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

het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

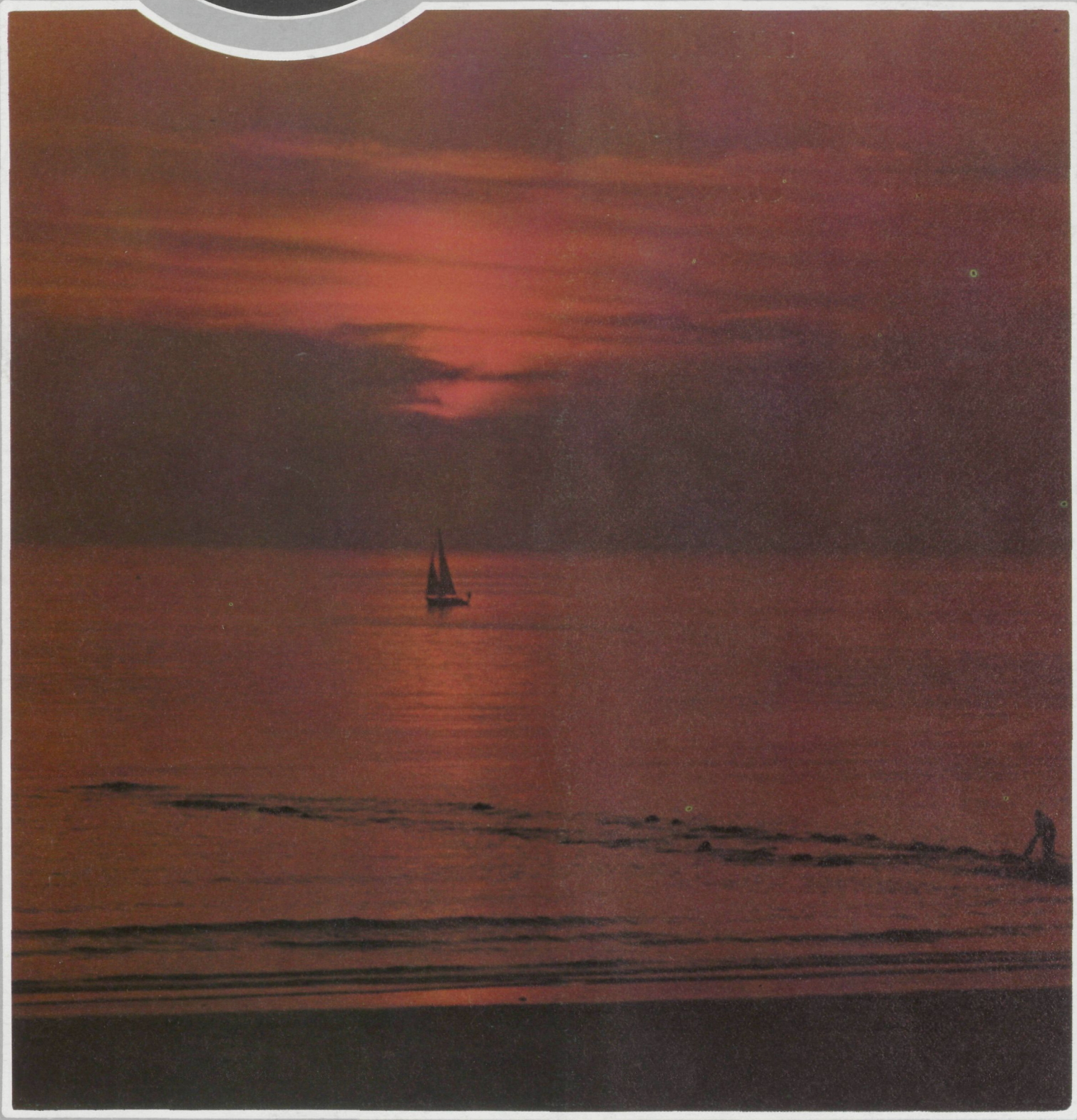
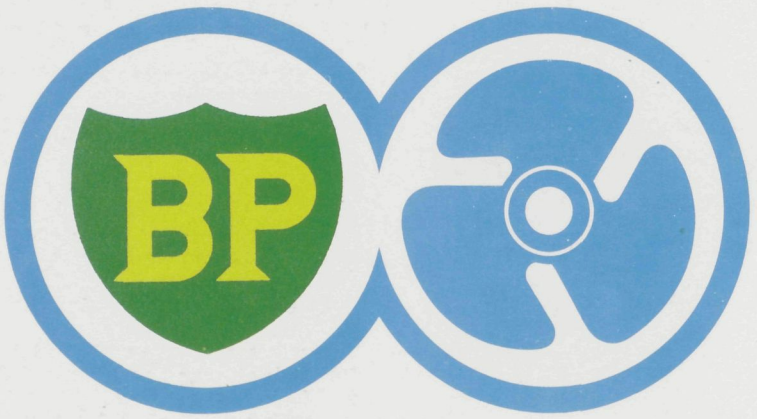


FOTO ROLAND

VRIJDAG 17 OKTOBER 1980 — PRIJS 50 FR. — NR. 30 — 47e JAAR

Wij wensen
de reders en het personeel
van de Z.43 "PANDORA"
rijke vangsten
en een behouden vaart



GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

het visserijblad

Vrijdag 17 oktober - 30

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 moeizame verwezenlijking van de Europese visserijpolitiek

EEN AKKOORD IN HET ZICHT ?

Het heeft er alle schijn van dat het dit keer menens wordt met de totstandkoming van de Euorepese visserijpolitiek. De uiterste datum (de «deadline», zouden de Engelsen zeggen) ligt op 31 december 1980 en dat is goed geteld binnen tien weken.

Tot vóór enkele maanden twijfelde iedereen dat het er ooit van zou komen door het dwarsliggen van Groot-Brittannië. Nu is de lucht wat opgeklaard en het onderhandelingsklimaat in zover verbeterd, dat een akkoord tussen de Negen tegen Nieuwjaar niet langer een wensdroom lijkt.

Er zijn een paar in het oog springende vaststellingen die in die richting wijzen. Op 30 mei 1980 beslisten de negen Ministers, die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, uiterlijk tegen het einde van dit jaar een globale overeenkomst na te streven. Ook de Britten onderschreven deze belofte.

De volgende vergadering, nl. op 29 september j.l., verliep nog positiever. Tegen alle verwachtingen in, werd op die dag redelijk vlug een akkoord bereikt over de op de dagorde voortkomende punten. In hoofdzaak betrof het de kwesties van de maaswijdte van de netten en de bijvangsten. Wie met bezwaren op zak ter zitting was gekomen, liet die vlug vallen. Er werd tussen de negen ministers een roerende eensgezindheid bereikt die men in geen jaren meer had meegemaakt.

De bereikte regeling die de bescherming van het visbestand beoogt, is een eerste en belangrijke stap in de richting van een globaal EEG-visserijbeleid.

Voor het einde van dit jaar moeten de ministers nog een akkoord bereiken over de herstrukturering en de modernisering van het visserijapparaat (struktuurmaatregelen) en over de hoeveelheid vis die elk land mag vangen (TAC's en quota).

Op papier schijnen geen onoverkomelijke bezwaren te bestaan om ook voor die twee knelpunten tot oplossingen te komen die de lidstaten, met inbegrip van Groot-Brittannië, voldoening kunnen geven. Uiteraard dienen de ministers rekening te houden met de druk van hun achterban en de eisen door het bedrijf gesteld, maar de algemene indruk overheerst dat er voldoende politieke wil bij allen aanwezig is om het met doornen bezaide pad te effenen en kost wat kost tegen Nieuwjaar een globaal akkoord af te sluiten.

HET DOEL VAN DE EUROPESE VISSERIJPOLITIEK

Het allereerste doel van de gemeenschappelijke visserijpolitiek is er op gericht dat visbestand terug op peil te brengen. Hierdoor moet de visserij gemakkelijker te bedrijven zijn en vooral veel minder duur uitvallen. Met dit doel worden o.m. de netmazen aangepast volgens de viszones en de aard van de visserij. Ook wordt bepaald waar mag gevist worden en met welk type van vaartuigen. In het ergste geval wordt een algemeen vangstverbod (bv. haring in de Noordzee) uitgevaardigd.

(Vervolg blz. 2)

VOLGEND NUMMER VAN HET VISSERIJBLAD VERSCHIJNT OP 31 OKTOBER

De modernisering van onze vissersvloot

GELEIDE TECHNIEK NOODZAKELIJK

In „Het Visserijblad" van 3 oktober wezen we op het feit dat nog 30 t.h. van onze vloot 20 jaar en meer oud is, 30 t.h. tussen 15 en 20 jaar en opdenoodzakelijk daaraan alle aandacht te verlenen, willen we concurrentieel blijven en onze vloot ekonomisch rendeerbaar houden, dank zij meer gemoderniseerde apparaten, bouwwijze en vistuig.

Zoals we toen schreven is de bouw van vissersvaartuigen in Belgie een wanordelijk gedoe, waar elkeen bouwt volgens eigen concepties die achteraf soms een vergissing blijken.

Veertien dagen geleden werden in de E.E.G. visserijcommissie beslissingen genomen inzake territoriale wateren, visserijzones en vistuig, waarover we het in een andere rubriek hebben.

Men moet in dat opzicht bij ons niet wachten tot dit alles in de praktijk zal gesteld worden, maar zij die bouwen, zouden nu reeds hiermee rekening moeten houden.

HET GERATIONALISEERD ONTWERP

In ditzelfde nummer hadden we het over een in Holland tot stand gekomen maritiem instituut te Rotterdam en wezen we op de belangrijke rol welke ons Rijksstation in samenwerking met het ministerie van Verkeerswezen, reders, scheepsbouwers en technieker, zou moeten spelen

De honderden miljoenen door het N.M.K.N. met steun van de Staat verleend staan ook hier op het spel.

In de laatste tijd gaat die steun tot 85 t.h. In die omstandigheden is het normaal dat ter beveiliging van die kredieten er ook meer aandacht verleend wordt aan de rationalisering van de bouw en de technieken die er mee moeten gepaard gaan om zowel het bemanningsvraagstuk als de ekonomische rendeerbaarheid gaande te houden.

Omtrent deze rationalisering schrijft „De Lloyd" in haar nummer van 2 oktober o.m. het volgende :

HET GERATIONALISEERDE SCHIP VOOR DE NAASTE TOEKOMST

„Het Nederlands Maritiem Instituut (NMI) in Rotterdam onderzoekt, in samenwerking met reders en scheepsbouwers, de mogelijkheid om te komen tot wat het Instituut noemt: «het gerationaliseerde schip voor de naaste toekomst». Het gaat hier om «Project Schip 80», dat eind volgend jaar gereed moet zijn.

Uitgangspunt hierbij is het behoud van de Nederlandse scheepvaart en Scheepsbouw. Het ontstaan van het project is overigens mede een gevolg van de concurrentie in deze beide bedrijfstakken, die alleen met

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

Europese visserijpolitiek

Tenslotte, en dat is zeer belangrijk, wil men het visbestand en de visvoorraden veilig stellen door te bepalen WIE binnen de kommunautaire wateren mag vissen. Een enorm winstpunt is het in de hand houden van de visserij door vaartuigen van niet EEG-landen binnen de gemeenschappelijke zone. Vroeger konden Russen, Polen, Spanjaarden enzovoort naar hartelust de West-Europese wateren komen helpen leegvissen. Nu is hun aktiviteit binnen deze zone uitgeschakeld of sterk aan banden gelegd, o.m. door het afsluiten van akkoorden op basis van wederkerigheid. Schepen van derde landen, zoals Noorwegen, bekomen quota voor bepaalde gebieden van de EEG-wateren, mits deze landen gelijkaardige concessies in hun eigen voorbehouden wateren toekennen. Dergelijke regelingen zijn al en paar jaar in zwang, en de definitieve totstandkoming van de Europese visserijpolitek zal deze toestand nog konsolideren.

Maar deze externe regeling zou het visbestand en de EEG-visstocks niet veilig stellen, indien anderzijds de vloten van de lidstaten zelf ongebreideld en zonder restrikties zouden mogen vissen.

Hier raken wij het belangrijk aspekt aan van het gemeenschappelijke struktuurbeleid. In twee soorten samengevat : hoeveel schepen nog, en hoeveel vis mogen ze aanvoeren.

Wat dit laatste betreft, dient men niet van het nulpunt te vertrekken. Maximumvangsten, TAC's en quota zijn goed en wel ingeburgerd, ook al nemen de lidstaten het niet altijd zo nauw met het hun toegemeten aandeel. Zo erg is dit nu ook weer niet, de natuur zelf zorgt telkens opnieuw voor verrassingen, die bepaalde vangstbeperkende maatregelen zelf twijfelachtig en betwistbaar maken. In het ergste geval kan een bedreigde visstock van een bepaald gebied nog altijd van de algehele uitputting gered worden door het uitvaardigen van een totaal vangstverbod, zoals sedert 1977 voor de haring in de Noordzee werd gedaan. Ook hier dient men zich te hoeden voor overdrijving. In bedrijfskringen stelt men zich terecht de vraag of men de wetenschapslui niet moet intomen in hun aanbevejingen tot verregaande vangstbeperkingen. De tijdelijke haringexplosie die in 1979 in een nabije visgrond op de Noordzee voorkwam, is een serieuse vingerwijzing dat men met een langdurig vangstverbod ook te ver kan gaan.

De EEG zou er dus goed aan doen bij het vastleggen van TAC's en quota matigheid en gezond verstand te laten meespelen, en de eisen van de wetenschapslui met de klassieke «korrel zout» te benaderen.

HET VLOOTBELEID

Belangrijker nog dan quoteringsmaatregelen is de beheersing van het vlootbestand. De ervaring van de jongste twintig jaar ongebreidelde groei van de vissersvloten over de hele wereld moet de EEG er toe aanzetten orde op zaken te stellen en een verantwoord en wel overwogen vlootbeleid te gaan voeren.

Toegegeven, er bestaat zo iets als een «stille sanering», die voortvloeit uit fenomenen als overkapaciteit van de vloten en onberedeneerde bouwwoede.

De verre visserij is daar een typisch voorbeeld van. Het verlies van klassieke visgebieden, zoals IJsland en Noorwegen, heeft dramatische gevolgen gehad voor een groot gedeelte van de vloot in landen als Groot-Brittannië, West-Duitsland, Frankrijk en België.

De Belgische IJslandvisserij heeft via een tijdelijk akkoord met IJsland nog voor een geleidelijke afbouw zonder veel kleerscheuren kunnen zorgen, maar aangezien alleen de bestaande en geen nieuwe schepen deze visserij nog mogen bedrijven, is dit uiteraard een aflopende zaak. Binnen tien jaar zal ook deze tak van visserij voor België tot het verleden behoren.

Veel bruusker en pijnlijker verliep de overgang voor de Engelsen en de Duitsers. Van vandaag op morgen kwamen tientallen schepen zonder werkgebied te vallen, schepen die nog moeilijk in andere gebieden kunnen worden ingezet. Het recent konflikt dat de Franse industriële visserij doormaakt, is een ander prangend gevolg van de nieuw geschapen situatie.

De vangstbeperkingen binnen de eigen kommunautaire zone kunne op hun beurt tijdelijk of definitief tot overkapaciteit leide. Een bekend voorbeeld hiervan is de Nederlandse haringvloot wiens overlevingskansen serieus bedreigd zijn door de langdurige haringstop in de Noordzee.

De gevolgen van de oliekrisis zorgen voor nog meer ellende. De forse stijging van de mazoutprijzen treft de vaartuigen met zware motoren vanzelfsprekend het meest. Gebouwd in een periode dat de brandstof nog relatief goedkoop was, hetgeen leidde tot ongebreidelde opvoering van het motorvermogen, kan een groot gedeelte van deze schepen vandaag nog met moeite in de vaart gehouden worden. Ook hier mag in veel gevallen gevreesd worden voor een stille sanering, met alle dramatische gevolgen vandien.

(Vervolg blz. 3)

De modernisering van onze vissersvloot

(Vervolg van blz. 1)

strenger rationalisatie kan worden aangepakt. Er is bovendien de slechte konjunktuur in scheepvaart en scheepsbouw die een slagvaardige aanpak thans meer dan ooit noodzakelijk maakt. Ook de omstandigheid dat er in West-Duitsland, Japan en Frankrijk soortgelijke onderzoekingen aan de gang zijn, was een reden om «Project Schip 80» met kracht ter hand te nemen.

De doelstelling is het opstellen van richtlijnen voor in Nederland in de jaren tachtig te bouwen gerationalizeerde schepen. Het project verloopt in vijf fasen waarvan 0 en 1 reeds zijn afgewerkt. Deze hadden betrekking op de voorbereiding. Fase 2 betreft het gereedmaken van het ontwerp. De tijdsduur daarvan wordt geschat op een jaar en de kosten op zes miljoen gulden. Fase 3 en 4 betreffen respektievelijk, het bouwen en het varen met dit schip.

Het projekt is gericht op het ontwerp van een produktentanker van ongeveer 32.000 ton draagvermogen, en op een multi-purpose vrachtschip met speciale karakteristieken voor de containervaart. Het opstellen van het plan voor het projekt is gefinancierd door het ministerie van wetenschapsbeleid. De kosten bedragen 0,75 miljoen gulden. Overigens komt het eigenlijke ontwerp van het schip — kosten rond zes miljoen gulden — voor driekwart voor rekening van de ministeries van verkeer en waterstaat, ekonomische zaken en wetenschapsbeleid. Het restant wordt betaald door het betrokken bedrijfsleven.

Vandaag de dag vaart zo'n tanker met een bemanning van 28 leden. Getracht wordt deze bij het gerationaliseerde schip terug te brengen tot 16, hetgeen een halvering zou betekenen en een grote besparing op de exploitatiekosten die, om de Nederlandse scheepsvaart ook in de toekomst in stand te houden, naar beneden moeten met het oog op de sterke buitenlandse konkurrentie.

De studie richt zich nu vooral nog op meer technische zaken zoals bv. de automatisering van dit schip van de jaren tachtig. Als levensduur wordt voor een dergelijk schip de gebruikelijke twintig jaar aangehouden. Voorzitter Bakker van het NMI verwacht stellig dat het nieuwe schip met het buitenland zal kunnen konkurreren. Ook bij de bouw van dit speciale schip zal overheidssteun onontbeerlijk zijn.

Het breed opgezette onderzoek wordt vergemakkelijkt doordat reders en scheepsbouwers bij elkaar in de keuken kunnen kijken om tot efficiëntere schepen te komen".

Tot daar dit artikel.

Dit ontwerp gaat hier meer over de koopvaardij. Uit ingewonnen inlichtingen, vernemen we dat in West-Duitsland en Japan, men ook dit ontwerp van toepassing maakt voor de visserij.

Er wordt door de E.E.G. op een volledige herstrukturering en modernisering van de Europese vissersvloot aangedrongen met alle ekonomische en sociale gevolgen.

Bepaalde zeegebieden zullen gedurende bepaalde perioden van het jaar gesloten worden. Netten, maaswijdte, bijvangsten, zullen vastgelegd worden.

Dit alles had reeds lang moeten gebeuren. De aanpassing zal met zich brengen dat men in de aanvang de visserij mogelijks ekonomisch zal moeten steunen. Maar op de duur zal het zijn groot nut bewijzen, zo men vooral de territoriale zone van 12 mijl voorbehoudt aan de kustvisserij, de maaswijdte streng kontroleert alsook de verboden zones gedurende bepaalde tijdstippen van het jaar, vastlegt.

Minister Lavens heeft anderzijds ongelijk gehad aan de Hollandse eisen, schepen tot 70 Bruto tonnemaat in de 12-mijls-zone toe te laten, al hebben ze slechts een motorkracht van 300 PK.

Daardoor zal vooral onze kustvisserij benadeeld worden en zal in alle opzichten een strenge kontrole nodig blijken op netmazen, bruto tonnage, waarin te gemakkelijk van enkele ton gezeurd kan worden en de afstelling van zwaardere motoren op 300 PK.

Hier had de Rederscentrale toch kordater ten voordele van de kleinen moeten tussenkomen. Het behoud van die 12 mijlszone voor de kleinen is niet alleen voor hen van groot belang, maar ook is die zone een uitstekende kweekschool, welke met alle middelen zou hoeven beschermd te worden.

Wat er ook van zij, hopen we nu maar dat met het oog op de toekomst een maritiem instituut in de zin zoals boven gemeld in ons land ook tot stand komt. Want waarom zouden jaarlijks de 50 miljoen voor ons Rijksstation uitgegeven alleen nog moeten dienen ?

Het Rijksstation heeft hier een zeer nuttige rol te vervullen. Dat men het niet bij gedachten late. In Landbouw en Verkeerswezen zijn daarvoor bevoegde ambtenaars genoeg, die zeker zullen, beseffen, dat de rijke paaiplaatsen dienen beschermd en anderzijds naar een geleide bouw dient overgegaan.

P. Vandenberghe

(Vervolg van blz. 2)

Europese visserijpolitiek

Wel dient de nieuwbouwpolitiek in de EEG-landen herdacht te worden en aan de gewijzigde omstandigheden aangepast. De tijd van de mastodoten, hetzij in de diepvries- hetzij in de verse sector, lijkt nu wel voor goed voorbij.

Toch wordt nog altijd aan nieuwbouw gedaan. Terecht want voor dat gedeelte van de vloot dat het (gelukkig maar) verder voor de wind gaat, blijft een bestendige behoefte aanwezig tot fschrijving van oudere eenheden en tot de bouw van nieuwe, modern uitgeruste en goed geoutilleerde schepen. Jonge, dynamische reders staan klaar voor de aflossing van de wacht.

Ook ons land zal de nodige lessen moeten trekken als gevolg van de nieuwe konjunktuur. Nog meer dan vroeger zal het accent op kleinschaligheid dienen gelegd. Het artisanaal karakter is altijd een stevige waarborg geweest voor de leefbaarheid van de Belgische zeevisserij, en dit aspekt zal in de toekomst nog aan waarde winnen.

Hierop dient ook de overheidssteun verder afgestemd te worden, en het is duidelijk dat de bijdrage van de EEG in eenzelfde denkrichting zal dienen omgebogen te worden.

BESLUIT

Het is anderzijds toch weer verbazend hoe verschillend men de resultaten van de onlangs gehouden EEG-ministerkonferentie over de zeevisserij benadert en interpreteert. Volgens sommige is men dus zeer goed op weg om tegen 1 januari van het volgend jaar tot een eensgezinde besluitvorming te komen over een Europees visserijbeleid, anderen wijzen er op, dat, wat de opdeling van het totaal vangstkwotum in national vangstkwota betreft, men nog nergens is.

Het is iderdaad juist dat er overeenstemming is bereikt over een aantal te nemen maatregelen ter bescherming van de visserji, iets waarop Groot-Brittanië ten zeerste aandringt. Wel bestonden in de andere landen hieromtrent meningsverschillen, maar ten slotte heeft elke lidstaat er voordeel bij dat bepaalde beschermingsmaatregelen getroffen worden in de zin van een verhoging van de netmaaswijdten en het verbod te vissen gedurende bepaalde tijden van het jaar op bepaalde vissoorten en in bepaalde gebieden.

Het zou in elk geval een goede zaak zijn mocht er onder de lidstaten volledige overeenstemming ter zake kunnen bereikt worden omdat aldus de nationale marines en wij bedoelen hierbij in de eerste plaats deze van Groot-Brittannië, aan de hand van eenzijdig uitgevaardigdigde maatregelen, niet meer zou overgaan tot het opleiden van vaartuigen van andere lidstaten ,zoals we dit in het bijzonder medemaken bij de Franse kreeftjesvissers, die om de haverklap opgeleid worden en voor een Britse rechtbank gebracht om zich daar te horen veroordelen, niettegenstaande zij vissen met een netmaaswijdte konform aan de Franse wetgeving en aan deze van de andere lidstaten. We herinneren in dit verband eveneens aan het opbrengen van Nederlandse treilers, door de lerse en Britse marines, eveneens wegens eenzijdige uitvaardiging van beschermingsmaatregelen, die dan nog terzelfdertijd een diskrminerend karakter in zich droegen.

DE OPDELING IN NATIONALE KWOTA

Wat nu het aanvaarden van de beschermingsmaatregelen betreft, voorl in verband met de verhoging van de netmaaswijdten en waarop Groot-Brittannië een bijzondere nadruk legt, heeft Frankrijk toch een voorbehoud ingeschakeld, namelijk dat men vóór het einde van het jaar tot een algemeen Europees visserijbeleid dient te komen, zoniet vervalt de overeenkomst op de beschermingsmaatregelen. Dit Is duidelijk om de Britten onder druk te houden en hen tot meer bereidheid te stemmen bij de opdeling van de te vangen vis in nationale kwota.

Zoals men weet wenst Groot-Brittannië over een eksklusieve visserijzone te beschikken voor de eigen visserij rond de Britse kusten. Verder wenst het eveneens een voorkeurbehandeling te genieten vooral in de verdeling van de, dank zij de beschermingsmaatregelen verhoogde visstand.

Volgens een nieuw rapport van de visserijbiologen zou er nu 6 t.h. meer vis mogen gevangen worden dan volgens de raming begin juli. Dit zou dus aanduiden dat de visstand verbeterd is, minstens volgens de visie van de biologen. Er werd op basis hiervan niet overgegaan tot een evenredige opvoering van de vroegere voorgestelde vangstcijfers van de landen-leden, maar bepaalde landen krijgen iets meer, andere landen zelfs iets minder. Groot-Brittannië zou aldus een aandeel in de beschermde soorten krijgen van 31,3 t.h. tegenover vroeger 30,90 t.h., hetgeen wel nog altijd onvoldoende zal blijken voor de Britten. Denemarken ziet zijn kwotum verhoogd van 28,7 t.h. tot 29,8 t.h. Dit land is na Groot-Brittannië inderdaad de tweede grootste visserijstaat uit de E.E.G. West-Duitsland krijgt omgekeerd zelfs iets minder dan vroeger niettegenstaande er meer te verdelen valt. Daar zal de Duitse minister zeker wel niet zo gemakkelijk genoegen mede kunnen nemen. Voor de ronde vis, waarvan de kabeljauw wel de hoofdschotel is, krijgt West-Duitsland hierdoor nu 125 duizend ton, tegen eersttijds 126 duizend ton. Verder zou Frankrijk 12,5 % toegewezen krijgen, Nederland 8,6 %, niettegenstaande de Nederlndse minister van Landbouw Brackx, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, fel had aangedrongen op minstens 10 % voor zijn land. Als visserijland zien we verder dat België reeds voorbijgestreefd is door lerland dat 3,3 % zou toegewezen krijgen tegenover slechts 2,1 % voor België. Dit is echter toch iets meer, als gevolg van een hogere toegewezen vangstestimatie door de biologen, dan in juli het geval was.

Op 28 oktober komen de ministers terug bijeen te Luxemburg waar dan de uiteindelijke overeenkomst zou dienen vastgelegd en aangenomen worden. Ook zal er dan nog moeten gesproken worden over de toegang van visserijschepen uit derde landen tot de EEG-wateren. In dit verband denken we vooral aan Spanje dat nu reeds over een aantal vergunningen beschikt om in de EEG-wateren te komen vissen. Spanje wenst echter beduidend meer, dit in..... afwachting van de toetreding van Spanje tot de EEG !

DE BIJVANGSTEN

Ook de kwestie van de bijvangsten vormt een tamelijk netelig vraagstuk. Vooral bij de kreeftjesvisserij heeft men vaak te doen met grote bijvangsten die naar gelang het seizoen zelfs tot 90 % kunnen oplopen. Men zou hier eerder geneigd zijn de kreeftjes als bijvangst te aanzien. Echter komt hier dan bij te kijken dat de netmaaswijdte afgestemd is op deze voor de kreeftjesvisserij. De Belgische minister Lavens wenste in dit verband een goedkeuring dat bij de kreeftjesvisserj de bijvangst de 60 % zou mogen overtreffen, maar dit kon hij van de ministerraad niet bekomen. Er werd eveneens door de ministerraad bepaald met welke soort netten, volgens de aard van de visserij, zou mogen gevist worden.

Zelf zijn we nog altijd niet overtuigd dat men vóór einde van dit jaar tot een gemeenschappelijk visserijbeleid zal komen onder de lidstaten,, omdat reeds zo dikwijls de hoopgevende verwachtingen verkeerd uitvielen.

Niettegenstaande Groot-Brittannië haar beschermingsmaatregelen, met een zeker voorbehoud vanwege Frankrijk, er door kreeg, menen we toch dat de Britten die, naar hun zeggen voor meer dan 60 % van de vis leveren, zich met 31 % niet zullen tevreden stellen. Dit zou dan de ganse regeling terug op de helling plaatsen. Vooral nu de „Labour" een motie aangenomen heeft met ongeveer 5 duizend tegen 2 duizend stemmen om uit de EEG te treden, waarbij de Labour-parlementairen uit de kustkiesgebieden zeker ook wel de gevoelige vissersnaar gespeeld hebben, moeten de konservatieven voor de visserij met een meer verdedigbaar voorstel naar huis komen, waarvoor zij waarschijnlijk bij hun kollegas in de EEG-ministerraad zullen vragen begrip op te brengen.

Wat er ook van zij, zou het voor ons een grote, maar tevens aangename verrassing zijn, mocht men op basis van de nu kenbaar gemaakte cijfers tot een gemeenschappelijk visserijbeleid komen. De opdeling in nationale cijfers heeft natuurlijk betrekking op de, door kwotemaatregelen beschermde vis.

Wat wordt het met de nieuwe netmaaswijdten ?

Eén van de voornaamste maatregelen voor de bescherming van de visstand is zeker wel de opvoering van de netmaaswijdte. In dit verband houdt de E.E.G. zich voor om deze voor kabeljauw en gelijke rondsoorten en zelfs voor schol en tong op 90 mm. te brengen.

Voor de betrokken rondvis schijnt men zich in visserijkringen nog al te kunnen aanpassen met de nieuwe maaswijdte, maar voor tong is zowel van Nederlandse als van Belgiscche zijde nogal wat bezwaar gemaakt. Het is inderdaad zo, dat voor deze beide landen, de tongvisserij een voorname, zoniet de voornaamste bron van inkomsten is en de weerslag van een verhoging van de netmaaswijdte tot 90 mm. zeer gevoelig zou zijn. Alhoewel wijzelf eerder gewonnen zijn voor een verhoging van de netmaaswijdten, omdat dit na enkele tijd ten goede komt aan dezelfde visserij die wel een bepaalde tijd gedupeerd zal zijn. Toch menen wij dat deze verhoging niet te bruusk van stapel mag lopen en men dit best eerst in twee of drie trappen elk over een paar jaren, voorziet. We menen dan ook dat het, zeker voor onze Belgische vissers, van belang is, dat de maaswijdte van de netten voor de tongvisserij voorlopig op 80 mm blijft. De Ministerraad had reeds besloten dat, binnen de twee jaar de netmaaswijdte voor het vangen van tong in de Noordzee tot 90 mm. diende uitgebreid. Onder druk van de Belgische vertegenwoordiging met de heer Lavens aan het hoofd, werd dan beslist dat men tegen eind juli 1982 eerst nog eens zal nagegaan worden of men voor de tong in de Noordzee geen uitzondering kan maken en het bij de 80 mm. houden. In elk geval blijft de netmaaswijdte voor vaartuigen waarvan de PK-sterkte niet over de 300 gaat, toch maar beperkt tot 80 mm., ook al zou een andere regeling voor de zwaardere motoren genomen worden. Deze 300 PK wordt dus een grens waaraan bepaalde nieuwbouwers zich wellicht zullen houden om nog tot bepaalde visserijen en in bepaalde gebieden toegelaten te worden.

Z. 43 "PANDORA"

kiest zee met visserijuitrusting van

Hand in Hand, IJmuiden Stores

Op andere plaatsen in dit blad is reeds lof toegezwaaid aan het nieuw ten doop gehouden vissersvaartuig, de Z.43 „PANDORA" van rederij p.v.b.a. De Bounty.

Wij vragen op deze plaats aandacht voor de visserij-uitrusting van de Z.43, die geheel met materiaal van IJmuiden Stores werd geleverd.

Zoals bekend is IJmuiden Stores de verkoop organisatie van de Anza, Apeldoornse nettenfabriek en van de Verto staalkabel- en touwfabrieken te Rotterdam.

De netten werden gemaakt door de bekwame nettenmakers van Hand in Hand te Zeebrugge uit materiaal van de Anza, sinds vele jaren leverancier van een superieure kwaliteit nylon op de Belgische markt.

Steeds weer ziet deze fabriek kans op kwaliteitsgebied de concurrentie voor te blijven, door nieuwe elementen toe te voegen aan de verwerking en bewerking van haar nylon.

De Anza bereikt daardoor dat een optimaal gebruik kan worden gemaakt van de eigenschappen van het materiaal.
In feite weet zij het netwerk steeds die eigenschappen mee te geven die vereist worden voor een bepaalde visserijmethode.

De speciale bewerking garandeert een grote maatvastheid en een uitstekende slijtweerstand van het netwerk.
De geleverde vislijnen zijn van de beroemde Vertocoat kwaliteit, opgebouwd uit een eerste klas draad en dubbel gegalvaniseerd volgens een speciaal Verto procédé.

Voorwaar, netten en lijnen vormen een ideale combinatie om de rederij De Bounty en haar nieuw schip een uitstekende uitgangspositie in de visserij te verschaffen. Deze netten zijn ook verkrijgbaar bij SCAP, H. Baelskaai 27, Oostende.

Wij wensen de rederij „De Bounty" en de bemanning alle denkbare succes toe.

ANZA IJmuiden Stores

Nog een nieuwe treiler voor Zeebrugge

De Z.43 "PANDORA" gedoopt

Zondag werd, voor dit jaar, te Zeebrugge, het vierde nieuwe vaartuig gedoopt. Deze zijn de Z.44; de Z.27; de Z.92 en heden zondag de Z.43 «Pandora».

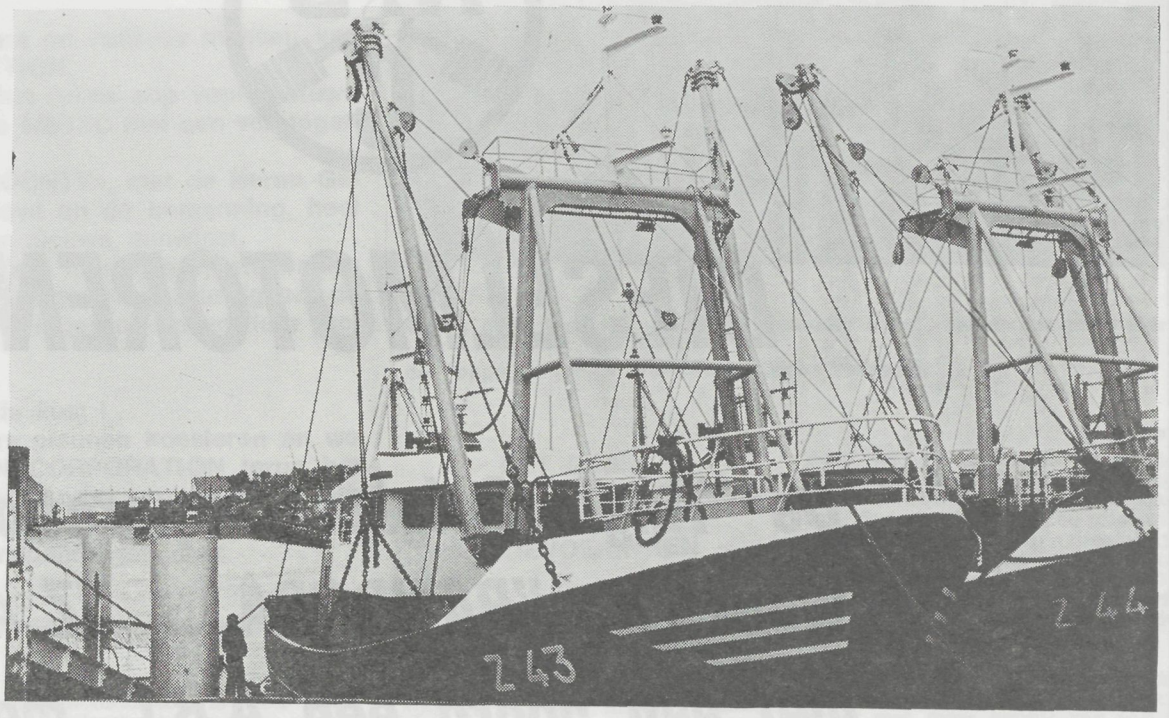
De drie vaartuigen van de jonge rederij lagen te dien einde feestelijk bevlagd aan het hoofd van de vismijn te Zeebrugge te wachten op het ogenblik dat E.H. Pastoor Lavaert van Duinbergen zou overgaan tot de doopplechtigheid.

De reders hadden hiervoor opnieuw twee voorname beschermers uitgekozen. Vorige maal was het mevr. Dekimpe, echtgenote van de directeur-consumers in België bij de British Petroleum Cie, die het meterschap waarnam, daarin bijgestaan door Minister Chabert, toen nog Minister van Verkeerswezen.

Thans waren het niemand minder dan mevr. Poppe, echtgenote van dhr. Marcel Poppe, secretarisgeneraal van het Ministerie van Verkeerswezen en dhr. Olivier Vanneste, Gouverneur van de provincie West-Vlaanderen, die het meter- en peterschap aanvaard hebben, waardoor onze visserij zich meer en meer laat kennen en voor haar moeilijke vraagstukken ook meer en meer begrip doet ontstaan.

Het was voor een zeer talrijke menigte, en voor zeer veel overheden, dat pastoor Lavaert de gebruikelijke gebeden las en daarna de paasnagels door peter, meter, eigenaars en schipper liet inslaan, waarna bloemen aan beide dames van de eigenaars werden overhandigd en bloemen aan de meter en mevr. Vanneste. De meter en peter ontvingen daarenboven een prachtig versierde korf vis en schaaldieren van de fijnste soorten.

Daarna deed het vaartuig zijn maidentrip tot aan de kop van de muur om rond 17 uur met zijn talrijke passagiers terug aan te leggen. Benevens de grote menigte en autoriteiten hebben we de aanwezigheid opgemerkt van vele leveranciers en vrienden van de familie en hadden wij de gelegenheid een kijkje te nemen in het schip zelf, dat op gebied van afwerking een pareltje van moderne techniek mag genoemd worden.



De prachtige Z.43 «Pandora» gemeerd in de Zeebrugse vissershaven naast het zusterschip van dezelfde rederij.

TECHNISCHE GEGEVENS

DE BOUW EN AFWERKING

De bouw van de romp van dit vaartuig werd immers toevertrouwd aan de West - Vlaamse Scheepswerven, die onder leiding van dhr. Vander Cruyssen, een prachtig gelijnd vaartuig afleverde aan de werven van SCAP te Oostende, die kwa afwerking en inplanting van motoren en electriciteit, er een meesterstukje van maakten.

De motor is er één van 800 PK. die door de ABC fabrieken van Gent werd afgeleverd. Het vaartuig werd uitgerust voor de bokkenvisserij en de vislier is van het fabrikaat Ridderinkhof, electrisch aangedreven door middel van een electromotor van 100 PK. en is, naast een electrische rem, voorzien van luchtbediende remmen en koppelingen. De stroomvoorziening van deze geschiedt ook vanuit een door de hoofdmotor aangedreven Ward Leonard generator van 100 KW. Ingeval van 'n storing in de stroomvoorziening, kan deze overgenomen worden door een zogenaamde noodliergegerator van 50 KW., wat toelaat de visserij te blijven bedrijven, alhoewel met een lagere snelheid. Met deze noodliergenerator kan ook alle mogelijke laswerk verricht worden. Verder beschikt dit vaartuig over twee electrisch aangedreven compressoren en een electropomp.

In geval van nood kan ook de vislier vanuit verschillende plaatsen aan dek en vanuit de brug direct gestopt worden.

Het visruim is prachtig afgewerkt en wordt gekoeld bij middel van vinverdampers, zogenaamd stille koeling.

De bemanningsverblijven zijn ultra praktisch ingericht en verwarmd met een centraal verwarmingssysteem, welke het werk is van de zeer knappe firma Haegeman uit Leffinge, die kwa verwarming en sanitair er een pareltje van maakte en daarmee getuigt van een zeer grote vakmanschap.

Daarenboven werd ook hier aan de accomodatie en aan de veiligheid grote aandacht besteed. In de machinekamer zijn twee brand-detectoren opgesteld, die bij het ontstaan van brand onmiddellijk alarm geven en met een centraal blussysteem, geleverd door de firma Somati, kan direct ingegrepen worden.

Dat de stuurmachine hydraulisch, electrisch en luchtbediend kan worden, is te danken aan het fabrikaat Seffle.

Alles werd ook voorzien voor het plaatsen van een nettenrol op het achterschip. Leidingen en apparatuur werden binnenin het vaartuig geplaatst, zodat, wil men van visserij veranderen, men in de kortst mogelijke tijd de nettenrol kan installeren. De aandrijving hiervan geschiedt ook hydraulisch.

Ook hier werd de electronische apparatuur geleverd door de firma SAIT en omvat SSB - 100 W - ERHIO, 'n zender-ontvanger VHF - 5072, een dieptemeter ELAC LA 351, een radar Furuno FR 101 (72 mijl) en een automatic pilot Wagner.

De bekende firma ESA leverde een Decca - navigator met plotter van het modernste model.

Wij hebben reeds vele visserschepen bezocht en het interieur of liever houtwerk kunnen bekijken, maar hier moeten we onze hoed afdoen voor de puike wijze waarop de eenvoudige timmerman Lowyck met schoonzoon en enkele bekwame timmerlieden, een staaltje van hun vakmanschap hebben getoond. Voeg daarbij het schilderwerk, zowel van binnen als buiten door de firma Daniel Verbeke uit Brugge, ten beste gegeven, zodat mag gezegd dat kwa afwerking men hier een parel van een schip heeft kunnen bewonderen.

(Vervolg blz. 7)

MOOI GEBAAR

Het is bekend dat de kinders De Rudder als internaat geen andere school willen volgen dan de Ibis, waar de opvoeding en de school uitstekend genoemd wordt

Ter gelegenheid van de doop van de Z.43 „Pandora", waren tien van de leerlingen dezer school naar de doop uitgenodigd waar ze uit de handen van Mevrouw Gilbert Derudder niet alleen het prachtwerkje van „Mannen en Zee" geschreven door secretaris generaal Marcel Poppe in ontvangst mochten nemen, maar elk een omslag met een bedrag om op hun spaarboek te plaatsen.

Een mooi gebaar welke eens te meer aantoont dat onze visserij een zeer goed hart draagt en er steeds bij is, waar het gaat om goed te goed.

DIESELMOTOREN

De "Anglo Belgian Corporation"
wenst de "PANDORA„ - "Z. 43„
met aan boord een A.B.C. motor
een behouden vaart en vele
voorspoedige reizen

"Anglo Belgian Corporation"

WIEDAUWKAAI 43 - 9000 - GENT
Telef. 091-23.45.41
Telex. 11.298

Steeds tot Uw dienst !

(8547V)

Nog een "A.B.C." aan de kust...

Een heuglijke dag voor de reders en voor de mensen van de ANGLO BELGIAN CORPORATION.
De «PANDORA» - «Z.43» koos het ruime sop voortgestuwd door een A.B.C.-dieselmotor, type 6MDXC met een vermogen van 750 pk bij 750 t/m.
We hopen dat de rederij «DE BOUNTY», met de Heren Gilbert De Rudder en Willy Van Hove en de bemanning, heel veel sukses zal krijgen met haar nieuwe aanwinst.
Van onze kant weten we dat in deze moeilijke tijden, waarin de brandstof- en olieprijzen sterk hoger komen te liggen, de A.B.C. - motoren zeer zuinig omspringen met deze dure produkten.
Goede vaart PANDORA.
En er komen nog A.B.C.'s aan de kust !
We weten dat nog andere reders plannen koesteren en we hopen dat de ANGLO BELGIAN CORPORATION terug het volle vertrouwen mag krijgen, vertrouwen waar ze het volste recht op heeft, en waarvoor ze zowel op het technisch als op het financieel vlak enorme inspanningen doet.

DE Z.43

EN ZIJN INHOUD

De «Pandora» is dus een stalen kotter uitgerust voor de bokkenvisserij welke 27,53 m lang is en 23,88 m tussen de loodlijnen telt. De breedte op het spant is 7,50 m, de holte in de zijde 3,90 m en zijn diepgang ongeveer 3,60 m.

Het vaartuig is als volgt ingedeeld :

— voorpiek (waterdichte afdeling van het voorschip tegen aanvaringen)

— nettenmagazijn voor het bergen van netten en allerhande materiaal;

— visruim met een inhoud van ong. 111 m3.

— brandstoftanks met een totale capaciteit van 64.500 l.

— machinekamer voor de hoofdmotor en allerhande groepen

— logies, bemanningsverblijf met slaapgelegenheid voor 6 man;

— achterpiek ingericht als drinkwatertank met een inhoud van ongeveer 6.000 l;

— verder hebben we nog bovendeks de bovenbouw met kombuis, eetplaats, douche en toilet. De brug of stuurhut met slaapgelegenheid voor de kapitein;

In de brug bevinden zich verder alle navigatiemiddelen en kontrole-apparaten voor machine- en electrische inrichting. Onder de brug is in een afzonderlijke ruimte de vislier voorzien.

De hoofdmotor is een ABC scheepsdieselmotor met een vermogen van ong. 800 PK, gekoppeld aan een Reyntjes keerkoppeling die een bronzen schroef aandrijft van 2,20 m diameter welke geplaatst is in een Hodi straalbuis.

Het vaartuig is gebouwd volgens de reglementen van de Belgische Zeevaartinspektie. Het gebruikte staal is scheepsbouwkwaliteit. Het schip is volledig electrisch gelast.

Bij de bouw van de kotter werd er voornamelijk naar gestreefd om een schip af te leveren dat kwalitatief, funktioneel en goedkoop was.

Om dit te kunnen verwezenlijken werd als volgt te werk gegaan.

Het schip werd verdeeld in bouwsekties, dit zijn afzonderlijke stukken waarvan de grootte en het gewicht afhankelijk zijn van de hefkapaciteit op de werf. Op de West - Vlaamse Scheepswerven nv kunnen sekties gemaakt worden met een maximum gewicht van 20 ton. omdat de werf beschikt over hefbruggen met een hefvermogen van 5 tot 20 ton.

De sektiebouw heeft het grote voordeel dat er binnen in de voormontagehal kan gewerkt worden. Men kan het werkstuk zo draaien, dat men op een gemakkelijke manier de las onder de hand kan uitvoeren. De kwaliteit van de lasnaden is dan ook voortreffelijk.

Volgende sekties werden vooraf gemaakt :

Voorschip, visruim, dwarstank, zijtanks, motorfundatie, achterschip, bovenbouw en brug.

Wanneer de secties klaar zijn in de werkplaats worden ze vervoerd naar de montagehelling waar ze samengezet worden om geleidelijk aan een schip te vormen.

Reders Willy Vanhove en Gilbert Derudder naast «meter» mevrouw Marcel Poppe en «peter» Gouverneur Olivier Vanneste.

HET DINER - GESCHENKEN EN REDEVOERINGEN

Dat op een doop in open lucht het onmogelijk was voor zo'n massa belangstellenden geschenken en gelegenheidsredes uit te spreken, is te begrijpen. De reders hadden hiervoor het zeer mooie en daarvoor uitstekend geschikt restaurant «Ten Poel» te Brugge uitgekozen, waar om 20 uur 's avonds een receptie werd aangeboden aan een 200-tal genodigden, gevolgd door een koud buffet, op meesterlijke wijze opgediend en voorzien van de beste vis, schaaldieren en vleesgerechten.

Het was werkelijk een staaltje van gastronomische kunst, welke men zelden te zien krijgt. Aan de eretafel bemerkten wij, buiten de twee reders met hun echtgenoten, secretaris-generaal Poppe en zijn dame, meter van het schip, alsook dhr. en mevr. Olivier Vanneste, Gouverneur van de prov. West - Vlaanderen.

Onder de talrijke genodigden bemerkten we nog ambtenaren van het Zeewezen, Landbouw, de Zeevaartinspektie, het NMKN, talrijke leveranciers, de scheepsbouwers en tenslotte de bemanning van de drie schepen, die er de lustige noot in hielden en werkelijk getuigden een aangenaam gezelschap te zijn.

DE GELUKWENSEN VAN DE METER

Het was mevr. Poppe welke als meter de reeks der speeches opende, de reders dankte voor het aangeboden meterschap en hen geluk wenste om het initiatief en de ondernemingsgeest waarvan ze blijk hadden gegeven.

Ze betoogde verder :

«Het is passend dat in de zeevisserij de doop van een schip met luister wordt gevierd. Zoals bij de doop van een kind, is dit in de eerste plaats een teken van hoop en vertrouwen in de toekomst. Dat in de moeilijke tijden die wij thans kennen, nog zo'n belangrijke verwezenlijkingen tot stand komen als die van de rederij «De Bounty», is een bewijs van durf, aanpak en de wil tot slagen, die de Westvlamingen kenmerkt.

Maar daarover zal de peter, de Gouverneur van West-Vlaanderen, zeker met meer kennis van zaken spreken dan ik zou kunnen doen. Mij blijft alleen de taak, als meter voor de suikerbollen te zorgen onder de vorm van een klein aandenken aan deze heuglijke dag voor de bemanning en voor het schip. Ik wil dan ook de schipper van de Z.43 «Pandora» vragen om met zijn bemanning tot hier te komen».

Hierop mocht de ganse bemanning een prachtig geschenk in ontvangst nemen.

GOUVERNEUR VANNESTE VOL LOF

Daarna nam Gouverneur Vanneste het woord om met een korte maar wel doordachte toespraak te wijzen op de ondernemingsgeest van onze kleine reders.

Hij loofde de samenwerking tussen de twee schoonbroers, welke hij tot voorbeeld stelde van de jongeren, die in korte tijd bewezen hebben dat ons Westvlaams visserijras van durf en aanpakken weet, niettegenstaande de grote risico's aan hun job verbonden.

Hij zei meer en meer begrip en bewondering te hebben voor die wroeters der zee, welke behoren tot het mooiste ras welke Vlaanderen kenmerkt en beloofde zijn steun, daar waar het nodig en mogelijk is het te doen.

Deze korte en bondige speech ging recht naar het hart van hen die het aanbelangt, waarna de Gouverneur aan beide reders het prachtig boek «De Belgische Kust» als herinnering van dit mooi feest overhandigde.

Vervolg blz. 9)

HAEGEMAN P.V.B.A.

SLIJPESTEENWEG 36, 8432 LEFFINGE

TEL. (059) 30 14 34

VERWARMING — SANITAIR
DEGELIJK MATERIAAL
GOEDE AFWERKING

(8544V)

EVEREST

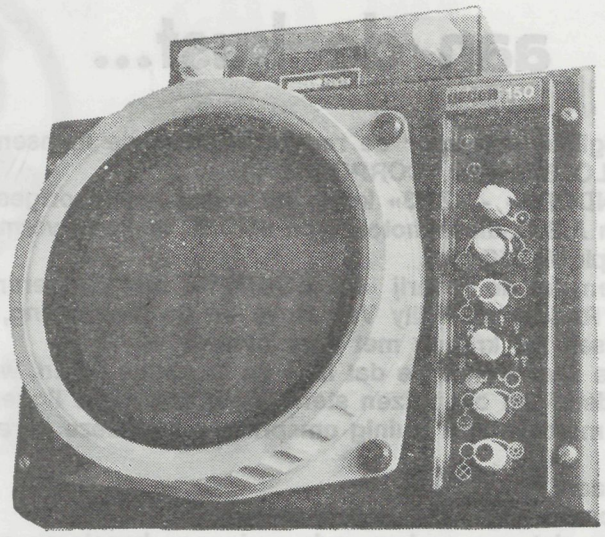
SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR

(8324V)

N.V. INES



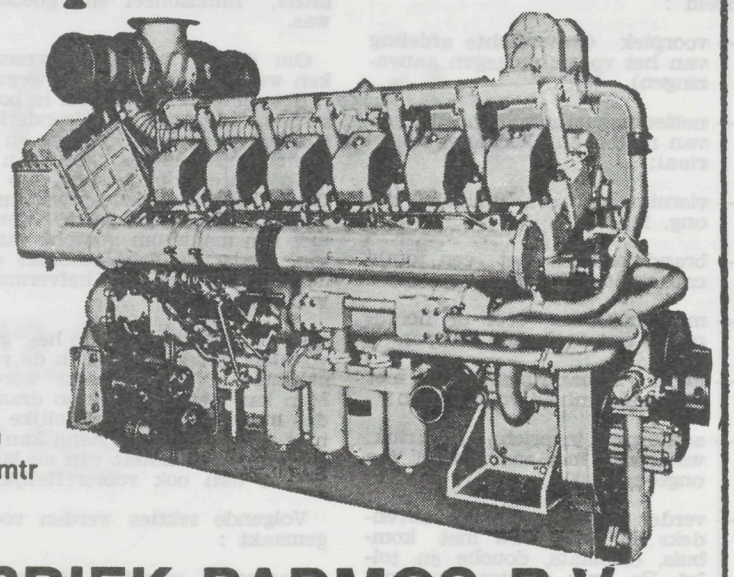
H. BAELSKAAI 17, OOSTENDE — ☎ (059) 32.34.01

VERHUUR — VERKOOP — ONDERHOUD
van alle navigatieapparatuur

SERVICE 24 uur op 24

MITSUBISHI scheepsdieselmotoren

Wij leverden voor de Z.43 „Pandora" de Mitsubishi hulpmotor, tevens leverden wij de pneumatische bediende vislier en de hydraulische nettenrol.



VLOTTE SERVICE DOOR

SPECIAAL OPGELEIDE MONTEURS

Dok met hefvermogen van 700 ton
geschikt voor schepen van 70x11 mtr
met een diepgang van 5 mtr.

MACHINEFABRIEK PADMOS B.V. HOLLAND

MACHINEFABRIEK PADMOS B.V.

Bruinisse, tel. 01113-1551 **Stellendam, tel. 01879-1766**

Nieuwbouw verder noodzakelijk alsook Staats- en Provinciale steun, aldus de heer Vandenberghe

Tijdens de koffie werd door dhr. Vandenberghe namens de West-Vlaamse scheepsbouwwerf en Scap, de slotrede gehouden welke een schril licht werpt op de toestand van onze vissersvloot en de noodzakelijkheid de modernisering verder door te drijven.

Hij zei onder meer :

«De Westvlaamse Scheepswerven en SCAP hebben ons opgedragen hier vandaag, aan deze gezellige tafel, namens hen het woord te voeren. Tafelredes zijn dikwijls vol van beloften, maar houden vaak ook vele vragen in.

Dit jaar maken we de doop van het vierde nieuwe schip mee, alle voor de haven van Zeebrugge. Straks zullen nog vier andere nieuwe vaartuigen de vloot komen vervoegen.

In sommige kringen wordt dit met een kritisch oog bekeken. De ene verschuilt zich achter een eventueel bemanningstekort, een ander vraagt zich af, of men het in deze zeer moeilijke economische tijd nog zal kunnen blijven bolwerken, om de twee eindjes aan mekaar te knopen.

Er is inderdaad moed nodig om het te durven doen, nu 30 t.h. van de bruto opbrengst naar brandstofkosten worden geloodst, zonder dan nog te spreken over de steeds duurder wordende herstellingskosten.

Wanneer men echter de ouderdom van de Belgische vloot bekijkt, en anderzijds ziet, in welk snel tempo onze buren hun vloot vernieuwen, dan stelt zich toch de vraag waarom, als zij dat kunnen doen, wij dat ook niet kunnen verrichten.

In Holland zijn op dit ogenblik niet 8 nieuwe vaartuigen in bouw zoals bij ons, van 27 à 34 meter, doch niet minder dan 50 vaartuigen, met lengten gaande van 34 tot 44 meter, en motoren gaande tot meer dan 2000 P.K.

En daar moet men toch voor dezelfde problemen gesteld staan als bij ons ! Brandstof en uitrusting zijn daar toch niet goedkoper dan in ons land ? Als we dan zien, dat onze vloot nog 227 eenheden telt, waarvan er 69 meer dan 20 jaar oud zijn, 71 tussen de 15 en 20 jaar, 55 vaartuigen een leeftijd hebben tussen 10 en 15 jaar, 25 eenheden tussen 5 en 10 jaar en er slechts 7 vaartuigen zijn van minder dan vijf jaar. dan is het een feit dat willen wij economisch rendabel blijven, het hoog tijd wordt, dat die 69 vaartuigen van meer dan 20 jaar en die 71 schepen van meer dan 15 jaar oud, verdwijnen en vervangen worden door modern technisch uitgeruste vaartuigen.

DANK AAN DE ADMINISTRATIE

Wat de gevoerde visserijpolitiek betreft, mogen we nochtans zeggen dat, dank zij de administratie van 't Zeewezen en 't NMKN, er in de laatste jaren een staatssteun verleend wordt, welke men in andere landen niet kent. Men krijgt tot 85 proc. krediet van de NMKN, aan een zeer goedkope intrest, met steun van het Fonds der Marine. allen in maximum 15 jaar af te lossen.

Voor de jongeren is er een VOZOR - premie, welke hen moet toelaten zich op te werken. We hebben 50 miljoen fr. aan sloopremies weten zien verlenen.

Bovendien heeft de provincie, voor het jaar 1980 daaraan een toelage gevoegd, welke in drie jaar 2,5 miljoen fr toekent.

Wat kan men van hen nog meer verlangen ?

DANK AAN DE PROVINCIE

We willen daarom van de gelegenheid gebruik maken, U, mijnheer de Gouverneur, de bestendige Deputatie en de Provincieraad te danken, omdat U hebt ingezien, dat er in West-Vlaanderen niet enkel een textiel- en een landbouwsector is, maar dat er ook nog een visserij bestaat, die aan het land méér dan 2 miljard deviezen bezorgt en in West-Vlaanderen tienduizenden mensen direct en indirect tewerk stelt.

In dit verband hebben we gemeend, dat er vandaag geen beter keuze kon gedaan worden, dan aan West-Vlaanderens gouwheer, die welwillend aanvaard heeft, het peterschap van de Z.43 «Pandora» toe te vertrouwen en hem, uit erkentelijkheid, een klein geschenk te mogen aanbieden in de vorm van een scheepsuurwerk.

Deze klok zal u, om de vier uur, aan de wacht op het schip doen denken; overtuigd dat diezelfde klok u thuis zal doen overleggen, hoe de provincie die noodzakelijke steun verder kan bieden, om het deze belangrijke tak, die onze visserijnijverheid is, meer nog dan voorheen, toe te laten, de zo noodzakelijke technische modernisering door te drijven.

In het belang van de werkende bevolking van de beide werven ware het ook van groot economisch en sociaal belang, dat de provincie de scheepswerven en de visserij verder steunt op een ogenblik dat ze het meer dan nodig hebben.

Met het oog hierop kon u niet beter scheep gaan dan met een meter, waarvan de echtgenoot niet alleen de topambtenaar is van ons Ministerie van Verkeerswezen, doch die ook, om eens een typische uitdrukking van bij ons te gebruiken, een vissersvaartuig «ingezwolgen» heeft en veel beter onze vloot en onze vissers kent dan velen onder ons.

We zijn tevens overtuigd, Mijnheer de Gouverneur, dat deze meter veeleisender zou kunnen zijn dan de visserij zelf en als de nood het hoogst is, ze U tot vervelens toe, op de hoge noodzakelijkheid zal durven wijzen ,nog meer te doen.

Daarom dringen we bij U aan, opdat de provinciale premie voor nieuwbouw ook voor het jaar 1981 zou voort gegeven worden.

In dit opzicht en opdat dit scheepshuwelijk beiden zou versterken in hun wil, de visserij, flink te steunen, hebben we gemeend hier vanavond de meter te moeten bedenken met een mooie plant. Ongetwijfeld zal deze plant haar doen inzien dat zij en haar echtgenoot in visserijmiddens zeer geliefd zijn".

Een prachtige korf met planten werd haar daarop namens de Westvlaamse Scheepsbouwwerven en S.C.A.P. door de heer Praet overhandigd.

„Dit gezegd zijnde, zouden wij in onze plicht te kort schieten indien wij ook het N.M.K.N., hier

Nieuw

Decca Radar 125 en 150

Onlangs werden op de London Boat Show twee nieuwe Decca Radars geintroduceerd. Het zijn de Decca 125 en de Decca 150, elk bestaande uit twee solid-state units, nl. de scanner met zender/ontvanger en de beeldkast. Het vermogen bedraagt 10 kW. De beide radars onderscheiden zich door de afmeting van de scanner, die drie voet bedraagt voor de Decca 125 en vier voet voor de Decca 150. De Decca 150 is standaard uitgerust met een variabele afstandring en bereiken-vergroting; de afstand is kontinu afleesbaar vanaf 0,01 zeemijl tot aan het maximum bereik, digitaal in vier cijfers.

De bereiken-vergroting biedt de mogelijkheid om echo's buiten het grootste bereik, tot op 96 zeemijl, op het scherm zichtbaar te maken.

Beide radars hebben een beeldbuis met een diameter van 8,5 inch (21 cm) dat door een vergrootglas wordt vergroot tot een diameter van 12 inch (30 cm).

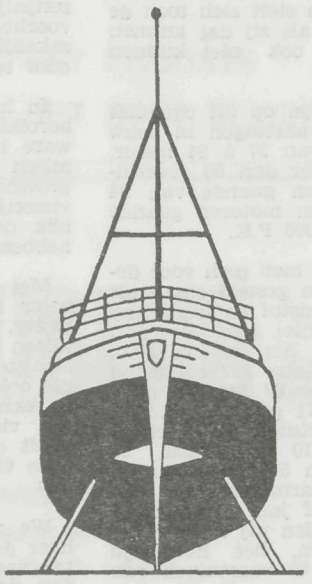
De beeldbuis is voorzien van een fosforiserende laag en een speciaal groenfilter, waardoor een helder beeld, verbeterde presentatie bij daglicht en een langere levensduur van de beeldbuis wordt verkregen.

De radars zijn beide uitgerust met VP3 (video processor 3), waardoor radarstoringen van andere radars voortdurend automatisch worden onderdrukt en waardoor echo's naar keuze kunnen worden vergroot en helderder kunnen worden gemaakt.

- **De bereiken zijn 0,25 - 0,75 - 1,5 - 3 - 6 - 12 - 24 en 48 zeemijl, de vaste afstandringen : 0,05 - 0,25 - 0,5 - 1,0 - 2,0 - 4,0 en 8,0 zeemijl.**
- **Eenvoudige afstemming van de ontvanger direct op de beeldbuis.**
- **Regelbare zee-echo- en regen-echo - onderdrukking.**
- **Stand-by positie.**
- **Regelbare verlichting van symbolen.**
- **Verlichte relatieve peilschaal van 0° - 360°, draaibaar over beeldbuis.**
- **12 - 24 en 32 Volt gelijkspanning; 115 of 230 Volt wisselspanning; 50 of 60 Hz (met rectifier).**
  110 of 220 Volt gelijkspanning (met converter).

West - Vlaamse scheepswerven n.v.

A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG,

8020 OOSTKAMP

Tel. 050/35.83.60

Priv. 050/31.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

(8538V)

TE KOOP :

MOTORVISSKOTTER UK.44 „HERMINA"

Lengte 34,80 m — breedte 7,54 m — holte 3,75 m
Motor : Stork - Werkspoor diesel, type 9 FCHD 240
Vermogen : 1.350 PK.

Rederij de Boer & Zn B.V.
Postbus 5, 8320 AA Urk

Tel.: 05277-1462
Telex : 42748

(8579V)

(Vervolg van blz. 9)

vertegenwoordigd door de heer Van Gerven, niet bedanken.

Onze dank gaat ook naar de ambtenaren van het Zeewezen, op wie wij zo dikwijls beroep moeten doen.

Ook danken wij de Provincieraad, meer in het bijzonder de voorzitter van de Visserijafdeling, de heer Eereboudt.

Wij danken onze leveranciers. Hen allen opnoemen zou een hele opgave zijn. Voor onze timmerman de heer Lowyck, beter gekend als „Fonne", willen wij echter een uitzondering maken. Hij en zijn mannen hebben het bij dit vaartuig niet onder de markt gehad en prachtwerk verricht.

Dank tenslotte, zowel aan de werklieden van de Westvlaamse Scheepswerven als aan die van S.C.A.P. Samen met hun werkleiders hebben ze er weer een echt schoon vaartuig van gemaakt."

Daarop werden nog bloemen gegeven aan Mevrouw Dekimpe, die als meter van de Z.44 „CAINE" met haar echtgenoot ook op de feestelijkheden aanwezig was, en getuigt van de belangstelling welke ook van hen uitgaat, wat ook de bemanning van dit vaartuig uitermate genoegen deed.

Spreker besloot verder :

„Wij willen dit hoofdstuk niet sluiten zonder een laatste woord te richten tot Gilbert en Willy als ook hun dames, die heden eigenaar zijn geworden van een derde vaartuig.

Gilbert en Willy, daar is moed voor nodig.

Wij zijn overtuigd dat niet gij alleen, dit zult begrijpen, maar ook Uw bemanning met aan het hnofd schipper Urbain Dobbelaere, die straks de Z.43 zal moeten voeren en ten nutte maken.

Daarom hebben wij gemeend aan die wroeters der zee, die geen 38 uur per week kennen, maar steeds trachten behouden te varen en rijke vangsten op te brengen, onze dankbaarheid te betuigen.

Wil dan ook dit klein geschenk aanvaarden in de vorm van een boek dat werkelijk thuis hoort in Uw midden en ontvang de gelukwensen van S.C.A.P. en de West Vlaamsche Scheepsbouwwerven, die overtuigd zijn, dat gij alle zes het beste van Uw kunnen zult geven om het schip steeds met rijke vangsten en behouden vaart binnen te brengen"

Daarop werd aan Urbain Dobbelaere, schipper, Werner Devoogt, motorist en de matrozen Jozef Vlieghe, Dirk Moens, Rudy Moens en Luc Vanhove het prachtig boek „De Vlaamse visserij en Visserswaartuigen" van Roland Desnerck overhandigd.

Na een langdurig applaus en het zingen van enkele mooie vissersliedjes eindigde dit prachtig en familiaal feestje met de dans door meter en peter feestelijk ingezet.

HOE DE BRITTEN OP EEN WETTELIJKE MANIER (?) DE INDIVIDUELE MAKREELKWOTA-REGLEMENTERING OVERTREDEN

Zoals we reeds hebben medegedeeld, heeft de Britse regering voor het huidig makreelseizoen op de Minch op de Westkust van Schotland een regeling uitgedokterd waarbij de makreelvisserswaartuigen een individueel weekkontingent toebedeeld kregen volgens de grootte van het ingezette vaartuig. Hierop kwamen protesten van praktisch alle reders die hun individueel kwotum veel te laag vonden om uit de kosten te geraken. De uitgevaardigde regelementering schijnt echter niet waterdicht te zijn en, als men slechts de letter van de wet volgt kan deze reglementering wettelijk ontdoken worden.

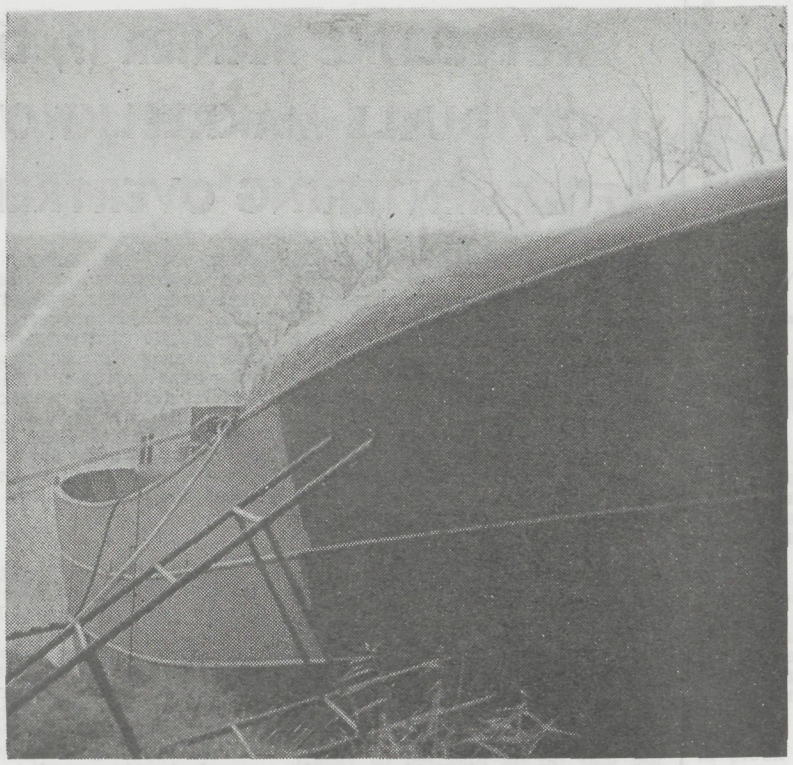
Eén van de schepen van de "Marr & Son-rederij" de seinetreiler „Luneda" was afgevaren naar de Minch met een zeer beperkte bemanning aan boord die niet toeliet zelf op de makreel te vissen. Dit vaartuig legde zich tegen een faktorijschip uit het Oostblok en nadat de Schotse treilers hun weekkontingent makreel aan boord hadden later eisen door het faktorijschip, werden de niet onaanzienlijke overschotten boven het toegekend weekkontingent, eerst door de kraan van het faktorijschip neergelaten aan boord van de „Luneda" en onmiddellijk terug opgehaald aan boord van het faktorijschip waar ze genoteerd werden als komende van de „Luneda". Het is duidelijk dat de geest van het Brits reglement hier buitengewoon hard overtreden wordt, maar volgens een ambtenaar van het Schots ministerie van Landbouw en Visserij, is er hier geen wetsovertreding ! Inderdaad verbiedt er geen enkele wet om MEER haring te vangen dan het toegewezen kontingent, maar mag deze haring niet in een afslag terecht komen en verkocht worden. De haring mag niet aan LAND gebracht worden volgens de wet. Terzelfdertijd wordt aldus belet dat verse mooie haring terug in zee moet gedumpt worden.

Wij zelf zijn de overtuiging toegedaan dat het hier een lachwekkende historie wordt. Niet alleen helpt de ambtenarij van het Schots Departement voor Landbouw en Visserij, haar eigen wetten en reglementen te overtreden, maar dit zal aanleiding geven tot een veralgemening zodat het, door Groot-Brittannië uitgevoerd kwotastelsel een lachertje wordt. Groot-Brittannië in het algemeen en vooral de Britse producentenschappn kunnen dan maar terug afgeven over de visers uit de andere lidstaten die zogezegd hun laarzen vegen aan kwota en kontingenteringen, terwijl alle Britten zich in dit verband als brave lammetjes naar het slachthuis laten leiden. Dat het tot een veralgemening zal komen vernemen we nog omdat de rederij „Marr & Son" reeds het inzicht heeft te kennen gegeven nog twee treilers in te zetten voor dergelijk zwart werk, namelijk de „Idena" en de „Norina". Inderdaad mogen alle schepen op de makreel vissen. Hiervoor is er geen speciale vergunning nodig. Met tussen te liggen met een zeer beperkte bemanning die dan mag op een laag forfait vaart, omdat zij niet moeten vissen, noch in feite dienen tussen te komen en waarvoor slechts 100 pond (6.800 B. fr.) per week uitgekeerd wordt, zit er voor beide vaartuigen nog winst op, zowel voor het vissende als voor het zich, volgens ons, tot een onwettelijkheid lenend vaartuig.

Als het nu werkelijk zo is dat het Departement van Landbouw en Visserij moet laten begaan, dan zullen wij de ernst van dit departement in zake hun eis voor beschermingsmaatregelen, nu kunnen afwegen aan de spoed waarmede zij een nieuw reglement zullen opstellen en laten verschijnen dat paal en perk stelt aan deze dubbelzinnigheid. Als dit niet gebeurt kan Groot-Brittannië in veel andere gevallen, best over de vissers van de lidstaten zeer zedig de mond houden.

De fiere bemanning van de nieuwe treiler. Op hen rust een grote verantwoordelijkheid.

● **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)



- Z.14 „De Bounty"
- Z.19 „Sonja"
- Z.27 „Mercurius"
- Z.162 „Van Dyck"
- N.15 „De Kottens"
- O.186 „Shannon"
- Z.44 „De Caine"
- Z.47 „Saturnus" en onlangs de
- Z.43 „Pandora" werden gezandstraald en geschilderd door

Firma D. VERBEKE

- **SCHEEPS- en BOUWSCHILDERWERKEN**
- **ZANDSTRAALWERKEN**
- **BEHANG en BEVLOERING**
- **KENITEX MUURBEKLEDING met 10 JAAR TOTALE WAARBORG**

WEIDESTRAAT, 346 8320 BRUGGE 4

☎ (050) 35 48 61

Werkplaats (050) 35 41 92

REDERS !

Laat uw schip zandstralen, het is een waarborg tegen roestwering en op langere termijn een forse besparing.

(8567V)

De O.100 in Montgomerydok gekapseisd en gezonken

De O.100, een garnaaltreiler toebehorende aan reder Constant Wynsberghe is om 12 uur in de nacht van zaterdag op zondag 12 oktober in het Montgomerydok over de kiel gegaan en gezonken. Toen de reder ter plaatse kwam, lag zijn vaartuig reeds omgeslagen met de kiel in de lucht, terwijl het langzaam zonk. Voor de reder en de zich daar reeds bevindende stuurman Bogaert Lucien, was dit de grootste konsternatie uit hun leven !

Het hen zo goed vertrouwd sterk stalen schip dat in de loop der jaren een stukje van hun eigen leven geworden was, zo maar, op onverklaarbare wijze te zien ondergaan !

HOE HET GEBEURDE

De O.100 ligt gewoontegetrouw ter hoogte van de vroegere garnaalmijn in het Montgomerydok gemeerd, ongeveer in de Noorderlijke hoek van de kademuur en het staketsel waarop de garnaalmijn, thans het akwarium, gebouwd is. Iets óór twaalf uur werd door een toevallige voorbijganger vastgesteld, dat de steven van het vaartuig geprangd zat tussen de pijlers van het staketsel en dat de O.100 slagzij aan het maken was met het opkomend water. Gezien de reder afwezig was, werd de stuurman, Bogaert Lucien verwittigd die ter plaatse in het Montgamerydok kwam kijken of niets kon ondernomen worden, maar hij moest lijdelijk toezien hoe het geprangde en muurvaste vaartuig, langzaam kapseisde, over de zijde ging en vol water liep om dan over te draaien en met de kiel in de lucht, omgekeerd in het water te drijven. Op dit ogenblik kwam reder Wynsberghe eveneens ter plaatse en beiden moesten verder het onvermijdbare, lijdzaam toezien. Een zo vertrouwd en goed schip praktisch een stukje van je eigen zelf, zien ondergaan is even goed het meemaken van een menselijk drama. Intussen was de verzekeringsmaatschappij reeds verwittigd die de stadsdiensten en deze van het Zeewezen alarmeerde om reeds dezelfde zondagmorgen een poging te wagen het schip zoniet te lichten dan toch trachten recht te trekken om zoveel mogelijk te beletten dat het vaartuig te diep en te vast in het slijk zou geraken. De duikers van de brandweer werden bijgehaald, terwijl de heer Coenye, chefloods ook zijn vroege vrije zondagmorgen opofferde om met materiaal en dienst ter plaatse te komen. Deze poging mocht echter niet baten. De firma Vanheule werd verwittigd en maandagmorgen reeds werden voorbereidende werken voor het lichten van het schip uitgevoerd. Het vaartuig werd eerst bij laag water gerecht en bleef dan in zijn kabels hangen om met hoog water naar de overzijde op de kuisbank gezet te worden.

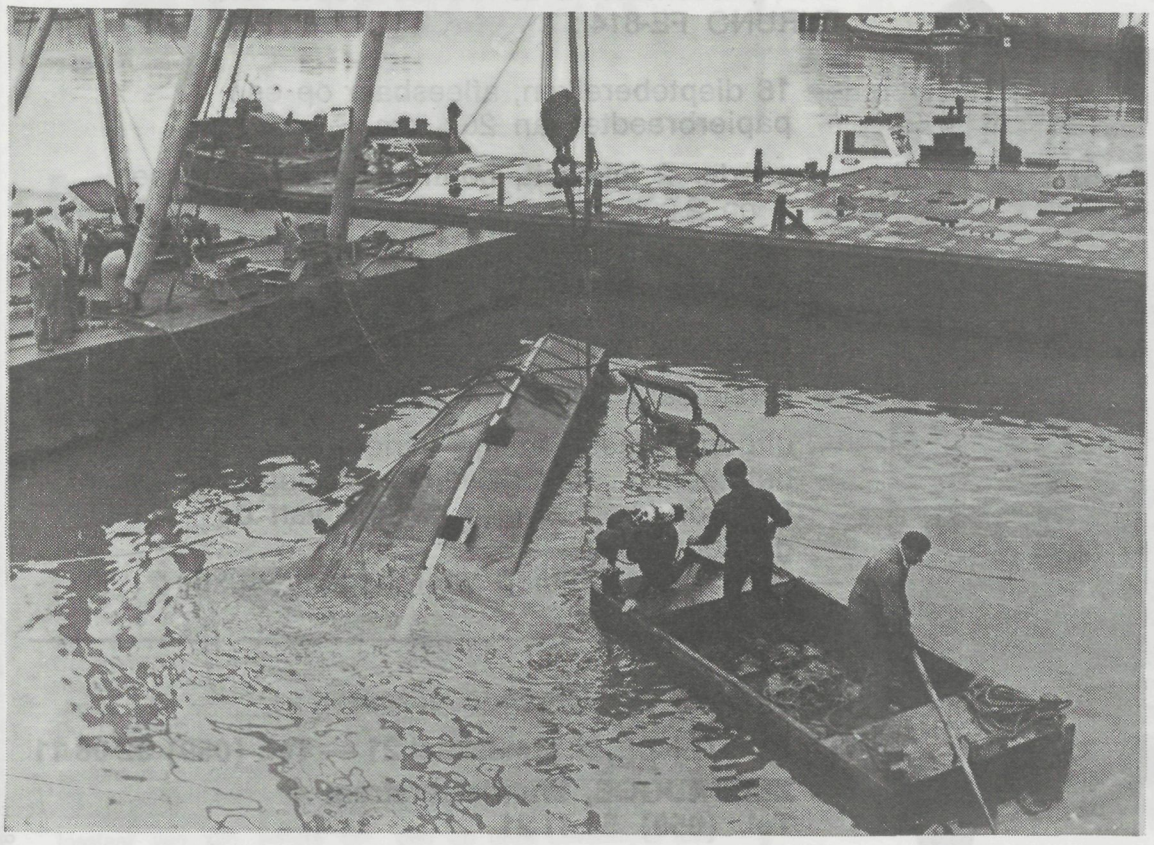
Naderhand werd het vaartuig naar de aanlegsteiger van de firma gesleept waar tot vaststelling van de schade werd overgegaan.

DE SCHADE

Het gelichte vaartuig is zwaar beschadigd. De portaalmast is volledig geplooid en ontzet en moet afgebrand worden. Door het lichten, met de zeer zware bovenlast van het blubberslijk die vooral op dek lag, was de spanning van de heiskabels op de romp zo groot dat de verschansing over een paar meter ingedrukt werd Verder zijn beide kimkielen beschadigd. Dit wat de rompschaden betreft.

Gezien het vaartuig 36 uur onder water zat, moet de motor volledig uit elkaar genomen en gekuist worden evenals de winch die reeds werd afgenomen. De boordapparatuur werd natuurlijk eveneens zwaar aangetast door het water. Hierbij komt nog de onvermijdelijke schoonmaakbeurt van logies, visruim, motorruimte, brug, enz..... zodat we toch wel mogen besluiten dat dit ongeval tot zware herstellingen leidt die kostelijk uitvallen.

Er wordt verondersteld dat het schip met zijn voorsteven geprangd geraakt is tussen de pijlers van het staketsel. Het ware dus ten zeerste wenselijk dat men in de toekomst zo min mogelijk dergelijke ligplaatsen gebruikt.



Het bergen van de gezonken O.100 «Emilie» ging met heel wat inspanningen gepaard. (Foto P.)

PROPAGANDADAG VOOR MINDER GEKENDE VISSOORTEN

De Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten, waaronder het Nationaal Propagandakomitee voor meer Visverbruik ressorteert, organiseert op zaterdag 25 oktober a.s. een propagandadag waarop vooral de minder gekende vissoorten in vedette zullen gesteld worden en dus gepropageerd. Bedoeld evenement gaat door in het Hotel Europa te Bredene waar een vislunch zal aan geboden worden die uitsluitend zal bestaan uit minder gekende vissoorten.

EEN DURE REKENING VOOR GESTOLEN GEPELDE GARNAAL

De rechtbank van Brugge presenteerde de rekening aan de 25-jarige Pierre Verlinde uit Oostende, die met de hulp van een medeplichtige, de 21-jarige Willy Van Moerkerke uit Leffinge in de nacht van 30 op 31 juli van dit jaar, 200 kgr gepelde garnaal gestolen had van een bekende groothandel in visprodukten uit Bredene. De garnaal had een handelswaarde van 500 fr het kg., zodat het hier toch over een som ging van rond dehonderd duizend frank. Toch geen kleinigheid meer. Het is echter duidelijk dat de dieven dergelijke partij gepelde garnaal niet zo gemakkelijk en zeker niet aan de handelswaarde van de hand kunnen doen. De hoofddader, Verlinde, kreeg meteen acht maanden gevangenisstraf en dit zonder uitstel terwijl de medeplichtige een zelfde straf toegemeten kreeg maar dan met uitstel van uitvoering.

De visgroothandelaar die zich burgerlijke partij gesteld had, kreeg reeds een provisionele titel 23 duizend fr. toegewezen, tot de bewijzenvan zijn volledige schade aan de rechtbank voorgelegd worden, waarna uitspraak zal gedaan worden. Of de visgroothandelaar echter aan zijn centen zal geraken, is een ander paar mouwen, want de dieven, om beslagname van loon te vermijden, trachten dan maar liefst van sociale uitkeringen te leven die vrij zijn van aanslag ofwel zorgen zij slechts zovel te verdienen, dat hun «pré» aanslagvrij blijft omdat het slechts het levensminimum betekent voor het gezin. Dit belet hen doorgaans echter niet om toch grote schuiten te gaan drinken en ogenschijnlijk rijk te leven.

De Franse vedette de "Ancelle" heeft de zoveelste Spaanse treiler verleden week opgebracht. Het gaat hier om de "Uricen Uno" uit de vissershaven Pasajes, die zonder vergunning viste ongeveer 34 mijl uit de Franse kust. Het vaartuig werd naar de Franse haven Bayonne opgebracht.

AAN BOORD VAN DE Z.43 „PANDORA"' WERDEN DOOR ONS DE VOLGENDE AFSTANDSBEDIENINGEN GELEVERD EN GEMONTEERD, T.W. :

- pneumatische afstandsbediening voor de hoofdmotor
- stuurmachine, vislier
- nettenroller

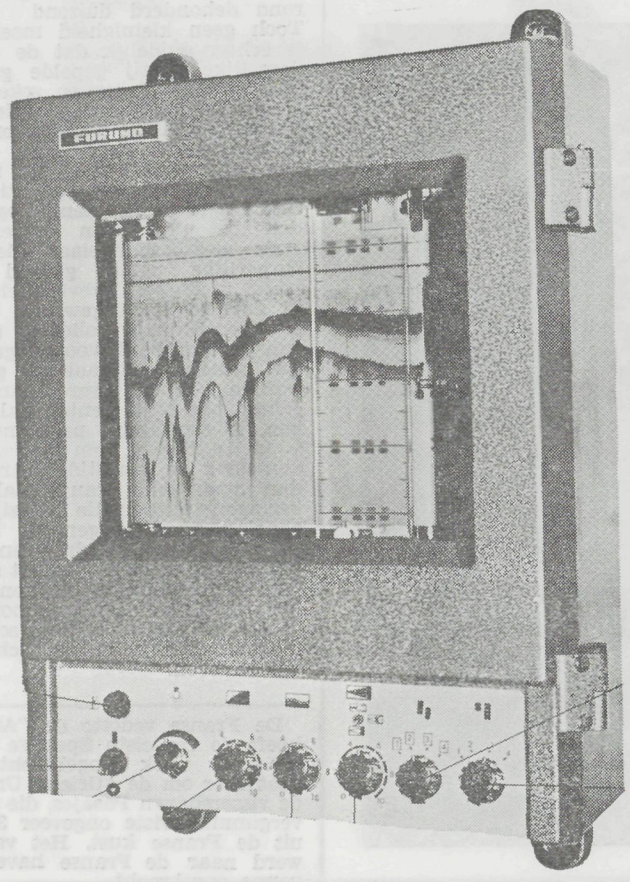
SEMPRESS

Machinefabriek Sempress B.V.

Pneumatische- en hydraulische apparatuur voor automatisering en afstandsbediening. Technisch advies, engineering, fabrikage, installatie, onderhoud, service.

NIJVERHEIDSWEG 1
3341 LJ
HENDRIK IDO-AMBACHT
TELEFOON : 01858-4011

Sempress N.V.
Antwerpsestraat 202 - 204
2510 - Mortsel
Telefoon : 031 - 490618 - 402614
Telex : 32827



SAIT presenteert U de nieuwe dieptemeter FURUNO FE-814 :

— 16 dieptebereiken, afleesbaar op een papierbreedte van 20,4 cm ;

— zender 2 kilowatt, continu regelbaar tussen 1 en 2.000 watt ;

— drie instelbare pulslengten : 0,6 - 1,2 en 1,8 ms ;

— regelbare papiersnelheid ;

— verstelbare nullijn tot 60 meter ;

— uitgerust met een tijd variërend volume dat toelaat niet gewenste storingen te onderdrukken zonder afname van de gevoeligheid ;

— witte lijnaanduiding voor bodemdetektie ;

Inlichtingen op volgende adressen :

— **OOSTENDE, H. Baelskaai 21 — Tel. (059) 32 08 11**

— **ZEEBRUGGE, Wandelaarstraat 4 Tel. (050) 54 41 21**

— **NIEUWPOORT, Kaai 16 — Tel. (058) 23 31 51**

(8570V)

Onderzoeksraad voor de zeevaart

ZITTING VAN WOENSDAG 8 OKTOBER

DRIE WEKEN GEVORDERD TEGEN ROERGANGER VAN Z.183 „CHRISTOPHER"

Rijkskommissaris Bentein heeft tijdens de vorige zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart een schorsing van drie weken gevorderd tegen matroos Frank Popelier die roerganger was aan boord van de Z.183 „Christopher" toen dit vaartuig in aanvaring kwam met de Griekse tanker „Thios Thanassis". In zijn betoog liet de h. Bentein verstaan dat Popelier foutief handelde door gedurende twintig minuten de scheepsbrug te verlaten om in de kaartenkamer de weerberichten te beluisteren en daardoor een goede uitkijk niet kon verzekeren. Dat is onverantwoord en strookt geenzins met de vereisten van de goede zeemanschap.

AANVARINGEN

Het onderzoek werd verder gezet inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de 206 en de O.229 toen beide vaartuigen op weg waren naar de visgronden om de spanvisserij te bedrijven. Terzake wordt schipper Maurice Calcoen van de O.229 onderhoord maar die weet bitter weinig te vertellen gezien hij zich op het ogenblik der feiten niet op de scheepsbrug bevond. Hij liet wel verstaan dat er bepaalde afspraken waren gemaakt en dat er voortdurend kontakt was tussen beide vaartuigen bij middel van de VHF. Bovendien, zo blijkt verder, had schipper Calcoen vertrouwen in roerganger Hoste die op het ogenblik van de aanvaring wacht liep.

x x x

Een andere aanvaring betrof deze tussen de O.198 „Juhel" en het vrachtschip „Pantera". Terzake wordt schipper Norbert Hennaert onderhoord maar hij bevond zich tot kort vóór de aanvaring niet op de scheepsbrug zodat hij eigenlijk niet zo veel weet te vertellen. Hij werd attent gemaakt op de gebeurtenissen toen hij aandachtseinen hoorde op zijn schip. Hij begaf zich onmiddellijk naar de scheepsbrug maar de „Pantera" was toen al op zo'n vijf, zes meter genaderd zodat een aanvaring onvermijdelijk was. Schipper Hennaert schakelde nog de motor uit en zette de schroef op achteruit maar de aanvaring greep toch plaats. Schipper Hennaert vond het wel een linke zaak dat hij achteraf foto's te zien kreeg van de „Pantera" waarop averij te zien was die onmogelijk door zijn vaartuig kon berokkend zijn.

ZITTING VAN DINSDAG 14 OKTOBER

ZWARE SANCTIES TEGEN SCHIPPERS !

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart vorderde Rijkskommissaris Bentein forse sancties tegen een tweetal schippers die inderdaad wat al te lichtzinnig had omgesprongen met de vereisten van een goede zeemanschap.

Een eerste geval betrof de O.318 "Belgian Sailor" die in oktober van vorig jaar, op terugweg van de IJslandse visgronden, pardoes tegen de rotsen van Sulagskyer botste. Gelukkig beperkte zich alles tot lichte averij maar er vielen geen letsels op te tekenen. Terzake werden schipper Luc Debeer en roerganger Eddy Pieters betrokken. Tegen de schipper weerhoudt rijkskommissaris Bentein de vaststelling dat hij helemaal geen voldoende gebruik maakte van beschikbare middelen om koers en positie te kontroleren en dat hij er allicht beter had gedaan zelf op de brug te blijven toen zijn vaartuig het gevaarlijk gebied benoorden Schotland naderde. Hij gaf dus helemaal geen blijken van een goede zeemanschap en daarom vordert de rijkskommissaris 'n schorsing van zijn schippersbrevet eerste klasse voor de duur van 14 dagen; Pieters had volgens de rijkskommissaris wat meer initiatief aan de dag moeten leggen en heeft bovendien niet alle middelen aangewend om de aanvaring te vermijden. Gezien betrokkene geen drager is van een brevet wordt tegen hem een vermaning gevorderd.

VIJF WEKEN SCHORSING

Rijkskommissaris Bentein was evenmin mals in zijn vordering inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.575 "Zeemeeuw" en een onbekend gebleven vaartuig. Zowel schipper Karel Savels als matroos Eric Casier — op het ogenblik der feiten roerganger — werden betrokken. Volgens de h. Bentein was het optreden van schipper Savels, die vaart onder het statuut van leerling-schipper, een aanfluiting van de goede zeemanschap; het is onverantwoord dat hij, in potdikke mist, de navigatie overlaat aan een ondergeschikte, hij gaf verkeerde instructies door ondermeer niet volgens de reglementaire tussentijden aandachtseinen te laten geven en liet eveneens na de snelheid van zijn vaartuig aan te passen aan de weersomstandigheden.

Roerganger Casier gaat volgens rijkskommissaris Bentein evenmin vrij uit. Hij toonde zich allicht te zelfzeker en liet daardoor na zijn schipper te verwittigen van het naderende gevaar.

Tegen schipper Savels is de rijkskommissaris niet mals : hij vordert een schorsing van vijf weken om als gezagsvoerder te varen; Casier hoort een vermaning vorderen.

AANVARING MET BRITSE TREILER

Vervolgens zet de Raad het onderzoek in inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.128 "Rachel" en de Britse treiler "St. John" uit Lowestoft. Het is schipper Jacques Utterwulghe die onderhoord wordt maar die weet bitter weinig te vertellen; hij bevond zich niet op de brug. Wel zijn zoon Dirk en dat is volgens getuige een zeer betrouwbare roerganger. Bovendien was de Z.575 een vissend vaartuig. Allicht beging roerganger Dirk Utterwulghe daar wel een fout door het reglement verkeerd te interpreteren. Hij dacht immers dat zijn vaartuig dat vissend was, prioritair was maar, zo verduidelijkte rijkskommissaris Bentein, dat is in de gegeven omstandigheden onjuist. De prioriteit geldt alleen maar voor vaartuigen die in elkanders zicht komen. Bovendien moet men alle middelen aanwenden om een aanvaring te helpen vermijden. Allicht heeft roerganger Dirk Utterwulghe te lang gewacht om te reageren waardoor de aanvaring onvermijdelijk werd. Dirk Utterwulghe zal in een volgende zitting onderhoord worden.

OVERTREDING TEGEN VERKEERSSCHEIDIGS-STELSEL

Tenslotte moest schipper Gevaert Jacky zich nog verantwoorden omdat zijn vaartuig, de Z.16 "Kon Tiki II" tegen het verkeersscheidingsstelsel was ingevaren. Dat werd vastgesteld door een Engels kuststation maar schipper Gevaert beweert mordicus dat hij in de opgegeven gebieden niet geweest is. Dat wordt door de Raad met een scheef oog bekeken maar schipper Gevaert weet zo handig te maneuvreren en de Raad is zo breeddenkend dat hij het voordeel van de twijfel geniet en de Raad hem niet vervolgt. Toch krijgt schipper Gevaert van voorzitter Vandercruyssen één goede raad mee : Ga nu in de café's te Zeebrugge niet de grote Jan uithangen en zeggen dat de Raad is samen gesteld uit een... bende ezels want dat zou u bij een volgende overtreding dubbel tarief kunnen kosten, zegt de gemoedelijke maar toch kordate voorzitter.

Het schuilen in het Montgomerydok te Oostende

Vorige zaterdagnacht 11.10.80 heeft er zich in dat tijdok grenzend aan de vaargeul van de Oostende haven een zwaar ongeval voorgedaan, welke het zinken van een prachtig garnaalvissersvaartuig voor gevolg hed, waardoor hier zeker 1.000.000 fr. schade werd opgelopen. De reden van dit ongeval ligt in het feit dat er die nacht een zware storm heerste en het getij de schepen zoveel mogelijk tegen de kaaimuur drong.

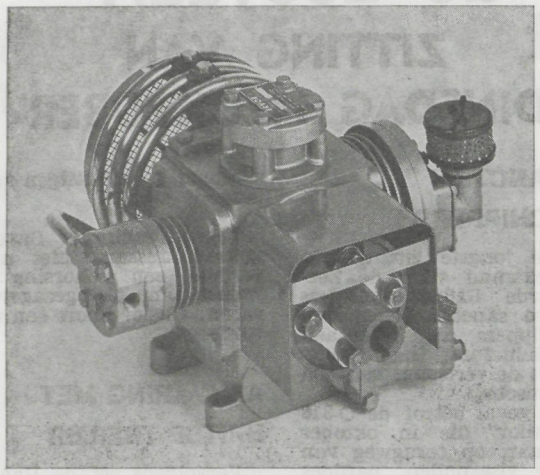
De noorderlijke kant van de garnaalmijn is gebouwd op peilers die ongeveer één meter van elkaar verwijderd zijn, zodat wanneer een vaartuig losslaat van zijn weiers deze makkelijk met de steven kan ingeduwd worden, zodat bij dergelijk weder er zeker gevaar voor schade of zinken blijft bestaan.

Alle kustvissers, reders die daar willen meren, worden aangeraden de noordelijke zijde van de garnaalmijn niet meer als ligplaats te gebruiken. Zij die het wel doen lopen bij slecht weder of bij het in- en uitvaren van grote schepen gevaar hetzelfde mee te maken.

Dit tijdok behoort niet toe tot het domein van de stad maar wel van de Staat.

De verzekeringsmaatschappij heeft de reders van alle vaartuigen die daar blijven liggen op deze gevaarlijke toestand gewezen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



ERVOR KOMPRESSOREN
GEWOON DE BESTE

INVOERDER :

N.v. Somomarin

Kattendijkdok 27 W.K. - ANTWERPEN
TEL. (031) 32 45 68 - 31 54 77

Duyvejonck-Schlösser

THERMISCHE & AKOESTISCHE ISOLATIE

Verkoop & werken in
BOUW & INDUSTRIE
BUISISOLATIE in alu-
plaatwerk - galva - chappe - enz.

Tegen condens - vocht - koude
& hitte tot 700°
INDUSTRIELE PLAFONDS
Polyurethaanschuim in spuitbus

45, Zuidkaai
8700 IZEGEM
(051) 30 45 23
30 42 06

SCHEEPSTIMMERWERF

A. Lowyck & Zoon

VICTORIALAAN 30, OOSTENDE – TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN

AGENT EN DEPOTHOUDER VOOR DE VISSERIJ :

SCHEEPSVERVEN SIGMA COATINGS

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

De E.E.G.-producentenorganisaties streven naar een absoluut bewind of ... machtswellust

De voornaamste indruk die men heeft kunnen opdoen, na de vergadering van de E.E.G.-producentenorganisaties die gehouden werd op 3 en 4 oktober te Londen, is deze van een streven naar absolute macht voor deze organisaties. De vergadering te Londen werd gehouden als voorvergadering voor de stichting van een centrale West-Europese Producentenorganisatie die alle organisaties van de lidstaten van de Europese Ekonomische Gemeenschap zou samenbundelen.

Men had het natuurlijk ook over bepaalde maatregelen die zouden moeten genomen worden ten voordele van de visserij, zoals een nieuwe kommunautaire marktorganisatie, het verbieden van goedkope visinvoer uit derde landen, zoals uit Noorwegen, IJsland, de Faroë en Canada, over het optrekken van de opvangprijs en het eenmaken voor alle lidstaten van deze prijs op kleine verschillen na die een gevolg zijn van de specificiteit van de markt, over de referentieprijs en over de erkenning en opneming van bepaalde andere vissoorten in de opvangregeling.

Wat echter vooral aan de oppervlakte kwam bij de verschillende nationale organisaties en waarover zeker geen verschil in opvatting mogelijk is, was het versterken van de macht van de producentenorganisaties. Na het over het hoofd zien van de Britse producentenorganisaties door de eigen regering in de verdeling van de steun aan de visserij van één miljard B.fr., kwam dit zeker zeer gelegen. Aldus zouden alle vaartuigen, aangesloten of niet, zich moeten gedragen naar de regelen door de producentenorganisaties uitgevaardigd, om aldus zogezegd te beletten dat de marktprijzen zouden doorbroken en ontwricht worden. De vlag dekt hier natuurlijk de lading, want men wil het mooi inkleden om de verplichting tot aansluiting als een noodzakelijkheid voor een goede marktordening te stellen.

Verder mag alleen E.E.G.-hulp toekomen aan reders die lid zijn van een producentenorganisatie ! Mocht het van de nationale producentenorganisaties afhangen dan zouden de reders die niet aangesloten zijn bij een producentenorganisatie evenmin op één of andere nationale hulp mogen beroep doen of op een nationale instelling. Het is zowat het syndikatenstelsel waarbij men de werknemers zou willen verplichten aan te sluiten of zoniet laten verdoemen. De voordelen die die producentenorganisaties trachten te bekomen voor de visserij moet dus betaald worden met een totale afstand van vrijheid voor dezelfde reder. Dit zou dan natuurlijk in de schoot van dergelijke organisaties die met een uitbreiding van machten voorzien zouden kunnen worden, de vriendenkliekjespolitiek nog wat dikker in de verf zetten.

Wat de opvangprijzen betreffen, zouden de nationale producentenorganisaties deze liefst opgetrokken wensen te zien, voor de Fransen met 25 t.h., voor de Denen met 50 t.h. en voor de Engelsen zelfs met 100 t.h. In dit laatste geval zou de prijs van de vis echter zodanig kunnen zijn, dat de afzet zou verminderen en er heel wat te veel zou opgevangen worden. Het voorstel om in dit geval de reder tot 90 t.h. van deze prijs te vergoeden waarin de FEOGA voor 95 t.h. zou moeten tussen komen en niet meer voor 45 t.h. is zo demagogisch gesteld dat het onuitvoerbaar is en veel te zware lasten zou leggen op het E.E.G.-budget dat zich nu reeds in een krisissfeer bevindt vanwege de enorme E.E.G.-begroting van meer dan 800 miljard B.fr. waarvan 70 t.h. voor de landbouw bestemd is. Het is een absoluut onhaalbare eis door de producentenorganisaties gesteld en het getuigt zeker niet van wijsheid en nuchterheid. Een optrekken van de opopvangprijs is zeker wel noodzakelijk, maar moet praktisch te verwezenlijken zijn en dit kan maar langs geleidelijkheid. Daarbij komt nog dat de regeringen moeilijk voor een optrekken van de opvangprijs te vinden zijn omdat ze menen dat dit aanleiding zal geven tot hogere detailprijzen. In dit verband zouden de regeringen beter doen de detailprijzen nauwer te volgen, want een optrekking van de opvangprijzen kan gemakkelijk gebeuren zonder dat hierdoor de prijzen in de detail een wijziging dienen te ondergaan. Deze liggen inderdaad hoog genoeg en zijn niet gebaseerd op de opvangprijs van de beschouwde vissoorten, maar op de duurste afslagprijzen die ver boven de opvangprijzen liggen.

Wat de referentieprijzen betreffen waarop de invoerprijzen aangepast worden, menen de producentenorganisaties dat deze moeten vastgelegd worden op de beste gemiddelde prijs uit de 2 laatste jaren.

De invoerprijs van de vis zou minstens deze van de opvang moeten zijn vermeerderd met de kosten van transport en verzorging.

Volgens bepaalde producentenorganisaties zouden ook nieuwe vissoorten moeten toegevoegd worden aan het opvangstelsel, zoals de langoustinen en de hondsvis voor de Britten, de sprot voor de Belgische delegatie, de steenschol voor de Nederlanders en de krab voor de Schotten. Er werd eveneens een Europese algemene wetsregeling gevraagd voor de immatriculatie van de schepen in een lidstaat. Wij zelf hebben in dit verband er reeds op gewezen dat derden nu trachten in de gemeenschapswateren te vissen door hun vaartuig in een haven van een lidstaat te laten immatriculeren onder het kommando van een schipper uit deze lidstaat. Dit was onder meer het geval voor len Spaanse treiler die zich op het kanaaleiland Guernsey liet inschrijven en, behalve de schipper met een Spaanse bemanning in de gemeenschapswateren ging vissen. Men zou hieraan trachten te voorkomen door een verplichting dat zowel het kapitaal als de bemanning voor minstens 75 t.h. uit de betrokken lidstaat zou herkomstig moeten zijn.

Voor een optrekken van de opvangprijzen hebben wij reeds meer dan eens een lans gebroken, maar dit zou dan best geleidelijk dienen te gebeuren. Ook 'n optrekken van de drempelprijs voor de invoer uit derde landn werd reeds bij herhaling bepleit. Al deze beschermende maatregelen ten voordele van de visserij en waarvan de producentenorganisaties tot plicht hebben dit bij de respektievelijke regeringen te verdedigen, moeten echter niet samengaan met een vrijheidsbeperking voor de reder die verplicht zou worden de producentenorganisaties te volgen tot in hun dwaasheden en bepaalde overdrijvingen in uitgaven toe.

MINDER BESCHERMING VOOR TONG EN SCHOL IN DE BELGISCHE TWAALFMIJLZONE

We herinneren ons zeker nog het opbrengen door onze marine van een Nederlands vaartuig naar de haven van Oostende wegens illegaal vissen in de Belgische twaalfmijlszone. Dit vaartuig dat een motor had van 300 PK en dus binnen de grenzen valt, wat de motor betreft, om toegelaten te worden om met de boomkor te vissen op tong en schol binnen onze twaalfmijlszone, is echter groter dan 50Brt en was op basis hiervan in overtreding en opgebracht. In Nederland gingen toen bepaalde stemmen op om de motorsterkte tot basis van een reglement op de bescherming van de twaalfmijlszone te nemen en niet de brutotonnage.

Een argument hierbij was voor de Nederlandse reders, dat men altijd zwaardere veiligheidsvoorschriften oplegde in verband met de stabiliteit en veiligheid van bemanning en vaartuig, zodanig dat men, voor een vaartuig voorzien van een motor van 300 PK dit niet meer binnen de perken van de 50 Brutoton kon houden. De Nederlandse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, beloofde toen dit in de E.E.G.-ministerraad te verdedigen en op de onlangs gehouden vergadering van de E.E.G.-ministers werd dit punt door Nederland aan de dagorde gebracht en met sukses, vermits tegemoet gekomen werd aan het Nederlands verzoek. Voorlopig en dit tot 20 december mag de boomkor binnen de twaalfmijlszone nu ook gebruikt worden door vaartuigen tot 70 Brt met een motor van maksimum 300 PK. Voor de vreemde en vooral Nederlandse vaartuigen is het vissen voor de Belgische kust met de boomkor echter slechts aantrekkelijk in de periode van het kuitschieten van de tong, dat wil zeggen in de lente en voorzomer, zodat men vooreerst nog wel niet al te veel gebruik zal maken van deze nieuwe faciliteit. Indien het voorlopige echter verlengd wordt, zoals we dit in de E.E.G. gewoontegetrouw mede maken, dan krijgen wij hier in de volgende voorzomer zeker wat meer vreemde schepen in onze twaalfmijlszone die op schol en tong zullen komen jagen. Het is duidelijk dat ook de Belgische vaartuigen die beneden de 70 Brt vallen en niet boven de 300 PK hier dan van gebruik mogen maken. Dit geldt nu ook voor de O.148, O.225, Z.55, Z.403, Z.427, Z.429, Z.525, Z.533, Z.575, Z.599, N.172, N.346, N.710, N.720, N.736, N.738 en N.761. Voor de Z.402 en zijn 70,33 Brt, dus eventjes iets boven de grens, zou een heel kleine aanpassing zonder zware kosten, voldoende zijn om ook beneden de 70 Brt uit te komen. Al deze vaartuigen mogen dus, op basis van de nieuwe voorlopige regeling met de boomkor binnen de twaalfmijlszone vissen. Als we echter aannemen, dat de oorspronkelijke maatregelen tot 50 Brt, genomen werd om de kleine kustvisserij te beschermen, dan maken we toch een bepaald voorbehoud omdat we menen dat door de nieuwe maatregel zowel vaartuigen plots in de onmiddellijke kustzone zullen toegelaten worden dat het beste er wel van af zal zijn voor de kleinere eenheden. We vragen ons anderzijds af hoeveel Nederlandse en Franse vaartuigen nu plots een mogelijkheid zullen vinden om effentjes alles te komen helpen wegvegen voor onze kusten. Onder de vele Belgische eenheden die nu plots toegelaten worden om met de boomkor in de twaalfmijlszone te gaan vissen, zitten de meesten met een relatief kleine motor, zodat deze vaartuigen geen grote ravage zullen kunnen aanrichten.

Enkel de O.225 met 250 PK, Z.427 met 240, Z. 429 en Z.525 met 280 PK, N.710 met 240 PK en één enkel uitloper, de N.736 met 300 PK beschikken over een relatief sterke motor.

Daar komt echter vooral bij dat de vroegere maatregel, niet alleen genomen werd ter bescherming van de kustvisserij, maar vooral ter bescherming van de paaiplaatsen en kinderkamers voor tong en schol. Daar zal nu natuurlijk ook heel wat minder van terecht komen.

Anderzijds zal er een wedloop gebeuren naar het afstellen van zwaardere motoren dan 300 PK op minder dan 300 Pk. En wie zal dat beletten ?

UNIE VAN REDDINGS- EN SLEEPDIENST N.V.

vraagt

schippers ter visserij 1e of 2e klas of stuurlieden ter koopvaardij.

Aanmelden bij Unie van Reddings- en Sleepdienst N.V. bij Ruys en Co, Leopold 2 Dam nr. 2, Zeebrugge.
Tel. (050) 54 45 60

(8560V)

BRITSE INLEGGERIJEN EN ROKERIJEN WENSEN EEN EEG-UITVOERPREMIE

Het zijn vooral de Britse makreelinleggerijen en rokerijen, die in de laatste tijd van zich laten horen omdat zij een internationale en zelfs gedeeltelijk hun nationale markt aan hun neus zien voorbijgaan. Volgens een woordvoerder van de Britse Fish-Canners van Frassenburg die 550 werknemers te werk stelt, zou de E.E.G. een uitvoerpremie moeten voorzien voor ingelegde en gerookte makreel, zoals zij dit voorzien voor verse makreel, diepgevroren en gezouten. Volgens zelfde woordvoerder werkt voor het ogenblik de Britse makreelinleggerij op halve kracht, niettegenstaande een grote internationale markt open ligt in Australië, Afrika, Nieuw-Zeeland en de Verenigde Staten. De Britse inleggerijen en dit zal zeker wel eveneens het geval zijn voor deze van andere lidstaten, kunnen niet kompetitief op de markt komen tegenover Japanners met hun overgemekaniseerde bedrijven, noch met de ontwikkelingslanden die weliswaar niet over geperfektioneerd produktiemateriaal beschikken, maar waar de handenarbeid zeer goedkoop is. Beschikbaar kapitaal om te investeren in een ultra-moderne voortbrengingsketen is niet voorhanden en dergelijke investeringen zouden ook wel de werkgelegenheid aantasten want een robot - voortbrengingsketen is er op gericht om zoveel mogelijk werkkrachten uit te sparen. De enigste oplossing schijnt dus een uitvoerpremie te zijn waardoor een internationale markt zou kunnen veroverd worden. Anderzijds beklaagt het Britse bedrijf eveneens over ene tekort aan rauw materiaal waarbij met de vinger gewezen wordt naar de vreemde faktorijschepen, die voor de Britse makreelkust liggen en de Britse vangsten rechtstreeks overpompen aan boord. Het Brits inlegbedrijf wijst er op dat de visbe- en verwerkingsbedrijven geen enkele vertegenwoordiging hebben te Brussel, en dat zij hier daardoor ook nooit aan het woord komen en men dan ook totaal onwetend blijft over de noden van het bedrijf.

Een andere moeilijkheid voor de Britse inleggerijen is het feit, dat er twee makreelseizoenen zijn, nameijk één voor de zuidkust van Engeland voor Cornwalle en één in het uiterste punt van Schotland met als centrale haven Ullapool. Deze beide centra liggen zowat 850 mijl uit elkaar en de Schotse bedrijven zien zich dan ook verplicht in het makreelseizoen voor de kusten van Cornwall, zich zware transportkosten te getroosten om aan het rauw materiaal te geraken. Een oplossing ware dan natuurlijk zelf over een faktorijschip te beschikken met een aangepast inleggerijbedrijf en diepvriesketen aan boord. Dergelijke zware investering kan het Britse inleggerijberijf zich echter niet toelaten, ook zelfs niet het gezamelijk bedrijf wanneer zij terzelfdertijd ook de zekerheid niet kunnen krijgen van een sterke plaats op de internationale afzetmarkt.

Daarom dan ook maar beroep gedaan op Brussel voor een uitvoerpremie op de be- en verwerkte makreel, zoals dit reeds het geval is voor de diepgevroren en gezouten makreel.

Wat de verwijten betreft die de Britse inleggerijen en in het bijzonder deze van Frasserburg aan de eigen visserij toesturen die verkiezen de vreemde faktorijschepen te bevoorraden, dient toch gezegd, vooraleer deze ter plaatse waren, de eigen verwerkingsbedrijven onmogelijk de grote aanvoer aan konden en de makreel dan maar langs de kaden tussen planken opgeslagen werd, waar ze lag te stinken, tot ook de vismeelfabrieken tijd en ruimte vonden om deze te komen ophalen. Het is duidelijk dat op dit ogenblik de verwerkingsbedrijven ook profiteerden van een zo laag mogelijk gehouden prijs. Men mag de vissers dus geen verwijt toesturen, dat zij verkiezen hun makreel aan de faktorijschepen af te zetten aan prijzen voor menselijk verbruik.

Anderzijds is het verzoek vanwege het bedrijf om een uitvoerpremie voor de verwerkte makreel, wel het overwegen waard, als hierdoor een bedrijf een werkgelegenheid kan gered worden, waarvan de kosten anders heel wat hoger znuden kunnen liggen dan een uitvoerpremie. Daarbij wat kan voor diepgevroren en gezouten makreel moet ook mogelijk zijn voor verwerkte makreel.

DE ZEEKAART

(GRAFISCHE BEWERKINGEN VOOR ZEE- EN PLEZIERVAART)

Dit verzorgd boekje met talrijke illustraties van de hand van de heer E. Brouckxon (navigatieleraar en jachtman) is een **must voor alle zeevarenden,** leerling of beroepsmens.
Het werk is verkrijgbaar ter drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust tegen de prijs van 160 fr., B.T.W. inbegrepen, plus 15 fr. verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening nr. 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30, Oostende of bij Boekhandel Corman, Internationale Boekhandel en Standaard Boekhandel (nautische uitgaven).

OOK IN NEDERLAND BEDENKINGEN OP EEN BEROEPS-SPORTVISSERIJ

In het voorseizoen, namelijk de tijd van de tong onder de kust, krijgen we langs onze kusten regelmatig herrie en kontroversen tussen onze beroepsvissers en een sportvisserij, die in feite de allures aanneemt van een verkapte beroepsvisserij en daarbij nog met het uitzetten van kilometer lange warrelnetten, de beroepsvisserij erg hindert. Ook in Nederland wenst de Stichting van de Nederlandse Visserij een beter en strenger toezicht op de sportvisserij. Deze zorg vanwege de Stichting wordt ingegeven voor de bescherming van de visstand en vanwege het nadelig effekt op de markt.

De Nederlandse kust- en binnenzeewateren met zeer rijke visstand leenden zich bijzonder goed voor een sportvisserij. Sommige sportvissersvaartuigen gaan zo ver om zelfs trawlernetten achter hun pleziervaartuigen te gaan hangen, zodat dit in feite niets meer met een visserij voor de sport te doen heeft, maar werkelijk een verkapte beroepsvisserij wordt, met al de voordelen van de beroepsvisserij, maar zonder één enkel nadeel. Inderdaad worden aldus grote partijen vis sluiks op de markt gebracht en de beroepsvisserij ondervindt hierdoor een nadelige prijsweerslag . Er werd vastgesteld dat aldus grote partijen makreel naar de rokerijen gaan waar de sportvissers, voor het afleveren van hun makreel betaald worden aldus door de sportvissers, hetzij onder familie en kennissen verspreid, hetzij in hun omgeving aan de man gebracht. Hierdoor wordt, behalve de beroepsvisserij, eveneens de kleinhandel benadeeld. Het zou door een onderbezetting zijn bij de Rijkspolitie te water, dat er niet voldoende ,of zelfs volstrekt onvoldoende kontrole kan gehouden worden op de sportvisserij. De Stichting gaat anderzijds ook niet akkoord dat men zo gemakkelijk vergunningen afgeeft aan de sportvissers die hierdoor in feite illegale beroepsvissers worden. Er wordt dan ook om een ingrijpen vanwege der Rijkspolitie verzocht en om een strenger kontrole op de gevangen vis en het sluiks aan de man brengen hiervan. Men zou ook wensen dat er meer veiligheidsvoorschriften voorgeschreven worden voor de sportvissers zodanig, dat niet elkeen zo maar in een vaartuig kan gaan stappen, sommigen zelfs totaal zonder benul over navigatie stromingen, getijen, enz..... Wij zelf menen dat er hier door de Gemeenschap zou moeten opgetreden worden en dat bepaalde te vervullen formaliteiten en normen zouden moeten voorzien worden en tot stand komen voor de sportvisserij vooraleer men een vergunning afgeeft. Dat wil zeggen dat ook de sportvisserij onder een vergunningsreglementering zou moeten komen te staan.

HONFLEUR HEEFT NU EEN MODERNE VISAFSLAG DIE DE REDERS WEIGEREN TE GEBRUIKEN

Nadat op een bepaald ogenblik een kleine meerderheid van de reders uit het Franse Honfleur „ja" had gestemd voor een eigen visafslag en nadat nu deze moderne visafslag met twee grote koelkamers en een lokaal met een ijsproducerende machine, klaar staat om de vangsten te ontvangen, weigeren de reders hier nu gebruik van te maken. De kleine, maar zeer moderne visafslag heeft ondertussen bijna twintig miljoen B. fr. gekost.

Ons stadsbestuur zou goed doen deze eens te gaan bekijken en als model na te gaan om dit hier tot stand te brengen.

De meeste vissers-reders, want het gaat hier doorgaans over een kust-, en een kleine middenslagvisserij, vrezen dat de kleine visafslag met lokaal karakter, geen voldoende kopers zal aantrekken en dat slechts de kleine lokale kopers zich in deze vismijn zullen aanbieden, waardoor er geen voldoende waarborg aanwezig is, volgens de reders voor een gunstige prijsvorming. Nu verkopen de vaartuigen uit Honfleur in de omliggende afslagen waar de kopers hen kennen en waar ook een veel groter aantal kopers aanwezig is.

De kleine- en middenslagvisserij uit Honfleur heeft daarbij haar verkoopsomgang in Le Havre en Caen. Anderzijds zeggen de reders en vissers uit Port-en Bessin waar men over zeer moderne installaties en infrastruktuur beschikt, dat deze inrichtingen niet beletten dat zij met hun vis niet aan hun trekken komen. Komt daarbij dat minister Le Theule onlangs nog zegde dat het systeem van de afslagen aan een herziening toe is, zodat men het gissen heeft in welke richting, dit zal geschieden.

Eén der voornaamste reders uit Honfleur verkoopt reeds sinds twintig jaar in de visafslag te Le Havre en dit praktisch altijd aan dezelfde kopers en restaurants, zodat hij dit kliënteel niet wenst te verliezen. Te Honfleur zit men nu met een mooi gebouw en met..... de gebakken peren

Weetjes...

— Nadat de vroegere manager-directeur van de grote Britse B.U.T.-rederij vooropgesteld had, dat de uitbouw van een Britse vriesvloot een grote vergissing was, heeft Tom Boyd van de Hulse rederij «Boyd-Line» gereplikeerd dat deze diepvriesschepen nodig zijn voor visserijen op haring, Noordzeesprot, horsmakreel en makreel. Zoniet zou Groot-Brittannië volledig afhankelijk zijn van de Oostbloklanden en van Nederland, waar men zelfs de treilers uitgelengd heeft voor dit doel.

X X X

— Begin september waren vier IJslanders aan de markt in het Britse Hull met 7.620 kits of ongeveer 9.600 van onze bennen waarvoor in totaal 15,5 miljoen B. fr. besomd werd, hetzij gemiddeld 1.620 B.fr. per ben van 50 kg.

X X X

— De Spaanse «Miquelon Express» die in Jersey geregistreerd is en met een Britse bemanning vaart, zet de gevangen vis in Farmouth af voor de «Brixham and Torbay Fish Cooperative». De Britse agent weigerde cijfers te geven over de gevangen vis en deed er zich van af met de melding dat deze cijfers aan het Ministerie worden doorgegeven. De «Miquelon Express» is een vaartuig van 40 meter met een motor van 1200 PK. Eén en ander brengt de Britten de overtuiging bij dat de intrede van de Spanjaarden in de EEG een ramp zou betekenen voor de Britse visserij. Wij voegen hier aan toe, dat dit eveneens een ramp zou betekenen voor de visserij van de andere lidstaten.

X X X

.Volgens de statistieken is de prijs die de Britse vissers voor hun vis in de eerste helft van 1980 in de afslagen kregen, 12 % lager dan over dezelfde periode in 1979 en dit niettegenstaande de brandstofprijzen in de eerste zes maand van dit jaar reeds met ongeveer 20 % stegen. Aan de ene kant hogere uitbatingskosten en aan de andere kant lagere visprijzen. Een onhoudbare situatie ten slotte.

X X X

— Het totaal bedrag van leningen door Schotse vissers rechtstreeks aan banken in binnen- en buitenland bedraagt op dit ogenblik meer dan 4,3 miljard B. fr. !
Als we daar tegenover stellen dat het brutobedrag van de verkoop van het Schots visprodukt over het jaar 1979 sechts 8,5 miljard B. fr. bedraagt dan is deze leningslast werkelijk ondraaglijk.
Onze Belgische reders mogen zich gelukkig achten dat de wet van oogst 1948 bestaat en zij aldus goedkoop krediet bekomen kunnen.

X X X

— In 1976 was de Britse makreelaanvoer nog maar 90 duizend ton. In 1979 was dit reeds tot 350 duizend ton gestegen, vooral wegens het verbod op de haringvangst in de Noordzee. Deze grote stijging in de Britse makreelvisserij alleen reeds, verontrustte de Britse regering die wekelijks individuele kwota uitschreef per vissersvaartuig, in de hoop hiermede een overbevissing te vermijden. Gezien er geen EEG-kwoteringsreglement op de makreel bestaat, verwacht Groot-Brittannië dat de andere lidstaten eveneens beschermende maatregelen zouden treffen.

X X X

In 1979 viste Noorwegen 220 duizend ton kabeljauw en gul terwijl dit nog 277 duizend ton was in 1978 en 305 duizend ton in 1977. Dit is een gevolg van enkele beperkende maatregelen die Noorwegen op deze visserij heeft uitgevaardigd. Men wenst eerst een opvoeting van de volwassen kabeljauwstock die dan een groter jaarlijkse vangst zal toelaten.

X X X

— De ondervoorzitter van de Noord-Ierse producentenorganisatie, werd als verantwoordelijke reder beboet voor een overtreding van zijn schipper die aan haringvisserij deed binnen de 3 mijl uit de kust van het eiland Man. De schipper werd beboet met 100 pond en 40 pond kosten of in totaal een kleine 10 duizend B. fr. terwijl de twee bennen haring die aan dek stonden, aangeslagen werden. Het vaartuig werd in overtreding genomen ongeveer twee honderd meter binnen de verboden limieten en dit op de dag vóór het sluiten van de haringvangst.

X X X

— De grote Boston-rederij die verscheidene diepzeetreilers opgelegd heeft, probeert het nu met 2 van haar vaartuigen, de „Boston Stiling" en de „Boston Halifax" op de makreelvisserij op de Minx. In elk geval zullen deze vaartuigen zeker ingezet worden, later op het jaar, op de makreelvisserij op de zuidkust van Engeland in het Cornwallmakreelseizoen.

X X X

— Van de bijna één miljard subsidie die de Britse regering als hulp voor de visserij heeft gestemd, zal iets meer dan de helft naar de Schotse visserij gaan, hetgeen duidelijk aantoont welk belang de visserij voor Schotland heeft waar men de meeste vissersvaartuigen telt.

x x x

De grote Franse rederij "Jégo-Quéré" die een eksperiment met 'n vooruitgeschoven basis in Schotland uitteste, om tijd en brandstof uit te sparen, heeft een einde gemaakt aan dit eksperiment na dat de Schotse vissers tegen deze vooruitgeschoven basis op straat gekomen waren.

x x x

Door de Franse werf "Constructions Mécaniques de Normandie" werd een order geboekt voor de nieuwbouw van 5 eenheden van 34 meter bestemd voor twee rederijen uit Concarneau. Eén dezer rederijen heeft reeds twee treilers van 32 meter in bedrijf, de andere rederij zelfs drie van 35 meter. Een ernstige aanwinst voor de Franse haven van Concarneau. De voortstuwing door de nieuwe eenheden gebeurt eerder met hetgeen we zouden noemen, een bescheiden motor van slechts 800 PK., met brandstoftanks voor 60 ton, waarmede een autonomie bereikt wordt van 20 vaartdagen.

x x x

Een Noorse firma uit Bergen, heeft een systeem ontwikkeld waarmede men elektronisch, een volledig toezicht kan uitoefenen op de duikers die binst het duiken een volledig overzicht krijgt over de hartslag, de ademhaling, de lichaamstemperatuur, de druk, de toevoer van lucht, enz... Dit systeem zal onmiddellijk ingrijpen mogelijk maken en praktisch alle ongevallen kunnen uitschakelen die het gevolg zijn van een onwetendheid over technische en lichamelijke haperingen bij de duiker.

x x x

De "krill" een klein garnaaltje waarvan men veronderstelt dat er massas aanwezig zijn in de zuidelijke oceaan tussen de zuidspits van Argentinië en de Zuidpool, is nog niet eens tot werkelijke eksploitatie gekomen of reeds waarschuwt men voor een overbevissing. Deze belangrijke bron van proteïnen, zou voor de enen toelaten jaarlijks 2 miljoen ton, voor de anderen jaarlijks 5 miljoen te vissen. De "krill" is tevens 't voornaamste voedsel voor de walvissen en sommige natuurbeschermers zien in de visserij op de "krill' een gevaar voor het voortbestaan van de walvis.

x x x

De Franse grote tonijnvissers, 'n dertigtal seinetreilers konden alleen reeds in de maand september in de Golf van Guinée meer dan 10 duizend ton toijn vangen. Tot einde september werd reeds 65 duizend ton tonijn met gele vinnen binnen gebracht. Op dit ogenblik was men slechts 3.000 ton verwijderd voor eenzelfse periode van het rekordjaar 1977. Voor de goede kwaliteit tonijn is de prijs voor de stuks boven de 10 kg. 55 B. fr. het kg. Voor de "listao" voor stuks boven de 10 kg. is de prijs per kg. ongeveer 40 B. fr. Ook de prijzen vallen dit jaar gunstig uit.

x x x

Het Frans Centraal Bureau voor de visserij heeft beslist tussen te komen bij diegenen die klacht ingediend hebben wegens geleden schade door de blokkade der Franse havens, onder meer deze van Le Havre. Men zal trachten de indieners van deze klachten te bewegen hun eis voor ekonomische schade in te trekken. We menen dat de openbare besturen meer, maar krachtdadiger moeten ingrijpen tegen de onbezonnen syndikale akties en zich liefst zouden verhalen, bij eventuele veroordeling van de syndikaten zelf.

x x x

Voor het eerst in lange tijd ligt het aanbod van kreeftjes in Groot-Brittannië hoger dan de afzet. Dit geeft dan ook een effekt op de prijsvorming laten voelen, waardoor dit produkt heel wat goedkoper in de markt komt te liggen. In Groot-Brittannië tracht men na te gaan op welke manier men de afzet kan stimuleren. De nadelige prijsweerslag van het Brits produkt laat zich tot bij ons in de afslag voelen.

x x x

De eerste Franse ijnvisser op haken werd zopas automatisch uitgerust. Het gaat om een treiler uit Cherbourg waardoor 30 km. lijn automatisch kan uitgezet en ingehaald worden voorzien van 28 duizend haken. Het autoline-automatisch systeem alleen reeds heeft 3,6 miljoen B. fr. gekost. Hierbij kwamen dan nog de onvermijdelijke aanpassingswerken aan boord, zodat het tenslotte een zware investering werd.

x x x

De "Margritte" uit Boulogne, 'n grote Franse treiler die voor de eerste maal te Boulogne binnen kwam na de stakingen en de lock-out, werd op deze eerste reis door de Britse marine in overtreding genomen toen nog maar 4 bennen vis aan boord waren, voor een gedeelte kleine wijting en te kleine kabeljauw aan boord. De rekening was tamelijk gepeperd. De schipper hoorde zich te Hull veroordelen voor 280.000 B. fr. boete.

x x x

Voor het gebruik van netmaaswijdte van 70 tot 72 mm. enkel geknoopt werd de 31 m. treiler de "Amarante" uit Concarneau door de Britse marine naar Plymouth opgebracht en hoorde er zich veroordelen voor een eerder matige boete van 28 duizend B. fr. Volgens de Franse wetgeving volstaat 70 mm. enkel geknoopt en 75 mm. dubbel geknoopt. De Britten passen echter hun eigen reglementen toe van respektievelijk 75 en 80 mm.

LIJST VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Een lijst van Vissersvaartuigen is verkrijgbaar voor handels- en industriële firma's.
Daarin komen alle kenmerken van de Belgische vissersvaartuigen voor met het adres en het telefoonnummer van de reder. Het werkje dat ook een lijst opgeeft van de scheepswerven waar die vaartuigen gebouwd zijn, is verkrijgbaar tegen de prijs van 200 fr. (BTW inbegrepen) mits voorafgaandelijke storting op p.c.r. 000-0418987-44 van Het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

WEETJES

In Frankrijk heeft de rechtbank te Boulogne, het kommunistisch syndikaat afgewezen, die een geding tegen een rederij ter visserij ingesteld had wegens het niet eerbiedigen van de in de kollektieve overeenkomst bepaalde loongrenzen.Het syndikaat werd tevens veroordeeld tot de betaling van de kosten. Dit syndikaat zou het in Rusland niet moeten proberen hebben.

x x x

Een bergingsmaatschappij die het wrak van de Franse treiler "Frederic-Carol", gezonken ter hoogte van het eiland Sein had aangekocht, is er niet in geslaagd, niettegenstaande een zeer minutieuse voorbereiding het vaartuig te lichten.

x x x

Volgens een mededeling van de Nederlandse direktie van de visserijen in hun jaarverslag 1979, zou in dit beschouwd jaar zich slechts één enkele ramp voorgedaan hebben, namelijk de kotter "Stern KG 4" die bij het uitoefenen van de visserij vóór de Nederlandse kust ter hoogte van Scheveningen kapseisde. De schipper verloor hierbij het leven, de twee overige bemanningsleden werden gered. Verder overleed er aan boord van een ander vissersvaartuig tengevolge van een ongeval, nog een visser. Met aandacht voor de twee overleden vissers, toch een gunstig jaarverloop.

x x x

De jaarbesommingen van de Nederlandse treilers die in 1979 aan makreelvisserij deden, waren in het algemeen hoger dan in 1978. Voor de ongeveer 23 ingezette Nederlandse grote treilers besomden er 10 meer dan 60 miljoen B. fr. en 8 meer dan 45 miljoen B.fr. Topbesommer was een treiler met 75 miljoen B. fr. De vangsten werden diepgevroren aangevoerd, en waren vooral voor de eksport bestemd.

x x x

Het Franse kommunistische visserssyndikaat uit Boulogne weigert met de reders aan tafel te gaan zitten voor een oplossing voor de stakingsmoeilijkheden van enkele weken terug omdat de reders het punt voor de vergoeding van de vissers in de periode van de lock-out, namelijk het stilleggen van de vaartuigen door de reders zelf, weigeren op de dagorde van de besprekingen te plaatsen. Het zou er nog dat moeten aan ontbreken. Waarom baten die syndikaten zelf geen schepen uit ?

x x x

Door de Franse vedette "Ancelle" werd de Spaanse treiler "Monte Udalaitz" uit San Sebastian, opgebracht omdat dit vaartuig op 13 mijl uit Capbreton vissende was met te kleine netmazen. Verder vond men aan boord 54 gedode beschermde zeevogels ! ! Het vaartuig werd naar Boulogne opgeleid.

x x x

Twee Spaanse treilers werden ter hoogte van de kusten wan de West-Sahara door een commando in de nacht geënterd en 25 vissers gevangen genomen. Het gaat over de bemanning van de treiler "Costa Terrenova" en "Sarita" die deel uitmaken van de Spaanse vloot met thuishaven op de Canarische eilanden. Men meent te veronderstellen dat het hier om een aktie van het Polisario zou gaan. Slechts de motorist van één der vaartuigen kon zich aan de gevangenneming onttrekken.

x x x

Een team van Japanse professoren heeft een middel gevonden om de schalen van krabben, kreeft, garnaal, enz... te laten dienen voor menselijk verbruik evenals voor dierenvoeding. Door een scheikundig procedé kan men de voornaamste bestanddelen van de schalen, namelijk het chitéine, nuttig maken in samenstellingen van voedingsmiddelen. Binnen afzienbare tijd zal men dus eveneens geld krijgen voor de ledige schalen. en schelpen van zeedieren.

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

TE KOOP :

1 BOOMKORVISKOTTER

lang 40,25 m., breed 7,64 m.

Voorzien van 1 Deutz hoofdmotor type RBV 8 N 545, 1.500 PK bij 380 omw./min.

Voorzien van straalbuis, koeling, volledig nautische apparatuur.

Schip en motor zijn in zeer goede staat en wordt tegen aantrekkelijke prijs verkocht.

Te bevragen bij : Machinefabriek Padmos BV
Bruinisse/Stellendam
tel.: 01879-1766 - privé P. Padmos 01113-1488

(8564V)

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 —

EEN VRIENDSCHAPPELIJKE OVEREENKOMST TUSSEN BRITSE EN FRANSE VISSERS

Een overeenkomst die nog maar onlangs ondertekend werd tussen Britse en Franse vissers, levert het bewijs dat men hierbij niet noodzakelijk ambtenarij en regeringsinstanties dient te betrekken.. Sinds lang boterde het niet te goed tussen de Britse fuiken- en pottenvissers en de Normandische trawlernetvissers die in elkaars vaarwater zaten in het gebied tussen de zuidspits van Engeland en de kanaaleilanden Guernsey, of anders in het gebied tussen Plymouth en Cherbourg. Zowel de Britse krabbenvissers liepen regelmatig schade op door het wegkorren van hun potten en fuiken, als Normandische treilers die vaak met gescheurde netten zaten. In de lente van dit jaar kwamen afgevaardigden van de betrokken partijen, vooral uit Brixham en anderzijds uit Cherbourg en Port-en-Bessin te Cherbourg bijeen. Op dit ogenblik had men de grote lijnen van een overeenkomst gelegd waarvan men echter nog niet kon vermoeden, dat het tot een overeenkomst zou leiden. In de laatste septemberweek trok een Normandische afvaardiging naar Exeter om er zijn Britse kollegas te ontmoeten en het gevolg hiervan was een reeds te Exeter ondertekende overeenkomst.

De Britse krabben- pot- en fuikenvissers worden een viertal zones toegewezen in een zeegebied ongeveer even ver weg van Plymouth en het Franse eiland Guernesey. De Franse vissers zullen deze zones vermijden, maar kunnen wel in een gebied tussen deze zones vissen. Beide partijen zullen zich aan deze zones houden Mocht het toch gebeuren dat er, door één of ander voorval iets hapert of toch schaden voorvallen, dan al een paritair samengestelde afvaardiging nagaan waar de fout ligt. Opgeviste potten zullen aan de Britten terug overhandigd worden. Britse en Franse vissers zullen nu ook trachten onderling overeen te komen in andere domeinen zoals deze van de schelpenvangst en dit onder elkander zonder beroep te doen op de officiële instanties. Voorwaar een mooi initiatief dat zeker navolging verdient.

BRIEVENBUS

In de Oostendse vismijn

Het nut van de verkoop in de visafslag per kleiner hoeveelheden

Men schrijft ons.

Bij herhaling zijn we reeds opgekomen voor een verkoop in de Oostendse afslag per twee ben, niet alleen voor de fijne vis, maar eveneens voor andere soorten zoals platvis, rog, Schotse schol, rode soldaten, enz.

Wellicht kan het systeem zoals het thans in voege is, behouden worden voor de ronde vis, zoals kabeljauw, gul, schelvis, koolvis, blauwe en witte leng, enz..... voor zover deze aanvoer van deze soorten honderden bennen bedraagt.

Aan de hand van immer terugkerende voorvallen hebben wij reeds het nut van een aangepaste afslag per twee ben, voor de reder bewezen. Wij komen hier dan maar nog eens op terug met een nieuw voorval dat zich op maandag 6 oktober in de Oostendse afslag voordeed.

Bij de voorlaatste verkoopbeurt noteerde een verkoop van 10 bennen prachtige platvis slechts 1.050 fr., hetzij de opvangprijs

Er zijn nochtans genoeg konkurrerende kopers in de afslag voor aankoop in kleiner hoeveelheden. Daarom ook ons voorstel om per twee ben te veilen. Het is duidelijk dat dit op erge tegenkantingen van de groothandel zal stuiten, maar het zoveelste voorval heeft nogmaals bewezen, dat bij verkoop in grote hoeveelheden, de enkele grootkopers, of de enige grootkoper die hiermede weg weet, de prijs tot het peil van de opvang laat zakken vooraleer toe te slaan. Door de verkoop per tien bennen worden heel wat roepers uit de afslag geweerd omdat deze dergelijke partijen niet aankunnen.

We herhalen dat we begrijpen dat bepaalde groothandelaars hun monopolievoorrecht met hand en tand zullen verdedigen. Wat echter NIET AANVAARDBAAR IS. is het feit dat DE REDERSCENTRALE die er ten slotte is om de belangen van de reders te verdedigen, telkens een negatief advies verleent en zich tegen dergelijke verkoop kant. Onbegrijpelijk in feite, maar niet onbegrijpelijk voor wie de machinaties van het zeer beperkt leiding gevend komitee kent. Verscheidene reders die het nadeel van een verkoop van bepaalde vis per tien bennen aan den lijve gevoeld hebben, wensen dit echter niet meer te verlenen en eisen dat de Rederscentrale de belangen van de reders verdedigt, boven de belangen van een paar grootkopers. Verder stellen we ons de vraag waarom een verkoop van bepaalde vissoorten wel per twee bennen kan te Zeebrugge en Nieuwpoort en niet te Oostende ? Zeebrugge is zeker geen tweedehandse visafslag meer waar slechts kustvissers aan de markt komen. Integendeel ligt de omzet te Zeebrugge reeds hoger dan te Oostende. De verkoop per twee bennen te Zeebrugge valt nog op een ander manier nadelig uit voor de Oostendse afslag door het feit dat de kleiner kopers zich reeds in groten getalle te Zeebrugge gaan bevoorraden en in de afslag roepen. Vele roepens doen natuurlijk de prijs stijgen, maar dat is juist het grote nut en het voordeel voor de reder die anderzijds reeds onkosten genoeg heeft. Verder weten wij heel zeker dat heel wat kleinkopers in de Oostendse vismijn, trachten buiten de markt te kopen, omdat zij in de afslag geen kans hebben. We zijn overtuigd dat dit minder zou gebeuren, moesten die kopers eveneens kans krijgen om in de afslag aan hun paar bennen te geraken.

Het motief, zowel van de Stad als van de O.V.A. dat de kleine kopers toch samen kunnen kopen is praktisch waardeloos omdat men moeilijk 5 of 6 kleine kopers kan samen krijgen om tien bennen te kopen. En wie moet dan de aankoopfaktuur op zijn naam nemen ? Die heeft dan nog het administratieve verdeelwerk door een vijftal deelfakturen uit te schrijven.

Om te besluiten zijn we overtuigd, dat de verkoop van bepaalde vissoorten in beperkter hoeveelheden, nuttig en voordeliger zal uitvallen voor de reder, voor de stad Oostende en voor de O.V.A. die eveneens groter cijfers zullen noteren en dus beter inkomsten.

Maar waar blijft de Rederscentrale om de belangen van zijn leden te verdedigen ?

Een kleinhandelaar.

POLITIE BLONK UIT DOOR AFWEZIGHEID

Mijnheer de Uitgever,

Ik was getuige van de bijzonder moeilijke omstandigheden, waarin de bergingswerken van het in het Montgomerydok gezonken garnaalvaartuig O.100 moesten plaats hebben.

De mensen, die voor deze werken werden ingezet, hebben zich waarlijk maximaal ingezet om het vaartuig opnieuw aan de oppervlakte te krijgen en uit het dok te verwijderen. De firma Van Heule dient gelukgewenst.

Het moet mij nochtans van het hart, dat ik de afwezigheid van de politie scherp moet onderlijnen, want terwijl een zware hijskraan op de kade zelf werd ingezet om de berging te helpen mogelijk ma. ken, stond aldaar een dichte menige nieuwsgierigen opgesteld wat soms zéér hinderlijk was voor de uitvoering van deze werken.

Hinderlijk en, zelfs gevaarlijk want had bv een kabel moeten springen — en dat had zeker kunnen gebeuren — dan zouden er allicht gekwetsten onder deze toeschouwers gevallen zijn.

In plaats dat de politie zorgde voor het ontruimen van dit gedeelte kade en voor het eventueel aanbrengen van een nadar-afsluiting — wat toch geen bijzonder lastige karwei is, maar die toch ook een maximum aan veiligheid had verzekerd — blonk zij andermaal uit door haar afwezigheid..... Nog al te vele jonge «kleppers» lopen nog te graag rond in hun uniform en hangen met hun lang haar en machtige snorren, de playboy uit, maar van efficient optreden hebben zij blijkbaar gen begrip..... Onze politie miste weer eens de kans om zich nuttig te maken !

Met beste groeten,
Fred K.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 2 OKTOBER 1980

N				
B. 5	14	250	700	549.187
Z.126	6	15	—	144.575
W				
Z. 14	6	15	—	199.410
K				
Z.570	6	15	—	39.510
KRP				
Z.307	10	120	—	264.950
				1.197.632

VRIJDAG 3 OKTOBER 1980

W				
Z.497	5	60	500	252.829
Z.321	7	60	900	288.399
N				
Z.506	12	350	800	780.917
Z.580	—	40	400	212.876
				1.535.021

MAANDAG 6 OKTOBER 1980

K				
Z.578	11	30	400	159.330
Z.509	6	40	800	319.640
Z.507	10	60	1000	370.730
Z.512	8	80	200	235.280
Z.576	9	65	800	434.250
Z.462	13	230	900	637.035
KN				
Z.180	14	180	2500	810.110
Z. 92	17	315	3000	1.485.821
N				
Z.596	13	290	1000	591.710
KRP				
Z.554	9	170	—	363.364
Z.554-538	gul			198.620
Z.400-548	gul			16.300
Z.201-560	gul			236.940
				5.859.130

DINSDAG 7 OKTOBER 1980

KN				
Z.589	18	180	1700	780.426
Z.162	18	350	3000	1.164.199
KRP				
Z.431	10	200	—	378.803
Z. 40	10	220	—	476.925
W				
Z.582	10	90	10	258.178
Z.533	10	80	30	187.090
Z. 99	7	80	500	498.550
				3.744.171

WOENSDAG 8 OKTOBER 1980

K				
Z.584	6	15	200	151.550
Z.196	12	140	900	654.030
Z.492	10	60	500	256.830
Z.568	8	50	100	467.580
N				
Z.189	12	150	300	463.360
Z.176	13	200	500	426.254
Z.574	11	190	300	467.580
Z. 30	11	300	200	736.860
KRP				
Z.510	9	220	—	433.115
W				
Z. 27	12	150	900	720.723
				4.556.872

DONDERDAG 9 OKTOBER 1980

Z.405	—	65	300	198.450

VRIJDAG 10 OKTOBER 1980

KRP				
Z. 41	12	100	—	237.550
Z.563	10	85	—	213.490
				451.040

MAANDAG 13 OKTOBER 1980

Z.465	—	—	—	342.020
Z.506	12	130	600	536.850
K				
Z.408	10	20	350	203.730
Z.429	5	20	250	131.940
KRP				
Z.128	12	150	—	386.940
Z.402	11	65	—	184.850
N				
Z. 16	12	160	2000	1.036.140
Z.570-601	gul			91.710
Z.538-554	gul			103.420
				3.017.600

DINSDAG 14 OKTOBER 1980

KN				
Z. 42	—	220	2000	970.426
KRP				
Z.569	—	90	—	324.245
Z.573	—	135	—	324.130
K				
Z.424	—	170	300	564.820
Z.471-472	gul			189.630
Z.400-548	gul			142.390
				2.515.641

WOENSDAG 15 OKTOBER 1980

K				
B. 5	10	80	200	352.350
Z.564	10	80	500	325.700
N				
Z.289	10	200	400	642.500
Z.126	10	140	400	684.838
Z.484	10	140	100	415.267
KRP				
Z.600	7	50	—	142.767
Z.307	8	70	—	212.212
KN				
Z. 19	17	300	2500	1.212.070
				4.672.356

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

VERLEDEN WEEK

Een week met hoogten en laagten eigenlijk. Laag dan voor de IJslanders die zeker geen al te beste prijzen gekregen hebben voor de meeste van hun vissoorten. Zo viel rode zeebaars terug tot 25 fr, kreeg koolvis slechts tussen 13,20 fr en 25 fr en viel ook leng terug tot een prijs die ruim 20 f onder die van verleden week lag.

Kabljauw en gul waren wel duurder maar werden slechts in geringe mate aangevoerd. De Westschepen hebben het er wel goed van af gebracht, en dat wegens de gestegen prijzen van kabeljauw en gul. Hier werd dus de hoogte genoteerd : kabeljauw die inderdaad opliep van 45 naar 85 fr en gul waarvoor tussen 2300 en 3500 fr de ben betaald werd Kleine wijting is ook weer een stuk duurder geworden; de grote sortering liep zefls weer op tot 43 fr. het kg.

Haai werd dinsdag duurder verkocht dan vrijdag toen de prijs rond de 26 fr. lag en nadien weer opliep tot 36 fr. Grote steenschol is ook aanzienlijk duurder geweest dan verleden week met een topprijs van 130 fr het kg.

Een mooie vangst van sterpunt; het was erg lang geleden dat we dat nog zagen, leverden vooral zonnevis, rode knorhaan en kel rog op. Al die soorten waren erg duur; vooral dan zonnevis die ongeveer 200 fr het kg noteerde. Vandaar een erg mooi resultaat voor de N.752 : 929.000 fr.

De Kanaalschepen losten doorgaans geen erg grote vangsten. Vooral tong was nogal schaars en werd verkocht tussen 165 fr en 230 fr het kg. De middensoorten waren ook deze week de duurste .

Grote platvis bleef het goed doen; kleine sortering kreeg nauwelijks opvangprijzen. De kustvisserij kwam er niet zo best uit vorige week Te veel wind waardoor een tweetal dagen waarop helemaal niets aangevoerd werd.

DEZE WEEK

De dure markt die eind voorgaande week al ingezet werd hield stand. Voor alle soorten werden erg goede prijzen betaald. Ook de IJslandse soorten die verleden week een minder goede beurt maakten, deden het vrij goed. Rode zeebaars, de aanvoer ervan lag toch rond de 1.100 bennen, kreeg toch nog stijgende prijzen, oplopend van 1.650 naar 2.250 fr. de ben. Ook leng was een stuk duurder en lag weer tussen 60 en 70 fr. Voor de beide IJslanders werden dan ook goede resultaten geboekt met de O.317 die het tot 1,9 miljoen bracht en de O.216 die tot 1,7 miljoen geraakte .Voor de Westschepen is het ook weer feest geweest. De kabeljauw en gulsorteringen werden inderdaad erg duur verkocht zodat de gemiddelde prijs tussen 2.250 en 2.600 fr. de ben lag. Maandag nog hogere prijzen dan dinsdag toen de middenslag gul goedkoper verkocht werd. Het is nu eenmaal moeilijk om langer dan één dag topprijzen te houden. Maandag kreeg grote shelfcodgul immers tot meer dan 100 fr. en dat is iets dat slechts uitzonderlijk voorkomt. Roggen zijn niet zo duur geweest als de rest van de soorten al werd ook hier een goede middelprijs betaald schommelend tussen 40 en 62 fr. het kgr.

De vangsten van de Monkey Bank werden ook erg duur verkocht. Zeewolf vlaswijting, steenschol, gul, kabeljauw, gul en leng gingen zeer vlot van de hand. Meteen werd het voor de O.243 op dinsdag weer een erg goede uitslag, voor 350 bennen werd 717.000 fr. besomd. Alleen de kleinste totten deden het hier minder goed en vielen onder de 20 fr. Grote totten evenwel kregen tussen 32 en 37 fr het kg., de grote schelvis noteerde van 45 tot 60 fr. en voor vlaswijting werd tussen 58 en 69 fr. betaald. Voor de tongvissers was het ook beter dan verleden week. De middensorteringen bleven boven de 300 fr. op maandag, maar vielen dinsdag ites terug. Driekwarttong kreeg zelfs een klap van eventjes 35 fr. het kg. Tarbot is ook erg duur gebleven en kreeg tussen 150 en 334 fr het kg. Staartvis is ook al bijna onbetaalbaar geworden (voor de verbruiker alleszins) en kreeg tot 236 fr het kg.

Voor de kustvisserij blijven de vangsten erg goed. Veel garnaal en nu ook stilaan meer gul. Het koudere weer zal wel niet meer lang op zich laten wachten. De garnaalprijs schommelde tussen 26 en 70 fr. met gemiddeld rond de 50 fr. voor mooie garnaal. De vis van de kustvissers was erg duur, platjes noteerden tot 48 fr .en groot platvis haalde 60 fr. en meer.

UURTABEL DER OVERVAARTEN OOSTENDE-DOVER FOLKESTONE

Voor de week van 19.10.1980 tot 25.10.1980

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

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

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 16u00 en te 19u00.
— Op 19.10.1980 bijk. afv. te 07u00 en te 13u00.
— Op 20, 21, 22, 23 en 24.10.1980 bijk. afv. te 04u00 en te 22u.00.
— Op 25.10.1980 bijk. afv. te 07u00.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Dagelijks te 05u15.
— Op 20, 21, 22, 23, 24 en 25.10.1980 bijk afv. te 06u40.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

— Dagelijks te 12u40, te 16u45 en te 19u45.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 09u00, te 21u00 en te 23u59.
— Op 19.10.1980 bijk. afv. te 12u00 en te 18u00.
— Op 20.10.1980 bijk. afv. te 07u00.
— Op 21, 22, 23 en 24.10.1980 bijk. afv. te 03u00 en te 07u00.
— Op 25.10.1980 bijk. afv. te 03u00 en te 12u00.

Afvaarten uit Folkestone :

— Dagelijks te 23u40.
— Op 20, 21, 22, 23, 24 en 25.10.1980 bijk. afv. te 01u10.

OOSTENDE

MAANDAG 6 OKTOBER 1980

IJSLAND				
O.129	18	600	——	653.585
O. 81	18	1100	——	1.551.624
MONKEY BANK				
O.118	13	295	——	394.980
WEST				
N. 45	7	260	——	503.560
N.579	9	230	——	484.903
O.279	10	340	——	579.520
KANAAL				
O.168	18	260	3100	958.209
O. 33	16	350	4300	1.180.226

DINSDAG 7 OKTOBER 1980

WEST				
N.752	9	220	——	929.626
O.229	10	200	——	323.480
N.708	10	260	——	673.554
KANAAL				
Z.499	17	140	2200	819.622

WOENSDAG 8 OKTOBER 1980

WEST				
O.275	6	150	——	251.120
O.141	8	190	——	307.942
N.719	10	185	——	406.061
NOORDZEE				
Z.62-209	14	420	——	805.659

VRIJDAG 10 OKTOBER 1980

WEST				
Z. 14	10	75	820	345.195
Z. 44	10	110	1220	524.801
O.123	9	220	——	518.071

MAANDAG 13 OKTOBER 1980

IJSLAND				
O.317	18	1015	——	1.946.901
O.216	18	770	——	1.756.084
KANAAL				
O.369	18	185	595	618.725
WEST				
N. 3	9	250	——	717.524

DINSDAG 14 OKTOBER 1980

KANAAL				
Z. 34	18	140	2885	984.763
MONKEY BANK				
O.243	13	330	——	757.092
N.706	12	305	——	612.740
WEST				
O.206	10	205	——	450.253

WOENSDAG 15 OKTOBER 1980

MONKEY BANK				
O.285	11	345	——	649.227
WEST				
O.141	6	145	——	242.654

REDERS LEEST UW VAKBLAD

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 3 OKTOBER 1980

N.551	—	—	—	129.602
N.788	—	—	—	6.622

Eén bokkenvisser en één kustvisser losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Een geringe aanvoer met weinig animatie vanwege de handelaars. Tong één kreeg 148 fr het kg en tong twee 180 fr het kg. Voor bloktong of tong drie betaalde men 250 fr het kg en voor tong 4 of fruittong 264 fr het kg. Tong vijf haalde 248 fr het kg en kleine tong 204 fr het kg.

Middenslag tarbot werd opgekocht tegen 201 à 240 fr het kg; tongschar tegen 80 à 130 fr het kg en roodbaard tegen 70 fr het kg.

Grote pladijs noteerde men aan 2000 fr de ben en middenslag pladijs of drieling aan 1.300 tot 1.500 fr de ben; kleine platjes aan 900 tot 1.200 fr de ben. Kabeljauw werd tegen 60 fr het kg aangekocht en gul tegen 38 à 50 fr het kg. Moerrog boekte men aan 66 fr het kg; tilten aan 60 fr het kg; scherpstaarten en halve man aan 60 fr het kg.

Grote wijting kreeg slechts 1250 fr de ben en kleine wijting 900 fr de ben. Westvis werd weinig begeerd; zo diende een partij platjes der kustvisserij tegen de minimum_waarde gestopt te worden. Zeehond kreeg 2000 fr de ben en doorn- en speerhaai 2050 fr de ben.

Het werd een kalm marktverloop met matige prijzen zowel voor wat de variatie als de Westvis betrof.

MAANDAG 6 OKTOBER 1980

N.470	—	—	—	100.787
N.723	—	—	—	292.867
Z. 12	—	—	—	202.495
Z. 55	—	—	—	108.640
N.346	—	—	—	97.424

Twee bokkenvissers en drie vaartuigen van de West losten hun vangst op de maandagmarkt. Tong, variatie en Westvis werden in matige hoeveelheid aangevoerd, zodat iedere handelaar zijn gading kon vinden.

Tong één werd aan 140 tot 156 fr het kg genoteerd en tong twee aan 186 fr het kg. Bloktong of tong drie kreeg 261 fr het kg en fruittong of tong vier 276 fr het kg. Voor tong nr. vijf betaalde men 270 fr het kg en voor kleine tong 234 fr het kg. Grote tarbot boekte men aan 260 fr tot 300 fr het kg en middenslag tarbot aan 180 tot 226 fr het kg.

Griet kreeg 145 à 180 fr het kg; staartvis 180 à 228 fr het kg; tongschar 70 tot 120 fr het kg en zonnevis 254 fr het kg.

Grote pladijs boekte men aan 2.500 fr de ben en middenslag pladijs of drieling aan 1.400 tot 1.750 fr de ben en de visjes aan 900 tot 1.250 fr de ben. Kabeljauw kreeg 3.500 à 4.000 fr de ben als roepprijs en gul 2.100 tot 3.250 fr de ben. Grote wijting werd tegen 2.600 fr de ben geveild en kleine wijting aan 1.000 tot 1.250 fr de ben.

Moerrog kreeg 2.900 fr de ben; tilten 2.600 fr de ben en scherpstaarten 2500 fr de ben. Zeehond werd tegen 2000 à 2.300 fr de ben opgekocht en doorn- of speurhaai tegen 2.000 fr de ben.

Het marktverloop werd gekenmerkt door matige prijzen, die gedurende gans de verkoop ongeveer gelijk bleven. Voor wat de garnaalvisserij betreft, werden er voor garnaal hogere prijzen genoteerd dan in de voorbije week, zodat de toekomst voor deze visserij er wat rooskleuriger uitziet.

WOENSDAG 8 OKTOBER 1980

N.597	—	—	—	222.455
N.720	—	—	—	44.912
N.738	—	—	—	115.565

Wegens het stormweer van de laatste dagen losten slechts drie vaartuigen van de West hun vangsten. Variatie viel in geringe mate te bespeuren, zodat het marktuitzicht hoofdzakelijk uit Westvis bestond. Grote tarbot kreeg van 236 tot 280 fr het kg en middenslag tarbot van 190 tot 218 fr het kg. Griet werd tegen 150 à 180 fr het kg aangekocht; staartvis tegen 126 fr het kg en zonnevis tegen 218 fr het kg.

Grote pladijs noteerde men aan 2.500 fr de ben; middenslag pladijs of drieling aan 1.500 tot 1.750 fr de ben en platjes aan 1500 fr de ben.

Kabeljauw kende de prijs van 3.500 tot 4.000 fr de ben als aankoopwaarde en gul van 2.200 tot 3.200 fr de ben. Moerrog kreeg 4.000 fr de ben als roepprijs; tilben opgekocht en doorn en speerstaarten 3.500 fr de ben.

Grote wijting kreeg 1.400 à 1.700 fr de ben. Roodbaard haalde 60 fr het kg; rode soldaten 66 fr het kg en zandschar zelfs tot 40 fr het kg. Zeehond werd tegen 2100 fr de ben opgekocht en doorn- of speurhaai tegen 2000 fr de ben.

De prijzen bleven konstant gedurende gans het marktverloop en kenden een flinke stijging in vergelijking met de genoteerde prijzen der voorbije markten.

VRIJDAG 10 OKTOBER 1980

N.172	—	—	—	36.100
N.788	—	—	—	36.100

Wegens het slechte weer van de voorbije dagen loste slechts één koppel gullevissers hun vangst. Deze primeur kende vanwege de handelaars grote belangstelling en kon dan ook op een goede prijsnotering boven 20 werd kabeljauw tegen 108 à 112 fr het kg verkocht en gul tegen 68 à 88 fr het kg. Grote wijting kocht men tegen 2000 fr de ben aan en kleine wijting tegen 1.000 à 1.300 fr de ben.

Grote pladijs kreeg 55 fr het kg en middenslag pladijs of drieling 50 fr het kg; de kleine platjes werden tegen 1.750 fr de ben aangekocht. Zandschar noteerde men aan 25 tot 30 fr het kg. Een goed marktverloop met lonende prijzen.

MAANDAG 13 OTOBER 1980

N.736	—	—	—	136.165
N.597	—	—	—	38.790
N.551	—	—	—	46.095
N.720	—	—	—	46.095
N.470	—	—	—	137.055
N.590	—	—	—	137.055
N.172	—	—	—	199.445
N.788	—	—	—	199.445
N.211	—	—	—	31.710

De oude kenspreuk «na regen komt zonneschijn» werd ook in de visserij bewaarheid. Na een periode van storm en inaktiviteit slaagden de spanvissers erin een lonende vangst aan wal te brengen in een korte tijdspanne. Drie koppels spanvissers, twee vaartuigen van de West en één kustvisser losten hun vangst op de markt van maandag.

Tong en variatie werden niet aangevoerd zodat er hoofdzakelijk kabeljauw en wijting te koop werd aangeboden.

Grote tarbot werd tegen 240 tot 300 fr het kg aangekocht en middenslag tarbot tegen 180 à 230 fr het kg. Griet kreeg 180 fr het kg; zonnevis 190 à 210 fr het kg en staartvis 228 fr het kg. Tongschar noteerde men aan 120 tot 130 fr het kg; roodbaard aan 70 fr het kg; rode soldaten aan 76 fr het kg en koningsvis aan 130 fr het kg.

Grote pladijs haalde 3.000 fr de ben en middenslag of drieling pladijs aan 2.750 fr de ben en platjes aan 1.750 tot 2.250 fr de ben.

Voor de weinig aangevoerde rog werden volgende prijzen genoteerd : keilrog à 75 fr het kg; moerrog à 64 fr het kg; tilten à 62 fr het kg en scherpstaarten à 60 fr het kg.

Voor kabeljauw en gul werden lonende prijzen genoteerd, dit wegens de geringe aanvoer van deze soorten op de andere markten. De handelaars toonden een grote interesse voor deze Westvis. Zo lukte het koppel N.172 en N.788 de erg fraaie besomming van ongeveer 400.000 fr. Kabeljauw werd geveild tegen 3.000 à 4.000 fr de ben.

Voor grote wijting boekte men 1.600 tot 1.900 fr de ben en voor kleine wijting 1.150 à 1.300 fr de ben. Zeehond haalde 2.250 fr de ben en doorn- of speurhaai 2.000 fr de ben.

Een goed marktverloop met lonende prijzen en met topprijzen voor kabeljauw en gul.

WOENSDAG 15 OKTOBER 1980

N. 88	—	—	—	18.641
N.700	—	—	—	18.641
N.211	—	—	—	23.026
N. 47	—	—	—	84.137
N.590	—	—	—	84.138
N.172	—	—	—	74.618
N.788	—	—	—	74.618
N.551	—	—	—	54.042
N.720	—	—	—	54.043
N.349	—	—	—	8.660

Vier koppels spanvissers losten ongeveer 220 bennen gul en wijting voor een totale waarde van 462.878 fr. Tevens verkochten twee kustvaartuigen hun vangst. Voor wat gul en wijting betrof, kende de prijsnotering een fikse daling in vergelijkink met de geboekte prijzen van de maandagmarkt. Variatie en tong viel op de markt niet te bespeuren. Kabeljauw kreeg 3.000 tot 3.500 fr de ben en gul 2.000 tot 2.400 fr de ben. Grote pladijs noteerde men aan 55 fr het kg en middenslag pladijs of drieling aan 45 fr het kg, terwijl de platjes aan ongeveer 1.700 fr de ben opgekocht werden.

Grote wijting werd tegen 1.300 à 1.450 fr de ben opgekocht en kleine wijting tegen 700 a 1000 fr de ben. Voor grote zandschar boekte men ongeveer 2.000 fr de ben terwijl de kleine zandschar tegen ongeveer 1.500 fr de ben aan de man gezbracht werd.

Een marktverloop met neiging tot prijsdaling van alle soorten.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 17 OKTOBER 1980

MONKEY BANK
O.232 (400 m. t.t.z. 150 kabeljauw, gul en 250 schelvis en totten).
O.127 (2.000 tong en 100 m. vis)

MAANDAG 20 OKTOBER 1980

IJSLAND
O.202

MONKEY BANK
O.134

WEST
O.306, N.709, O.279, N.45

KANAAL
N.705, O.114, Z.183, Z.583

DINSDAG 21 OKTOBER 1980

MONKEY BANK
O.135

WEST
Z.72, N.708

KANAAL
Z.502, O.303, N.752

WOENSDAG 22 OKTOBER 1980

WEST
O.123, N.719

KANAAL
O.274

HOOGWATER-BOEKJE 1980

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijen voor Oostende verkrijgbaar.
Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoogwater te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort Zeebrugge, Antwerpen en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden
Het bevat insgelijks de haven- verkeer- en getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort
Dit zeer nuttig zakboekje is IN ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr (BTW inbegrepen)
Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 5 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30 8400 Oostende

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge		Nieuwpoort
	13-10-1980	13-10-1980	14-10-1980	14-10-1980	15-10-1980	15-10-1980	13-10-1980	15-10-1980
Tarbot : groot (123)		299 - 334	300	300 - 355		311 - 345	240 - 300	
middel (123)		224 - 240	182 - 252	246 - 270		240 - 268	180 - 230	
klein (123)		180 - 210	153 - 177	159 - 210		120 - 169	60	
Griet : groot (123)		160 - 168	172	200 - 211		169 - 185	180	
middel (123)		140 - 145	126 - 157	131 - 181		124 - 138		
klein (123)		108 - 118	117	108 - 124		111 - 120		
Schelvis : groot			52 - 59		59			
middel	56		45 - 48		39 - 52			
klein	36		19 - 37		20 - 30			
Heek : groot			103 - 127		119			
middel			76 - 100		71 - 83			
klein			38 - 72		66			
Lom								
Leng	61		50 - 51		45			
Rog (I)	26 - 63	95	23 - 60	64 - 80		62 - 75	64	
Keilrog (123)							75	
Rog (23)								
Tilten (23)		81		54 - 58		54 - 58	62	
Scherpstaart (23)		98		68 - 79		74 - 79	60	
Halve mans (23)		70		45 - 50		40 - 45	60	
Teelt (2)		70		43 - 48		40 - 43		
Katrog (2)		45		24 - 32		24 - 30		
Kabeljauw	102	109 - 130	60 - 94	74 - 84	55 - 70	54 - 62	100 - 108	60 - 70
Gul (groot)	33 - 105	94 - 102	23 - 80	56 - 59	20 - 60	50 - 56	60 - 80	40 - 48
Gul (middel)		60 - 68		54 - 58		43 - 49		
Gul (klein)		60 - 65		50 - 54		40 - 46		
Hozemondhamme	125 - 236		169 - 195					
Wijting : groot	30 - 47	42 - 50	26 - 52	24 - 32	16 - 38	24 - 27	32 - 38	26 - 29
klein		25 - 32		14 - 19		14 - 16	23 - 26	14 - 20
Schar	29 - 38	29 - 34		12 - 18	22 - 33	12 - 14	35 - 45	30 - 40
Steenschol	74 - 142	149	80 - 144	125	56 - 139	110 - 119		
Zeehaai	30 - 46	24 - 30	42 - 46	40 - 43	27 - 41	32 - 38	20	
Hondshaai	27		17					
Doornhaai							40	
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	20 - 40		15 - 26					
Schartong							120 - 130	
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk	32 - 40				24			
Heilbot								
Steur					33 - 57			
Koolvis								
Zeewolf			62 - 70		54 - 58			
Pollak	66		54 - 70					
Zonnevis							190 - 210	
Koningsvis	135						130	
Vlaswijting								
Zeeduivel		120 - 130		96 - 211		91 - 185	228	
Schotse schol				35				
Zeehond		25 - 30		10 - 12		10 - 14	45	
Bot							10	10
Rode Poon (robaard)	49 - 58	42 - 51			50	24 - 30	70	
Grauwe Poon (knorh.)	40	32		10	24	20 - 22	30	
Rode Knorhaan	37							
Posten				12		10 - 14		
Langoesten (midden)								
(klein)								
gatjes								

Lees "HET VISSERIJBLAD„

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	6-10-1980	11-10-1980
Schelvis grote		
Schelvis midden	34,—-51,—	57,—-66,—
Schelvis klein	30,—-32,40	54,———,—
Kabeljauw	21,—-27,—	32,———,—
Gul	52,—-54,—	60,—-70,—
Schaat	38,—-53,—	52,—-58,—
Zeebaars	.....	.....
Leng	60,—-62,—	75,———,—
Schartong	25,80-29,—	32,20-45,—
Heilbot	35,60-39,60	47,—-75,—
Koolvis	17,—-24,—	17,—-52,—
Zeewolf	127 -237	180 -237
Hondstong	13,20-29,60	31,—-44,—
Staart	.....	.....
Wijting	.....	49,———,—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	13-10-1980	14-10-1980	15-10-1980
Lappen	191	181 - 185	.....
Grote	227 - 230	231 - 240	.....
¾	335	286 - 321	.....
Blok	342	296 - 303	.....
Voor-kleine	329	290 - 300	.....
Kleine	259 - 221	237 - 249	.....
slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	220 - 231	195 - 220	205 - 209
Blok	360 - 268	235 - 271	250 - 259
Fruit	310 - 328	288 - 335	319 - 338
Schone kleine	334 - 340	300 - 342	320 - 334
Kleine	294 - 304	273 - 301	286 - 295
Tout petit	268 - 281	251 - 292	276 - 280
Slips	210 - 218	232 - 235	199 - 230

Nieuwpoort

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

PLADIJS

Oostende

	13-10-1980	14-10-1980	15-10-1980
Grote	52,—	50,—-53,—	41,—-48,—
Grote iek	48,—-52,—	49,—	.....
Kleine iek	.....	.....	.....
Derde slag	41,—-50,—	45,—	.....
Platjes	29,—-36,—	18,—-30,—	.....

Zeebrugge

I	.....	.....	.....
II	48,—-52,—	40,—-42,—	34,—-40,—
III	50,—-54,—	40,—-46,—	30,—-35,—
IV	42,—-48,—	30,—-35,—	23,—-30,—
V	24,—-26,—	24,—-26,—	20,—-24,—
	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Moeien	.....	.....	.....
Grote pladijs	60—	.....	55,—
Platjes	55,—	.....	45,—
Drielingen	35,—-45,—	.....	35,—

TE KOOP :

1 GARNALENKOTTER

lang 20,50 m., breed 5,42 m.

Voorzien van een 300 PK hoofdmotor, hydraulische stuurinrichting, 4-Trommelige lier, vanuit het stuurhuis bedienbaar, koelruim, radar, zender, marifoon, automatische piloot.

Het geheel verkeerd in uitstekende staat, levering kan direkt geschieden.

Bouwjaar 1962 — Tonnage 49 ton.

Te bevragen bij : Machinefabriek Padmos BV
Bruinisse/Stellendam
tel.: 01879-1766 - privé P. Padmos 01113-1488

(8562V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

3-10	3	2.715.557				
6-10	8	6.345.098				
7-10	4	2.801.562				
8-10	5	1.788.981				
	20	13.651.198				
10-10	3	1.408.227				
13-10	4	5.119.970				
14-10	4	2.958.148				
15-10	2	1.096.411				
	10	10.582.756				

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

6-10	7	1.112	70.263	62,—	81,—	—,—
11-10	11	2.974	113.501	28,—	52,—	38,—
13-10	11	3.132	135.154	35,—	52,—	43,—
14-10	14	3.596	144.739	26,—	65,—	40,—
15.10	14	3.047	133.159	36,—	68,—	44,—

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

9-10	1	278	19.182	69,—	69,—	
10-10	4	746	50.972	62,—	80,—	
11-10	7	1.671	48.604	24,—	44,—	
13-10	3	925	56.969	51,—	72,—	
14-10	3	681	37.459	50,—	60,—	
15-10	4	811	48.999	50,—	64,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

10-10	1	1.339	72.200
11-10	1	275	6.960
13-10	6	19.660	978.195
14-10	1	120	8.120
15-10	6	17.647	496.659

BAKKERIJ **'t Putje**

ZEEBRUGGE

Heiststraat 30 — Tel. (050) 54.48.07

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

(8489V)

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

Aan de dinsdagmarkt van 30 september werd aangevoerd : 50 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 67 kisten kabeljauw; 43 kisten schol; 133 kisten wijting; 26 kisten schar; 247 kisten makreel en 28 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 15,60; grote tong 15,20; grootmiddel tong 17,20; kleinmiddel tong 18,80; tong één en twee 18,60 - 18,40; zalm 23,40 - 10,60;

Per 40 kg : tarbot en griet 520; kabeljauw drie 166 _ 136; kabeljauw vier 156 - 132; kabeljauw vijf 95 - 55; schol twee en drie 156; schol vier 70 - 45; wijting drie 76 - 34; makreel twee 34 - 21,60; schar 78 _ 40; horsmakreel 23 - 9,80 bot 36; harders 192; rode poon 182 - 146.

De besommingen waren : UK 141 + UK 271 f 3.250; UK 205 f 1.460; VD 18 f 400; VD 19 f 4.200; WR 29 f 300; WR 71 f 2.080; WR 75 f 1.820; WR 98 f 1.160; WR 107 f 300; SR 123 f 1.380; YR 25 f 2.300 IJM 14 f 1.130; IJM 27 f 650.

Aan de woensdagmarkt van 1 oktober werd aangevoerd : 100 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 86 kisten kabeljauw; 252 kisten wijting; 144 kisten schol; 39 kisten schar; 564 kisten makreel en 27 kisten diversen;

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : grote tong 15,00; grootmiddel tong 16,00; kleinmiddel tong 18,00; tong één en tong twee 18,80.

Per 40 kg : tarbot 520 - 400; griet 360; kabeljauw drie 176 - 158; kabeljauw vier 156 - 142; kabeljauw vijf 114 - 46; schol twee 130 - 126; schol drie 120 - 72; schol vier 59 - 43; wijting drie 63 _ 34; makreel twee 48 21,60; schar 71 - 48; horsmakreel 21 - 12; harders 170 - 122; rode poon twee 154 - 122; fint 44.

De besommingen waren : UK 141 en UK 271 f 3.180; UK 48 f 3.800; UK 128 en UK 228 f 9.250; UK 233 f 6.900; UK 234 f 860; VD 18 f 1.800; VD 19 f 2.450; WR 71 f 1.270; WR 75 f 1.060; IJM 18 f 6.000

Aan de donderdagmarkt van 2 oktober werd aangevoerd : 385 kg tong; 14 kisten tarbot en griet; 277 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 159 kisten wijting; 164 kisten schol; 73 kisten schar; 237 kisten makreel en 57 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 17,98 - 17,06; grote tong 14,50 - 14,06; grootmiddel tong 16,78 - 14,78; kleinmiddel tong 19,03 - 19,00; tong één 19,49 - 19,00; tong twee 18,80 - 18,70; zalm 12,73.

Per 40 kg : tarbot 530 - 414; griet 440 - 367; kabeljauw één 186; kabeljauw twee 216; kabeljauw drie 192 - 170; kabeljauw vier 182 _ 166; kabeljauw vijf 106 - 57; schelvis vier 70; schol één 136 - 120; schol twee 120 - 118; schol drie 102 _ 70; schol vier 63 - 50; wijting drie 66 - 40; makreel twee 31 - 15; schar 76 - 35; rode poon 172 - 81; bot 24; horsmakreel 64 - 34; harders 154 - 122.

De besommingen waren : KW 185 f 21.200; UK 216 f 950; VD 18 f 3.200; VD 19 f 2.360; IJM 3 f 1.110; IJM 14 f 200; IJM 18 f 720; IJM 19 f 1.610; verder waren er 3 Texelaars en één Goedereder met een totale besomming van f 35000.

Aan de vrijdagmarkt van 3 oktober werd aangevoerd : 2605 kg tong; 54 kisten tarbot en griet; 154 kisten kabeljauw; 28 kisten schelvis; 296 kisten wijting; 371 kisten schol; 46 kisten schar; 359 kisten makreel en 127 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 18,18 - 16,10; grote tong 14,82 _ 14,15; grootmiddel tong 15,56 - 14,69; kleinmiddel tong 18,62 - 17,95; tong één 19,66 - 19,47; tong twee 19,42 - 18,80.

Per 40 kg : krabbepoten 100 - 92; horsmakreel 37 _ 32; krab 56; tarbot 546 - 385; griet 461 - 375; kabeljauw één 168 - 150; kabeljauw twee 190 - 170; kabeljauw drie 206 - 142; kabeljauw vier 188 _ 140; kabeljauw vijf 146 - 63; schelvis vier 92 - 60; wijting drie 100 - 56; schol één 134 - 106; schol twee 146 _ 100; schol drie 98 - 68; schol vier 90 - 71; makreel één 44 - 27; makreel twee 27 - 21,60; schar 85 - 50; tongschar 181 _ 119; bot 24; steenbolk 50; rode poon twee 160; rode poon drie 120 - 100; haai 120 - 65.

De besommingen waren : KW 145 f 21.200; KW 137 f 13.200; UK 128 en UK 228 f 2.360; UK 138 f 5.100; UK 205 f 2.300; WR 71 f 1.820; IJM 154 f 4.600; verder waren er één Goedereder en drie Texelaars met een totale besomming van f 87.000.

Aan de maandagmarkt van 6 oktober werd aangevoerd : 5.575 kg tong; 208 kisten tarbot en griet; 417 kisten kabeljauw; 186 kisten schelvis; 808 kisten wijting; 1.209 kisten schol; 101 kisten schar 132 kisten makreel, 260 kisten varia.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 17,06 - 16,53; grote tong 14,38 - 13,91; grootmiddel tong 14,68 - 14,35; kleinmiddel tong 17,11 - 16,68; tong één 20,80 - 19,36; tong twee 19,92 - 19,00.

Per 40 kg : tarbot 562 - 368; griet 444 - 342; kabeljauw één 210 - 165; kabeljauw twee 242 _ 176; kabeljauw drie 202 - 176; kabeljauw vier 194 - 142; kabeljauw vijf 144 - 74; schelvis twee 182 - 130; schelvis drie 140 - 77; schelvis vier 128 - 77; schol één 182 - 130; schol twee 122 - 94; schol drie 100 _ 80; schol vier 80 - 80; wijting drie 120 - 70; makreel twee 46 - 21,60; schar 86 - 56; tongschar 216 - 80.

De besommingen waren : KW 4 f 34.700; KW 22 f 32.200; KW 25 f 30.400; KW 29 f 12.500; KW 63 f 13.200; KW 77 f 14.400; KW 88 f 20.900; KW 113 f 13.400; KW 149 f 6.300; KW 189 f 32.800; KW 158 f 17.100; KW 167 f 4.400; KW 173 f 18.800; KW 185 f 8.800; KW 218 f 8.300; KW 221 f 9.400; KW 226 f 14.600; SCH 256 f 15.200; WR 32 f 25.500; WR 57 f 24.800; IJM 44 f 24.900; IJM 207 f 2.500; IJM 209 f 7.700.

Aan de dinsdagmarkt van 7 oktober was er geen aanvoer.

Aan de woensdagmarkt van 8 oktober werd per auto aangevoerd : 13 kisten kabeljauw; 6 kisten wijting; 3 kisten schol; 5 kisten schar; 165 kisten makreel en 18 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 40 kg : kabeljauw drie 242; kabeljauw vijf 200 - 156; schol vier 120 - 118; wijting drie 124; makreel twee 22; schar 130 - 122; horsmakreel 80; rode poon twee 172; harders 166 - 156.

Aan de donderdagmarkt van 9 oktober werd aangevoerd : 290 kg tong; 4 kisten tarbot en griet; 28 kisten kabeljauw; 5 kisten wijting; 103 kisten schol; 66 kisten schar en 8 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 20,12; grote tong 16,09; grootmiddel tong 17,62 - 17,39; kleinmiddel tong 19,57; tong één 20,27; tong twee 20,12;

Per 40 kg : tarbot 634 - 577; griet 548 - 440; kabeljauw twee 296; kabeljauw drie 262; kabeljauw vier 254; kabeljauw vijf 170; schol één 168 _ 162; schol twee 154 - 124; schol drie 154 - 94; schol vier 94 - 82; wijting drie 134 - 132; schar 100 - 82; poontjes 80; steenbolk 86 - 32; rode poon twee 244; rode poon drie 162 _ 143.

Aan de vrijdagmarkt van 10 oktober werd aangevoerd : 510 kg tong; 12 kisten tarbot en griet; 146 kisten kabeljauw; 55 kisten wijting; 339 kisten schol; 76 kisten schar; 55 kisten makreel en 35 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 25,34 - 21,51; grote tong 18,00 - 17,04; grootmiddel tong 21,48 - 18,32; kleinmiddel tong 22,71 - 22,02; tong één 23,48 - 22,36; tong twee 22,02 - 20,70.

Per 40 kg : tarbot 760 _ 615; griet 592 - 464; kabeljauw twee 330 - 240; kabeljauw drie 280 - 200; kabeljauw vier 244 - 200; kabeljauw vijf 180 _ 104; schol één 172 - 142; schol twee 144 - 128; schol drie 106 - 92; schol vier 96 - 71; wijting drie 170 - 114; makreel twee 35 - 21,60; schar 124 - 74; rode poon drie 160 - 114; bot 33 - 30; steenbolk 104 - 92; horsmakreel 100 - 82.

De besommingen waren : KW 185 f 6.400; UK 138 f 1.750; UK 205 f 1.100; VD 19 f 1.400; IJM 1 f 1.100; IJM 2 f 730; IJM 14 f 540; IJM 18 f 2.880; IJM 25 f 860; IJM 27 f 2.200.

Aan de maandagmarkt van 13 oktober werd aangevoerd : 6.452 kg tong; 193 kisten tarbot en griet, 593 kisten kabeljauw; 70 kisten schelvis; 435 kisten wijting; 1649 kisten schol; 283 kisten schar; 4 kisten hake; 90 kisten makreel en 521 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 21,37 - 18,90; grote tong 18,10 - 16,92; grootmiddel tong 18,10 - 16,92; kleinmiddel tong 22,21 - 20,00; tong één 22,21 - 20,00; tong twee 20,79 - 19,48

Per 40 kg : tongschar 240 - 160; harders 206 - 112; grote rode poon 215 - 156; kleine rode poon 116 - 80; roggen 420 - 180; grote hammen 220 - 200; kleine hammen 160 - 140; heek 240 - 200; tabot 661 - 503; griet 564 - 420; kabeljauw één 252 - 120; kabeljauw twee 242 - 140; kabeljauw drie 218 - 140; kabeljauw vier 182 - 140; kabeljauw vijf 142 - 78; schelvis één 144 - 124; schelvis twee 124 _ 114; schelvis drie 112; schelvis vier 132 - 96; schol één 154 - 122; schol twee 140 - 110; schol drie 110 - 76; schol vier 92 - 60; wijting drie 132 _ 92; makreel twee 46 - 21,60; schar 80 - 28; grote haai 81 - 67; kleine haai 64 - 40.

De besommingen waren : KW 22 f 32.000; KW 25 f 32.000; KW 29 f 5.000; K W29 f 5.000; KW 34 f 63.000; KW 45 f 45.000; KW 51 f 7.400; KW 63 f 6.500; KW 88 f 12.000; KW 113 f 17.000; KW 117 f 29.000; KW 137 f 6.000; KW 149 f 4.000; KW 152 f 11.000; KW 167 f 21.000; KW 214 f 3.100; KW 221 f 7.000; KW 226 f 2.800; SCH 256 f 16.000; UK 128 en UK 228 f 13500 VD 19 f 3.200; IJM 1 f 1.900; IJM 2 f 1.900; IJM 3 f 1.800; IJM 14 f 1.400; IJM 25 f 1.500; IJM 27 f 800; IJM 24 f 23.000; IJM 44 f 30.000; IJM 154 f 22.000; IJM 207 f 8.900; IJM 209 f 8.500; verder waren er vijf Texelaars, welke 1.l. vrijdag op het toneel ontbraken met een totale besomming van f 120.000

DEN HELDER

In de week van 6 tot en met 10 oktober werden door 43 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd : 14.804 kg tong f 244.456,07 van f 27,19 - f 12,72; 10.651 kf tarbot f 129.378,49 van 24,01 - 6,74; 87.555 kg schol 194.555,90 van 3,78 - 1,85; 23.910 kg kabeljauw 55.022,80 van 7,03 - 1,09; 1.406 kg griet f 14.055,75 van 14,37 _ 8,01; 6.010 kg schar f 9.836,16 van 2,31 - 1,32; 5.755 kg wijting f 11.327,27 van 3,35 - 1,35; 112.298 kg diversen f 355.468,29; totaal 262.389 kg f 1.014.100,73.

TE KOOP :

1 GARNALENKOTTER

lang 22,50 m., breed 5,62 m.

Voorzien van een 300 PK hoofdmotor met straalbuis, hydraulische stuurinrichting, 5-trommelige lier vanuit het stuurhuis bedienbaar.

Koelruim, radar, automatische piloot, zender, marifoon, echolood, en aansluiting voor Decca en plotter aanwezig.
Het geheel verkeerd in uitstekende staat.

De levering kan direkt geschieden.
Bouwjaar 1967 — Tonnage 67 ton.

Te bevragen bij : Machinefabriek Padmos BV
Bruinisse/Stellendam
tel.: 01879-1766 - privé P. Padmos 01113-1488

(8563V)

NU het WINTERT

BESTEL EEN

DUFFLE COAT

van

HOGE KWALITEIT

(groengrijs en blauw)
Blauw gevoerd

NOG AAN ZOMERPRIJS

van

1.000 tot 2.250 Fr.

B.T.W. 16 % niet inbegrepen

SCAP sv

H. BAELSKAAI, 27, 8400 OOSTENDE — TEL. 059/32.29.51

(8427V)

ONZE OOSTENDE-DOVER LIJN BOEKT VEEL SUKSES !

Sedert de Oostende — Dover omvormd werd, is er al veel water door de zee gelopen en mogen we zeggen, dat de plaatselijke organisatie onder leiding van de h. Muyldermans met een kranige hoofdingenieur de h. Roland Beyen aan zijn zijde en een knap leidend personeel, het er uitstekend afbrengt niettegenstaande de talrijke moeilijkheden welke van links en rechts opdagen of in de weg worden gelegd om dit bolwerk waarmee duizenden mensen hun brood verdienen, te ontzenuwen.

Voeg daarbij dat de handelsdirektie te Brussel in handen is van een knappe Buras en dan is alles gezegd. Hieromtrent konden we opnieuw enkele nuttige gegevens bekomen.

A) In de loop van de maand augustus jl. werden via de instellingen van de R.M.T. 625.213 passagiers vervoerd komende van of bestemd voor Dover, Folkestone en Newhaven.

B) Tijdens de periode van 6.10.80 tot 31.3.81 bieden wij de mogelijkheid voor de prijs van 260 B.fr Dover te bezoeken. Nadere informatie komt voor op bijlage.

C) Tijdens de jongste Europese Dienstregelingsconferentie werd de dienstregeling vastgelegd van de draagvleugelboten die vanaf 31 mei volgend jaar zullen ingezet worden tussen Oostende (spoorwegstation) en Dover Western Docks.
Ik zal u die eerstdaags overmaken.

Tussen Dover en Londen zullen directe treinen, in aansluiting met de draagvleugelboten, dit traject afleggen in 1u20 à 1u30. De TEE trein Saphir zal vanaf 31.5.81 als intercity trein rijden tussen Oostende en Keulen (vertrek uit Oostende te 16u49; aankomst te Oostende om 12u43).

D) Op 5.9.1980 werd met de "Prinses Maria Esmeralda" een uitzonderlijk vervoer verzorgd : een kraan die niet minder dan 95.500 kg woog en 'n lengte had van 17,70 m.

EENDAGSEXCURSIES EN MEN GAAT VERDER

De R.M.T. zal thans een nieuwe inspanning doen om de Britten er toe aan te zetten Oostende te bezoeken.
De stakingen in Frankrijk zijn voor de Belgische havens in het bijzonder voor Oostende voor het passagierverkeer, een enorme propaganda geweest inzake komfort, dienstvaardigheid en uitstekende overvaarten.

Eendagsexcursies van Dover naar Oostende werden nu ook ingericht.

Voor een overvaart heen en terug vanaf Dover (of Folkestone) betaalt men voortaan nog slechts 4 Pond ('s zaterdags 6 Pond Sterling).

Dit zal de Oostendse en kusthandel alsook het restauratiebedrijf ten zeerste ten goede komen, vermits men hier tijd te over zal hebben om aan shopping te doen.

Vanaf volgend jaar in mei wordt deze dienst opnieuw met draagvleugelboten uitgebreid welke in 1u40 Dover zullen bereiken.

Dit kan ons slechts verheugen omdat dit het toerisme, de handel en de werkverschaffing slechts kan ten goede komen.

VOOR EEN PRIKJE NAAR ENGELAND

Onder het motto „Nu of nooit naar Engeland" biedt de Belgische Regie voor Maritiem Transport die de Sealink Zeevaartlijnen Oostende - Dover/Folkestone exploiteert, tijdens de komende herfst- en wintermaanden aan het Belgische publiek de mogelijkheid om praktisch gratis een dagexcursie naar Groot-Brittannië te doen.

Deze promotionele aktie die loopt tijdens de periode van 6-10-1980 tot en met 31-3-1981 bestaat erin dagexcursiebiljetten van Oostende naar Dover of Folkestone voor „voetgangers" te koop te stellen tegen de onvoorstelbaar lage prijs van 260 B.fr. heen en terug. Als enige voorwaarde wordt gesteld dat de heenreis moet geschieden met de 5u15 dienst naar Folkestone of met de 7u35 dienst naar Dover Western Docks ; en dat de terugreis op dezelfde kalenderdag gebeurt met de 19u15/19u40 dienst uit Dover Western Docks. Het feit dat er geen terugreis geboden wordt vanuit Folkestone is geen bezwaar vermits dit amper 10 km van Dover gelegen is en een geregelde en frekwente openbare busdienst beide plaatsen verbindt. Bedoeling van deze dagexcursie is de Belgen mits een minimum van kosten kennis te laten maken met onze moderne komfortabele schepen die zelfs in na- en voorjaar van een zeereis een prettige belevenis kunnen maken. In Folkestone en Dover heeft U ruimschoots de tijd om wat rond te kuieren en/of aan „shopping" te doen. Bovendien kan op de terugreis gevraagd worden voor sigaretten, parfums, sterke dranken ,enz. waarvan een bepaalde hoeveelheid — aan boord na te vragen — met vrijstelling van taks door de doeane aan wal toegelaten worden. Op die manier wordt uw reis zelfs volledig gratis !

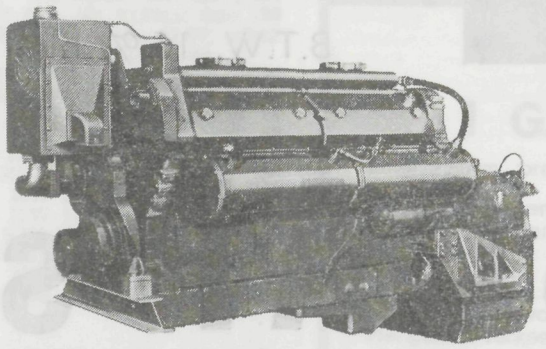
Voor nadere inlichtingen i.v.m. deze dagexcursiebiljetten, kunt U terecht bij de :

— erkende reisbureaus

— Inlichtingskantoren en stations N.M.B.S.

— Regie voor Maritiem Transport. Natiënkaai 4, 8400 Oostende, Tel. (059) 70 76 01
Belliardstraat 30, 1040 Brussel Tel. (02) 230 01 80).

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



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

STATISTIEKEN OOSTENDE - DOVER/ FOLKESTONE

De statistieken van de maand augustus 1980 in vergelijking met deze van dezelfde maand in het jaar 1979 geven het volgende :

	1980	1979
Reizigers	545.600	459.265
Voertuigen	95.647	92.299

VAN HET POLITIEK FRONT

Vraag van dhr. Vansteenkiste betreffende pleziervaartuigen en de vaarvergunning.

Om als partikulier op de openbare weg hetzij een bromfiets, een motorrijwiel of een motorvoertuig te kunnen en mogen besturen, verplicht de wet elke ingezetene respektievelijk theoretische en/of praktische, niet te onderschatten, proeven af te leggen. Grondige kennis van de wegcode en ernstige praktische kennis worden heel streng beoordeeld. Hierbij komen dan nog leeftijdsminima bij kijken.

Om een jacht, een sport- of ander «ontspannings»- of vakantievaartuig te besturen, in kanalen, zeehavens of in de open zee, volstaat een welgevulde beurs. Van wettelijke proeven, naar analogie van hetgeen van de weggebruiker wettelijk wordt geëist, geen sprake. Kennis van zeevaartreglementen, nood- en andere signalen, praktische en technische kennis om op verantwoorde wijze veilig een vaartuig te kunnen en te mogen besturen : niets ! Een eventueel dure verzekeringspolis «dekt» (?) alle risico's. Daarmee is dan ook de zeevaartkous af en het is ondermeer vooral het havencontrolepersoneel dat met ernstige moeilijkheden te kampen heeft.

Waarop wacht de bewindsman om dringend een strenge en aangepaste wettelijke reglementering te ontwerpen, zoals voor de zelfs kleinste weggebruiker ?

Antwoord :

De ontwikkeling van de pleziervaart is niet ontsnapt aan de aandacht van de overheid. Het invoeren van een verplichte vaarvergunning voor bepaalde categorieën werd reeds besproken met vertegenwoordigers van de bijzonderste jachtverbonden. Aan een dergelijke invoering zijn echter problemen van materiële aard verbonden, zowel wat de opleiding en het afnemen van de examens, als het toezicht op het gebruik van de brevetten betreft. Reeds nu organiseren verschillende organisaties opleidings- en initiatiecursussen.

Ik heb mijn administratie opdracht gegeven in samenwerking met BLOSO en ADEPS een reglementering uit te werken die beantwoordt aan de vereisten inzake veiligheid zonder door een te strakke of te ingewikkelde struktuur de uitbreiding van de watersport in de weg te staan.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ANDERE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN:

EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD!

KNIELAARS		395
LAARS gevoerd met wol		385
DIJLAARS		700
HEUPLAARS		915
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	670
	maat 58	737
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	400
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	410
	maat 58	450
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	540
	maat 56	590
JUMPERS blauw goed		
small en medium		395
large		395
extra-large		395
ZUIDWESTER (lange kap)		190
OLIEHEMD zonder kap		565
met kap		675
OLIESCHORT		465
GUTTERS		70
AIRCOAT BROEKEN		465
broeken met bretel		
maat 42 54		903
56 58		994
60		1.030
JUMPERS aircoat		455

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

DEZE PUNTEN KUNNEN OMGEZET WORDEN BIJ S.C.A.P.,
H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE BIJ HAND IN HAND ZEEBRUGGE

(8426 V)

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.

■