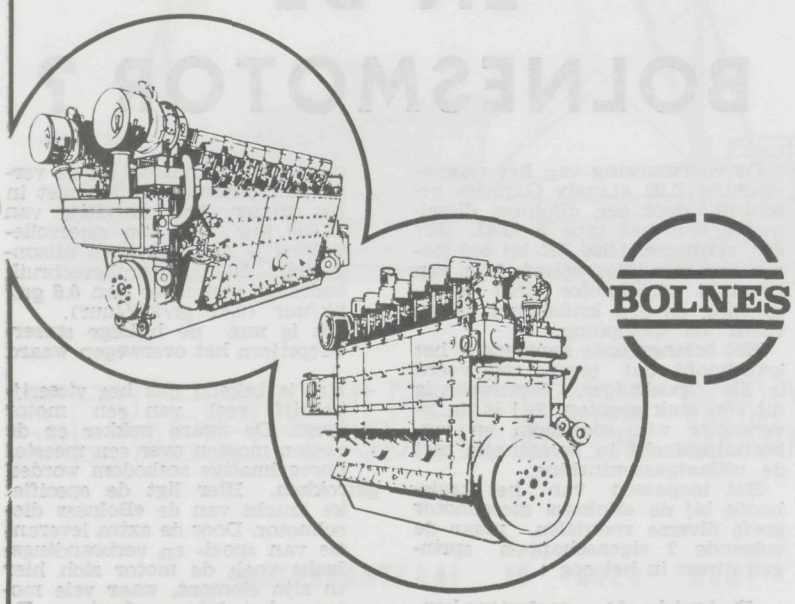
Het toepassen van het kruishoofd bij de «Bolnes» dieselmotor geeft diverse voordelen, maar de volgende 2 eigenschappen springen direct in het oog :

— De kruishoofd - spoelzuiger konstruktie brengt een scheiding tussen het smeerolieCarter en de verbrandingsruimte teweeg. Verbrandingsresten en smeerolieresten, afkomstig uit de verbrandingsruimte, komen niet in het carter. Een standtijd van 12.000 uur met één smeerolievulling is dan ook geen uitzondering. Het smeerolieverbruik bedraagt niet meer dan 0,6 gr./pk/uur (0,81 gr/kW/uur).
Dit is met de huidige smeerolieprijzen het overwegen waard

— Het is bekend dat het visserijbedrijf veel van een motor vergt. De zware wekker en de netten moeten over een meestal onregelmatige zeebodem worden getrokken. Hier ligt de specifieke kracht van de «Bolnes» dieselmotor. Door de extra leverantie van spoel- en verbrandingslucht voelt de motor zich hier in zijn element, waar vele motoren het laten afweten. De motor is in staat om bij 70 t.h. van het nominale toerental 110 t.h. koppel te leveren.



Z 92 "LUNDY GANNET"
eigendom van pvba "Rederij Flitser" Zeebrugge
gebouwd bij Scheepswerven Van Langerbrugge NV
en voorzien van
1 BOLNES DIESELMOTOR type 8-DNL 150/600



Wij wensen de bemanning van de Z 92 'Lundy Gannet' goede vangst en behouden vaart

KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eersteklas ekonoom. Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor.
Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 330-1100 kW (450-1500 pk) bij 500/600 omw/min in lijn en 1320-2200 kW (1800-3000 pk) bij 600 omw/min met 12-20 cyl in V-vorm.

Vraag uitgebreide dokumentatie.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen aan de Lek, Postbus 3, Holland
tel. 01807-14900, telex 22439

Vertegenwoordiger voor de Belgische visserij: Fa.sv SCAP
H. Baelskaai 27, Oostende
tel. (059) 32.29.51 - 32.09.31 - 32.09.32
na 18.00 uur 70.45.32

Weetjes...

— De drie man van een kusttreiler uit Grimsby moesten hun houten vaartuig verlaten vanwege een grote brand in de machinekamer en de vrees dat de brandstoftank zou kunnen ontploffen. Door een hulpverlenend vaartuig werd het brandend schip zo ver als mogelijk onder water gepompt waarna het, 15 uur later toch bijna in zinkende toestand naar Grimsby kon opgesleept worden.

X X X

— De Britse en Deense ministers voor de visserij zullen samenkomen om de opheffing van het verbod op de poutvisserij (steenbolk) te bespreken die de Britse regering wederrechterlijk had ingesteld en hiervoor door het Europees Hof in het ongelijk werd gesteld De besprekingen zullen vooral gaan over het aanduiden van diepwatergebieden waar te grote bijvangsten aan totten en wijting kunnen vermeden worden.

X X X

— De Deense minister voor visserij is niet zo optimistisch gestemd over het bereiken van een visserijreglement voor de Gemeenschap. Volgens hem houdt de nieuwe reglementering enkele onaanvaardbare maatregelen in voor de Denen, zoals het terugbrengen van de Deense pladijsvangst met 25 t.h. en het bijna uitsluiten van Denemarken op de makreelvisserij. Dit zou gebeuren ten voordele van Britten en West-Duitsers als kompensatie voor het verlies van de IJslandvisserij.

X X X

— Voor het ogenblik ligt de volledige visserijvloot op van de grote rederij J. Marr & Son. Verleden week losten de «Armana» en 'Idena» die in «paar» varen samen 1.550 van onze bennen voor een brutobesomming van 2,33 miljoen B. fr. Dit betekende voor de rederij een groot uitbatingsverlies en daarom werd besloten ook deze twee moderne treilers, voorlopig op te leggen. Zolang er geen uitzicht is op betere resultaten, blijven de treilers van deze rederij aan wal.

X X X

— Vooral de nieuwe Schotse purseseiners waaronder er verscheidene in Noorwegen werden gebouwd, zitten aan de grond door de individuele beperkende weekkwota opgelegd door de Britse regering. De 35 meter Schotse seinetreiler «Jasper Sea» die 90 miljoen makreel B. fr gekost heeft, bereikte haar wekelijks kwotum van 110 ton (2.200 bennen) in 2 nachten. Het schip is uitgerust met een 1.800 P.K. motor en kan door de opgelegde vangstbeperking onmogelijk rond komen.

X X X

— De Schotse schipper-eigenaar van de 39 m. gloednieuwe seinetreiler «Radiant Star» zit met de handen in het haar vanwege de beperkte weekkwota in de makreel, op de gronden van de Minch. Toen de nieuwbouw georderd werd, waren deze individuele kwota nog driemal zo hoog als thans. Ware dit te voorzien geweest, aldus de schipper-eigenaar hab ik zeker deze nieuwbouw niet laten doorgaan.

X X X

— Het zijn voor het ogenblik de kustvissers die in het gebied van de Minch van de makreelnkocentraties profiteren. Vooral de grote makreel zit in zeer ondiep water ode de kust. Men spreekt van 2 tot 3 stuk in één kgr. De grote seinetreilers mogen daar niet vissen of kunnen er niet bij.

X X X

— In de Minch, waar het makreelseizoen open is, kan men, tot dicht onder de kust, onder meer voor de haven van Ullapool,de vloten van faktorijschepen zien liggen uit Rusland, Polen, Roemenië, Bulgarijë ,Oost-Duitsland en zelfs een faktorijschip uit Frankrijk, om zich de overladingen op zee van de, vooral door Schotse treilers gevangen makreel, te betwisten.

X X X

— Niettegenstaande de grote algemene malaise in de Franse visserij, noteren we toch nog een nieuwbouworder uitgaande van de rederij Nicot uit Concarneau in Frankrijk, voor de bouw van twee 34 m treilers met echter slechts..... een motor van 800 PK. Het vaartuig zal 12 knopen lopen en er is akkomodatie voor de bemanning voorzien voor 12 personen. Het is wel zo dat de grote treilers op de verre visserij geen toekomst meer zien liggen, maar dat is nog niet het geval voor de 34-meter treilers die in de gemeenschapswateren kunnen ingezet worden. Een 34-m treiler zou bij onze Noorderburen echter minstens 1.200 tot 1.500 PK mede gekregen hebben.

X X X

—Niettegenstaande de moeilijke toestand van de Portugese visserij investeert de regering toch verder in deze sektor. Aldus werd een ontwerp goedgekeurd om de vissershaven van Seimbra te moderniseren. Dit zal liefst 300 miljoen B.fr. kosten aan betrekkelijker lager uitvoeringslonen. Seimbra telt 300 vissersboten waarvan de helft minder dan 10 meter. De vissersbevolking telt 2.300 man. Inbegrepen in het projekt zijn een slipway voor herstellingen, een koelkamerbedrijf en een nieuwe werf.

X X X

— Door de instelling van Noorwegen en de E.E.G. der 200-mijlszone, werd de Zweedse visserij zwaar getroffen. Men was hierdoor verplicht zich terug te trekken op de Baltische Zee die echter zwaar bezoedeld water had, vooral onder de Zweedse kust. Zweden investeerde zwaar in waterzuiveringsinstallaties, waardoor de visstand onder de kust en in de Zweedse 200-mijlszone gevoelig verbeterde en de visserij hiervan nu de vruchten kan plukken.

— De Noorse werf „Mjellem en Karlsen" uit Bergen, bouwt voor het ogenblik twee visserij-onderzoekingsvaartuigen van 47 m, voorzien van een motor van 1.700 PK. Opvallend is, dat beide vaartuigen bestemd zijn om in praktijk genomen te worden door de research van een universiteit, namelijk voor de universiteit van Bergen en voor de universiteit van Mexico-City. Beide landen beschikken trouwens over een uitgestrekte 200-mijlszone De schepen kosten elk 175 miljoen B.fr. Er zijn 4 laboratoria aan boord.

X X X

— Tot nog toe hebben reeds 17 West-Afrikaanse kustlanden hun ekonomische zone tot 200 mijl uitgebreid, waardoor de visserij in deze zeer visrijke wateren een totale verandering onderging en vooral landen als Rusland, Polen, Spanje, de Koreaanse Republiek, Japan en zelfs Frankrijk het meest in hun verre visserij werden getroffen. Laatsten in de rij van de uitbreiding van de visserijlimieten waren Cape Verde, Nigeria, Senegal, Mauretanië, Gambia, Ghana en Liberia.

X X X

— Door de uitbreiding tot 200 mijl van de ekonomische zone door praktisch alle West-Afrikaanse kustlanden, zakte de Russische vangst van 1,3 miljoen ton in 1976 tot ver beneden het miljoen ton. Voor Polen was dit zelfs in 1977 nog 200 duizend ton om reeds in 1978 terug te vallen tot 50 duizend toen. Het is dus begrijpelijk dat deze landen trachten tot bilaterale overeenkomsten met deze kustlanden te komen en zelfs het kapitaal voorschieten voor de stichtings- en uitbatingskosten van „gemengde maatschappijen", namelijk gevormd door de kustlanden en hen zelf.

X X X

— Een grote truck, in de laadruimte voorzien van allerlei moderne treilersapparatuur, tot vislieren toe, werd door de Britse White Fish Authority uitgerust voor het geven in alle Britse vissershavens van vijfdagenkursussen in de behandeling van deze apparatuur. Er kunnen 18 personen in goede akkomodatievoorwaarden in de truck plaats nemen. Er is tevens een filmprojectieapparaat en een TV voor demonstratie van het aan boord gebruikt modern apparatuur en materiaal. Het financement van deze truck en uitrusting komt voor de helft van het Europees Sociaal Fonds.

X X X

— Door de blokkade van de Franse havens werd eveneens de uitvoer van vis uit het Britse Fleetwood naar Frankrijk getroffen. Aldus zakte de prijs van de slips (tong) op de Fleetwoodmarkt met 1.400 B.fr. per kit (63 kg.).

X X X

— In Ierland in Dunmore East, graafschap Waterford, werden einde augustus verscheidene tonnen verse vis in het water gedumpt. Het ging over soorten als leng, schar, steenschol, enz..... waarvoor geen opvang voorzien is, en waarvoor geen afzet te vinden was. De Ierse Redersorganisatie zegde, dat men overweegt om in het vervolg in de haven te blijven. De organisatie wenst ook een onderhoud met de minister van visserij en met deze van financiën.

— Er worden nu ook al treilers gebouwd met een bolvormige boeg. Dit is onder meer het geval met de laatste nieuwe treiler die de vloot van Peterhead vervoegde en de vijfde nieuwe treiler is in dezelfde familie. Het is een treiler van 40 m, gebouwd in Noorwegen, met een motor van 1.650 PK aan 375 toeren per minuut, met 2 hulpmotoren Caterpillar van elk 220 PK.

X X X

Wetenschappelijke bevindingen wijzen uit, dat een zalmbroederij en het naderhand toevertrouwen van de kleine zalmpjes aan de zee, reeds winstgevend is voor de rivier wanneer slechts 7 t.h. van de zalm de lange tocht overleeft en terugkeert naar dezelfde stroom of rivier voor het kuitschieten. Het is een instinkt bij de zalm naar dezelfde plaats terug te keren waar zij als broed, larve en vingerling verbleven.

X X X

— Een wetenschappelijk team volgde een finback-walvis gedurende tien dagen en tien nachten, waarin de walvis zo maar 1.300 km. afstand aflegde ! of 130 km. per 24 uur. Men kon deze walvis volgen door de seinen die zij uitzond nadat men twee fijne seingevende plaatjes in de huid geschoten had. Hiermede heeft men heel wat gegevens opgedaan over de gedragingen van deze walvis.

X X X

— Een kusttreiler van de «Westman Islands» bij IJsland zonk in luttele sekonden wanneer het door een plotse hoog omslaande golf gegrepen werd. Twee bemanningsleden werden gered na twaalf uur in een rubberen bootje rondgedreven te hebben, de twee andere bemanningsleden verdronken.

X X X

— In Hafnarfjordur ten zuiden van de IJslandse hoofdstad, is men begonnen met de aanleg van een zeer grote visfarm voor het kweken van zalm. In de broedplaatsen en opfokvijvers zal men 125.000 zalmlarven tot vingerlingen brengen, waarna zij van het stadium van zoetwateropkweek tot zeewaterverblijf uitgerust zijn en aan de zee kunnen toevertrouwd worden. Zij blijven in zee tot zij als volwassenen naar dezelfde plaats terugkeren voor het kuitschieten. Er zal terzelfdertijd gebruik gemaakt worden van het opgewarmd afkoelingswater van een aluminiumfabriek in de nabijheid.

X X X

— Een nieuwe rel is uitgebroken tussen de Ierse vissers en de Ierse Minister voor de visserij toen deze had aangekondigd dat de Ierse vissers niet uitgerust waren om het door hen gevraagde kontingent van 45.000 ton makreel te vangen.

X X X

— De IJslandse hektreiler, de «Framtidih» was de topsommer begin september in Grimsby met 'n bruto besomming van 4,3 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 2.000 van onze bennen van 50 kg; hetzij toch een gemiddelde van 2.150 fr de ben, dit hoofdzakelijk voor kabeljauw en gul. De eigen Britse grote treilers maakten ontgoochelende besommingen voor hun totten en schelvis.

Franse hektreiler verkoopt te Oostende

Dinsdagmorgen was een grote Franse hektreiler aan de afslag te Oostende. Het ging om de „Côte St. Jacques" FC 249574 uit Fécamp Het is een vaartuig dat 459 brutoton meet met een motor van 2.000 PK. Er is twintig man aan boord. Het vaartuig behoort toe aan de rederij „S.A.S.F.", Société d'Armement Saleurs Fécampois. We konden een paar woorden wisselen met de reder, met de boordverantwoordelijke en de kommerciële agent.

Gevraagd naar de reden waarom zij naar Oostende kwamen, waren zij toch wel iets terughoudend om dit in verband te brengen met de staking in de Franse visserij en/of met de onzekere toestand in hun eigen land wat de visserij betreft. Zij wensen waarschijnlijk niemand voor het hoofd te stoten en in dit verband een voorzichtige houding aan te nemen. Wel konden we vernemen, dat te Boulogne nog sgestaakt wordt, dat te Fécamp ook alles nog niet in kannen en kruiken is en dat nog altijd onderhandeld wordt tussen de syndikaten, de regering en de rederijen in verband met het verminderen van het bemanningseffektief op de grote Franse treilers. De rederij heeft dus liefst moeilijkheden uit de weg gegaan door niet in een Franse haven te gaan lossen.

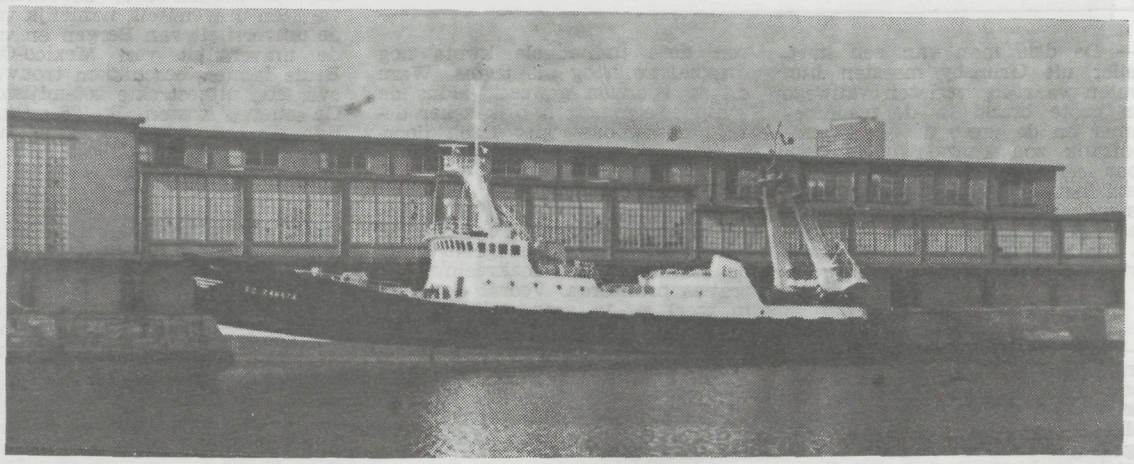
Volgens een vertegenwoordiger van de rederij zou het hier ook om een eksperiment gaan, terwijl anderzijds het vaartuig onmiddellijk klaar gemaakt werd met de hulp van de heer Pintelon, voorzitter van de R.C. om terug naar de visserij te gaan. Daarom ook werden de plastieken bakken die eigendom zijn van de rederij, ter plaatse schoongemaakt en terug voor nieuw gebruik aan boord opgestapeld.

We zouden ons wel kunnen afvragen waarom het vaartuig dan zijn vis niet in Schotland of in Engeland heeft afgezet, vermits dit nog dichter bij de visserij op de Faröe is, maar gezien heel wat vis bestemd was voor de Franse groothandel, was het gemakkelijker om Oostende aan te doen omdat hier de Franse vrachtwagens onmiddellijk de vis konden opladen en naar hun bestemming in Frankrijk rijden. Van uit Schotland of Engeland, komt er dan nog zeetransport bij te pas en het overbrengen van de vis vanaf die plaatsen met zeetransport en vrachtwagen is waarschijnlijk kostelijker dan het overbrengen van de totale vangst per eigen vaartuig tot in Oostende.

Anderzijds werd nog niet zo lang geleden een Franse treiler verhinderd de vis in een Schotse haven af te zetten. Dat het echter om een eksperiment zou gaan, en de Franse treiler(s) zouden proberen een vaste voet in de afslag te Oostende te krijgen, is meer dan twijfelachtig. De ware reden zal wel liggen in het feit dat de toestand in de Franse vissershavens nog altijd niet volledig is opgeklaard en dat men liefst een konfrontatie wenste te vermijden met de syndikaten en met enkele heethoofden die het vuur aan de lont zouden kunnen steken.

LONENDE PRIJZEN

De Franse reder en de boordverantwoordelijke spraken van goede prijzen die zij voor hun vis aangeboden kregen. Voegen we hieraan onmiddellijk toe dat de kwaliteit van de in de afslag gebrachte vis zeer goed was, hetgeen natuurlijk de prijsvorming in gunstige zin beinvloed heeft. Anderzijds kochten Franse groothandelaars eveneens in de afslag, via de tussenkomst van een Oostends groothandelaar. Er was dus grote konkurrentie in de markt en dat werd men onmiddellijk gewaar aan de prijs die de tussenpersoon in de mark gaf.



De Franse hektreiler «Côte St.-Jacques» aan de loskade van de Oostendse vismijn.

Het is nu waarschijnlijk ook wel zo, dat de Franse groothandelaars als gevolg van de lange staking, staan te trappelen voor vis en daarom ook absoluut aan hun trekken wensten te komen. Dat zij hiervoor ingesteld waren, kon men reeds vóór de markt merken aan de enorme, grote Franse vrachtwagens, die reeds ter plaatse waren om de vis op te laden. Men was dus reeds bij voorbaat verwittigd, dat men de vis niet voor een appel en een ei zou kunnen kopen en diegenen die gemeend hadden een „batje" te kunnen doen kwamen gelukkig bedrogen uit.

De prijzen voor de voornaamste soorten waren de volgende : (prijs per ben) :

Rode poon : 2.220 - 2.400
Kabeljauw : 3.490 - 3.580
Gullen : 2.850 - 3.190 - 3.500
Koolvis : 2.600 - 2.520 - 2.330
Gans kleine koolvis : 1.740
Blauwe leng : 3.000 - 3.130
Kleine blauwe leng : 2.420
Witte leng : 2.070
Totten : 1.280 - 1.600
Lommen : 1.420

Voor de fijne vis waren de prijzen ook uitzonderlijk lonend, zoals onder andere :

Zeer grote heilbot : 132 fr. per kg.
Kommerciële heilbot : 235 fr per kg
Zonnevis : 231 - 235 fr. per kg.
Mooie meiden : 126 - 134 fr. per kg.

In totaal maakte de Franse treiler een brutobesomming van 3 miljoen 893.530 fr. voor 1.495 bennen, hetzij een gemiddelde van 2.600 fr. 721 bennen rode poon werd 1 miljoen 623.000 fr besomd en voor 425 bennen koolvis 1.038.000 fr en voor 128 bennen lengen werd 358 duizend fr. besomd. Werkelijk heel goede prijzen.

Het vaartuig kwam terug van een reis van 12 dagen van de Faröe, hetgeen volgens onze begrippen nog al aan de lage kant is. Anderzijds is het dan ook begrijpelijk dat de vis van betere kwaliteit is, gezien de kortere reis. Kortere reizen zijn wel goed mogelijk wanneer de visserij dichter ligt. Onze IJslanders hebben echter een lange weg af te leggen vooraleer de visserij te bereiken en gezien de zeer zware brandstofprijzen tracht men natuurlijk wat langer de visserij te bedrijven voor één en dezelfde heen- en terugvaart. Bepaalde vaartuigen van bij ons overdrijven echter soms in die zin, zodanig dat de kwaliteit er onder lijdt en men dan een mindere prijs krijgt, zodat het langer wegblijven in dergelijke gevallen zeker voor geen grotere besomming zorgde.

Aan boord van de Franse treiler is een effektief van 20 man. Dit is niet in overeenstemming met wat de syndikaten eisen, namelijk 22 man. Het is echter wel in overeenstemming met het aanbod van de rederijen om de bemanning van 22 tot 20 terug te brengen. We stellen ons dan ook de vraag of dit soms niet de ware reden is waarom men liefst niet in Boulogne of Fécamp of in een andere Franse haven aan de markt kwam. Twintig man aan boord is zeker veel voor onze begrippen, maar de vis wordt reeds voor een groot gedeelte aan boord in houten kisten gesorteerd en in ijs weggeborgen, zodanig dat de kopers deze rechtstreeks kunnen doorsturen aan hun afnemers en de vis dan ook slechts eenmaal gemanipuleerd wordt. Wel was er eveneens vis in „vrac" aan boord die moest uitgeraapt en gesorteerd worden. We vernamen anderzijds ook dat de ruimen bijzonder goed afgekoeld worden zodanig dat diegenen die voor het lossen zorgden een bijzondere kledij dragen en een kapje op het hoofd.

BRIEVENBUS

HET LOSSEN VAN DE FRANSE TREILER TE OOSTENDE

Men schrijft ons :

Ik heb met verwondering vastgesteld dat de voorzitter van de Rederscentrale, de heer Pintelon Henri, dinsdagmorgen in de Oostendse afslag de belangen van de Fransman die hier zijn vis kwam verkopen, ter harte nam. Ik zeg met verwondering omdat ik toch vroeger nog gehoord had, dat hij er tegen was dat vreemde schepen hier hun vis verkopen omdat dit een konkurrentie is voor onze eigen vaartuigen.

Wel heb ik kunnen vernemen dat hij de leveringen van brandstof en winkelwaar alsook ijs aan boord mocht doen en dan is het hemdeke natuurlijk nader dan het rokje.

Als het op profiteren aankomt, dan vergeet men zijn schone woorden en moeten alle andere reders daarmede akkoord zijn. In ieder geval weten we hier wederom best wat we van onze voorzitter moeten verwachten, wanneer hij aan een zaak profijt heeft of niet.

Het is waarschijnlijk ook omdat hij geen nieuw schip opstaan heeft waarvan het kontrakt vóór 1980 getekend was, maar dat slechts na 1 januari in de vaart komt, dat deze geen provinciale premie krijgen. Dat men het niet anders komt zeggen want we weten uit eerste bron dat de Rederscentrale er tegen was en dat zij een advies gegeven hebben om de schepen die slechts na 1 januari 1980 een bouwkontrakt tekenen, alleen van de premie zouden mogen genieten. De andere zes die in de vaart komen mogen stikken. Is het daarvoor dat wij aan de Rederscentrale miljoenen moeten betalen ?

Een reder
die zijn ogen en oren
open houdt.

(Vervolgt op blz. 9)

Onderzoeksraad voor de zeevaart

ZITTING VAN DINSDAG 9 SEPTEMBER

Het zomerreces is voorbij en meteen is ook de Onderzoeksraad voor de Zeevaart weer van de helling gegleden ; overigens met een copieus gevulde dagorde want niet minder dan acht gevallen werden behandeld.

Beginnen wij met een drietal beslissingen inzake overtredingen tegen het Verkeersscheidingsstelsel. Terzake werden schippers Demunter Leon (van de Z.196 „Jan van Gent"), Provoost Gustaaf (van de 0.141 „Don Bosco") en Vanbillemont Prosper (van de O.33 „Marbi") betrokken. Met ervaring dat rijkskommissaris Bentein zwaardere sancties is gaan vorderen is de Raad ook strenger gaan optreden en kregen de drie voornoemde schippers elk een schorsing van drie dagen aangesmeerd.

AANVARING

Vervolgens vatte de Raad het Onderzoek aan inzake de aanvaring die zich in december van vorig jaar voordeed tussen de treiler O.198 „Juhel" en het motorschip Pantera. Terzake wordt stuurman Dierickx Bernard onderhoord. Hij weet te vertellen dat zijn vaartuig Hull had verlaten ; er heerste een goede zichtbaarheid. Volgens getuige zou de aanvaring te wijten zijn aan een verkeerd maneuver van de Pantera maar dat wordt dan weer door de feiten tegen gesproken. Stuurman Dierickx gaf wel aandachtseinen en die wekten de schipper die net voor de aanvaring het bevel overnam. Helaas kon de aanvaring niet vermeden worden maar de schade bleef uitermate beperkt.

ONVERANTWOORD OPTREDEN VAN SCHIPPER

Een volgende zaak betrof het vastlopen van de N.719 op de Goodwin Bank. De feiten deden zich voor op 10 november van vorig jaar ;ingevolge de aanvaring maakte het vaartuig lichte slagzij. Alle pogingen om vrij te komen bleken vruchteloos zodat schipper Asaert Alain, via Calais, assistentie vroeg van een reddingsboot uit Dover. Dit vaartuig slaagde er in de vast gelopen treiler vrij vlug weer vlot te krijgen.

Terzake wordt eerst schipper Asaert onderhoord ; die beweert dat hij wachtsman Florens een koers had opgegeven die hij nauwgezet moest volgen op weg naar de visgronden. Het moet zijn dat de amper 18-jarige roerganger, die als scheepsjongen vaarde, zich niet aan die richtlijnen heeft gehouden. Dat blijkt trouwens overduidelijk uit het onderhoor van Florens. Hij erkent van zijn schipper opdracht te hebben gekregen om de deccalijn te volgen tot hij groen 42 zou tegen komen ; hij heeft echter geen rekening gehouden met de rode lijn. Hij zegt wel dat hij een decca kan aflezen en ook in kaart brengen. Hij beging dus wel degelijk een fout maar anderzijds gaat ook de schipper niet vrijuit die overigens betrokken wordt. Hij gaf volgens de Raad zorgeloze instructies die wel aanleiding konden geven tot verkeerde interpretaties.

NOG EEN VASTGELOPEN TREILER

Ook de N.22 „Zeester" kwam vast te zitten. Dat gebeurde in december van vorig jaar terwijl het vaartuig amper vier dagen later weer vlot kon getrokken worden van het strand ter hoogte van Westende. Terzake wordt schipper William Puystiens onderhoord. Die verklaarde dat zijn schroef op een gegeven moment kwam vast te zitten nadat de stuurboordkorre er in verstrengeld geraakte. Mede door de wind werd het vaartuig op het strand gedreven. Er werden wel ankers uitgegooid maar die krabden door. Volgens de Raad is 't wel mogelijk dat het vaartuig wat te dicht bij de laagwaterlijn aan het vissen was ; bij onmaneuvreerbaarheid is het gevaar voor vastlopen dan steeds reëel. Schipper Puystiens vertelde dat het de gewoonte is om tussen 0,8 en 1 zeemijl buiten die lijn te vissen.

TWEE VORDERINGEN

Tot slot werd in twee gevallen gevorderd door rijkskommissaris Bentein .Een eerste geval betrof de aanvaring tussen de treiler O.129 „Amandine" en het motorschip Yenka uit Denemarken in de buurt van de Cross Sand Boei. Wachtsman Lehouck werd allicht in de war gebracht door de signalisatie van het andere vaartuig ; hij dacht te doen te hebben met een hektreiler maar in feite bleek het 'n kleine coaster. Lehouck was van oordeel dat het nog voorover kon lopen maar dat was dan wel een foute beoordeling. Volgens Rijkskommissaris Bentein werd geen blijk gegeven van goede zeemanschap, werd geen goede uitkijk verzekerd en werden ook geen aandachtseinen gegeven. Dat is goed voor een vermaning, oordeelt de h. Bentein.

X X X

Vervolgens wordt nog gevorderd inzake een overtreding die begaan werd door schipper Savels Walter tegen het Verkeersscheidingsstelsel. Er heerst wel een contradictie tussen de versie van de Engelse autoriteiten en de verklaring van schipper Savels. Daarom geniet voornoemd schipper het voordeel van de twijfel en wordt hij buiten zaak gesteld.

ZITTING VAN WOENSDAG 17 SEPTEMBER

Woensdag j.l. kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart bijeen met een vijftal zaken op de rol. Slechts één geval kon niet behandeld worden wegens het niet opdagen van de getuige.

VASTGELOPEN

Een eerste zaak betrof het vastlopen van de O.35 op de Hills Bank in februari van dit jaar. Op het ogenblik der feiten stond scheepsjongen Frank Bacquaert aan het stuurwiel. Het vastlopen was het gevolg van een onachtzaamheid van de roerganger doch de Raad neemt het niet dat de schipper Huys Roger een scheepsjongen op wacht laat in zo'n gevaarlijke passage. Bovendien komen er tegenstrijdigheden voor in de verklaringen van voornoemden. De roerganger spreekt van varen op zicht terwijl de schipper beweert dat er op de decca werd gevaren. Daarom zal de Raad in een volgende zitting beide getuigen konfronteren.

GEVAARLIJK

Een volgende zaak betrof de zware motorschade die zich voordeed aan boord van de Z.72 «Isabelle»; getuige Landuyt Patrick weet te vertellen dat hij de zittingen van de turbo aan het kuisen was — wat een wekelijkse karwei is — toen plots een stuk vod werd meegezogen door de draaiende turbo. Hierdoor werd dermate veel schade aangericht dat het vaartuig naar Grimsby moest varen voor herstellingen hetgeen de reder zo'n 200.000 fr kostte. Getuige Landuyt beweert dat die karwei steeds met draaiende turbo wordt uitgevoerd maar dat wordt door de Raad bestempeld als zeer gevaarlijk. De feiten liegen er trouwens niet om.

ARBEIDSONGEVAL

Vervolgens behandelt de Raad het arbeidsongeval dat zich voordeed aan boord van de O.141 «Don Bosco». Matroos Van Paemel geraakte met name tijdens het buiten zetten van een gewicht gekneld tussen dit gewicht en de verschansing. Dit was een gevolg van een gebrek aan coördinatie tussen het slachtoffer zélf en de bediener van de winch. Getuige Van Paemel zegt wel dat hij verwittigd had toen hij probeerde het geklemd geraakte gewicht vrij te krijgen maar het kan best dat zijn varensgezellen dat niet gehoord hebben door de draaiende motor en de wind.

ZWARE SCHORSING

Tenslotte vorderde Rijkscommissaris Benetin nog bij verstek in 'n geval van overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel. Betrokkene terzake was schipper Vantorre van de Z.519 en dit keer was het niet zo mis. Vantorre liep met name twintig zeemijlen tegen de voorgeschreven koers in en kon bovendien nog geen geldige verantwoording afleggen. Daarom wordt tegen hem een schorsing van vijf dagen gevorderd en... het zal in stijgende lijn gaan, aldus de rijkscommissaris.

GELIJKSTELLING VISSERS MET MIJNWERKERS

Volksvertegenwoordiger E. Desutter, ere-burgemeester van Knokke-Heist, heeft bij de minister van de Vlaamse Gemeenschap aangedrongen opdat bij aankoop van een sociale woning, de bemanningsleden van de Belgische visserssvaartuigen dezelfde voordelen zouden genieten als de mijnwerkers, waarop de beperkende voorwaarde van een te hoog inkomen niet van toepassing is bij het verwerven van een sociale woning. De minister van de Vlaamse Gemeenschap, mevrouw Debacker, heeft thans aan de heer Desutter geantwoord, dat zeer binnenkort, dezelfde beschikkingen als deze die ter zake voorkomen van de bemanningsleden van Belgische vaartuigen ,ook zullen worden opgenomen in de premiestelsels inzake eigendomsverwerving en sanering van woningen. Hiermede zouden de vissers dus gelijkgesteld worden met de mijnwerkers ook inzake het wegvallen van de beperkende voorwaarde van een loongrensbedrag van het inkomen voor de verwerving van een sociale woning.

(Vervolg van blz. 8)

We vragen ons ook af waarom al het personeel van zijn firma, zoons en schoonzoon inbegrepen, bij het lossen mochten betrokken worden.

Zijn er dan geen lossers en rapers meer ? En zijn er geen werklozen genoeg die hier ook eens een boterham mogen verdienen ?

Nota der red.:

Uit welingelichte bron vernemen we dat de Franse reder van Fécamp aan de voorzitter van de Rederscentrale, de heer Pintelon, getelexeerd heeft om te wijzen op de moeilijkheden welke er bij hen bestaan om te verkopen komende van de Faröe, vragend te Oostende te mogen markten.

De heer Pintelon heeft op die telex bevestigend geantwoord en als zakenman de verkoop van die vis in handen genomen.

Gezien er geen vislossers of sorteerders genoeg waren van de vislossersbond, heeft de heer Pintelon op niemand beroep gedaan en zijn eigen volk uit zijn zaken tewerk gesteld, daar hij de Franse reder verzocht had alles zelf te mogen leiden inzake lossen, bestellingen en leveringen, wat hem door de Franse reder toegestaan werd.

Het is niet aan buitenstaanders maar aan de Stad na te gaan in hoeverre het reglement al of niet overteden is.

Het is begrijpelijk dat wanneer de heer Pintelon dit zaakje voor eigen belang kon klaar spelen, hij het aan geen anderen zal toevertrouwen, niettegenstaande hij voorzitter is van de Rederscentrale.

Zeewaterontziltingsinstallatie te Oostende

Volksvertegenwoordiger Em. Vansteenkiste die bepaalde vragen aan de verantwoordelijke minister gesteld had in verband met de installatie voor zeewaterontzilting, het INZO-Projekt, te Oostende, kreeg van de betrokken minister, volgend antwoord :

Betreft : INZO-projekt — zeewaterontziltingsinstallatie te OOSTENDE

Uw brief van 9 augustus 1980, onder referte SDB/EVS/EV/80/073, betreffende het in rubriek vermelde onderwerp genoot mijn volle aandacht.

De ministeriële Comité's «ad hoc» hebben zich reeds uitgesproken ten voordele van de bouw van een zeewaterontziltingsinstallatie te Oostende.

Op dit ogenblik berust de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van deze werken bij mij door het feit dat deze installatie uitgeroepen werd tot «waterbouwkundige werken van nationaal belang» en werd ingeschreven in het programma van prioritaire infrastruktuur «P.I.P.» plan 78—80. Het is duidelijk dat ik deze beslissingen op het gebied van de praktische modaliteiten slechts kan uitvoeren in samenspraak met de betrokken gewestelijke Deelregering met name de Deelregering van de Vlaamse Gemeenschap, daar deze laatste het beheer van de installatie dient te verzekeren vanaf de voltooiing van de werken.

In het geval van de zeewaterontzilting berust bij mij nog een bijkomende verantwoordelijkheid, het M.C.E.S.C. heeft de Minister van Volksgezondheid en Leefmilieu belast met de uitvoering van een vergelijkend onderzoek van de eenheidsprijs van het geproduceerde water volgens de verschillende mogelijke alternatieven zoals het gebruik van residuaire warmte afkomstig van andere plaatselijke aktiviteiten en van de verkoop van gedemineraliseerd water.

Daarbij komt nog dat, op het gebied van de toepassing van de beslissingen van het M.C.E.S.C. dd. 26 juli 1979, er bepaalde moeilijkheden gerezen zijn, wat betreft :

— de aanwijzing van de bouwheer, is op dit ogenblik voorzien dat de installatie zal gerealiseerd worden voor rekening van de Staat, wat inhoudt dat er een aantal wijzigingen aan de statuten van de intercommunale INZO dienen te worden doorgevoerd.
— het principe van de bouw van een installatie voor rekening van de Staat op gronden die deze laatste niet toebehoren.
— het principe van het voorafgaandelijk afsluiten van kontrakten zowel wat betreft de levering van residuaire warmte als inzake de bijkomende verkoop van gedemineraliseerd water, tegenover de toekomstige overdracht van het beheer van het werk aan het betrokken Gewest.
— de wijzigingen, die dienen te worden aangebracht aan de lopende studiekontrakten als gevolg van de opgedoken veranderingen inzake de bouwheer.

Gedeeltelijke antwoorden op bepaalde van deze punten werden reeds bekomen maar de Deelregering van de Vlaamse Gemeenschap dient zich nog uit te spreken over het geheel van de nog hangende punten van het dossier.

Op het ogenblik dat ik het dossier ter handen genomen heb, dat mij werd overgemaakt door mijn achtbare voorganger, heeft de Deelregering van de Vlaamse Gemeenschap een aantal bijkomende vragen geformuleerd :

1. Wat houdt het dossier «INZO» werkelijk in bij zijn inschrijving in het «P.I.P.».
   De leidingen voor de aanvoer van zeewater of de toevoerleidingen naar de gebruikers, de aanpassingswerken aan de bestaande installaties bij deze gebruikers, is dit voorzien in het beginbudget?
2. Stelt de stijging van de energiekosten problemen voor de kostprijs ? Deze laatste dient inderdaad voor de toekomstige klanten binnen de economische aanvaardbare grenzen te blijven.
3. De staat van vooruitgang van sommige technische studies betreffende onder andere de remineralisatie van het geproduceerde water, de kwaliteit van de gebruikte materialen voor de toevoer van brut water of gedemineraliseerd water en de invloed van de ziltlozingen op het milieu.

Met het oog op de tegemoetkoming van de bezorgdheid van de toekomstige gebruiker van de werken ,die hem ter beschikking worden gesteld ten einde de gewestelijke waterproduktieinstallaties aan te vullen, ben ik bereid binnenkort de afgevaardigde van de Deelregering van de Vlaamse Gemeenschap te ontmoeten.

In funktie van de gemeenschappelijk getroffen opties, zal mijn Administratie dadelijk de zich opdringende maatregelen treffen om het verloop te verzekeren van het dossier inzake het projekt van waterontzilting, voorzien in het kader van de waterbevoorrading van de kuststreek.

Nota van de redactie : zonder de juiste inhoud te kennen van het schrijven door volksvertegenwoordiger Vansteenkiste Em. aan de minister gericht, kunnen we aan het antwoord van de heer Califice reeds uitmaken, dat de verwezenlijking en omzetting in de praktijk van dit projekt nog bij lange niet voor morgen is.

Aldus werd het ministerie van Volksgezondheid en Leefmilieu belast met de uitvoering van een vergelijkend onderzoek van de eenheidsprijs van het geproduceerde water, het gebruik van residuaire warmte en de verkoop van gedemineraliseerd water. Dit is ook niet voor morgen. Verder wordt er nog gewezen op talrijke moeilijkheden die zelfs een wijziging van de statuten van de interkommunale INZO, inhouden. Verder dient de Vlaamse Deelregering zich nog uit te spreken over heel wat hangende punten van het dossier. Ook het feit dat deze installatie uitgeroepen werd tot waterbouwkundige werken van Nationaal Belang, is zeker niet hoopgevend. Inderdaad «nationaal» betekent inmenging van nationale Belgische franstalige ministers, die zeker niet zo graag het watermonopolium van het Walenland uit de hand zullen geven door de onafhankelijkheid van het Vlaamse landsgedeelte wat de watervoorziening betreft, te bevorderen. We kennen desbetreffende bepaalde staaltjes van de Waalse onwil, waarin zelfs Franstalige ministers, onder meer wat de waterverdragen met Nederland betreft er openlijk op pochten dat zij deze gesaboteerd hadden. Verder wensen deze Franstalige kemphanen telkens, voor om het even wat in Vlaanderen nationaal geïnvesteerd wordt, een evenredige kompensatie voor het Waals landgedeelte zonder te gewagen dat op geen enkel ministeriële begroting nog een cent beschikbaar is. We mogen dus gerust zeggen, aan de hand van het antwoord van de minister, dat de verwezenlijking van het VZO-Projekt nog heel wat te verduren staat.

Het gekibbel voor de uitbouw van Zeebrugge

Als men de protesten hoort van Antwerpen, uitgaande van om het even welke bron, 't zij stadsbestuur provincie of politiekers, zou men moeten geloven dat de ontwikkeling van Zeebrugge als diepzeehaven voor Antwerpen en de werkverschaffing aldaar, zeer nadelig uitvalt ,alsof er in Vlaanderen en aan de kust, nog werk te veel is.

Minister Chabert heeft hierin te Nieuwpoort het standpunt van de regering belicht en klare wijn geschonken.

Tijdens een interview in Nieuwpoort, verklaarde de beleidsman dat hij geen nieuwe moeilijkheden verwacht in verband met de uitbouw van de haven van Zeebrugge.

Enkele weken geleden besliste de regering immers deze kusthaven maximaal uit te bouwen, door ondermeer een 1.750 meter lange strekdam in zee te voorzien. Hiertegen werd in Antwerpse politieke middens scherp gereageerd. Chabert zei dat de beslissing die door de voltallige regering werd genomen, nu uitgevoerd wordt. De Zeebrugse havenwerken gaan nu zoals door de regering voorzien normaal door, zodat tegen eind 1981 aan Distrigaz de terreinen ter beschikking zullen kunnen worden gesteld. Dit moet Distrigaz dan de mogelijkheid geven de vier LNG-reservoirs te bouwen. Tegen het eind van volgend jaar, moet steeds volgens minister Chabert de westelijke dam volledig afgewerkt zijn, en moet men tevens klaar zijn met de bodembedekking die nodig is voor de aanleg van de omstreden 1.750 meter strekdam. Deze bodembedekking die uit een soort van speciale matten zal bestaan, moet de erosie tegengaan.

In verband met de verklaringen van Chabert kan men zich nog afvragen wat voor nut de aangekondigde speciale zitting over Zeebrugge in de Antwerpse gemeenteraad nog heeft.

Wat zullen de zoveelste opsomming van de grieven van Antwerpen, de zoveelste motie nog voor effect hebben ? Hoelang gaan de twee grote politieke partijen in Antwerpen de openbare opinie nog voor de gek houden ? Langs de ene kant bestormen zij de bevolking uit het gewest met moties en resoluties waarin zij de uitbouw van Zeebrugge als een schandaal en een regelrechte aanslag op de werkgelegenheid van tienduizenden bestempelen maar langs de andere kant — dixit Chabert — hebben de twee Antwerpse ministers die tot de respectieve Antwerpse coalitiepartijen behoren in de regering mede hun goedkeuring gehecht aan de uitbouw van Zeebrugge. En de excellenties blijven daar verder zitten ook..... Is dat het Antwerpse verzet tot het uiterste ?

In dit land is men blijkbaar wel bereid een regeringscrisis uit te lokken over een of andere lokettenkwestie of een geheim overleg in een of ander kasteel maar niet over een zaak waarin miljarden van de belastingbetaler verspild of tenminste aan een „dubbel gebruik" zullen worden besteed. Er wordt gejammerd over de steeds verder afnemende belangstelling van de Belgen voor het politieke gebeuren. Met dergelijke voorbeelden voor ogen kan dit nog nauwelijks verwondering baren.

Tot daar de verklaring van Minister Chabert, die aan duidelijkheid niet te wensen overlaat en waaruit duidelijk blijkt dat men terecht met de uitbouw van Zeebrugge verder gaat, welke bekrompen ideeën of protesten ook van uit Antwerpen komen overgewaaid.

WEETJES

— De rederij uit Hull die de 67 in seinetreiler St.-Loman uitbaat kreeg een boete van een Britse rechtbank opgelegd van 170.000 B. fr. wegens illegaal vissen op de makreel. De overtreding gebeurde reeds op 7 november 1979. De vangst werd niet aangeslagen, even min als het vistuig. Er was toen voor 1,36 miljoen B.fr. makreel aan boord waarvan het verkoopsbedrag geconsigneerd werd. Ook de schipper werd beboet en hoorde zich veroordelen tot 7.000 B.fr.

X X X

— Franse parlementairen uit alle partijen hebben erop aangedrongen, dat aan de Franse vissers verder een tussenkomst in de brandstofkosten dient bezorgd. De „Marine-commissie" in het Franse parlement is van oordeel dat op één of andere manier een subsidie aan de Franse vissersvaartuigen dient verleend te worden. Ze vergeten hierbij dat dit alleen gemeenschappelijk voor de visserij uit alle lidstaten kan gebeuren.

X X X

— Niettegenstaande het IJslands protest blijft Noorwegen er bij om een kontingent haring vrij te geven in zijn 200-mijlszone voor de eigen vissers. Volgens IJsland gaat het hier om een haring die, naargelang het seizoen ,eveneens in IJslandse wateren te vinden is en bijgevolg behoort het aan beide landen om over het vrijgeven van een kontingent te beslissen. Volgens Noorwegen is het een soort die de Noorse kustwateren niet verlaat en is het toekennen van een kontingent haring aan de Noorse visserij dus een Noorse aangelegenheid.

X X X

— Verleden week losten drie treilers uit IJsland te Hull samen 6.740 van onze bennen voor een totale brutobesomming van 10,7 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde van 1.600 Bfr. de ben. Het was vooral kabeljauw en gul, schelvis en grote totten en koolvis die in de afslag kwam.

X X X

— De Britse rederij „Boston Deep Sea Fisheries" zal het opnieuw proberen met 2 van zijn diepvriestreilers nadat deze meer dan 3 maand oplagen. Beide schepen worden voor de makreelvisserij naar de Minch gestuurd. Herinneren wij dat deze rederij onlangs twee van haar treilers aan Chili overmaakte die nu hun nieuwe Chileense basis bereikt hebben onder het commando van twee Fleetwood schippers die een drietal maanden aan boord zullen blijven voor het opleiden van de Chileense bemanning.

X X X

— De assistent-administrateur voor de visserij in de Verenigde Staten, de heer Terry L. Leitzell, bracht twee bezoeken aan Japan, en verder een bezoek aan Italië, Spanje, West-Duitsland en België (E.E.G.-Brussel). Dit bezoek gebeurde om afzetgebieden te vinden voor het zich uitbreidende visserijbedrijf in de Veerenigde Staten, die, dank zij de uitbreiding van de ekonomische zone, net als Canada, nu over heel wat meer rijke visgebieden beschikken die vroeger door de Russen, Polen, Noord-Koreanen, Japan, Spanje en Frankrijk grotendeels bevist werden.

X X X

— Tussen de Filipijnen en Taiwan is er een visserijoorlog bezig, daar de Filipijnen een totaal recht op een 200-mijlszone uit hun kust opeisen, niettegenstaande over een bepaald gebied beide 200-mijlszone elkaar overlappen. Er zou daar dus een scheidingslijn midden beide kusten dienen te gelden. De vissers uit Taiwan of nationalistisch China die in dit gebied vissen, maar nog aan hun kant van de scheidingslijn, worden door de marine van de Filipijnen beschoten en gevangen genomen. De beschadigde vaartuigen worden aan hun lot overgelaten. Taiwan heeft gedreigd op zijn beurt de marine in te zetten.

X X X

— De Spaanse vissershavenautorieiten van Fuenterrabia hebben een voorstel gedaan om op bepaalde plaatsen voor de kust wrakken van autowagens in zee te storten om aldus kunstmatige rotsen te scheppen, van aard om de groei van mosselen en kleine schelpdiertjes die zich daarop zouden vastzetten en voortwoekeren, te bevorderen.

X X X

— De Britse belangengroep van de Zuid-Afrikaanse konservenfabriek in Walvis-Baai, heeft in Chili in een nieuw konservenbedrijf geïnvesteerd, nadat de faktorij in Walvis-Baai werd gesloten, als gevolg van de geweldig afnemende pilchardsvangsten in de Walvis-Baai. De nieuwe konservenfaktorij in Chili werd reeds voorzien van sommige machinerie die werd weggehaald uit de faktorij van Walvis-Baai.

X X X

— In Groot-Brittannië was de waarde van de aangevoerde vis de laatste twaalf maanden, 1% lager dan in de vorige twaalf maanden, maar de uitbatingskosten verhoogden met 20%. Voor wie een rekening kan maken !

X X X

— Niettegenstaande de krisis in de diepzeevisserij en het uitvallen van heel wat grote treilers, komen er in de middenslag- en kustvisserij nog altijd vaartuigen bij. Deze visserij werd niet zo geteisterd door het invoeren van de 200-mijlszone door alle kustlanden.

X X X

— Een groot voordeel voor de Noorse en IJslandse vissers is het feit dat rijke visgronden voor de deur in hun 200-mijlszone liggen en hun vaartuigen dus niet gekonfronteerd worden met zo een kostelijke rekening voor brandstof, zoals dit het geval is met de visserij van veel andere landen.

X X X

— Een woordvoerder van de White Fish Authority, gaf de Nederlanders een blaam om veel meer tong gevist te hebben dan waar zij volgens hun kwota recht op hadden. Dan is het voor hen ook gemakkelijker, aldus dezelfde woordvoerder, om dan de pladijs in te voeren in Groot-Brittannië aan ondermaatse prijzen.

HET NUT VAN DE VERKOOP IN KLEINE HOEVEELHEDEN

Nog niet zolang geleden kwam er een voorstel van de detaillhandel op de dagorde in de havencommissie van de stad Oostende om geen verplichting meer op te leggen voor bepaalde vissoorten minstens tien bennen per mijnbeurt te kopen. Volgens de vissoort, zoals bv. pladijs, rog enz... zou dit per twee ben mogelijk worden zo de havencommissie hiermede zou instemmen. Dit werd toen verworpen vooral op aandringen van de groothandel, van de OVA en de vismijnambtenaars zelf, die dit te tijdrovend vonden en omdat een dergelijke verkoop aanleiding zou geven tot meer administratief werk. Het is zeker begrijpelijk dat de groothandel radikaal tegen dit voorstel is omdat dit een aantasting is van haar voorrecht omdat aldus heel wat roepers uit de afslag geweerd worden gezien deze, grote partijen niet aankunnen .De grote kopers zijn dan ook meer op hun gemak en vermits elkeen grote partijen van bepaalde vissoorten, zoals bv. Schotse schol, niet aankan, kunnen zij de prijs gevoelig laten zakken. We moeten wel zeggen, dat hiervan ook de kleine koper zijn voordeel haalt, omdat hij dan lager koopt aan de groothandelaar. Slachtoffer in dit systeem is echter de reder en dit in een periode waar het al moeilijk genoeg is. Om dit best te illustreren geven wij een voorbeeld van wat op 5 september in de Oostendse afslag in de verkoopbeurt van de O.303 plaats had. Zes bakken grote iek en één bak van 70 kg kregen geen afnemer en werden opgevangen. Toen werd de 70 kg toch maar afzonderlijk gemijnd en haalde bijna 1600 F. Ook een paar andere kopers vroegen per twee ben te verkopen omdat zij deze aan konden. Dit kon echter niet volgens het bestaand mijnreglement en de 6 bakken platvis gingen naar de vismeel. We herhalen dat hier in feite de reder het slachtoffer is en in dit bijzonder geval ook de kleine kopers die niet aan hun trekken kwamen. Als we daar dan tegenover stellen dat dit wel kan te Zeebrugge, waar meer vis in de afslag komt dan te Oostende, dan staat men toch perpleks tegenover de onbegrijpelijke houding van bepaalde vertegenwoordigers in de havenkommissie.

EEN PROGRAMMA VAN WERKEN TEN VOORDELE VAN DE ZEEVISSERSHAVEN VAN ZEEBRUGGE

De heer Desutter, volksvertegenwoordiger en burgemeester van Knokke-Heist, kreeg van de heer minister van openbare werken, de heer Chabert, in antwoord op één door hem gestelde vraag, de hieronder volgende lijst van geprogrammeerde werken voor de jaren 1981 tot en met 1985 die zouden moeten doorgaan in de vissershaven van Zeebrugge. Dit komt overeen met een vijfjarenprogramma opgesteld door de werkgroep «Vissershaven» van de Nationale Commissie voor het havenbeleid.

1981	1982	1983	1984	1985	Tot.	Werken
102,5					102,5	Verlengen van het Albertdok
	400				400	Bouwen van een sluis
						Opruimen van een betonsteiger
		7			7	Opruimen van de jachthaven
						Bouwen van een brug over
		8			8	de sluis
		30			30	Bouwen van een nieuwe kaaimuur
			178		178	Opschikken van de vissers-
				50	50	haven
102,5	**400**	**45**	**178**	**50**	**775,5**	**Subtotaal**

Dit is in miljoenen uitgedrukt.

Dit programma werd maanden geleden te Oostende besproken tussen inspecteur generaal Simoens, de hh Pros Vandenberghe en Jozef De Roose, als gevolg van de toestand waarin de Zeebrugse vissershaven verkeert en de eventuele verkeerde beslissingen welke inzake veranderingen zouden genomen worden.

De minister deelt thans mede dat dit programma nu verder zal besproken worden in de werkgroep «Planning» van diezelfde kommissie. Op basis van het advies van deze werkgroep en rekening houdend met de begrotingsmogelijkheden zal dan onderzocht worden of in 1981 met dit programma kan gestart worden.

Nota van de redactie : we hopen dat dit schrijven uitgaande van het ministerie van Openbare Werken een werkelijkheid zal worden; zodat dit departement dat eindelijk met de visserijbelangen zal begaan zijn. Inderdaad moet dit programma nu eerst verder besproken worden in de werkgroep «Planning». Slechts dan zal men bij Openbare Werken inzage nemen van het ADVIES van deze werkgroep om dan, in het kader van de budgetaire mogelijkheden TE ONDERZOEKEN, OF in 1981 met dit programma KAN GESTART worden.

De budgettaire mogelijkheden zijn vandaag inderdaad zo uiterst klein en gering, dat we echt vrezen dat deze geprogrammeerde werken langer op zich zullen laten wachten. Dit neemt echter niet weg dat onze volksvertegenwoordigers, en zeker in het bijzonder de heer Desutter E. moeten blijven aandringen bij het betrokken Ministerie om licht in deze zaak te krijgen.

PERU SCHAKELT OVER VAN VISMEEL OP VERBRUIKERSVIS

Peru, die eens aan de top stond van de visaanvoer met miljoenen tonnen ansjovis voor vismeeldoeleinden, zal nu overschakelen naar visvangst voor verbruikersdoeleinden. Het is duidelijk dat dit zeker niet op een „één, twee, drie" gaat maar de nieuwe minister voor de visserij René Deustua heeft een lijn getrokken om meer het aksent te gaan leggen op de aanvoer van vis voor menselijk verbruik. Dit zal gebeuren door een gestadige ontwikkeling van de inleggerijen, konservenfabrieken en diepvries. Wel was in Peru de aanvoer van vis voor vismeeldoeleinden reeds behoorlijk teruggevallen vanwege de overbevissing in de zestiger en begin zeventiger jaren. Toch wenst men verder in die richting te gaan en meer gewicht te gaan leggen op de verbruikersvis. De nieuwe minister voor de visserij heeft echter duidelijk laten uitschijnen dat deze overschakeling niet in één trek kan gebeuren omdat men in Peru niet beschikt over genoegzame verwerkingsbedrijven voor invriezen, inleggen en bewerken der vis voor verbruikersdoeleinden. Dit houdt een ganse reorganisatie in, zelfs van de bestaande bedrijven. Een eerste stap is echter de ministeriële beslissing dat de pilchardvangst alleen mag naar de diepvriezerijen en de konservenfabrieken gaan. Hiervoor werden de toegestane vangstkontingenten teruggebracht tot 200 duizend ton en mag er maar twee weken in de maand meer gevist worden. Kleine vaartuigen beneden de 20 ton en vaartuigen met diepvriesinstallaties aan boord mogen echter de volle maand doorvissen. Indien deze beperkte kontingenten vis voor het menselijk verbruik aangewezen worden, zal de handelswaarde hiervan nog merkelijk hoger liggen dan de vroegere onbegrensde aanvoeren voor vismeeldoeleinden. Peru wil dus meer het aksent leggen op het afgewerkte produkt omdat dit meer opbrengt en terzelfdertijd het gevaar voor overbevissing geweerd wordt.

NOG ALTIJD GROTE MALAISE IN SCHOTSE VISSERIJ

NAAR EEN OVEREENKOMST TE BRUSSEL ?

Nu de eerste gunstige reakties over de tussenkomst van de Britse Staat met ongeveer een miljard ten voordele van de visserij, zowat weggeëbd zijn, komt de bepaalde onzekerheid vooral in de Schotse visserij, terug aan de oppervlakte.

Men heeft het hierbij niet over een te kleine aanvoer door de vaartuigen, maar over te lage prijzen en te hoge uitbatingskosten. Daarom aanzien velen de geldelijke hulp vanwege de regering, slechts als een tijdelijke hulp. Men begint in te zien dat het probleem en de moeilijkheden hiermede niet opgelost zijn en dat men tot de oorzaken van de kwaal dient terug te gaan. De Schotse vissers wensen dan ook een verhoging van de afslagprijzen in de hand te werken door een..... verdubbeling van de opvangprijzen. Ook de sterke positie van het Pond schijnt voor bepaalde vissersmiddens niet in het voordeel van het bedrijf te spreken. Men is eveneens fel gekant tegen de grote invoer van visprodukten uit derde landen die de prijzen in de eigen afslag drukken. Volgens een woordvoerder van de visserij te Peterhead, hebben heel wat vaartuigen in hun laatste reizen toegestoken op de brutobesomming en is het voor deze mensen duidelijk dat maatregelen moeten genomen worden om aan deze toestand een einde te stellen. Anderzijds is de koopkracht van het publiek en vooral van de huisvrouw ook heel wat aangetast en dit heeft beslist ook een niet te verwaarlozen invloed. Bepaalde middens zien nu heil in een gemeenschappelijk visserijreglementatie waaraan men te Brussel nog altijd doktert. Zo hoort men reeds in Britse visserijmiddens, dat men best te Brussel een komaf zou maken met de besprekingen en dat het wellicht beter is een overeenkomst die niet geeft wat wij verlangen uit te vaardigen, dan in totaal geen overeenkomst. Eens er een overeenkomst is, zullen dan waarschijnlijk de passende maatregelen kunnen genomen worden voor inkomensbescherming.

Volgens de voorzitter van de White Fish Authority, de heer Charles Meek, zal er 50 miljoen Pond nodig zijn om de Britse visserij over haar strukturele en ekonomische problemen heen te helpen. Dit zou moeten uit de koffers van de E.E.G. te Brussel komen. Deze, bijna 3.5 miljard Belgische fr. voor de Britse visserij alleen, is toch een zeer aanzienlijk bedrag. Vooraleer dit echter mogelijk wordt moet men eerst tot een gemeenschappelijk visserijreglement komen en daarom zou men, minstens in Schotland, reeds genoegen nemen met wat minder van de viskoek dan men altijd geëist heeft, met als kompensatie de waarborg dat Brussel naderhand iets aan de zeer moeilijke toestand waarin de Britse visserij zich bevindt, zou doen. De Schotse visserij alleen reeds zou voor meer dan 4 miljard B.fr. bij de banken in het rode krijt staan. Wat de mood van de Britse visserij betreft, herinnerde de woordvoerder van de White Fish Authority aan het herstruktureringsplan van een tweetal jaar terug, waarbij meer dan 23 miljard B.fr. nodig was om dit plan uit te voeren. Dit plan hield echter een bepaalde beperking in, namelijk een beperking om nog als reder erkend te worden. Dit zou het jonge vissers en schippers moeilijk maken om nog aan een eigen vaartuig te geraken en daarom werd dit plan van de W.F.A. slechts op gemengde gevoelens onthaald. Voor de visserij zou daarmede dus een soort vestigingswet gemoeid komen.

FRANSE DIEPZEETREILER WERD VERHINDERD VIS TE LOSSEN IN SCHOTLAND

Zoals we vroeger reeds mededeelden, heeft de rederij «JEGO-QUERE» uit Lorient in Schotland een losbasis ingericht om aldus 2 maal de vis ter plaatse te kunnen lossen en, door niet naar de thuishaven te moeten terugkeren., heel wat tijd en brandstof te kunnen uitsparen. Dit lossen gebeurt in Schotland te Kyle. Tot nog toe was hierop geen reaktie gekomen vanwege de plaatselijke vissers. Verleden week werd echter door vissers het lossen van een hektreiler van de rederij belet. De Schotten kampen eveneens met moeilijkheden wat de afzet en de grote invoer van vis uit derde landen betreft. Vreemd is echter dat het niet zozeer door de vissers uit de haven Kyle is dat de actie op touw werd gezet, maar door vissers uit het naburige Loshalsh Sommigen mengen in deze moeilijkheden eveneens een reactie vanwege de Schotten op de blokkade van Britse toeristen in Franse havens, of nog wel rivaliteiten tussen de vissers uit de twee betrokken Schotse havens. De ware reden zal echter wel liggen in het feit dat de vissers uit Loshalsh en sommigen uit Kyle, door het voet nemen van de Franse rederij in Kyle, hierin een aantasting zien van hun vangstgebieden. Inderdaad gezien de Franse rederij te Kyle eveneens 'n visverwerkende industrie op het getouw zou zetten, vreest men dat hierdoor een ganse Franse vloot zich zal vastzuigen in een visserij in de min of meer nabije visgronden van Kyle en Loshalsh. De plaatselijke Schotse visserij wenst zelfs in haar actie gans Schotland te betrekken. Nochtans ontkent men op de zetel van de rederij te Lorient, ten stelligste het bericht dat men daar overweegt een visverwerkend bedrijf te installeren. Trouwens is het lossen in Kyle nog altijd een probatie en weet men te Lorient evenmin of dit voldoende gunstige resultaten zal opleveren. Anderzijds beweert men eveneens op de zetel van de rederij dat men er in elk geval niet over de nodige kapitalen beschikt om een visverwerkingsbedrijf in Kyle te vestigen, ook al omdat het aandoen van deze Schotse haven voor het ogenblik een noodoplossing is en niets er op wijst, dat dit in de nabije toekomst niet kan of zal veranderen. Terzelfdertijd liet de rederij weten, dat men zelfs nog niet zeker is te Kyle te blijven daar de rederij een meer zuidelijke haven zoekt waar het aanleggen en de akkomodaties minder problemen scheppen. Verder heeft de rederij in overeenkomst met de bemanning beslist, thans nog slechts 3 treilers in te zetten in plaats van 4 en de duur van de visserij tot 3 weken te herleiden met één week rust.

SCHOTSE REDERSFEDERATIE VRAAGT HEROPENING HARINGVISSERIJ

De heer Buchan Gilbert, voorzitter van de Schotse Redersfederatie, heeft aan de Britse regering om een aannemelijk haringvangstplan gevraagd. Verscheidene Britse parlementsleden evenals het Schots konservatief lid van het Europees parlement, de heer James Provan, hebben dit verzoek onmiddellijk gesteund.

Het gaat hier natuurlijk in het bijzonder om een waarborg voor de Britse en Schotse haringvloot bij de heropening van de haringvisserij. In de visserijkringen van Groot-Brittannië wenst men ook dat in de komende besprekingen te Brussel voor het vastleggen van een gemeenschappelijk visserijreglement de belangen van de Britse haringvisserij gewaarborgd en veilig gesteld zouden worden.

Vooral de Schotse vissers zouden een bijzonder traditioneel recht hebben op genoegzame kwota. Niettegenstaande nog geen haringvangs voorzien is voor volgend jaar, zou Groot-Brittannië vooraleer een visserijreglement voor de gemeenschapswateren te aanvaarden, de zekerheid moeten laten vastleggen voor een aanvaardbare haringkwota voor de Britse vissers.

Terzelfdertijd zou de Britse regering nu reeds plannen moeten voorzien om een promotie voor het haringverbruik op touw te zetten en deze kampagne in praktijk te brengen in het vooruitzicht van 'n nieuwe haringvisserij.

Volgens bepaalde kringen is de verbruiker inderdaad min of meer ontwend aan zijn verse haring, en doet men best, eens dat een datum voor een nieuwe haringvisserij vast staat, tijdig voor de nodige verbruikerspubliciteit te zorgen om een min of meer verloren gegane haringverbruik terug aantrekkelijk te maken, opdat een eventuele moeilijke afzet geen prijsremmende faktor zou worden.

TE KOOP

Hektreiler „QUO VADIS"

bouwjaar 1969, in 1973 verlengd en van nwe 1.025 PK Stork voorzien. Afm. 32.74/29.80 × 6.62 × 2.52 m. Geschikt voor bokken en trawlvisserij. Prompt leverbaar.

Informatie :

R.W. Bais n.a. Maritiem Handels en Ingenieurs Bureau
Spaarnwouderstraat 36
P.O.B. 179
2000 AD Haarlem
Phone : 023 - 323721/320689
Telex : 41649

(8557V)

SPORT- EN HOBBYCLUB IN „JOHN BAUWENS"

De stedelijke visserijschool bezit twee interessante clubs, nl. een volleygroep en een modelbouwclub.
Geïnteresseerden kunnen terecht op het adres van de school voor eventuele kontaktname.

SCHIPPERS TER KUSTVISSERIJ

Kandidaten welke in de loop van het schooljaar de cursussen ter voorbereiding tot het bekomen van het brevet van Schipper ter Kustvisserij wensen te verkrijgen, kunnen alle inlichtingen bekomen in de Stedelijke Visserijschool « John Bauwens », Mercatorlaan 15, te Oostende.

● TE HUUR : GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr Z.w. « Mon Séjour », Londenstraat 8, Oost. Inl tel (059) 50 19 71 - 80 27 52.
(7116N—8199V)

Zeer gevaarlijke toestanden in de Vissershaven van Oostende

Mijnheer de Direkteur,

Donderdag 28 Oogst lag de Z.186 « Shannon » van de rederij Leon Gheselle afgemeerd aan de H. Baelskaai. Naast dit vaartuig lag de M/T « Jupiter », een tanker die geladen is met meer dan een miljoen liter gasoil of benzine.

Tijdens het uitvoeren van herstellingswerken aan de netten van de Z.186, slipte op een gegeven ogenblik de riem van de vislier waardoor de stuurboord boom met de ganse installatie van steennet en korrestok met korijzers, enkele duizenden kg. zwaar, met een geweldige slag terecht kwamen op het dek van de tanker, die zijn mazout of benzine aan het lossen was aan de installaties van Purfina.

Tengevolge hiervan werd een der bunkerleidingen aan dek zwaar beschadigd.

Het toeval wil dat het een leiding is (van 16 cm. diameter) die op dat ogenblik niet in gebruik was.

Ware dit wel het geval geweest, dan had zich hier een ramp kunnen voordoen welke én vissersvaartuigen én tankschip, zonder te spreken van wat er rond is, miljoenen schade had kunnen berokkenen, moest een eenvoudige vonk daarop zijn terecht gekomen.

Nu stelt men zich de vraag hoe het mogelijk is, dat voor het lossen van geladen tankers met een zeer brandbare lading, de stad geen bijzondere maatregelen neemt en reglementen voorschrijft, die het dokpersoneel gemakkelijk zou kunnen doen naleven.

In de vissershaven worden jaarlijks honderden miljoenen brandstof gelost.

Tijdens het lossen van de ladingen staan alle luiken maximaal open.

Aan boord van de tankers staan op verschillende plaatsen borden met het opschrift « rookverbod ».

Op de er naast, er voor of er achter liggende schepen, staan die borden natuurlijk niet, wat voor hen niet nodig is.

Maar het is toch niet denkbeeldig dat er iemand onbezonnen een brandende sigaret weggooit in de fatale richting.

Waar de verantwoordelijken van de havendiensten er wel voor kunnen zorgen dat de sluizen van de vissershaven vrij zijn als de vleugelboot moet vertrekken of aankomt, en de brug van de H. Baelskaai onder hun hoede soms 10 à 15 minuten te vroeg openstaan, telkens een vleugelboot moet vertrekken, waarbij alle verkeer geblokkeerd wordt, zou het toch wel normaal zijn dat voor het lossen van dergelijke brandbare stof, er ook een strenge behoorlijke regeling getroffen wordt.

Zoveel schepen liggen er toch niet en zo zulks wel het geval zou zijn ,dan stellen we ons de vraag waarom bepaalde vissersvaartuigen, die sedert lang uit de vaart zijn en ook niet voor herstelling daar op hun plaats liggen, niet verwijderd worden naar het tweede dok, waar er plaats ten overvloede is.

Op het ogenblik dat we U dit schrijven, ligt dezelfde tanker er opnieuw met zijn brandbare lading te lossen en dit opnieuw met naast zich enkele andere vissersvaartuigen.

Per toeval waren waterschoutsagenten aan boord van de « Jupiter » wier aandacht op deze toestand gevestigd werd. Het antwoord was : het visserijdok behoort tot de bevoegdheid van de stedelijke havendiensten.

Een reder

Nota der Red.

Wij zijn het met inzender van dit schrijven volledig eens. Het vlotdok van de vissershaven behoort echter tot de bevoegdheid van de stad Oostende.

En waar men tijd heeft om het in- en uitvaren van een vleugelboot of baggerboten van Decloedt die deze laatste daar op hun plaats niet meer liggen, zo er niet gebaggerd wordt, dan moet er een middel of reglement bestaan om er voor te zorgen dat tankschepen die toch ook aan de stadskas een stuiver opbrengen, behoorlijk te kunnen laten lossen en er voor te zorgen dat er geen schepen nevens liggen en enkele meter voor en achter zelfs vrijdom hebben.

Door de directie van de vissershaven werd in de laatste zitting van de vissershaven verklaard, dat er geen vaartuigen nutteloos in het dok liggen en de scheepvaart en in bedrijf zijnde vissersvaartuigen belemmeren.

Wie niet dagelijks aan de kaai zijn ronde doet, weet dit niet.

Maar het is ons bekend dat er een drietal vaartuigen uit de vaart zijnde, sedert maanden daar in de weg liggen.

Het volstaat het waterschoutsambt op te bellen om daar te vernemen dat er vaartuigen aan de kaai liggen sedert 24-6-'79 en 29-10-'79 niet in de vaart en zonder motor.

Meer hoeven we niet te zeggen.

Het Maritiem vervoer van onze handelsvloot

EEN GEWETTIGDE OPROEP

De economische struktuur van ons land is uiteraard gebaseerd op in- en uitvoer. Enerzijds invoer van grondstoffen, omdat wij er praktisch geen bezitten en anderzijds uitvoer van afgewerkte en half-afgewerkte produkten die aan het buitenland worden verkocht. Uit deze situatie spruit vanzelfsprekend een aanzienlijk internationaal goederenverkeer voort.

Daarvan geschiedt ongeveer de helft per zee, hoofdzakelijk via onze eigen havens. We moeten echter jammerlijk vaststellen dat nog geen 6 proc. van de globale goederentrafiek gebeurt onder Belgische vlag. Dit aandeel in onze buitenlandse handel wordt dan ook door het Ministerie van Verkeerswezen absoluut onvoldoende geacht. Dat blijkt trouwens uit een rondschrijven van Minister J. CHABERT aan de Belgische rederijen.

Hierin wordt terecht gewezen op de nadelige toestand voor onze economie. Vooral omdat de koopvaardij een exporterende nijverheid is bij uitstek en een bron van vreemde deviezen. De op zee gewonnen vrachten worden dan ook gerangschikt bij de onzichtbare uitvoer, die een niet te verwaarlozen post vormt van de balansrekening, ook economische balans genoemd. Er zijn talrijke landen waarvan het handelsdeficiet aangevuld wordt door de aanbrengst van vrachten of van andere elementen van de onzichtbare uitvoer.

Het is voldoende bekend dat de Belgische regering grote inspanningen heeft geleverd ten voordele van onze koopvaardij, zowel voor het behoud van de bestaande schepen onder Belgische vlag als voor de bouw van nieuwe schepen. Deze politiek moet normaler wijze 'n gunstige weerslag hebben op onze in- en uitvoer, alsook op de tewerkstelling.

De Minister wenst in dat verband er op te wijzen dat de schepen die op Belgische werven worden gebouwd werkgelegenheid verschaffen, niet alleen aan de duizenden werklieden en bedienden van de werven zélf, maar ook aan de duizenden arbeiders van de onderaannemers en van de aanverwante bedrijven die over gans het land verspreid zijn.

Ook reders beschikken over hun eigen administratieve en operationele infrastruktuur, wat eveneens de werkgelegenheid bevordert. De diverse industrieën in de havens, nl. deze die zich gelasten met de bevoorrading en de scheepsherstelling, evenals de verzekeringsmaatschappijen en de banken, om maar de voornaamste te citeren, genieten eveneens van de aanwezigheid van een nationale koopvaardij.

Om een optimale exploitatie van onze handelsvloot te verzekeren, en meteen het rendement van de finantiële inspanningen welke door de gemeenschap worden gebracht, ligt het voor de hand dat, in de mate van het mogelijke, het nationaal maritiem vervoer onder Belgische vlag zou geschieden. Het gaat hier om het algemeen belang.

Het verzoek van de Minister om alle leden van de Belgische Redersvereniging te motiveren om steeds zoveel mogelijk onder Belgische vlag te verschepen, wordt dan ook door ons en beslist door veel anderen, ten zeerste op prijs gesteld. Wij waarderen eveneens de inspanning van de N.V. C.M.B. Antwerpen — de eerste Belgische rederij — om de solidariteit van alle Belgische reders te werven, voor een groter gebruik van de Belgische Koopvaardij in het maritiem vervoer voor de uit- en invoerprodukten van onze nationale industrie.

Met klem wordt door C.M.B. betoogt dat de rederijen van ons land momenteel het hoofd moeten bieden aan de steeds toenemende niet-commerciële konkurrentie van landen met staatshandel en dat zij gebukt gaan onder lonen en sociale lasten die deze van onze buurlanden ver overtreffen, zodat zij zich slechts zullen kunnen handhaven, mits de daadwerkelijke steun van alle Belgische verladers.

Het is dan ook de hoogste tijd dat alle ter zake bevoegde instanties de ernst van de toestand gaan inzien en meer waarde gaan hechten aan het nationaal belang, dat uiteindelijk ook hun belang is. De industrieën, de zakenwereld, de importeurs en exporteurs, de verladers en allen die bij deze sektor betrokken zijn, hebben hier een plicht welke niet straffeloos kan over het hoofd gezien worden. Elke kortzichtigheid ter zake of het nastreven van een schijnbare onmiddellijke aanwinst zal op langere termijn duur moeten betaald worden.

Om dit te beletten verlenen we graag onze medewerking aan allen die wij van dienst kunnen zijn. Onze inlichtingsdienst staat ter beschikking van elk bedrijf dat erop wil beroep doen.

Aldus betoogt de C.M.B. in een rondschrijven aan de pers en de industrie gericht !

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

VERLEDEN WEEK

Niet te klagen over de aanvoer deze week. Toch wel een paar bemerkingen. Het ware inderdaad beter geweest indien één van de tongvissers maandag aan de afslag geweest was. Nu werd maandag helemaal geen tong gebracht en werden dinsdag dalende noteringen geboekt. Ook wat meer gul op die maandag zou niet slecht geweest zijn. Ondertussen kregen we op dinsdag een aanvoer zoals we minstens één jaar niet meer gezien hebben, meer dan een halve mijn vis. De prijzen zijn op een iets lager peil teruggevallen in vergelijking met verleden week. Kabeljauw kreeg nog rond de 55 fr. en gul werd verkocht tussen 30 en 54 fr. Kleine sortering bleef vlot verkopen en noteerde tot 1.750 fr. de ben. Voor de kleine totten ,die zowel van de Noordzee als van de Monkey Bank aangevoerd werden, bleef de prijs schommelen tussen 900 en 1.100 fr. de ben. Schelvis was goedkoper dan verleden week en kreeg tussen 23 en 50 fr. het kg.

Van IJsland bestond de aanvoer vooral uit koolvis, grote sortering. Die werd opgekocht voor de uitvoer en kreeg rond de 1.300 fr de ben. Minder duur dus dan verleden week. Van IJsland was vooral rode zeebaars zeer duur, er werd tussen 53 en 57 fr. het kg voor betaald. Iets meer leng en ook meer schotse schol bij deze IJslandse vangsten. Witte leng bleef toch nog meer dan 40 fr. noteren terwijl de blauwe sortering tot 58 fr. kreeg. Schotse schol viel terug tot 23 fr. het kg. Voor beide schepen werden het wel goede resultaten waarbij de O.202 tot 1,9 miljoen geraakte.

Kanaalvis werd zoals gezegd op dinsdag aangevoerd. Mooie partijen staartvis en ook nogal wat schotse schol. Beide soorten kregen belangstelling vanwege de uitvoerders waardoor staartvis toch tussen 85 en 190 fr bleef noteren. Hondshaai deed het ook erg goed en kreeg tot 23 fr., de zeehaai liep op tot 43 fr. het kg. Voor schol en iek was de vraag duidelijk kleiner dan het aan bod. Vooral de kleinere soorten, minder geschikt om te fileren, vielen sterk terug.

Van de Monkey Bank werden ruime vangsten aangevoerd, ze gaven ook flinke resultaten. Kleine schelvis was duidelijk bestemd voor de uitvoer en de minder gebrachte grote soorten kregen tussen 23 en 40 fr. het kg. Voor zeewolf, vlaswijting en steenschol werden maandag de hoogste prijzen genoteerd. Roggen zijn redelijk duur gebleven, vooral de goede kwaliteit was duur en kreeg tot 77 fr. het kg. Wijting ging nog steeds gretig weg en kreeg tussen 23 en 47 fr. het kg. volgens grootte en kwaliteit.

De garnaalaanvoer was kleiner dan verwacht, weer door de niet altijd even gunstige weersomstandigheden. De prijs is iets opgelopen ten overstaan van verleden week en schommelde tussen 60 en 105 fr. het kg.

DEZE WEEK

Na de hoopvolle heropleving van verleden week zijn we te Oostende weer hervallen in het slappe gedoe dat praktisch al de hele zomer duurt. Alleen maandag vis op de markt ware het niet dat er dinsdag een onverwacthe Franse treiler aan de afslag verscheen met zowat 1500 bennen uitstekende vis. Meest rode zeebaars, koolvis en leng. Allemaal soorten die erg duur en zelfs boven de normale prijs verkocht werden. Dit laatste werd dan in de hand gewerkt door de eigen belangstelling van de reders voor hun vangst die ze zeker in Frankrijk kwijt konden aan prijzen die een stuk hoger liggen dan wat we hier gewoon zijn. Ruim de helft van de vangst, zelfs meer, werd dan ook door de rederij zelf ingekocht waardoor uiteindelijk een opbrengst van 3 miljoen 893.000 fr bereikt werd. Koolvis die maandag maar tot 1.600 fr kreeg werd nu opgekocht aan 2.400 fr de ben, rode zeebaars kreeg tot 2.400 fr tegen 1.700 fr maandag waarbij dient opgemerkt dat de sortering van het Franse vaartuig groter was. Het betrof hier trouwens een erg korte reis waardoor de vangst werkelijk superieur was wat de kwaliteit betreft. Voor wat de eigen aanvoer betreft, deze beperkte zich tot de maandagmarkt toen slechts negen schepen kwamen verkopen. Daarbij dan wel twee IJslandse vangsten waardoor de opbrengst die dag toch nog enige allure kreeg en rond de 7,5 miljoen draaide. Hiervan namen de IJslanders al 3,5 miljoen voor hun rekening. De gemiddelde prijs voor de IJslandse soorten lag rond de 1.700 fr wat zeker niet slecht is.

Van het kanaal werd één vangst gebracht, neem daar nog een vangstje tong van de West bij en meteen is de totale aanvoer van deze laatste soort geteld : 3.300 kg. Duidelijk hogere prijzen voor de Westtongen dan voor de Kanaaltongen wat zeker in de hand gewerkt werd door de kwaliteit. Roggen zijn de voorbije week niet overdreven duur geweest al zal het nog steeds niet voor iedereen weggelegd zijn om een rogvleugel te gaan kopen. Ook zeehaai was duur terwijl grote wijting boven de 45 fr bleef noteren. Schol bleef ook duur maar iek derde slag liet het afweten en moest zelfs gedeeltelijk opgevangen worden. Voor de gulen lag de prijs erg hoog, er werd tussen 1.520 voor de allerkleinste en rond de 3.000 fr voor grote sortering betaald. Daarbij vergeleken valt de kabeljauwprijs tegen want die haalde amper 60 fr.

De garnaalvissers zorgden dinsdag voor de grootste aanvoer van het jaar. Goed weer waardoor regelmatig kon gevist worden. De prijs is wel een heel stuk gedaald wat de inspanning van de vissers die toch heel wat zullen moeten sjouwen om 400 en 500 kg klaar te krijgen voor de verkoop, amper beloont. Er werd dinsdag tussen 27 en 64 fr betaald met een gemiddelde van rond de 40 fr het kg. Woensdag lag de prijs echter weer ruim 30 fr het kg hoger.

UURTABEL DER OVERVAARTEN OOSTENDE-DOVER FOLKESTONE

Voor de week van 21-9-1980 tot 27-9-1980

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Dagelijks te 03u15, te 06u05, te 07u35, te 10u05, te 14u40 en te 19u35.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eeaster Docks :

— Dagelijks tl 08u00, te 14u00, te 17u00 en te 20u00.
— Op 22, 23, 24, 25, 26 en 27.09.1980 bijk. afv. te 02u00.
— Op 21, 22, 26 en 27.09.1980 bijk. afv te 11u00.
— Op 22, 23, 24, 25 en 26.09.1980 bijk. afv. te 23u00.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Dagelijks te 01u45 en te 06u00.

Afvaarten uit Dover Western Docks

— Dagelijks te 00u05, te 10u10, te 11u40, te 15u45 en te 18u45

Afvaarten uit Dover Eastern Docks

— Dagelijks te 09u00, te 12u00, te 18u00, te 21u00 en te 23u59.
— Op 23, 24, 25, 26 en 27.09.1980 bijk. afv. te 03u00.
z Op 22, 23, 24, 25, 26 en 27.09.1980 bijk. afv. te 06u00.
— Op 21, 2, 26 en 27.09.1980 bijk. afv. te 15u00.

Afvaarten uit Folfestone :

— Dagelijks te 19u00 en te 23u30.

OOSTENDE

VRIJDAG 5 SEPTEMBER 1980

NOORDZEE				
Z.62-209	14	645	—	1.089.690
O.141-369	14	625	—	1.073.380
KANAAL				
O.303	17	90	3.200	768.780

MAANDAG 8 SEPTEMBER 1980

IJSLAND				
O.202	18	1.150	—	1.925.254
O.318	18	930	—	1.506.012
MONKEY BANK				
O.135	15	490	—	867.425
WEST				
O.279	10	215	—	412.120
N.736	5	145	—	373.547

DINSDAG 9 SEPTEMBER 1980

WEST				
Z.583	10	200	650	475.840
N.45	7	290	—	605.786
KANAAL				
Z.526	16	160	2.040	787.425
O.518	17	120	2.290	754.900
O.168	16	200	610	745.336
NOORDZEE				
N.708-709	9	290	—	517.386
O.306-N.752	6	215	—	340.500

WOENSDAG 10 SEPTEMBER 1980

MONKEY BANK				
O.285	10	480	—	765.482
WEST				
O.275	12	290	—	466.132

MAANDAG 15 SEPTEMBER

IJSLAND				
O.81	19	1240	——	2.096.208
WEST				
O.123	12	215	——	443.244
O.229	10	165	——	326.434
N.3	10	280	——	651.402
Z.47	14	210	1360	710.481
O.206	10	275	——	528.629
MONKEY BANK				
O.26	12	295	——	531.493
KANAAL				
Z.499	20	225	2000	774.350

DINSDAG 16 SEPTEMBER

FAR OER				
FC.249574	11	1490	——	3.893.530

— Opnieuw zullen in Groot-Brittannië drie grote klassieke, zijdelings vissende diepzeetreilers van meer dan 500 tot 700 Brt. naar de schroothoop verwezen worden. Het gaat hie rom de «Northern Gift», «Ross Kellly» en «Ross Kelvin». De meeste van de afgebroken en nog af te breken diepzeetreilers hadden Grimsby als thuishaven.

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 5 SEPTEMBER

N.72	105.315
N.597	221.390

De vangst van twee westvaartuigen werd op de vrijdagmarkt tegen lonende prijzen geveild. Tong en variatie viel op het marktvertoon praktisch niet te bespeuren, zodat de weinige koopjes varia tegen dure prijzen werden aangekocht. Grote pladijs kreeg 2.800 F de ben, middenslag of drieling pladijs 2.600 F de ben en visjes 1.100 tot 1.700 F de ben. Kabeljauw werd tegen 3.000 tot 3.500 F de ben opgekocht en gul tegen 2.000 à 3.000 F de ben. De kleine sortering gul bekwam mooie prijzen, zo boekte men 2.080 F de ben voor de voor-kleine en 1.400 F de ben voor de minigul. Grote wijting werd aan 2.700 F de ben geveild en kleine wijting aan 1.400 F de ben. Moerrog noteerde men aan 3.250 F de ben en tilten aan 3.000 F de ben. Voor scherpstaarten en halve man boekte men eveneens 3.000 F de ben. Staartvis werd tegen 224 à 244 F de ben opgekocht, schar tegen 100 à 135 F het kg en zonnevis tegen 188 F het kg, tongvoor koningsvis betaalde men tot 134 F het kg. Zeehond en doorn- of speurhaai werd tegen de traditionele waarde van 45 F het kg aan de man gebracht.

MAANDAG 8 SEPTEMBER

N.579	203.362
N.470	107.206
N.723	278.557
N.15	712.921
N.590	174.930
N.346	179.875
N.551	195.556
N.88	12.973

Vijf vaartuigen van de west, twee bokkevissers en één vaartuig van de kust losten hun vangsten op de maandagmarkt. Er was een gans gamma van diverse westvisssoorten en variatie op de markt zodat iedere handelaar zonder moeite zijn gading vinden kon. Grote tong kreeg van 214 tot 221 F en tong nr 2 van 234 tot 289 F het kg. Tong nr 3 of bloktong verkocht men aan 262 tot 286 F het kgr en tong nr 4 of fruittong aan 280 F tot 306 F het kg. Voor de tong nr 5 betaalde men 264 à 290 F het kg en voor kleine tong 246 à 248 F het kg. Grote tarbot werd tegen 270 à 294 F het kg opgekocht en middenslag tarbot aan kreeg 80 à 120 F het kg. Rode sol-210 tot 260 F het kg. Tongschar daten 70 F het kg, roodbaard 70 F het kg; koningsvis 130 F het kg; zonnevis 185 F het kg e nstaartvis dijs kende zijn afzetgebied tegen zelfs tot 218 F het kg. Grote pla-1.500 à 1.800 F de ben en drieling of middenslag pladijs tegen 1.100 à 1.500 F de ben; visjes tegen 1.000 à 1.250 F de ben. Kabeljauw noteerde men aan 3.200 F de ben, gul aan 2.000 tot 3.000 F de ben, dit volgens de sortering. Rog werd tegen de algemene prijs van 60 F het kg voor iedere soort verkocht.

Voor zeehond en doornhaai werd opnieuw 2.200 F de ben geboekt.

Grote wijting werd tegen 2.500 F de ben aan de koper gebracht en kleine wijting tegen 800 à 1.400 F de ben, dit à rato van de kwaliteit.

Een marktverloop met prijzen die zich gedurende gans het marktgebeuren handhaafden.

WOENSDAG 10 SEPTEMBER

N.706	319.760
N.738	241.078
N.88	9.280
N.172	126.697

Ongeveer 530 bennen vis werden door drie vaartuigen van de West gelost, hetgeen tot een totale waarde van 687.535 F resulteerde. Variatie en tong werden in geringe mate aangevoerd zodat deze soorten dan ook dure prijzen kenden. Tong nr 1 werd tegen 224 F het kg aangekocht en tong nr 2 tegen 268 F het kg. Voor tong nr 3 of bloktong boekte men 288 F het kg en voor fruittong of tong nr 4 298 F het kg. Tong nr 5 het kg .Grote tarbot werd tegen kreeg 299 F en kleine tong 246 F 280 à 324 F het kg opgekocht en middenslag tarbot tegen 180 à 260 F het kg. Griet haallde 145 à 180 F het kg. Voor tongschar werd 80 à 120 F het kg betaald, voor koningsvis 131 F het kg, voor staartvis 218 F het kg en zonnevis bereikte zelfs de uitzonderlijke waarde van 252 F het kg. De prijsnotering der pladijs maakte een flinke recessie door, zodat volgende resultaten werden genoteerd Grote pladijs aan 25 tot 30 F het kg, middenslag of drieling pladijs aan 30 F het kg en platjes aan 19 tot 25 F het kg. Kabeljauw werd tegen 3.000 à 3.500 F de ben genoteerd en gul tegen 1.750 à 2.750 F de ben. Rog deed het op de woensdagmarkt nog altijd niet en bekwam volgende prijsnotering : moerrog aan 55 tot 60 F het kg, tilten aan 55 F het kg en scherpstaarten en halve man aan 50 F het kg.

Grote wijting werd tegen 1.750 F de ben aangekocht en kleine wijting tegen 1.000 F de ben.

Door zeehonden werd opnieuw de vaste waarde van 2.000 F de ben geboekt en voor doorn- of speurhaai eveneens 2.000 F de ben.

Een marktverloop met een goede prijsnotering over gans de lijn.

MAANDAG 15 SEPTEMBER

N.720	69.208
N.579	241.434
N.597	205.313

Wegens het aanhoudende stormweer van de voorbije dagen was de aanvoer op de maandagmarkt gering. Er werd praktisch geen variatie aangevoerd, zodat de weinig aangeboden koopjes tegen dure prijzen aan de man werden gebracht.

Grote tarbot kreeg 310 fr het kg; middenslag tarbot 280 fr het kg en griet 170 fr het kg. Westvis kreeg vanwege de handelaars zeer grote belangstelling, deels door de geringe aanvoer en deels door het knijpend tekort op de Franse markt aan fileervis. Kabeljauw werd tegen 3.250 à 3.500 fr de ben opgekocht en gul tegen 2.400 tot 3.200 fr de ben. Voor de kleine gul noteerde men zelfs de rekordprijs van 2.690 fr de ben en voor minigul 1.58 0fr de ben.

Grote pladijs kreeg 60 fr het kg; middenslag of drieling pladijs 55 fr het kg en visjes 35 fr het kg. De weinig aangevoerde rog werd tegen ongeveer 70 fr het kg aan de koper gebracht. Grote wijting werd aan 2.900 fr de ben opgekocht en kleine wijting tegen 1.750 à 2.000 fr de ben. Zeehond en doornhaai werden opnieuw tegen de lonende prijs van 45 fr het kg aan de koper gebracht.

Men mag besluiten dat op de maandagmarkt de vaartuigen der West voor hun vis lonende prijzen toegewezen kregen, zodat er goede besommingen genoteerd werden.

WOENSDAG 17 SEPTEMBER

N.788 46.245

Het stormweer van de voorbije week verhinderde de vaartuigen hun bedrijvigheid naar behoren uit te oefenen. Slechts twee kustvaartuigen slaagden erin hun vangst op de markt te brengen.

Wegens de geringe aanvoer waren alle genoteerde prijzen aan de hoge kant. Tong één kreeg 232 fr het kg en tong twee 272 fr het kg. Voor tong drne of bloktong noteerde men 319 fr het kg en voor fruittong of tong vier 314 fr het kg. Tong vijf werd aan 368 fr het kg verkocht en kleine tong aan 274 fr het kg.

Voor middenslag tarbot boekte men 180 à 216 fr het kg. Pladijs kende tegen volgende prijsnotering een goed afzetgebied : 58 fr het kg voor grote pladijs; 52 fr het kg voor drieling of middenslag en 32 à 35 fr het kg voor de visjes. Voo rzandschar betaalde men 1.850 à 2.000 fr de ben voor de grote en 1.300 à 1.500 fr de ben voor de kleine.

Een té geringe aanvoer op de woensdagmarkt om van enige normale prijsnotering gewag te kunnen maken.

Voor wat de garnaalvisserij betreft kunnen de vangsten goed genoemd worden. Zo werd op de dinsdagmarkt 2.173 kg garnaal aangevoerd, doch de prijs kende wegens de grote aanvoer een fikse daling.

VERWACHTINGEN

MAANDAG 22 SEPTEMBER

IJSLAND :
O.317 (1.250 m. t.t.z. 450 bonen, 300 koolvis, 250 scehlvis en totten, 100 bl. leng, 50 schaat).
O.216 (1000 m. t.t.z. 700 koolvis, 80 schelvis en totten, 60 bonen, 80 leng, 80 varia).
MONKEY BAN K :
O.232

KANAAL :
O.114, O.705, Z.34, O.127
WEST :
O.279
NOORDZEE :
O.309, N.719

DINSDAG 23 SEPTEMBER

KANAAL :
Z.502

NOORDZEE :
O.141-O.369; Z.62-Z.209

WEST :
N.736

WOENSDAG 24 SEPTEMBER

WEST :
N.708-N.709

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 4 SEPTEMBER

Z.542	254.395
Z.571	128.700
	383.095

VRIJDAG 5 SEPTEMBER

Z.492	—	500	25	253.070
Z.321	—	800	60	394.390
Z.27	—	700	60	807.376
Z.41	—	—	120	345.205
Z.507	—	700	40	326.505
Z.307	—	—	100	261.775
Z.570	—	—	60	170.503
				2.559.824

MAANDAG 8 SEPTEMBER

N				
Z.319	5	—	220	319.100
K				
Z.429	1	—	2	60.500
KRP				
Z.431	8	—	250	400.340
N				
Z.126	11	400	260	513.653
W				
Z.574	9	300	40	211.150
Z.16	12	100	150	831.020
K				
Z.512	7	200	60	254.490
KRP				
Z.559	9	—	220	467.215
K				
Z.525	5	200	15	117.730
N				
Z.189	12	200	260	834.990
				4.010.198
				3.529.167

DINSDAG 9 SEPTEMBER

N				
Z.405	10	300	120	279.255
W				
Z.424	7	400	50	298.285
N				
Z.30	9	600	210	504.170
				1.081.710

WOENSDAG 10 SEPTEMBER

K				
Z.200	4	200	25	164.030
W				
Z.568	8	150	100	239.380
KRP				
Z.40	9	—	190	477.530
K				
Z.12	4	300	10	132.850
W				
Z.99	13	1.200	300	1.037.774
N				
Z.418	11	—	400	548.205
W				
Z.560	5	—	45	121.550
Z.33	9	7	70	227.640
N				
Z.484	13	150	300	580.208

MAANDAG 15 SEPTEMBER

Z.497	85.520
Z.313	557.350
Z.600	211.660
Z.510	496.675
Z.186	1.141.911
Z.484	283.170
B.5	846.130
	3.620.416

DINSDAG 16 SEPTEMBER

Z.198	572.062
Z.331	260.410
Z.296	842.020
Z.289	323.700
Z.162	1.189.638
Z.509	433.350
	3.621.180

WOENSDAG 17 SEPTEMBER

Z.462	712.540
Z.569	495.740
Z.506	689.970

— Twee nieuwe Ierse kustvaartuigen, met Kilkeel als thuishaven, werden op dezelfde dag voor vader en zoon op dezelfde werf gedoopt. Bij beide vaartuigen trad telkens de echtgenote van de respektievelijke eigenaars als meter op.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	8- 9-1980
Schelvis grote	
Schelvis midden	35,—36,40
Schelvis klein	23,80-33,80
Kabeljauw	21,20-23,—
Gul	36,40-39,40
Schaat	38,—41,80
Zeebaars	
Leng	71,——,—
Schartong	52,60-56,40
Heilbot	37,40-56,60
Koolvis	14,60-25,60
Zeewolf	172 -224
Hondstong	25,40-32,40
Staart	41,—47,—
Wijting	40,—59,80
	156 -165

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	15- 9-1980	16- 9-1980	17- 9-1980
Lappen	209 —,—		
Grote	257 —,—		
¾	283 —,—		
Blok	294 —,—		
Voor-kleine	291 —,—		
Kleine	271 —,—		
slips			

Zeebrugge

Grote	218 -222	175 -210	153 -170
Blok	218 -250	191 -227	183 -197
Fruit	238 -278	216 -262	208 -275
Schone kleine	239 -286	223 -276	222 -288
Kleine	221 -270	222 -256	216 -267
Tout petit	221 -226	193 -230	203 -208
Slips	191 -199	173 -208	179 -185

Nieuwpoort

Tong I			232 —,—
Tong II			272 —,—
Tong III			319 —,—
Tong IV			314 —,—
Tong V			308 —,—
Kleine			274 —,—

PLADIJS

Oostende

	15- 9-1980	16- 9-1980	17- 9-1980
Grote	36,—43,—		
Grote iek	38,20—,—		
Kleine iek		48,——,—	
Derde slag	34,——,—	26,—37,—	
Platjes	18,—25,—	19,—38,—	

Zeebrugge

I			
II	21,—32,—	24,—32,—	26,—33,—
III	21,—28,—	21,—24,—	26,—36,—
IV	21,—28,—	21,—23,—	21,—28,—
V	18,—20,—	18,—20,—	18,—20,—

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	60,——,—		58,——,—
Platjes	55,——,—		52,——,—
Drielingen	35,——,—		32,—35,—

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

5- 9	5	71.200	2.976.769			
8- 9	5	146.500	5.104.083			
9- 9	9	79.340	4.240.309			
10- 9	2	38.500	1.376.054			
	21	374.040	13.697.215			
15-9	9	215.360	7.491.200			
16-9	1	711.767	3.935.096			
			11.426.296			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

6- 9	3	482	33.517	54,—	105,—	70,—
8- 9	10	1.531	115.972	66,—	98,—	76,—
9- 9	13	1.698	126.142	58,—	88,—	74,—
10- 9	8	990	92.548	77,—	106,—	93,—
16-9	14	4.442	166.024	27	64	37
17-9	13	1.943	131.976	49	91	68

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

4- 9	3	460	31.026	59,—	76,—	—,—
5- 9	4	781	54.033	59,—	77,—	—,—
8- 9	5	776	46.304	53,—	69,—	—,—
10- 9	2	306	26.674	80,—	100,—	—,—
12- 9	4	443	43.795	85,—	103,—	—,—
16- 9	5	2.173	66.112	22,—	39,—	—,—
17- 9	4	591	29.247	36,—	58,—	—,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

15- 9	3	11.103	515.955
16- 9	1	150	9.120
17- 9	2	860	61.329

VOOR- EN TEGENSTANDERS VAN DE STAKING IN DE FRANSE VISSERIJ

Als men aan de uitbreiding die de staking in de Franse visserij genomen heeft, op het eerste zicht gedacht heeft, dat deze de algemene wil was van de Franse vissers, dan leert ons hetgeen te «Le Guilvinec» gebeurde, het tegendeel. Op 29 augustus, terwijl de staking in de Franse visserij algemeen was, staken te Le Guilvinec toch vier kusttreilers in zee. Na een ganse dag visserij worden ze bij het terugkeren in de haven opgewacht door stakers en het lossen van de vangst werd door deze laatste verhinderd. De stakers eisten voortzetting van de staking en de anderen het recht op arbeid. Er werd geroepen en gedreigd, en de vissers konden slechts heel laat in de avond hun vis van boord krijgen en deze in de mijn verkopen. Gezien de werkwilligen een geheime stemming over het al of niet voortzetten van de staking vroegen werd deze stemming 's anderendaags gehouden met als gevolg dat bijna 60 t.h. zich uitspreekt om in zee te gaan. Dit gebeurde dan op maandag 1 september, zowel in de haven van Le Guilvinec, als in de havens St.-Guénolé, Lesconil als Loctudy. Hierop kwamen een honderdtal stakende vissers uit Concarneau naar Le Guilvinec afgezakt om de werkwillige vissers aan te pakken. Ze beslisten de verkoop in de afslag onmogelijk te maken. Ook het feit dat bij stemming beslist werd, dat men terug in zee zou steken, konden de menners uit Concarneau er niet toe besluiten de verkoop toe te laten. Er werd tussen beide clans geroepen en gedreigd en geduwd. Toen de vissers uit Le Guilvinec intussen vernamen, dat de verkoop in St.-Guénolé, Loctudy en Lesconil ongestoord kon doorgaan, kwamen de gemoederen meer en meer in opstand en dreigde een ware veldslag die slechts kon vermeden worden omdat intussen het uur van de verkoop, namelijk om 19 u voorbij was en de bedienden gelast met de verkoop naar huis vertrokken.

Gezien de onmogelijkheid nog de vis in de afslag te kunnen zetten, waren de uitgevaren vissers verplicht hun vis in ijs te gaan bewaren, hetgeen de beide kampen dan op een wapenstilstand bracht. 's Anderendaags bij de ochtenveiling waren de stakers uit Concarneau niet aanwezig en kon de verkoop doorgaan. In elk geval gaven deze incidenten aanleiding tot een bepaalde malaise in visserskringen. Dit alles bewijst echter toch, dat niet elkeen akkoord ging met de staking en zeker niet met de manier waarop de staking gebeurde.

— De hoofdvisserij-officier van Sussex, Jim Howell, heeft een plan vrij gegeven om de regionale visserij ter hulp te komen en tevens overbevissing te keer te gaan. Hij vraagt een vergunningsstelsel om in de twaalfmijls-zone te mogen vissen, een verbod voor weekendvissers, evenals één maand hernieming van de haringvisserij voor de vissers van Sussex. Voor het ogenblik is een zesmijls-zone uit de kust verboden voor buitenlandse vissers.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge		Nieuwpoort	
	15- 9-1980	15- 9-1980	16- 9-1980	16- 9-1980	17- 9-1980	17- 9-1980	15- 9-1980	17- 9-1980	
Tarbot : groot (123)	290 —,—	249 -326		280 -321		329 -336	310 —,—		
middel (123)	223 —,—	184 -229		264 -280		170 -255	280 —,—	180 -216	
klein (123)		85,—163		181 -208		122 -207	80,———,—		
Griet : groot (123)	186 —,—	183 -200		164 -181		205 —,—	170 —,—		
middel (123)	157 —,—	152 -181		140 -148		126 -140			
klein (123)		110 -125		120 -134		92,———,—			
Schelvis : groot	44,40—,—	48,———, —							
middel	45,———,—	36,—37,—							
klein	23,—33,—	22,—23,—		27,———,—					
Heek : groot	80,—104	17,—59,—	134 —,—			22,—53,—			
middel	65,—79,—		126 -131						
klein									
Lom									
Leng	21,———,—	38,———,—							
Rog (I)	39,—52,—								
Keilrog (123)		84,—90,—				65,———,—			
Rog (23)		38,—70,—		54,—61,—		53,—67,—	75,———, —		
Tilten (23)		39,—58,—		42,—47,—		44,—46,—	70,———,—		
Scherpstaart (23)		29,—67,—		50,—60,—		36,—58,—	65,———,—		
Halve mans (23)		25,—53,—		38,—45,—		27,—40,—	65,———,—		
Teelt (2)		23,—50,—		38,—40,—		38,—40,—			
Katrog (2)		8,—31,—		10,—18,—		17,—18,—			
Kabeljauw	54,—64,—	61,———,—		68,—74,—		82,—85,—	65,—70,—		
Gul (groot)	25,—58,—	56,—62,—		50,—58, —		70,—76,—	40,—65,—		
Gul (middel)		48,—60,—		46,—49,—		60,—63,—			
Gul (klein)		42,—47,—		44,—47,—		60,—68,—			
Hozemondhamme									
Wijting : groot	31,—55,—	36,—46,—		36,—42,—		33,—47,—	58,———,—		
klein		20,—24,—		20,—26,—		26,—36,—	35,—40,—		
Schar	10,—32,—	10,—18,—		16,—20,—		11,—20,—	30,—45,—	30,—45,—	
Steenschol	59,—132	64,—117		91,—114		169 —,—			
Zeehaai	31,—40,—	42,———,—				63,———,—	20,—25,—		
Hondshaai	19,60—,—								
Doornhaai							45,———,—		
Pieterman									
Makreel									
Horsmakreel									
Zeekreeft									
Schaat									
Zeebaars (klipvis)									
Kongeraal						19,———,—			
Schartong	13,—49,—						110 -134		
Volle haring									
IJle haring									
Haringshaai									
Steenholk	18,—19,—								
Heilbot									
Steur									
Koolvis									
Zeewolf	33,—49,—								
Pollak	54,—59, —								
Zonnevis							213 —,—		
Koningsvis	130 -142						145 —, —		
Vlaswijting		47,—48,—							
Zeeduivel		103 -215		99,—211		175 —,—	235 —,—		
Schotse schol		28,———,—			38,———,—				
Zeehond		13,—18,—		10,—18,—		17,—19,—	40,———,—		
Bot							12,———,—		
Rode Poon (robaard)	26,—54,—						60,—70,—		
Grauwe Poon (knorh.)	10,—33,—	48,———,—	52,———,—	18,—20,—		6,———,—	25,———,—		
Rode Knorhaan	62,—91,—								
Posten									
Langoesten (midden)									
(klein)									
gatjes									

Lees "HET VISSERIJBLAD„

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

Aan de dinsdagmarkt van 22 september werd aangevoerd : 125 kg tong; 1 kist tarbot; 67 kisten kabeljauw; 35 kisten wijting; 44 kisten schol; 44 kisten schar; 313 kisten makreel; 1 kist pilchards en 13 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg : grote tong 19,40; grootmiddel tong 19,80; kleinmiddel tong 23,20; tong één 22,80; tong twee 19,80.
Per 40 kg : tarbot 672-536; kabeljauw drie 170; kabeljauw vier 160; kabeljauw vijf 122-76; schol drie 126; schol vier 116-90; wijting drie 134-82; makreel twee 44-31; schar 140-102; pilchards 30; rode poon 130-118; bot 28-25.

De besommingen waren : UK 141 + UK 271 f 12.000; UK 159 f 3.200; UK 234 f 2.800; VD 20 f 3.200; YW 25 f 3.100; IJM 9 f 3.500; IJM 18 f 4.200; IJM 25 f 2.900.

Aan de woensdagmarkt van 3 september werd aangevoerd : 245 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 80 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 146 kisten wijting; 191 kisten schol; 161 kisten schar; 863 kisten makreel en 12 kisten pilchards.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg : tarbot 18,20; grote tong 21,40; grootmiddel tong 22,60-21,60; kleinmiddel tong 23,80-23,00; tong één 23,00; tong twee 24,00.
Per 40 kg : tarbot 608-528; griet 512-400; kabeljauw één 210; kabeljauw twee 246; kabeljauw drie 206-188; kabeljauw vier 174-132; kabeljauw vijf 126-57; schelvis vier 142; schol één 140; schol twee 144-126; schol drie 118-100; schol vier 90-59; wijting drie 140-60; makreel één 54-52; makreel twee 38-20; makreel drie 24-22; pilchards 21-16; schar 100-59.

De besommingen waren : UK 141 + UK 271 f 17.400; KW 185 f 3.900; UK 129 f 1.300; UK 134 f 5.700; UK 233 f 5.200; UK 234 f 1.700; VD 18 f 3.100; VD 19 f 8.100; VD 20 f 3.300; WR 71 f 3.500; YE 25 f 3.500; IJM 9 f 1.900, IJM 18 f 2.300; IJM 25 f 3.900.

Aan de donderdagmarkt van 4 september werd aangevoerd : 475 kg tong; 36 kisten tarbot en griet; 96 kisten kabeljauw; 26 kisten schelvis; 304 kisten wijting; 570 kisten schol; 113 kisten schar; 691 kisten makreel en 123 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg : tarbot 26,76-23.22; grote tong 20,49-20,32; grootmiddel tong 22,31-21,44; kleinmiddel tong 24,57-21,93; tong één 22,28-21,66; tong twee 22.20-2200.
Per 40 kg : hake 202-160; hammen zonder kop 410-396; rode poon één 230; rode poon twee 160-68; horsmakreel 21-4; poontjes 57-40; bot 25-24; steenbolk 47; tarbot 690-492; griet 592-500; kabeljauw één 132; kabeljauw twee 240-154; kabeljauw drie 214-156; kabeljauw vier 176-154; kabeljauw vijf 150-69; schol één 122-92; schol twee 150-82; schol drie 116-64; schol vier 79-40; schelvis één en twee 122; schelvis drie 114; schelvis vier 104-74; wijting drie 104-56; makreel één 39-34; makreel twee 25-10; makreel drie 21,60; schar 81-40; tongschar 240-148.

De besommingen waren : KW 185 f 790; UK 138 f 5.800; UK 205 + UK 216 f 7.000; UK 233 f 2.910; UK 234 f 3.030; UK 235 f 2.990; UK 142 f 6.360; UK 141 + UK 271 f 10.720; VD 6 f 3.560; VD 18 f 4.460; VD 19 f 2.870; VD 20 f 3870; WR 71 f 2.280; WR 75 f 890; IJM 5 f 2.400; IJM 19 f 1.120; IJM 18 f 750; verder één Deens vaartuig de VE 244 f 45.000; één Goedereder en een Texelaar tesamen f 27.000.

Aan de vrijdagmarkt van 5 september werd aangevoerd : 3.070 kg tong; 54 kisten tarbot en griet; 244 kisten kabeljauw; 414 kisten schelvis; 634 kisten wijting; 551 kisten schol; 133 kisten schar; 544 kisten makreel en 92 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg : tarbot 21,89-20,20; grote tong 19,34-18,75; grootmiddel tong 19,87-17,97; kleinmiddel tong 19,66-18,62; tong één 21,30-19,38; tong twee 20,70-19,03.
Per 40 kg : haai 130-122; kleine kreeft 218; bot 24; poontjes 88-31; horsmakreel 24-12; rode poon één 168; rode poon twee 170-144; rode poon drie 87; tongschar 252-168; tarbot 624-506; griet 618-536; kabeljauw één 186-162; kabeljauw twee 232-156; kabeljauw drie 204-124; kabeljauw vier 160-114; kabeljauw vijf 124-50; schelvis één 130-122; schelvis twee 90-82; schelvis drie 130-73; schelvis vier 65-37,60; schol één 126-120; schol twee 126-106; schol drie 100-73; schol vier 67-40; wijting drie 122-39; makreel één 51-29; makreel twee 26-5; makreel drie 21,60; schar 70-28; hake 244-190;

De besommingen waren : KW 211 f 12.500; UK 31 f 3.900; UK 141 + UK 271 f 5.100; UK 142 f 900; UK 48 f 10.900; UK 129 f 1.400; UK 134 f 880; UK 137 f 16.700; UK 138 f 1.600; UK 159 f 2.300; UK 205 + UK 216 f 4.700; UK 233 f 1.900; UK 234 f 2.400; VD 18 f 2.500; VD 19 f 3.000; VD 20 f 2.000; IJM 9 f 1.000; IJM 18 f 1.400; IJM 19 f 3.900; IJM 154 f 17.500; IJM 207 f 16.000; verder waren er één Goedereder en zes Texelaars met een totale besomming van f 105.000 en één Deens vaartuig de RI 388 voor f 30.200.

Aan de dinsdagmarkt van 9 september werd aangevoerd : 75 kg tong; 231 kisten kabeljauw; 43 kisten wijting; 44 kisten schol; 42 kisten schar; 10 kisten pilchards; 265 kisten makreel en 25 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg : grote tong 17,80-17,60; grootmiddel tong 18,20-18,00; kleinmiddel tong 18,20; tong één 18,40-18,20; tong twee 18,60-17,40.
Per 40 kg : tarbot 592-480; griet 360; kabeljauw één 144; kabeljauw twee 208-124; kabeljauw drie 178-112; kabeljauw vier 134-112; kabeljauw vijf 102-80; schol één en twee 164-132; schol drie 134-112; schol vier 74-60; makreel één 37-26; makreel twee 35-24; makreel drie 22; schar 85-56; wijting drie 90-48; pilchards 52-26; rode poon twee 180-152; poontjes 61; horsmakreel 52-31; fint 40.

De besommingen waren : UK 141 + UK 271 f 5.700; UK 205 + UK 216 f 1.700; UK 233 f 860; UK 234 f 1.490; WR 71 f 2.200; WR 75 f 1.210; IJM 18 f 2.100; verder één Deen, de RI 388 f 32.900 en twee Texelaars met totaal f 34.000 aan besomming.

Aan de woensdagmarkt van 10 september werd aangevoerd : 435 kg tong; 3 kisten tarbot en griet; 19 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 276 kisten wijting; 94 kisten schol; 53 kisten schar; 36 kisten makreel en 63 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg : tarbot 20; grote tong 19,95-17,81; grootmiddel tong 19,96-17,69; kleinmiddel tong 20,86-18,87; tong één 20,23-18,79; tong twee 19,99-17,57.
Per 40 kg : tarbot 648-538; griet 480-352; kabeljauw drie 226; kabeljauw vier 234; kabeljauw vijf 100-66; schelvis vier 110; schol één 114; schol twee 124; schol drie 138-114; schol vier 63-47; wijting drie 106-29; makreel twee 26-19; schar 86-44; bot 24; kleine kreeft 270; rode poon 162-118; krab 59; poontjes 57-32.

De besommingen waren : UK 142 f 4.100; UK 148 f 13.300; UK 134 f 1.500; VD 18 f 2.200; VD 19 f 3.400; VD 20 f 400; WR 71 f 2.100; WR 75 f 1.900; WR 244 f 4.700; IJM 9 f 700; IJM 18 f 500.

Aan de donderdagmarkt van 11 september werd aangevoerd : 220 kg tong; 13 kisten tarbot en griet; 35 kisten kabeljauw; 8 kisten schelvis; 413 kisten wijting; 186 kisten schol; 138 kisten schar; 170 kisten makreel en 30 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg : tarbot 24,44-18,80; grote tong 18,12-18,03; grootmiddel tong 18,98-18,74; kleinmiddel tong 19,80-19,57; tong één 18,82-18,60; tong twee 18,40-18,07.
Per 40 kg : steenbolk 64-35; poontjes 51-31; krab 40; rode poon één 254-190; rode poon twee 142-114; hake 246; tarbot 668-480; griet 640-420; kabeljauw één 156; kabeljauw twee 226-190; kabeljauw drie 214-160; kabeljauw vier 184-148; kabeljauw vijf 144-76; schelvis één en twee 170; schelvis drie en vier 120-90; schol één 134-124; schol twee 118-102; schol drie 110-60; schol vier 62-45; wijting drie 88-44; makreel één 40; makreel twee 25-18; schar 92-44; tongschar 101.

Aan de vrijdagmarkt van 12 september werd aangevoerd : 2.030 kg tong; 42 kisten tarbot en griet; 32 kisten kabeljauw; 159 kisten schelvis; 155 kisten wijting; 112 kisten schol; 6 kisten schar; 6 kisten makreel en 48 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg : tarbot 24,99-21,99; grote tong 19,82-19,56; grootmiddel tong 19,26-17,72; kleinmiddel tong 19,78-18,75; tong één 20,05-19,64; tong twee 19,53-18,94; zalm 22,50.
Per 40 kg : griet 664-458; kabeljauw twee 240-232; kabeljauw drie 264-178; kabeljauw vier 220-160; kabeljauw vijf 160-90; schelvis één en twee 160-144; schelvis drie 126-119; schelvis vier 98-74; schol één 104-94; schol twee 134-92; schol drie 92-59; schol vier 87-57; wijting drie 132-76; makreel twee 46-30; schar 102-69; hammen met kop 248-194; bot 31-24; steenbolk 82; hake 394-210; tongschar 260-172.

De besommingen waren : KW 77 f 12.200; KW 214 f 12.800; KW 137 f 9.700; IJM 24 f 21.800; WR 71 f 1.000; WR 75 f 1.200; verder drie Texelaars met totaal f 59.000 aan besomming.

KOMT ER MEER RUIMTE VOOR DE VISSERS IN HET GEBIED VAN HET TRAFIEKROUTERINGSYSTEEM ?

Ter gelegenheid van de bespreking van de invoering van het trafiekrouteringsysteem in het Nauw van Kales en het Kanaal, hebben we er toen op gewezen, dat deze regeling zou moeten herdacht worden ten voordele van onze vissers. We waren zeker wel de eersten met deze opmerking en met de aanduiding dat dit mogelijk was. Nu is bij de IMCO te Londen, de instelling die zorg dient te dragen voor de voorkoming van ongevallen op zee, een voorstel ingediend om de trafiekregeling te herdenken ten voordele van de vissers. Het Nauw van Kales zou verboden visgebied worden, maar bij de, bij onze vissers overbekende Sandettie en Ferrybanken, zou er een separatiezone komen met een zeer brede tussenruimte dat vrij zou gehouden worden voor het doorgaand verkeer, behalve voor de vaartuigen die deze gebieden dienen te dwarsen. In dit gebied zou dan in alle richtingen mogen gevaren worden, iets wat noodzakelijk is voor de vissersvaartuigen om te kunnen vissen. Voor het ogenblik komen de vaartuigroutes thans in voornoemde gebieden, en daar mag dus slechts in één enkele richting gevaren worden, hetzij opgaand en op de andere route in neergaand verkeer. Dit maakt de visserij praktisch onmogelijk. Gezien dit zeer visrijke gebieden zijn, gaan de vissers nog al eens het reglement te buiten en worden dan door de Britse Coastguard gemeld als hebbende het trafiekrouteringsreglement overtreden. De schipper komt dan voor de Onderzoeksraad die zich thans niet meer houdt aan een vermaning, maar straffen uitspreekt door een weliswaar zeer kortdurende, maar toch tijdelijke intrekking van het schippersbrevet uit te spreken. Als er niet meer zou mogen gevist worden in het Nauw van Kales, zal de vis daar waarschijnlijk aanwassen waardoor we vrezen dat toch wel schippers zullen gevonden worden om er hun kans te wagen. Wie niet horen wil moet dan maar voelen.

Schadegevallen bij vissersvaartuigen

— Toen de Z.47 amper de Oostendse haven had verlaten viel de motor op een halve mijl buiten het havenhoofd plots stil. Om niet naar de kust toe te drijven werd assistentie gevraagd van de Z.99 terwijl intussen de sleepdienst verwittigd werd. De assistentie was noodzakelijk gezien de toegang tot de haven ontzegd werd gedurende bijna één uur door de intensieve haventrafiek. Bij het naderhand langszij komen van de Zeetijger werd tegen de SB-zijde van de Z.47 aangebotst en drie stutten geplooid en 2 lospoorten ontzet. Terug uitgevaren kreeg de Z.47 op de visserij, met windkracht „8" defekt aan de roerinstallatie, waardoor met noodbesturing terug Oostende moest aangedaan.

X X X

— Op de visserij Westdiep - Trapegeerbank sloeg bij de N.788 plots het kontrole-geluidssignaal van koelwater- en oliedrukleiding van de motor aan. De spiraalbuizen in de koelwaterbak waren defekt. De N.88 die in de nabijheid viste heeft het vaartuig naar Nieuwpoort opgesleept.

X X X

— Bij het buitenzetten van de kuilen om de 2de sleep aan te vangen op de Westdiep-gronden, kwam de BB-korre bij de N.88 plots in de schroef terecht. Er werd vruchteloos gepoogd de schroef te klaren. Nadat de diensten van het loodswezen Nieuwpoort verklaarden niet te kunnen helpen, werd sleephulp gevraagd aan de N.349 die de N.88 veilig de haven van Nieuwpoort binnen sleepte.

X X X

— Door het slippen van de SB-rem van de bok is de korreboel van de Z.186 in het vismijndok te Oostende op het dek van het naast liggende binnentankschip „Jupiter" gevallen waardoor schade ontstond aan de reling, de laad- en losbuis.

X X X

— Door het stormweder, moest de N.719, die in span viste met de O.309 op visvak 427, op anker gaan bijliggen. Door een hoge golf brak het korretouw waardoor het anker verloren ging met 60 vadem ankerketting en 100 vadem korretouw. Het anker was van het klipankertype met een gewicht van ongeveer 150 kg.

X X X

— Ter hoogte van de kuisbank in de haven van Nieuwpoort werd bij het binnenvaren, door de N.720 met het schroef op een zich onder water bevindend hard voorwerp geslagen, waardoor een korte slag in het achterschip werd gevoeld. Niettegenstaande geen hinder gevoeld werd, werd bij de jaarlijkse onderhoudsbeurt op de slip vastgesteld dat van één der schroefbladen de top was afgeslagen.

Duitse werf op de markt met nieuw type oliezuiger

Drie jaar lang hebben Duitse ingenieurs en technici gewerkt aan het ontwerpen van een nieuw type oliebestrijdingsvaartuig. In samenwerking met het ingenieursbureau Schiffko GmbH uit Hamburg en financieel gesteund door het Westduitse ministerie van Wetenschappelijk Onderzoek en Techniek, hebben de medewerkers van de scheepswerf C. Lühring uit Brake zopas de studie voor een zeegaand oliebestrijdingsvaartuig beëindigd.

Het nieuw type is een tweerompenschip dat aan de achtersteven draait rond een gemeenschappelijke scharnier.

Hierdoor «splijt» het schip vertakaal in V-vorm open. In de ruimte tussen de twee romphelften ontstaat relatief kalm water waarvan de olie gemakkelijk kan opgezogen worden.

Het ligt in de bedoeling van de scheepswerf een demonstratie-vaartuig te bouwen. Dit vaartuig, dat alle eigenschappen van het definitieve schip zal bezitten, zal echter kleinere afmetingen hebben. De voornaamste kenmerken van dit prototype zullen zijn : lengte ong. 4,5 m., breedte 8,2 m. holte 3,5/4,2 m., diepgang ong. 2,5 m., laadcapaciateit ong. 200 m3 en uiterste splijtbreedte 30 m.

Het schip zal gebouwd worden in samenwerking met de Westduitse overheid. Het is in de eerste plaats ontworpen voor de oliebestrijding op zee — zelfs bij ongunstige weercondities — maar het kan tevens gebruikt worden als tanker in de periodes dat het niet voor deze taak ingezet wordt.

In de voornaamste scheepsbouwlanden zal patent voor dit nieuwe ontwerp worden aangevraagd.

HOSPITAAL-KERKSCHIP "DE HOOP" TE ZEEBRUGGE

Het Nederlandse Hospitaal-Kerkschip «De Hoop» kwam verleden week de haven van Zeebrugge binnen. Woensdagnamiddag had aan boord van het vaartuig een open deur dag plaats, terwijl er op donderdag een leerreis voor de leerlingen van de visserijscholen van de Oostkust plaats had, waar ook ons visserij-onderrichtschip de O.29 «Broodwinner» aan meewerkte. Het Nederlands Hospitaal-Kerkschip is zeker wel het bekendste onder de thans bestaande vijftien hulpschepen uit verscheidene landen. De taak van «De Hoop» ligt op verscheidene domeinen. Er is een modern klein hospitaal aan boord met een volledige uitrusting voor twee bedden. Er is een apotheek, een onderzoekskamer en een tandheelkundige afdeling. De geneesheer die er dienst doet is dan ook gericht op deze veelzijdige tussenkomsten en verzorgt dus ook de zieke tanden. Hij grijpt eveneens operatief in voor zover het kleine of soms heel dringende gevallen betreft. Er is ook een ziekenkamer waar de patienten telefonisch met hun huisgenoten in verbinding kunnen komen. «De Hoop» heeft ook nog een andere functie want aan boord is een kapel waar in volle zee kerkdiensten worden gehouden, zowel voor de protestanten als voor de katholieken. De vissers komen dan per boot naar het kerkschip toe gevaren en dit gebeurt dikwijls bij zeer zwaar weder. Behalve deze zielenzorg, zorgt «De Hoop» ook nog voor het oplossen van mekanische moeilijkheden. Daarom ook is er een werkplaats aan boord met de nodige specialisten, zowel wat de techniek, het vangtuig als het apparatuur betreft. Het schip heeft eveneens een duiker aan boord hetgeen van enorm nut is wanneer ergens een net in een schroef terecht is gekomen, waardoor men anders naar een haven dient opgesleept.

Ook veel van onze vissersvaartuigen werden reeds geholpen. «De Hoop» is vooral operatief in de Noordzee, de Ierse Zee. het Engels Kanaal, West van Ierland en Noordwest van Schotland. De uitbatingskosten voor dit hospitaalkerkschip worden geschat op 33 miljoen B. fr waarvan voor 85 pct voorzien wordt door de Staat en de rest via schenkingen. In elk geval voor de velen die het schip een bezoek brachten, een zeer leerrijke namiddag.

Overtreding vastgesteld door visserijwachtschip M. 907 Artevelde

Vanwege het Commando van de Zeemacht ontvingen we hiernavolgende officiële mededeling nopens de overtreding van de VLI 14 « Grietje » :

Het Nederlands vissersvaartuig VLI 14 GRIETJE met registratiehaven ARNEMUIDEN, viste binnen de Belgische kustwateren met een boomkor. Het vaartuig komt normaliter niet voor op de lijst van de Nederlandse vissersvaartuigen. Het vermogen van het schip was duidelijk groter dan 300 pk en de tonnemaat meer dan 50 brt. Het schip weigerde te stoppen om zich aan controle te onderwerpen en vluchtte met opgehaalde netten aan een maximale vaart. De M907 ARTEVELDE bevond zich bij het begin van de achtervolging op 1.700 yards en naderde tot 1.300 yards. Om 16.35 uur werd via de radio, met vlaggen, stoomfluit en seinlamp aanmaning gegeven tot stoppen. Om 16.54 uur werd een waarschuwingsschot afgevuurd vóór de boeg van het schip. Deze praaischoten werden nog tweemaal herhaald, maar genegeerd. Om 17.28 uur bevond de Nederlandse visser zich op de limiet van de Belgische visserijzone, waar de achtervolging werd gestaakt.

Behalve overtreding van koninklijk besluit van 23 apr. '79 en weigering tot stoppen, heeft overtreder tijdens achtervolging naam en thuishaven op achtersteven bedekt. Geen enkel oproepmiddel werd door het vissersvaartuig beantwoord.

NOTA VAN DE REDACTIE :

Uit dit gebeuren kunnen we 2 feiten naar voor brengen. Eerstens dat onze Zeemacht nog altijd waakzaam blijft en het leven moeilijk zoniet onmogelijk maakt voor buitenlandse stropers, maar tevens dat de « Artevelde » over een te kleine voortstuwingskracht beschikt om bepaalde snelle stropers bij te benen. In dergelijk geval menen we, dat de Belgische Zeemacht ofwel over krachtiger motoren dient te beschikken, ofwel een bewakingsschip dient in te leggen dat over dergelijke snelheid beschikt, of ook nog op een efficiënte manier van haar wapens kan gebruik maken door, na vergeefse aanmaningen voor de boeg van het vaartuig te schieten. Het is duidelijk dat de stroper deze aktie dan zou hebben uitgelokt. Thans kunnen we er niet onder uit dat de Belgische Zeemacht voor schut is gezet en dit incident zeker aan prestige en autoriteit heeft ingeboet. Het verwondert ons anderzijds dat de Artevelde zich niet buiten de 12 mijl gewaagd heeft, niet meer om de stropers aan te houden en/of op te brengen, maar heel eenvoudig met als doel een kontrole opdracht zoals dit elders ook gebeurt op de open zee door de Marine van andere naties uit te voeren. Dergelijke kontrole zou dan tevens toegelaten hebben de identiteit van de stroper vast te leggen en zijn netten te kontroleren.

Inderdaad blijkt uit de mededeling van de « Artevelde » dat men op de stroper naderde. Men had dan maar de achtervolging moeten voortzetten, ook al duurde deze uren.

We zijn benieuwd hoe de Nederlandse autoriteiten op dit nieuwe incident zullen reageren, daar het ons bekend is dat de Nederlandse bevoegde instanties geen enkel bescherming zullen geven en integendeel straffen te wachten staan.

We begrijpen niet dat, wat na vroeger gebeurd is, men opnieuw een lesje verlangt.

Ditmaal is het in beider belang krachtdadig in te grijpen.

NOTARIELE AANKONDIGING

Studie van Notaris
Maurice Henri QUAGHEBEUR
Doctor in de rechten,
te Oostende, H. Serruyslaan, 48
Tel. (059) 70.14.64

— O —

RECHT VAN OPBOD

INGEVOLGE

OPENBARE VERKOPING

Bij zitting van 5 **SEPTEMBER 1980** gehouden door het ambt van notaris M. H. Quaghebeur te Oostende werd nabeschreven goed onder voorbehoud van recht van opbod **gedurende 15 dagen na de toewijs, toegewezen :**

MOTOR-VISSERSVAARTUIG « SCARLINE JAMES N 710 »

Een motorvissersvaartuig „Scarline James N 710" — gebouwd in 1957.

Lengte over alles . 21 m
Lengte van het schip van de achterkant voorsteven tot de ach. tersteven : 18,13 m

Grootste breedte buitenwerks 5,68 m

Holte midschips, van ondervlak van het bovendek tot op de wegering of tot op het bovenvlak van de tanktop : 2,80 m

Lengte van de machinekamer, met inbegrip van dwarsscheepse bunkers : 4,70 m
Motor : caterpillar : 1972 — vermogen 240 PK
Tonnemaat : 14,04 T — bruto 160 ton — netto 39 ton.

Het electronisch materiaal, zich bevindend op het vaartuig, behoort in eigendom toe aan de N.V. SAIT Electronics te Brussel.

Het vaartuig is gemeerd aan de Vismijn.

Voor het bezichtigen : zich wenden bij de Werkhuizen S.C.A.P., Ed. Anseelekaai te Oostende.

MITS : 120.000 F.

Het opbod dat niet minder dan 12.000 F zal mogen bedragen, zal geschieden bij deurwaardersexploot betekend aan de werkende notaris en aan de toewijzelingen aangezegd.

Het bedrag van het opbod moet in het kantoor van de notaris in consignatie worden gegeven op het tijdstip van het hoger bod, gelijkvormig artikel 1592 B.W.B.

Alle nadere inlichtingen ter studie, tel. (059) 70 14 64.

(10402N)

MEVROUW LEON VERBIEST IS NIET MEER

Bij het ter perse gaan vernemen we het overlijden van mevrouw Leon Verbiest, geboren Cesarine Maertens. Zij was slechts een korte tijd in de St.-Jozefskliniek toen zij overleed. Zij was 66 jaar oud, was door gans de visserij en de Vuurtoren zeer goed gekend als een joviale vrouw, steeds bereid om, om het even wie te helpen. Zij was de echtgenote van Leon Verbiest en de moeder van wijlen Laurent Verbiest, een overbekende voetbalfiguur. Ook haar dochter en schoonzoon zijn als viskopers goed gekend in de visserij en de vismijn.

De plechtige uitvaartmis had plaats op dinsdag 16 september 1980 om 10 uur in de parochiale kerk van St. Antonius - Vuurtoren onder grote belangstelling van vrienden en kennissen, gevolgd door de begrafenis in de familiegrond op de begraafplaats te Bredene-dorp (wijk Priorij).

Ons blad biedt aan haar echtgenoot, kinderen en familie de meest oprechte blijken van deelneming aan.

Voor de vele en zeer hartelijke bewijzen van deelneming die wij mochten ontvangen na het overlijden van mijn man, onze vader en opa

Laurus PADMOS

betuigen wij onze oprechte dank

M.L. PADMOS-HENDRIKSE
Kinderen en kleinkinderen

Bruinisse, september 1980

Burgem. Hagelaan 1

(9556V)

In de motorenwereld

Op het huidig ogenblik is in de ABC fabrieken te Gent in de motorenconstructie een ganse omwenteling ten goede en in zake minder brandstof verbruik, een studie waarmee men reeds ver gevorderd schijnt.
Binnenkort hopen we hierover meer te vernemen.

Bij Caterpillar doet zich eenzelfde omwenteling voor en te Hamburg, waar op het huidig ogenblik een internationale tentoonstelling plaats heeft, is deze firma er vooral op gericht ook het brandstofverbruik tot een veel geringer mate te herleiden.

Bij Bolnes schijnt men op het huidig ogenblik dezelfde weg op te gaan en is het orderboekje reeds goed gevuld, althans als we het driemaandelijks tijdschrift door haar uitgegeven, mogen geloven.

Wat de visserij betreft werden drie nieuwe Hollandse kotters van een Bolnes motor voorzien en wel de HD 3 met een motor van 1500 PK, twee DAF hulpmotoren van 165 PK voor een vaartuig dat 36 m lang, 7,50 m breed en 4 m holte heeft. Daarnaast werd de TX 36 voorzien van een 1800 PK motor, twee hulpmotoren DAF van 252 PK m breed en 4 m holte. Ook m breed en 4 m holte. Daarnaast werd op het nieuw vaartuig UK 284 ook een Bolnes van 1.500 PK en twee DAF hulpmotoren ingeplant. Deze drie schepen werden voorzien van de modernste nautische en visopsporingsapparatuur.

En thans meldt dit blad nieuwe opdrachten en wel :

— Dhr. J. Bakker te Urk bestelde een Bolnes dieselmotor van het type 8 DNL voor hermotorisering van viskotter „Grietje" UK 263.

— Van Kriessels Handels- Transport- en Exploitatie Mij BV te Nieuwekerke a/d IJssel ontvingen zij opdracht voor de levering van een 6 DNeL bestemd voor het mts „Ellen".

— Visserijmaatschappij „Limburgia" te IJmuiden bestelde een 9 DNL, bestemd voor het vissersvaartuig IJM 115.

— Van SV SCAP te Oostende (B) ontvingen zij opdracht voor levering van een Bolnes dieselmotor type 7 DNL, bestemd voor een nieuw te bouwen viskotter tbv dhr. André Vantorre te Knokke-Heist.

— De Conoship-Groep te Groningen verstrekte hen opdracht voor het leveren van in totaal 8 stuks Bolnes Dieselmotoren ,elk van het type 18 V-DNL, bestemd voor 4 nieuw te bouwen bevoorradingsschepen voor Smit-Lloyd BV te Rotterdam.

Tille Scheepsbouw BV, Scheepswerf Voorwaarts en Scheepswerf Hoogezand zullen de schepen bouwen, waarbij eerstgenoemde werf als coordinator zal optreden.

Wij vragen ons af hoe Hollandse reders er zullen toe komen dergelijk grote vissersvaartuigen in de Noordzee economisch rendeerbaar te houden.

De toekomst moet het ons uitwijzen.

GOEDKEURING DOOR E.E.G. VAN NATIONAAL GENOMEN VISSERIJREGLEMENTEN

De Commissie te Brussel heeft, voor wat de maatregelen betreft door West-Duitsland genomen, vast gesteld, dat de 2 maatregelen van de Bondsrepubliek Duitsland in overeenstemming zijn, op voorwaarde dat voor de vangsten van schol, niet alleen beperkingen gelden voor de sector VIa zone VI van de ICES, maar voor zone VI van de ICES in haar geheel.

Voor wat de door Denemarken getroffen maatregelen betreft, is deze in overeenstemming met de bepalingen van de Raad, behalve het besluit voor zover er een limiet van 3% wordt vastgesteld voor de bijvangst van zeewolf in de visserijzone van Groenland. Denemarken wordt dan ook verzocht om haar besluit in die zin te wijzigen.

De beschikkingen getroffen door Nederland voor een voorlopige regeling van vangstbeperking van andere vissoorten dan tong en schol, alsmede deze van een voorlopige beperking van vangst op tong en schol, evenals deze van een voorlopige regeling van kontingentering van tong en schol in de Noordzee voor 1980 en de vangstbeperking tong en schol 1980 worden door de Commissie goedgekeurd als zijnde in overeenstemming met het besluit van de Raad van ministers.

Het ontwerp-besluit genomen door Groot-Brittannië voor de sluiting van de visserij op de makreel van 17-3-1980 tot en met 15-11-1980 in de zone ten zuidwesten van Engeland, evenals het invoeren van een stelsel van visvergunningen voor de visserij op de makreel in 1980 door schepen van Groot-Brittannië zelf, alsmede de invoering van een stelsel van visvergunningen voor de visserij op de magere vis in 1980 door schepen van het Verenigd Koninkrijk werd slechts als door de Commissie ontvangen verklaard, zonder voorlopige bezwaren. De Commissie wenst echter niet vast te stellen dat de betrokken maatregelen konform zijn met de verordening inzake de totale aanvaarde E.E.G.-kwota. De Commissie wenst eerst in het bezit gesteld te worden van de volledige tekst van de maatregelen.

't Putje

BAKKERIJ

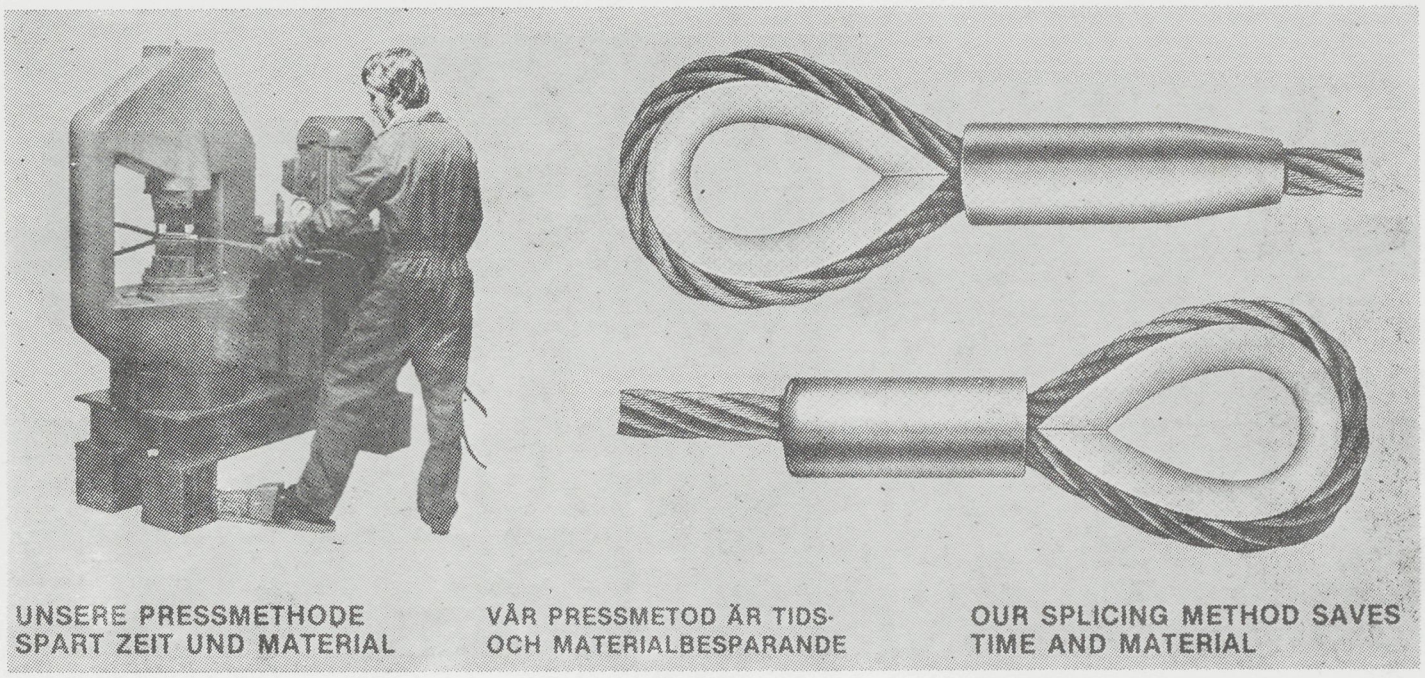
ZEEBRUGGE

Heiststraat 30 — Tel. (050) 54.48.07

Bedient U met lekker brood
Tot aan ieder vissersvaartuig
(op 500 m. van de kade)

(A6878)

S.C.A.P. beschikt over een nieuwe kabelklempers



UNSERE PRESSMETHODE SPART ZEIT UND MATERIAL

VÅR PRESSMETOD ÄR TIDS- OCH MATERIALBESPARANDE

OUR SPLICING METHOD SAVES TIME AND MATERIAL

S.V. S.C.A.P. beschikt over een kabelklempers 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 DAAROVER BESCHIKKEN.

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

☎ **S.C.A.P. (059) 32.29.51**

(8428V)

PSG



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229

■

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

■

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

■