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

(8426V)

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

het visserijblad

Vrijdag 31 oktober '80 - Nr. 31

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

BRANDSTOF IN DE VISSERIJ

EEN AKTIE VAN S.C.A.P.

Dinsdag 28 oktober steeg opnieuw een aantal olieprodukten in prijs.

De nieuwe prijzen, BTW inbegrepen, zijn :

	zone 0	zone 1	zone 2
Dieselolie (+ 0,27 fr./l.)	17,26	17,30	17,35
Stookolie verwarming (+ 0,26 fr./l.)	10,68	10,72	10,76
Lichte fuel (+ 0,26 fr./l.)	10,61	10,65	10,70
Butaangas in flessen (+ 0,32 fr./kg.)		26,25	
Propaangas in flessen (+ 0,38 fr./kg.)		29,08	
Propaangas onverpakt (+ 0,39 fr./kg.)		21.51	
Cargas (+ 0,22 fr./l.)		11,43	

Deze prijsstijgingen zijn volgens de petroleumfederatie te wijten aan de schommelingen der internationale noteringen en het herstel van de dollar.

Zoals we reeds schreven, is deze stijging en daling der prijzen een soep zonder voorgaande en het voorwendsel dat dit alles te wijten is aan de schommelingen der internationale noteringen, belachelijk omdat het een feit is dat er, niettegenstaade de oorlog in Iran, meer dan genoeg brandstof voorradig is om gans de winter België te bevoorraden, zonder prijsverhoging.

BIJ DE REDERSCOOPERATIEVE S.C.A.P.

Voor de visserij is die officiële prijs sedert dinsdag 1.1. dus 9,28 fr. geworden.

De beheerraad van S.C.A.P. heeft echter besloten die nieuwe prijsverhoging niet toe te passen.

Inderdaad, sedert 10 oktober zijn de prijzen voor de visserij, dus in transiet, steeds gestegen en wel van 8,66 fr naar 8,93 fr. op 23 oktober, 9,06 fr. op 24 oktober en nu 9,28 fr. sedert dinsdag.

Uit dien hoofde werd door de beheerraad van S.C.A.P. beslist deze prijzen niet toe te passen en blijft zij voor de visserij haar verkoopprijs behouden op 8,50 fr.

Het is immers een feit dat de nieuwe prijs voor de visserij niet meer haalbaar is en zeer zwaar op elke exploitatie weegt, waar men niet zoals in huisverwarming een beetje minder kan gebruiken.

OMZENDBRIEVEN EN KONTRAKTEN

Vanwege het Ministerie van Landbouw en door verschillende brandstofmaatschappijen werden aan de reders omzendbrieven gezonden, hen aanmanend een kontrakt te tekenen om hun jaarlijkse afname te verzekeren en ze dus te verplichten bij die firmas af te nemen

De Coöperatieve S.C.A.P. heeft aan al haar leden een omzendbrief gezonden daar niet op in te gaan, daar dit een verkapte verplichting is, welke niets te zien heeft met de bevoorrading.

Is er nog toekomst voor de Oostendse Scheepswerven n.v. Beliard ?

In bepaalde dagbladen verschenen alarmerende berichten in verband met de behandeling en de beoordeling door de regering van de N.V. Oostendse Scheepswerven BELIARD. Het kwam er nog min, noch meer op neer, dat de regering de werkverschaffing bij Beliard Oostende zou saboteren en met inzicht kredieten voor scheepsbouw die te Oostende zou gebeuren, niet wenst toe te kennen.

Het verdwijnen van Beliard Oostende zou aldus werkelijk door de regering, of door bepaalde regeringsinvloeden, gewild worden in het kader van 'n herstructureringsplan, waardoor scheepswerven die bepaalde regeringsinvloeden nauwer aan het hart liggen zouden kunnen blijven bestaan, ten nadele van andere die zouden verdwijnen. Het is ten zeerste duidelijk dat deze berichten die uitkomen van een plaatselijke medewerker, die van zijn eerste leugen niet thuis is, volledig ingeblazen zijn door lokale vakbondskringen, die het in het algemeen niet te nauw nemen met de waarheid.

Gezien wij niet aan paniekzaaierij willen doen, hebben wij deze zaak grondig onderzocht vooraleer bepaalde dingen te affirmeren en beschuldigingen rond te slingeren zoals de gewilde tegenwerking en regeringssabotage.

(Vervolg blz. 2)

VOLGEND NUMMER VAN HET VISSERIJBLAD OP 14 NOVEMBER

EN WAT MET SCHEEPSWERF BELLIARD ?

(Vervolg van blz. 1)

HOELANG NOG STREKKEN DE HUIDIGE WERKORDERS ?

Voor het ogenblik werkt men te Beliard Oostende nog aan de voltooiing van een splijtsleephopperzuiger, de ombouw van een Franse treiler, de «Frederik Russel» in een oceanografisch schip en aan een polyvalent hydrografisch schip voor het bestuur van het Zeewezen, dat op de Schelde zal ingezet worden.

Toch kan men wel zeggen dat de bestellingen bijna af zijn en dat men hiermede nog tot mei 1981 de werkverschaffing op peil kan houden. Zelfs nu is er reeds tijdelijke werkloosheid in bepaalde onderafdelingen, maar deze tijdelijke werkloosheid slaat toch maar op 5 proc. van de werknemers. Er zouden dus nieuwe orders dienen binnen te komen om de werkverschaffing ook na mei 1981 nog te bestendigen. Voor het ogenblik werkt men te Beliard Oostende met een bezetting van 46 kaderleden en bedienden en 198 werknemers, of in totaal 244 man, hetgeen voor de streek toch een belangrijke werkverschaffing is.

Het is wel zo, dat er geen schot komt in de kredietverlening voor bepaalde orders, die tot de portefeuille van Beliard Oostende behoren, onder meer voor de twee supplyschepen waarbij het hier gaat om een order van een half miljard frank, en verder over de tien mijnenvegers in versterkt glasvezel die voor de Zeemacht moeten gebouwd worden. Eerst moeten echter de kredieten voor de bouwheren toegekend worden vooraleer deze het licht op groen kunnen zetten voor de scheepswerf. En hier is het inderdaad waar het schoentje wringt. We kunnen het echter zo stellen, dat de zogenaamde tegenwerking gemakkelijk kan resulteren uit het feit dat de kredieten niet beschikbaar zijn. Men mag dus niet a-priori gaan beweren dat er tegenwerking of sabotage ten grondslag ligt voor het uitblijven van de toe te stane bouwkredieten.

Verder is het eveneens zo, dat het rapport Mac Kinsey over het herstructureringsplan nog niet verschenen is. Wel schijnt men te weten dat dit rapport, wat Beliard - Oostende betreft, eerder gunstig ligt en dat deze scheepswerf er goed uitkomt wat de technologie en de beroepsbekwaamheid van het gespecialiseerd personeel betreft.

Nochtans, in het raam van een herstructureringsplan in de scheepsbouw, kan men zich toch altijd vr gen stellen, zoals : wat wordt geherstructureerd, wie ? en waar ? Ook wij vechten en wensen te vechten voor de tewerkstelling in eigen streek en voor het behoud van Beliard Ocstende ,en we zullen de eersten zijn om bepaalde onjuistheden aan te klagen.

Ergens moeten wij daar echter objectief bij blijven en menen dan ook dat het te ver gaat om nu al de regering van sabotage en tegenwerking te beschuldigen. Het Ministerie van Verkeerswezen is daarenboven een Ministerie die zeker hulp zal bieden waar het kan.

In verband met de bouw van 10 mijnenvegers in versterkt glasvezel ten behoeve van de Zeemacht, weet men dat de offertes van de Oostendse scheepswerf, ingediend in samenwerking met Mercantile uit Antwerpen, de voordeligste liggen en dat de Zeemacht aandringt om tot de bouw over te gaan. De beslissing om deze schepen te bouwen is echter nog niet genomen bij de regering en het is hier ook wel eerder een kwestie van krediet- en begrotingsmogelijkheden dan van werkelijke sabotage of tegenwerking.

Dat er anderzijds, in verband met het rapport Mac Kinsey en in verband met de maatregelen voor herstructurering van het bedrijf, aan touwtrekken zal worden gedaan, is begrijpelijk, daar waar in feite een gezond bedrijf als Beliard - Oostende zeker niet mag over het hoofd gezien worden. Hopen we nu voor de werkverschaffing in onze streek in het algemeen en voor de werkverschaffing bij de N.V. Oostendse Werven Beliard in het bijzonder, dat de goedkeuring en toezegging voor de bouwkredieten ten spoedigste los komt.

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 —

Aalmoezenier Corneillie tot ridder in de Kroonorde benoemd

Op voorstel van de heer minister Lavens van Landbouw en Visserij werd de heer Corneillie Jan aalmoezenier voor de visserij door de koning tot ridder in de Kroonorde benoemd dit wegens zijn vele verdiensten ten voordele van de visserij waarmede de Koning eveneens de visserij zelf heeft willen vereren.

Onze hartelijke gelukwensen aan aalmoezenier Corneillie, die steeds met raad en daad onze vissers ter wille is.

Duitse duikboot uit wereldoorlog I voor haven van Zeebrugge

Bij metingen en peilingen in verband met de verlenging van de havenmuur van Zeebrugge werd 'n scheepswrak ontdekt dat, na onderzoek, het wrak van een Duitse duikboot uit Wereldoorlog I bleek te zijn.

Gezien het wrak een hinder vormde voor de uitbreidingswerken van de haven, heeft men het moeten verwijderen. Na een paar vergeefse bergingspogingen is men er tenslotte in geslaagd het wrak weg te slepen en verder in open zee te brengen waar het geen hinder kan vormen voor de scheepvaart.

Vele dagbladen hebben hierover verkeerde inlichtingen verstrekt.

Uit een speciale inlichtingsbron konden we vernemen dat het hier gaat over de duikboot UB 10 die werd gebouwd op de scheepswerf te Bremen in 1914-1915. Na voltooiing werd het naar Antwerpen overgebracht als eerste duikboot van de serie UB 1 tot UB 10. De duikboot deed zijn duikproeven op de Schelde en kwam daarna naar Brugge, waar het volledig bewapend werd.

Op 15 maart 1915 trad de UB 10 in dienst bij de Flotille «Flandern» te Brugge onder bevel van Oberluitenant Otto Steinbruch. Op 14 april 1915 vertrok de duikboot uit Zeebrugge om vooreerst in de omgeving van het lichtschip «Noord-Hinder» op te treden. Als eerste slachtoffer viel op 14 april 1915 reeds de Nederlandse stomer «Katwijck» die in de grond geboord werd. Op 7 juni 1915 was het dan de beurt aan de Belgische stomer «Menapiër» nabij de monding van de Theems. Dit vaartuig had op 27 mei de haven van Algiers verlaten met een lading erts aan boord ter bestemming van de Britse haven Middlesborough en had een bemanning van 25 koppen aan boord waarvan slechts 9 overlevenden opgepikt werden door de «Triton».

Op 10 augustus 1915 werd dan de Britse stomer «Rosalie» tot zinken gebracht. Op 11 augustus brengt de UB 10 de volgende Britse vissersvaartuigen tot zinken : «Trevear», «Espérance», «Young Admiral», «Palm», «Welcome», «Illusurious», «Georges Crabbe», de «Oceans - Gift», «Georges Barrow» en de kotter «Humphrey».

Naderhand volgden nog vele schepen hetzelfde lot.

De geallieerde vloot kon de UB 10 niet te pakken krijgen, niettegenstaande men bijzonder op de uitkijk lag voor deze gevreesde haai. Toen de Duitsers in 1918 de Vlaamse kust moesten verlaten, werd de UB 10 door de Duitsers zelf opgeblazen en lag gezonken in positie 51° 21' N. - 3° 12' O. Het was dicht bij het einde van de oorlog dat de duikboot door de eigen bemanning werd opgeblazen, nl. op 5 oktober 1918. In zijn 3,5-jarige loopbaan kende de UB 10 niet minder dan 15 bevelhebbers. Na 62 jaar op dezelfde plaats op de bodem te hebben verbleven, met waarschijnlijk nog heel wat munitie in haar scheepswanden, kreeg deze duikboot nu een andere plaats op de zeebodem.

SLEEPBOOTJE GEZONKEN

Door een nog niet helemaal achterhaalde oorzaak is de Oostende-8, een sleepboot van Baggerfirma Decloedt, plots gezonken in de havengeul, ter hoogte van de vroegere Leopoldsluis.

Het scheepje verdween zo snel in de golven dat de twee opvarenden moesten springen om zich in veiligheid te brengen. De redeboot van het Loodswezen pikte de schipbreukelingen op. Vandaag zou gepoogd worden het wrak te lichten, wat ondertussen is geschied.

Aktie ten voordele van de verspreiding van miskende vissoorten

Door de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten werd verleden zaterdag in het Europa-hotel te Bredene, een propagandabijeenkomst gehouden voor de verspreiding van miskende en goedkope vissoorten. Het is inderdaad zo, dat slechts enkele vissoorten in het binnenland gekend en gevraagd worden en door dit gebrek aan kennis, gebeurt het dikwijls dat gewone vissoorten zoals de wijting, de schar, kleine pladijs om maar de voornaamste te noemen, naar de opvang gaan omdat er voor deze, door de huisvrouw en het gezin miskende soorten, geen afzet is. Of de Nationale Dienst voor de Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten deze bijeenkomst met proevertjes van deze miskende soorten, nu speciaal in een restaurant van een kustgemeente moet houden, is wel twijfelachtig. Het nationaal Propagandakomité voor meer visverbruik had de journalisten terzelfdertijd voor een uitstapje aan boord van het oefenschip, de middenklastreiler O.29 uitgenodigd, vooraleer de bakkunst van de chef van het hotel alle eer aan te doen. Of de rode poon, de heek en de schelvis tot deze miskende soorten gehoren en tot vismeel verwerkt worden, is zeker wel niet juist. Het zijn integendeel zeer gegeerde soorten. Zelfs voor wijting, schar en platjes is het ten slotte doorgaans slechts de kleine soort die dient opgevangen te worden. Grote wijting en/of pladijs van goede kwaliteit wordt zelden opgevangen. We zijn dan ook overtuigd dat eveneens aan de koopgewoonten van de gezinnen of van de huisvrouw dient geschaafd te worden en hen bijgebracht worden dat het niet persé éénmansstuk visrations moeten zijn. Men zou dus beter met de slogan werken in de aard van «ook de kleine vis is zeer smakelijk». Zelfs bij de tongen moet het voor de restaurant of de huisvrouw praktisch altijd een blokker (4 in één kgr.) of de driekwarttong (drie in één kgr.) zijn en zeker voor de restaurants. Daar ligt ons inziens een groot werkterrein voor het Nationaal Propagandakomité voor meer visverbruik.

De aanmoediging voor het verbruik van deze, lekkere maar miskende soorten, zal nu gebeuren door vispropaganda akties met de visbakkersploegen van Heist, Oostende en Nieuwpoort. In de verspreiding van deze soorten zou men echter liefst ook de handel betrekken, want het zijn de handelaars en visventers die rechtstreeks in kontakt staan met de verbruiker. Of deze echter wel zo gemakkelijk zullen gewonnen geraken om goedkoper soorten aan de man te brengen, is wel enigszins twijfelachtig. We herhalen daarbij dat de goedkoper soorten vooral de kleine soorten zijn en dat opvang doorgaans betrekking heeft op deze kleine soorten. Pladijs is echter pladijs en wijting blijft wijting en we zien het moeilijk zitten dat de handelaar, ook wanneer hij de kleinere soorten hiervan goedkoper betrekt en deze bij de verbruiker propageert, een betrekkelijk kleine verkoopprijs zal vragen. Dan verkoopt hij liever de groter soorten.

De meest gegeerde soorten bij de verbruiker zijn nog altijd kabeljauw, in moten en in filets, pladijsfilets waarvoor de kleine pladijs niet in aanmerking komt, tong met een voorkeur voor de verbruiker van de éénmansstuk, rog, grote wijting en ook wel zeehond. Het is duidelijk dat ook staart, zonnevis, heilbot, enz..... gewild wordt, maar de prijs van deze vis weerhoudt de gewone verbruiker. Tarbot wordt hoofdzakelijk aan de restaurants geleverd of voor feesten. We herhalen dat het de kleine vis is die doorgaans opgevangen wordt en er zou hier dus iets aangedaan moeten worden om de visserij hierop minder in te stellen. Dit kan echter slechts door een verhoging van de netmaaswijdte.

Ten titel van inlichting, en omdat wij tamelijk in de visleurhandel ingewijd zijn, en na steekproeven bij enkele betrokkenen is de belangrijkheid van de verkoop volgens de vissoorten bij hen als volgt :

1) kabeljauwfilets	33%	5) tong	5%
2) kabeljauw/moten	25%	6) haai/zeehond	4%
3) pladijsfilets	15%	7) wijting	4%
4) rog	7%	8) rare vis	2%
		9) varia	5%

We herhalen hier nogmaals dat men geen kabeljauw/moten kan snijden uit kleine gul en dat de verbruiker liefst kabeljauwfilets heeft van gul van minstens 2 kgr. ongekopt hetgeen filets geeft van 400 gram stuk. Voor de pladijsfilets wordt zelfs groot-iek op het randje af bijna te klein. Gewone pladijs, dus niet gefileerd wordt altijd min en min verkocht en moet in elk geval 500 gr. per stuk wegen, hetgeen men als een ration voor één persoon beschouwt. Onder rare vis verstaat men tarbot, staart en zonnevis. Het is de dure prijs ide hier een belemmering voor de afzet vormt.

Behalve het aktief propageren van miskende vissoorten, moet men zich ook toespitsen op het veranderen bij de verbruiker van bepaalde gedragingen zoals het bepaald negeren van de kleine soorten. Zolang men hier niet in slaagt, en hiervoor heeft men zeker de medewerking van de detailhandel nodig, zullen grote partijen KLEINE vissoorten miskend blijven of gevangen worden.

En het zullen de folkloristische visbakkers en hun toelagen niet zijn, die daarvoor de geschikte propagandisten zijn.

Visserijprotest tegen de verhoging van netmaaswijdte

nieuwe zware kosten

Zoals reeds medegedeeld, werd door de EEG-Kommissie te Brussel, dit vooral op aandringen van Groot-Brittannië, beslist vanaf 1 december de netmaaswijdte voor de gewone visserij in de Noordzee, West van Ierland en de Westelijke gebieden, te verhogen tot 80 cm., terwijl dit tot 90 cm. gebracht wordt vanaf 1 oktober 1982. De Engelse Kanaalgronden worden hierin niet betrokken. Het is begrijpelijk dat uit de visserijmiddens zwaar protest opsteekt omdat dit weer aanleiding zal geven tot heel wat investeringen in nieuwe netten, niet alleen op dit ogenblik zelf, maar een paar jaar verder zal men voor dezelfde zware kosten komen te staan. Het protest gaat dus niet in de eerste plaats tegen de maatregel als dusdanig zelf. Daarom ook heeft men, onder meer in Schotland en Engeland reeds stappen bij de regering aangewend om voor deze nieuwe maatregel een overgangsperiode te voorzien die voor een bepaalde tijd na 1 december ozu doorlopen. Men zou dus wensen, niettegenstaande de maatregel van kracht zou worden in de Gemeenschap op 1 december, dat men in de eerste maanden tot geen netkontrool zou overgaan. Volgens de Britten is opgelegde timing niet redelijk.

Een andere moeilijk verteerbare brok, is het feit dat het verbod op de poutvisserij ten voordele van de Deense industriële visserij opgeheven werd Deze zullen dus terug met 16 mm. netmaaswijdte op de pout gaan vissen, voor vismeeldoeleinden. Wat de Britten daarbij natuurlijk dwars zit, is 't feit dat de Denen heel wat andere ondermaatse vis vangen die dan, ofwel eveneens de weg naar de vismeelfabrieken vindt, ofwel uitgesorteerd wordt om in de zwarte handel terecht te komen. De Britten stellen het nu zo voor, dat, door toepassing van grotere netmaaswijdten, de vis door de Britse netten zal zwemmen om dan in de Deense 16 mm-netten terecht te komen, om te eindigen in vismeel. Moeten wij daarom beschermingsmaatregelen treffen, luidt de Britse vraag, waaruit zeker wel geen antwoord uit Brsusel zal komen.

Volgens de Britten kan men de netmaaswijdte dan ook niet als een beschermingsmaatregel voor de visstand aanzien, gezien enerzijds de Denen nog met hun 16 mm netten mogen vissen voor industriele doeleinden en anderzijds de maatregel niet voor alle visgronden van kracht is, onder meer niet voor het Engels Kanaal. Hierin zien de Britten een uitzondering dat vooral ten gunste van de Franse vissers uitdraait die talrijk in het gebied van het Engels Kanaal komen vissen. De getroffen maatregel om de netmaaswijdte op 80 mm te brengen aanzien de Schotten vooral, als iets dat ten nadele uitdraait van de enen en ten voordele van de anderen. De Schotten in het bijzonder en de Britten in het algemeen, aanzien deze laatste maatregel van Brussel dan ook als de zoveelste aanslag op de Britse visserijbelangen. Het is inderdaad juist dat men niet voor elkeen goed kan doen, alhoewel ook wij het betreuren dat de Denen in hun poutvisserij opnieuw toegelaten worden, massa's pout en evenveel massas ondermaatse vis voor vismeeldoeleinden weg te vissen met overdadige kleine netmaaswijdte. Het beschermend effekt op de visstand door het verplicht verhogen in bepaalde gebieden van de netmaaswijdte wordt hierdoor dan ook gevoelig geschaad.

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

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

NIEUWPOORT — ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN

Gedurende de periode van 27 oktober tot en met 7 november 1980, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in grote en midden sector, als volgt :
— week van 27 tot 31 oktober 1980 : geen schietoefeningen;
— week van 3 tot 7 november 1980 : op maandag 3, dinsdag 4, woensdag 5, donderdag 6 en vrijdag 7 november 1980.

Deze oefeningen worden gehouden van 0900, plaatselijke tijd zonsondergang, zonder onderbreking.

NEDERLAND

MOND WESTERSCHELDE — DEURLOO. NIEUWE GOLFMEETPAAL. OBSTRUCTIE

1. Op 51°30'21"N — 3°14'33"E aanbrengen van een nieuwe golfmeetpaal «VR» : FI Y 5s.
2. Het gestelde in eerdergenoemd B.a.Z. -18/115 (T) — 1980 omtrent de vernielde golfmeetpaal gemarkeerd door twee tonnen blijft van kracht tot de opruiming is votlooid.

WESTERSCHELDE — SCHAAR VAN DE NOORD. BETONNING VERLEGD. DIEPTE.

1. Verplaatsen naar :
a) 51°23'17"N — 4°12'01"E (± 75 m NE) groene ton Svn 7;
b) 51°23'16N — 4°12'18"E (± 100 m N) groene ton SvN 9;
c) 51°23'18"N — 4°12'21"E (± 90 m NE) rode ton SvN 8.

2. De minste diepte in de Schaar van de Noord bedraagt in dm bij gem. LLWS :
Middenvaarwaters 8
Spitsetonskant 8
Stompetonskant 4

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) VAN KRACHT OP 15-10-1980

530 Haven Zeebrugge — Pos. ± 51°20'.5N — 3°12'.5E.
Z 6 lichtboei tijdelijk 133°, 100 m uit positie.
154 Zeebrugge nadering — Zand route. Pos. 51°21'8"N — 3°11'38"E.
Zand 1 boei tijdelijk verlegd, 150 m SW van kaartpositie.
194 Zeebrugge nadering. — Pos. 51°21'27"N — 3°12'58"E.
Zand 4 lichtboei tijdelijk verlegd naar pos. 51°21'31".5N — 3°12'40"E.
330 Westhinder-Vlissingen-Scheur route. — Pos. ± 51°23'.5N — 3°06'E.
Tijdelijk uitgelegd : gele spitse ton voorzien van radarreflector en liggend kruis als topketen, 100 m S van lichtboei Sch 5. Deze ton dekt een getijmeter 100 m E van de ton. De scheepvaart wordt verzocht op veilige afstand voorbij te varen en noch anker noch vistuig in de nabijheid te gebruiken.
371 Zeebrugge — Pos. ± 51°21'.5N — 3°13'.E. Boorplatform «Zeebouw» herlegd in pos. 200 m E van de lichtenlijn.
396 Nadering Zeebrugge. — Pos. ± 51°22'.0N — 3°12'.0E.
Zand 2 lichtboei verlegd in 334° 230 m van kaartpositie.

BRITSE TREILER BINST DE OPSLEPING GEZONKEN

Een Britse treiler uit Grimsby van 50 Brt kwam verleden week zaterdag in moeilijkheden ongeveer 100 mijl O.N.O. van de Humber. Door het slechte weder en de hoge golven nam het vaartuig zoveel water dat de motor en de pompen uitvielen. Aan boord was vier man, waarvan de schipper een noodsein uitzond die door Humber-radio opgevangen werd. De RAF-helikopterdienst werd onmiddellijk verwittigd terwijl ondertussen naar de in nood verkerende treiler «Britta» twee treilers uit de omgeving opstoomden, namelijk de Noorse treiler «Vikingborg» en de Fleetwood-treiler «Boston Sea King». Gezien de toestand aldoor slechter werd aan boord van de «Britta» verzocht deze om de bemanning van boord te halen. Dit gebeurde door tussenkomst van de helikopter terwijl ondertussen de «Britta» op sleeptouw genomen werd door de Britse treiler. De «Britta» kwam echter altijd dieper te liggen en ging ten slotte tijdens de opsleping verloren. Ondertussen kreeg men ook aan boord van de helikopter met moeilijkheden te kampen waar een olieleiding begon te lekken. Men verwittigde een olieboord-platform waar de helikopter zich desnoods zou kunnen neerzetten, maar gezien de defekte olieleiding het toch uithield, geraakte de helikopter toch veilig aan land. De bemanning van de «Britta» kwam dus bijna tweemaal in moeilijkheden, eerst met hun vaartuig en naderhand met de helikopters. De schipper van de «Britta» vertelde dat men plots met zeer hoge golven van zes tot zeven meter te doen had, waartegen de «Britta» niet bestand leek te zijn en veel water schepte die in het machineruim liep waardoor de motor en de pompen uitvielen.

De snelle uitbreiding van de Ierse visserijvloot

In 1975 had de EEG beslist dat Ierland als enig land van de Gemeenschap zijn vloot mocht gaan uitbreiden, terwijl men in praktisch alle andere lidstaten tot een saneringovergingof moest overgaan. Op basis van het Iers vangstvermgoen van 1975 mocht dit land zelfs zijn vangst in gewicht verdubbelen tegen het jaar 1980, dit zou dan in cijfers een 160 duizend ton betekenen. Volgens de voorzieningen zal het Iers vangstcijfer voor het jaar 1980 toch nog maar 135 duizend ton zijn, terwijl dit, op basis van de cijfers van 1975 tot 160 duizend ton mocht stijgen. Niettegenstaande een opmerkelijke uitbreiding en modernisering van de Ierse vloot is men dus toch niet aan het streefcijfer gekomen Dit zal echter zeker benaderd worden wanneer de 5 nieuwe middenslagtreilers weldra in aktie zullen komen. Deze zullen vooral ingezet worden op de makreelvisserij waarin aan Ierland 45 duizend ton toegewezen werd van de Ierse westelijke makreelstock. Men vreest zelfs dat, door deze nieuwkomers het aan Ierland toegekend kwotum van 45 duizend ton makreel te klein zal worden om alle makreelvissers aan hun trekken te laten komen. Eigenaardig is wel dat men een verdubbeling van de Ierse visproduktie in gewicht heeft voorzien en dat het waarschijnlijk wel niet zo belangrijk is voor Ierland het streefcijfer van 160 duizend ton te gaan halen met goedkope massavis zoals makreel. In dit verband zou een verhoogde aanvoer van fijne vis, de aanvoerwaarde van de vis gevoelig verhogen en het belang van de visserij voor Ierland duidelijker doen uitkomen. Anderzijds beklaagt de Ierse visserij zich over het uitblijven van een visserijreglement voor de Gemeenschap waardoor men geen vaste planning kan maken voor de toekomst.

Melden we nog dat nog maar onlangs de eerste van de 5 nieuwe Ierse treilers Dublin vervoegde. Het gaat over de „Antartic", de in Ierse ogen supertreiler van 40 meter die op een Noorse werf werd gebouwd en één der meest moderne gesofistikeerde treilers mag genoemd worden. Het vaartuig heeft dan ook 140 miljoen B. fr. gekost en behoort tot de meest vooruitstrevende polyvalente, of anders gezegd „multipurpose" grote treilers. Voor Ierland was dit een uitzonderlijke gebeurtenis waarbij heel wat prominenten uit de visserij aanwezig waren bij het binnenstomen van de haven van Dublin, waaronder ondermeer de voorzitter van de Ierse Rederscentrale evenals de voorzitter van het Iers Zeevisserijbestuur. Voor de Ierse schipper die deze treiler toegewezen kreeg, toch een hele verantwoordelijkheid. Daarmede is de Ierse vloot uit haar vroegere anonimiteit getreden. De vijf nieuwe treilers waarvan de overige in 1981 zullen afgeleverd worden, zullen een nieuwe impuls geven aan de Ierse visserij, waardoor het, door de E.E.G. toegekend streefcijfer van 160 duizend ton zeker zal gehaald worden, hetgeen dan ook terug problemen zal scheppen voor de verdere ontwikkeling van de Ierse visserij.

NOG EEN ULTRA MODERN VISSERSVAARTUIG VOOR IERLAND

Te IJmuiden legde vorige week een ultra modern gebouwd vissersvaartuig aan gebouwd op een Nederlandse werf voor rekening van een Ierse werf, waaruit eens te meer blijkt dat ook de Ieren snel uit de verachterde afzondering inzake visserij treden en geen kosten sparen om ultra modern te worden.

Zij hebben immers ten opzichte van ons land in 't bijzonder, het groot voordeel dicht bij de rijke visgronden te leven en zijn bijgevolg veel minder onderhevig aan de dure brandstofprijzen welke verder een zeer zware hypotheek blijven op onze uitbatingen.

In dat opzicht worden door de verantwoordelijken van het bedrijf veel woorden de nek gekraakt, maar weinig positiefs verwezenlijkt

Het is allemaal zeer mooi een eerste minister te ontvangen en veel lof toe te zwaaien, maar buiten de hulp van het Ministerie van Verkeerswezen inzake nieuwbouw, kredieten en slopen, hebben we nog niet veel zien bijdragen tot steun.

Ondertussen schrijft de IJmuider Courant omtrent dit nieuw vaartuig in 't bijzonder als purseseiner uitgerust voor de vangst op haring en makreel, het volgende :

Tussen de door het veelvuldig gebruik op zee getekende schepen aan de Trawlerkade heeft onlangs een splinternieuwe kotter ligplaats gekozen. Het schip, de Western Viking, geldt als een van de modernste vissersschepen van het type „purseseiner", met name ingericht voor de vangst op haring en makreel met een ringnet.

Western Viking onderscheid zich duidelijk van andere visserschepen in de vissershaven door een opvallende constructie van zeewaterbestendig alluminium, die als twee grijparmen hoog boven het dek uit toornt. Deze geleiders maken onderdeel uit van een gecompliceerd hydraulisch systeem aan boord van het schip, ontworpen om het vissen met het ringnet te perfectioneren. Via de geleiders wordt het ringnet over boord gezet om later met behulp van hydraulische lieren en hefbomen weer scheep gehaald te worden. Het ringnet aan boord van de "Western Viking" weegt in totaal 34 ton en is verbonden met 18 km kabel.

Het schip met een lengte van 40 meter en een breedte van 9,60 meter is ontworpen en gebouwd door scheepswerf Hakvoort te Monnikendam en voldoet aan de eisen van bureau Veritas en de Ierse scheepvaartinspectie. Voor de voortstuwing van de Western Viking met een waterverplaatsing van 700 ton zorgt een hoofdmotor van 2.100 pk. Bovendien zijn in het voorschip een 165 pk, en in het achterschip twee 230 pk motoren aangebracht om bij het vissen, als het schip stil ligt, het schip bestuurbaar te houden. Daarnaast zorgen de twee motoren in het achterschip via generatoren voor electriciteit.

De Monnikendamse werf kreeg twee orders uit Ierland voor de bouw van dit type schip. Een zusterschip van de Western Viking ligt momenteel in Harlingen voor de wal om vaarklaar gemaakt te worden. Hakvoort bouwt veel schepen voor Ierland, waar de overheid de vernieuwing van de bestaande vissersvloot met forse subsidies stimuleert. De totale bouw van de Western Viking beloopt 10 miljoen gulden.

RINGNET

Het gebruik van een ringnet voor de vangst van rond- en platvis is op zich geen nieuwe ontwikkeling. In Nederland is hiervan in het verleden al op kleine schaal gebruik gemaakt. De laatste jaren is dit vistuig evenwel veelvuldig in gebruik bij Noorse vissers tot ergernis van hun Nederlandse collega's. Met de ringnetten kan in één trek veel meer vis dan met de bestaande trawlernetten omhoog gehaald worden. De Noren waren er dan ook volgens de Nederlandse vissers de oorzaak van het snel leeg vissen van de Noordzee. Nu raakt het ringnet ook in ons land steeds meer in gebruik.

Bij het vissen met een ringnet zetten de vissers het net in een cirkel rond het schip uit op een plaats waar een school is gesignaleerd. Met lieren aan bak- en stuurboord wordt daarna langzaam het net aangetrokken, de cirkel wordt kleiner en sluit de school vis op als knikkers in een knikkerzak. Heeft het net de kleinste diameter bereikt dan kan de vis gemakkelijker aan boord worden gebracht. Dit gebeurde voorheen met een soort schepnet-constructie. De bouwers van de Western Viking hebben evenwel voorzien in een geheel nieuw systeem. Een aanzuigapparaat, vergelijkbaar met een stofzuiger zakt in de samengebrachte school vis en zuigt de vis via een slag omhoog waarna deze in koelbakken verdwijnt. In deze bewaarplaatsen stroomt water met een temperatuur van rond het vriespunt. Hierin blijft de vis vijf dagen vers. Ook is er een droge koelruimte waar de vis door de opvarenden verwerkt kan worden. In totaal kan de Western Viking 263 netto register ton vis aan boord nemen.

Naast het vissen met het ringnet kan het schip zeer snel binnen een half uur worden ingericht voor de vangst met een trawlernet dat over de achterkant (dek of spiegel) van het schip wordt uitgezet en al varende wordt meegesleept.

COMPUTER

In de stuurhut van de Western Viking is de allermodernste apparatuur op gebied van navigatie en vis-opsporing samengebracht. Uniek is het gebruik van een computer waarin alle gegevens van sonarapparatuur, gyro kompas en log geregistreerd worden. Na programmatie geeft de computer nauwkeurige gegevens over de te varen koers en snelheid om een gesignaleerde school vis te bereiken.

Voor de navigatie beschikt de bemanning over apparatuur die gebruikmakend van de positie van satelieten via een digitaal systeem en alle tijde informatie geeft over de plaats waar het schip zich op zee bevindt. Ook ontvangen de bemanning op de brug via de satelieten weerberichten die in de vorm van weerkaarten uit een apparaat rollen. In de stuurhut is overigens tussen de gigantische hoeveelheid apparatuur geen stuurrad te bekennen. Tijdens de vaart zal voornamelijk op de automatische piloot worden gevaren. Is deze uitgeschakeld dan luistert het schip naar de commando's die de schipper geeft met twee handels, die gekoppeld zijn aan een hydraulische stuurmachine.

Volgens Tom Greuter, voorman van de ploeg technici van Hakvoort, die in IJmuiden de laatste hand leggen aan het schip, is ondanks het geavanceerde navigatie- en besturingssysteem de aanwezigheid van twee bebemanningsleden op de brug vereist. Een van hen houdt zich daar bezig met de opsporingsapparatuur en de computer. De andere houdt de kaarten bij. De opsporingsapparatuur geeft in bijna alle gevallen nauwkeurig de plaats aan van een school en geeft bovendien informatie over de soort vis. Maar niet altijd kan volgens Tom Greuter blindelings op de gegevens af worden gegaan. "Het komt voor dat die apparatuur niet duidelijk aangeeft met welke soort vis de vissers te maken hebben. Is het bijvoorbeeld 'n school sprot dan houden ze liever de netten binnenboord om de moeite te besparen om de visjes uit het net te hoeven halen. Willen ze zekerheid dan sturen ze het schip naar de school, gooien een eenvoudig hengeltje uit en wachten tot er een toehapt", aldus Tom, die verwacht dat de Western Viking vrijdag voor een eerste technische proefvaart de haven kan verlaten. In de loop van volgende week vertrekt het schip mogelijk naar de Ierse thuishaven waar het vaartuig in combinatie met een zeer uitgebreide opsporingsapparatuur beproefd kan worden.

E.E.G.-Visserijovereenkomst schenkt 32 miljard Fr Britse vis aan andere lidstaten ?

Volgens de Britse Visserijfederatie (de B.F.F.) zou de E.E.G.-visserijovereenkomst die te Brussel in de maak is, gelijk komen te staan met het wegschenken van 32 miljard B. fr. Britse vis (?) aan de overige lidstaten. Men zegt niet of het hier over een eenmalig opofferen van 32 miljard B. fr. vis gaat ofwel over een jaarlijkse Britse kontributie. Ook wordt niet aangeduid op welke manier men tot dit cijfer is gekomen. Men vergeet er natuurlijk ook bij te zeggen, dat het hier natuurlijk gaat over vis die dan nog moet gevangen worden door de vissers uit de overige lidstaten en dat, na aftrek van de vangkosten, het visserijvoordeel voor de visserij uit de andere lidstaten dan heel wat minder aantrekkelijk wordt. Om één en ander mede te delen in dit verband had de B.F.F. een lunch ingericht voor Britse parlementairen waaraan 15 parlementsleden gevolg hadden gegeven. Volgens de woordvoerder van de Britse Visserijfederatie heeft men de Russen uit de wateren van de Gemeenschap geweerd, wel wetende dat hierdoor, als verweermaatregel, de Witte Zee zou verboden worden aan de Britse diepzeetreilers, hetgeen werkelijk ook gebeurd is. Bijgevolg vinden de woordvoerders van de B.F.F het dan maar juist, dat de Britse visserij kompensatie zou vinden in de wateren van de Gemeenschap en zeker wel in de Britse 200-mijlszone. Dat dit nu, niet alleen niet gebeurt, maar dat de Britse visserij integendeel misbedeeld wordt te Brussel, is volgens hen des te ergerlijker. De op de lunch aanwezige parlementairen werden dan ook uitgenodigd de minister voor Landbouw en Visserij dringend te interpelleren, en hem te verzoeken op 28 oktober te Luxemburg een harde positie ter zake in te nemen. Liever geen visserij-overeenkomst dan een bar-slechte overeenkomst, aldus de woordvoerders van de B.F.F. Wij zelf herinneren ons anderzijds, dat de resultaten van de Britse diepzeevisserij in de Witte Zee en rond het Bereneiland bar slecht waren, zodat de Britse betrokken rederijen er een verlieslatende visserij uitoefenen en verkozen hun treilers op te leggen.

Weetjes...

Verleden week over kreeg de afslag van het Britse Hull liefst zeven IJslandse treilers aan de markt die voor iets meer dan 8 duizend van onze bennen vis zorgden. Voor de IJslanders bracht dit een brutobesomming van 17,5 miljoen B.fr. op, hetgeen overeenkomt met een gemiddeld van meer dan 2100 B.fr. per ben.

x x x

In het Britse Peterhead werden voor de eerste negen maanden van het jaar rekordcijfers gehaald, namelijk 1,2 miljoen bennen van 50 kg. kwamen aan de afslag voor 1,840 miljard B.fr. tegenover slechts 980 duizend van onze bennen in dezelfde periode van het voorgaande jaar voor 1,680 miljard B.fr., hetzij een verhoging met 220 duizend bennen en een meer besomming van 160 miljoen B.fr. Dit jaar zal Peterhead de 2 miljard in de afslag overtreffen.

x x x

De gemiddelde prijs per aangevoerde ben van 50 kg. in de afslag te Peterhead liep in de eerste 9 maanden van het jaar 1980 terug van 1.710 fr. in 1979 tot 1.610 fr. dit jaar. Men wijt dit evenwel aan een groter aanvoer met 220 duizend bennen in meer over dezelfde periode in 1980.

x x x

Voor de achtste Internationale Ierse Bootshow en Visserijtentoonstelling die het volgend jaar van 3 tot 8 maart in Dublin doorgaat, zijn nu reeds 150 standen voorbehouden. Men verwacht dat deze tentoonstelling alle vorige zal overtreffen. Voor Ierland met zijn 3 duizend mijl kustlijn en zijn talrijke vissershavens, mede gezien de grote uitbreiding en modernisering van de vloot is deze tentoonstelling van uitzonderlijk belang.

x x x

Ook in Engeland neemt men het niet te nauw met andermans goed. Dit werd nogmaals bevestigd bij het op ;het strand komen te Drigg voor de kust van Cumbria van de Fleetwood-kusttreiler „Jade". Toen men het wrak wou lichten stelde men vast dat bijna al het onlangs vernieuwde kostbare apparatuur reeds gestolen was.

x x x

Een nauwelijks negentienjarige schipper uit het vissersplaatsje Bernera op het Britse eiland Lewis heeft zijn elf meter nieuw vaartuig in versterkt glasvezel in ontvangst genomen. Het eerder bescheiden vaartuig is uitgerust voor vijfdaagse reizen voor de Schotse westkust.

x x x

Door de „White Fish Authority" werden subsidie toegekend aan Fleetwood-rederijen voor de aankoop van buitenlandse treilers. Deze hulp bedraagt tot 25 t.h. en zal aangewend worden voor de uitrusting van de vaartuigen. Er werden reeds aanvragen ingediend door 4 reders om van de subsidie te kunnen genieten.

x x x

De Fleetwood vishandel is nog altijd gelukkig met de komst van Franse treilers, die er hun vis in de afslag zetten. Verleden week kwam de Franse treiler „Bressay-Bank" een 1.200 van onze bennen in de markt zetten die voor 2,220 miljoen B.fr. opbrachten. De „Bressay-Bank" komt regelmatig in Fleetwood markten. Fleetwood krijgt ook nog regelmatig enkele IJslandse treilers aan de afslag. Ware het niet van de buitenlandse treilers dan zouden de meeste handelaars te Fleetwood naar een andere haven moeten uitwijken.

x x x

De Britse Koningin zal op 28 november de nieuwe visserijkade te Newlyn inhuldigen. De kosten hiervan 91 miljoen B. fr. De Koningin zal vergezeld zijn door haar echtgenoot de Hertog van Edinburg. De vissers die op die dag aan de nieuwe kade zullen liggen zijn reeds druk bezig hun vaartuig een borstelbeurt te geven. Het is inderdaad niet uitgesloten dat de Koningin ergens een bezoek aan een treiler brengt.

x x x

De visserhaven van Newlyn in Engeland heeft de laatste vijf jaar een grote uitbreiding genomen. In 1975 werd voor de eerste maal het miljoen pond (70 miljoen B. fr.) aangevoerde vis overschreden. Het laatste jaar werd dit 300 miljoen B. fr. Newlyn is de thuishaven voor zowat 150 tot 200 vaartuigen en kreeg nu onlangs een nieuwe visserspier van 250 m. lang en 12,5 m. breed.

x x x

In 1976 bracht men in Groot-Brittannië 82 duizend ton makreel aan voor een waarde van 5,2 duizend pond of omgerekend aan de koersnotering van vandaag, voor 364 miljoen B. fr. In 1979 werd dit 353 duizend ton voor een waarde van 2,59 miljard B.fr. Dit werd wel in de hand gewerkt door het uitvaardigen van een vangststop op de haring. Veel van de makreel wordt echter niet meer aangevoerd aan land, maar rechtstreeks overgeladen in zee aan boord van de vreemde faktorijschepen.

x x x

Falmouth is zich terug aan het klaar maken voor het makreelseizoen op de zuidwestkust van Engeland voor de kusten van Cornwall. De haven wordt dan overstroomd door Schotse en Oostkust makreelvissers, terwijl de haven eveneens aangedaan wordt door talrijke faktorijschepen uit het Oostblok. Het is een welgekomen aktiviteit voor de plaatselijke industrie en handel.

x x x

Na de B.F.F. (Britse Visserijfederatie) heeft nu ook de N.F.F.O. (de Nationale Federatie van Reders Organisaties) geprotesteerd tegen de netmaaswijdteverhoging. In verband hiermede wensen zij van de Britse regering een vergoeding voor nieuwe investeringen in netten en wegens, minstens gedurende een bepaalde periode, minder vangsten, gezien heel wat meer vis door de mazen zal zwemmen.

x x x

In het algemeen is de Britse visserij niet te spreken over de slechts zes weken tijd die hen gegeven wordt om op netten met een groter netmaaswijdte over te schakelen. Met deze moeilijkheid worden alle vissers uit de Gemeenschap gekonfronteerd die in de betrokken gebieden waar het nieuw reglement van toepassing is, gewoontegetrouw vissen.

x x x

De Britse visserij kan moeilijk begrijpen, dat waar hun land zich reeds door eigen middelen, dank zij de olieuitbatingen in de Noordzee, voor 80% in eigen behoeften kan voorzien, de benodigde gasolie voor de visserij zo duur dient betaald te worden. Dat de oliesheiks uit het Midden-Oosten, uit puur winstbejag er van tijd tot tijd een schep bijdoen, doet de uitbatingskosten van de Noordzee-olie toch niet rijzen ? Waarom dan onmiddellijk volgen, aldus de Britse visser ? Voor ons is er maar één uitleg, de geldhonger en het winstbejag van de oliemaatschappijen uit de Britse Noordzee is even groot als deze van de sheiks.

x x x

Volgens een akkoord ondertekend op 3 oktober 1980 te Ottawa in Canada mogen de Franse treilers nog een kontingent vis vangen in de St.-Laurentsgolf tot einde van het jaar 1985. Dit kontingent bedraagt 20 duizend ton. Wel zal de visserij van St. Pierre et Miquelon, Frans territorium in de noordelijke Atlantische Oceaan wel na deze datum nog gerechtigd zijn op de visserij gezien hun historische rechten erop.

x x x

Op een vraag vanwege het vissersyndikaat van Boulogne aan de vertegenwoordiger van de grote rederijen of deze geen waarborg of een zekerheid willen geven dat geen enkel treiler zal opgelegd worden, weigerde de voorzitter van de grote rederijen hierop te antwoorden. In Frankrijk en voornamelijk Boulogne zijn de vertegenwoordigers van de syndikaten en van de grote rederijen reeds viermaal tevergeefs bijeengekomen om een oplossing te vinden voor de eis van de rederijen om met verminderd personeel in zee te steken. Dit onverschil gaf trouwens aanleiding tot de grote zomerstaking door de Franse visserij. De Franse reders houden het been stijf en hebben gelijk.

x x x

Te Guilvinec in Frankrijk is men van wal gestoken met een kursus in netten breien en netten vermaken voor... vrouwen. Dit was, of is wel het werk van de bemanningsleden, maar gezien het vele herstelwerk tegenover vroeger voor_ al door de zware motoren, die meer oorzaak zijn van het stukscheuren van de netten bij het vastslaan of haperen, komt een handje hulp van de vrouwen goed van pas. Te Guilvenec, een Franse vissersplaats, waren er 17 vrouwen die zich voor de kursus lieten inschrijven. Tientallen jaren terug, zag men dat ook langs onze kade, vrouwen, kinderen en oude vissers die aan de trap netten zaten te breien of te vermaken, in het zonnetje, tot groot genoegen van de toeristen.

x x x

Door een Noorse werf werd voor een reder van Stornoway op het eiland Lewis, een 11,5 meter kusttreiler afgeleverd in staal. Het is voorzien van een motor Volvo-Penta van 156 pk. turbo. Het vaartuigje is in de overtocht van Noorwegen naar het eiland Lewis terecht gekomen in een storm kracht 12 en passeerde met de eerste maal een goed eksamen voor zeevaardigheid. Het 11,5 meter vaartuig kost 5,6 miljoen B. fr.

x x x

De zich herstellende visprijzen in de Britse afslagen zou een gevolg zijn van een teruglopen van de invoer van vis uit derde landen en een mindere aanwezigheid van buitenlandse treilers uit de lidstaten. In augustus 1980 werd 20 proc. minder vis ingevoerd uit derde landen dan in augustus van het voorgaande jaar, terwijl omgekeerd, de prijs van de ingevoerde vis in Engeland dit jaar in augustus 13 proc. hoger lag dan vorig jaar.

x x x

Door mevr. Ewing, lid van het Europees Parlement, werd aan de Commissie van de EEG een vraag gesteld in verband met de brandstofsubsidie die de Franse vissers krijgen. Deze vraag luidt : «Is de Commissie, gezien de brandstofsubsidie die de Franse vissers ontvangen, bereid aan te bevelen een dergelijke subsidie aan alle vissers uit te keren ?» De vraag werd gestelld op 23 juli 1980 en de Commissie vond nog altijd geen tijd om te antwoorden. Een zeer delikaat en moeilijk antwoord, menen we.

x x x

Twee overlevenden van de ramp met de treiler «Elodie» uit Lorient, die 36 uur in een luchtbel, in hun omgekeerd vaartuig in het koude water en in het donker vertoefden, vooraleer gered te worden, werden samen met hun redders door Minister Le Theule, de vroegere Minister van Verkeerswezen die de visserij onder zijn bevoegdheid had, te Parijs ontvangen. Bij deze ramp kwamen twee bemanningsleden om.

x x x

Twee Franse kustreders zijn voor de rechtbank van Lorient verschenen waar de openbare aanklager voor elk een maand voorwaardelijk eiste. Zij hadden de vis en kreeftjes van een andere reder in de afslag omgegooid en beschadigd, en voor verkoop onmogelijk gemaakt omdat deze weigerde mee te staken in het kreeftjeskonflikt betreffende de netmaaswijdten en het opbrengen van Franse kreeftjesvissers door de Britse marine. Er wordt eveneens 350.000 fr schadevergoeding geëist.

x x x

De grote Portugese vissershaven Seimbra die voor het ogenblik 300 vissersvaartuigen en 2.300 vissers telt, zal uitgebreid worden met 'n speciaal hersteldok voor vissersvaartuigen, een aanlegpier en koelkamers. De werken zullen in 1983 moeten klaar zijn. Ook in de vissershaven Portimo komt een aanlegsteiger van nagenoeg 500 meter.

WEETJES

Op een vergadering van de COMECON, een organisatie voor de industriële voeding van het Oostblok, heeft Tjechoslovakije de leiding op zich genomen van de onderzoekingen en de uitwerking van een industrieel procedé om de «krill» in proteinen om te zetten. De «krill» is het kleine garnaaltje dat men in massas aantreft in de wateren vanaf het zuidpunt van Argentinië tot de Zuidpool en waarvan men jaarlijks tien miljoen ton zou kunnen wegvissen zonder de krill-stand in gevaar te brengen. De «krill» is vooral het voedsel van de walvisachtigen.

x x x

Door een verhoogde visaanvoer in Chili in 1979, met een half miljoen ton méér dan in 1978, waardoor 2,3 miljoen ton werd aangevoerd, is de uitvoer van vismeel gestegen. Inderdaad is een groot gedeelte van de door de Chileense vissers gevangen vis bestemd voor de vismeelfabrieken. Na Peru komt Chili, wat de totale aanvoer betreft op de 2e plaats.

x x x

Brazilië heeft een nationaal projekt voor de uitbreiding van zijn visserijvloot en installaties te land op touw gezet om in de eerste jaren te verwezenlijken. Het gaat om een projekt ter waarde van 4 miljard Bfr. Ook zal de akwacultuur of visfarmerij hierin betrokken worden. Brazilië beschikt inderdaad over uitgestrekte visrijke kusten die niet efficient worden uitgebaat.

x x x

Volgens een woordvoerder van de Britse rederij "Marr & Son", heeft het slechte weder de makreelscholen op de Minch verspreid en hierdoor een pad in de korf gezet van de treilers die op makreel jagen. In de voorgaande week was het een drietal maal kracht 10 in het gebied van de Minch en doorgaans 6 of 7.

x x x

Fleetwood kreeg een nieuw gebouwd vaartuig aan zijn vloot toegevoegd. Het gaat om de "Polonia", een 18-meter bokkentreiler, die eventjes maar 21 miljoen B. fr. kost. -

x x x

Een reder en schipper uit Brixham werden door de rechtbank beboet voor 21 duizend B. fr. + de kosten, wegens het aan land brengen van ondermaatse tong. Het gaat hier om 281 stuks die beneden de officiele 24 cm. vallen, waarvan 196 stuks met 23 cm. en de overige 22 en/of 21 cm. De schipper zegde onschuldig te zijn, omdat de vis 24 cm. had op het vangstogenblik maar naderhand met het aan land brengen en gedeeltelijk drogen, gekrompen was. Volgens eksperimenten die de visserij-officier had laten uitvoeren zou het vaststaan dat de vis niet krimpt na gevangen te worden.

x x x

In Brixham (Engelaand) wordt er voor het ogenblik nogal wat sprot binnen gebracht. Kusttreilers brengen tot 250 van onze bennen binnen waarvoor 250 Bfr per 50 kg betaald wordt. Het sprotseizoen zal echter, lokaal gezien, van korte duur zijn omdat de scholen zich snel verplaatsen. We denken met weemoed aan onze vroegere sprotseizoenen die vooral in de maand november een hoogtepunt bereikten.

x x x

Op 18 oktober is een treiler uit Boulogne, de «Pélerin de la Mer», als gevolg van een roerschade, ten oosten van de Goodwin-banks in zwaar weer vergaan, door telkens op de zandbanken heen en weer geslagen te worden. Een Franse treiler uit Dieppe, de «Les Brisants», die de noodsignalen opving, kon even voor het zinken van het vaartuig, de schipper en de 4 bemanningsleden van boord halen. De reddingsboot uit Dover kwam net iets te laat.

x x x

Twee Britse middenslagtreilers die in paar varen, hebben verleden week in Grimsby een nieuw rekord gevestigd door bijna 1.900 van onze bennen binnen te brengen waarvoor, gezien het slechte weer, 5,4 miljoen Bfr werd besomd. Het was overwegend kabeljauw en gul die aangebracht werd.

x x x

Een klein vissersvaartuig uit het Franse St.-Brieuc is wegens motordefekt naar het strand toegedreven en in de branding omgeslagen. Daardoor kwam de stuurman om het leven. Van een treiler uit het Franse «Sables-d'Olonne» werd een lid van de bemanning door de winch gegrepen en vooraleer men deze kon stilleggen was hij reeds aan zijn verwondingen bezweken.

x x x

De Britse zalmvissers van Yorkshire hebben geprotesteerd tegen het feit dat de waterautoriteiten van het gebied reeds hun inzichten te kennen hebben gegeven om de vergunningsprijs voor een licentie op de zalmvisserij van 9.000 Bfr. tot 14.500 Bfr op te trekken. Het zijn vooral de zalmvissers uit Scarborough en Bridlington die hierdoor zullen getroffen worden. In acht nemende dat de zalmvisserij slechts over een zeer korte periode winstgevend kan beoefend worden, komt dit voor deze vissers hard aan.

x x x

Tegen het inzicht van de yachtclub van het Britse Brighton om een halve mijl uit de kust niet verlichte boeien te leggen en te laten liggen voor het houden van yachtraces, heeft de plaatselijke kustvisserij fel geprotesteerd. De visserij-officier van het Sussex - gebied heeft eveneens reeds zijn bezwaar laten gelden.

IJSLAND KRIJGT VAN E.E.G. VERGUNNING VOOR 120.000 TON LODDE IN GROENLANDSE WATEREN

Na de beslissing van de Deense regering om de visserijwateren van Groenland uit te breiden waardoor de visserij-aktiviteiten in deze wateren onderworpen zijn aan de kommunautaire reglementering ter zake en gezien het verzoek van de IJslandse autoriteiten omdat bepaalde visserijaktiviteiten zouden kunnen voortgezet worden, ook al vallen ze nu in de wateren van de Gemeenschap, werd een overeenkomst ter zake getroffen.

Om de IJslandse visserij in deze wateren niet te onderbreken wordt aan IJsland in de periode van 1 augustus tot en met 31 december 1980 toegestaan op «lodde» te vissen in de visserijzone gelegen langs de oostkust van Groenland ten noorden van de 67° noorderbreedte en zeewaarts van 12 zeemijlen van de basislijnen van waaraf de territoriale wateren worden gemeten.

De totale vangst mag de 120.000 ton niet overschrijden. Het vissen is slechts toegelaten indien er vanaf 1 oktober 1980 een vergunning aan boord is door de Commisie namens de Gemeenschap afgegeven. Het aantal vergunningen dat kan worden afgegeven, mag niet meer dan 60 bedragen.

De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen met inbegrip van de regelmatige inspecties van de vaartuigen. De visserij op de «Lodde» is een industriële visserij voor de vismeelfabrieken.

DE EUROPESE VERENIGING VAN PRODUCENTENORGANISATIES TE BRUSSEL ONTVANGEN

Op 16 oktober werd de nieuwe Europese Vereniging van Producentenorganisaties te Brussel ontvangen door de heer Gundelach, landbouwkommissaris van de EEG die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft. Door de woordvoerder van deze onlangs te Londen opgerichte Europese vereniging werd een gemeenschappelijke marktregeling afgegeven zoals dit te Londen in een 16-puntenprogramma opgesteld werd. In dit programma werd vooral het aksent gelegd op een versterking van de autoriteit van de nationale producentenorganisaties ten overstane van de reders die er deel van uitmaken. In een vroegere uitgave gaven we de voornaamste punten weer van dit programma die eveneens een verandering in de marktordening voorstaat en minstens een optrekken van de opvang-, orientatie- en referentieprijzen van de vis. Het is begrijpelijk dat de afvaardiging van de producentenorganisaties goed werd ontvangen en de sfeer gemoedelijk was. Dit kost immers niets.

Wat de realisatie echter betreft zullen we liefst maar afwachten. Inderdaad heerst er te Brussel in de visserijdienst geen absolute eenheid om de opvangprijs op te trekken ,omdat men vreest dat hierdoor het produkt duurder zal komen met een nadelige invloed op de afzet en omdat men in de onderscheidene landen ook een prijzenpolitiek voert die men niet graag te ver uit de hand ziet lopen. Van deze zijde mag men zich dus wel aan bepaalde tegenkanting verwachten. Wat de verplichting betreft om alle reders de toetreding tot de producentenorganisatie op te leggen, en deze die zich toch buiten de producentenorganisatie weten e houden, uit te sluiten van alle voordelen, eventuele subsidies tussenkomsten enz..... wordt eveneens rekening gehouden met een bepaalde ambtelijke tegenzin voor deze verplichting, vooral ook vanwege de zo geharde individuele instelling van de visser en reder. Na een onderhoud van anderhalf uur drukte de heer Gundelach de beleefde diplomatieke wens uit verder te kunnen onderhandelen met de nieuwe vereniging en liet uitschijnen dat hun programma en voorstellen in de zin van deze van de visserijdienst en van hemzelf gaan.

Ook is Brussel geneigd aan de Europese Producentenvereniging voor hun werkvergaderingen te Brussel lokalen ter beschikking te stellen. Het is de toekomst die ons zal leren of eventuele hervormingen in de zin zullen gaan gewenst door de Europese Vereniging van de nationale producentenorganisaties en hoever deze eventuele hervormingen zullen dragen.

Alle hervormingen ten voordele van de visserij zouden zo spoedig mogelijk dienen genomen te worden zonder dat het privaat initiatief of de vrijheid van de reder te veel aan de eigen belangen van de betrokken nationale producentenorganisaties dient opgeofferd te worden. Inderdaad zijn bepaalde nationale producentenorganisaties niet vrij te pleiten van een duidelijk éénrichtingsverkeer ten dienste van privébelangen of van een bepaalde visserij waarvan de vertegenwoordigers het in de producentenorganisatie voor het zeggen hebben.

Door een onverklaarbare oorzaak is een 46-jarige schipper van een Franse treiler uit Etaples bij kalm weer, over boord gevallen. Toen men de schipper weer aan boord kon halen, bleek dat hij al overleden was. De overledene werd door de bemanning aan land gebracht.

NOORWEGEN DOOR SPAANSE VISSERS IN DE ZAK GEZET

Even vóór de zomer werd er door Spanje 'n overeenkomst met Noorwegen bereikt voor een kleine Spaanse visserij in de Noorse wateren, westelijk van Svalbard.

Volgens de termen van de overeenkomst werd er toen aan Spanje in de zomerperiode augustus en september een kontingent kabeljauw toegekend van 1.500 ton, schelvis ter hoogte van 200 ton, 800 ton koolvis en 1.500 ton varia.

De Spaanse vaartuigen moesten 'n register aan boord hebben waarin de hoeveelheid van hun vangst aangeduid was de gevangen vissoorten en de plaats van de vangst

Naar het schijnt zou het enige reglement dat de Spanjaarden geëerbiedigd hebben, het indragen van hun vangst in het register geweest zijn. Tenminste dat veronderstelt men. Inderdaad, wanneer de optelling gemaakt werd van de, in de registers opgetekende en verplicht te melden vangsten, dan stelt men vast dat de Spanjolen meer dan 10 duizend ton kabeljauw en gul gevist hebben, benevens de schelvis en andere soorten. Het is duidelijk dat men in Noorwegen de wenkbrauwen fronst en dat het waarschijnlijk voor de eerste, maar tevens de laatste maal zal zijn dat de Noorse autoriteiten zich nog door de Spanjaarden zullen laten vangen.

We hebben er reeds bij herhaling op gewezen dat, kwestie van overeenkomsten en te volgen maatregelen, er met de Spanjolen geen zee te bevaren valt. In elk geval geen bijzonder opwekkend vooruitzicht voor de eventuele intrede van Spanje in de E.E.G. De Spaanse visser houdt zich noch aan de kwota, noch aan de vangstgebieden. We vragen ons dan ook af wat er de visserij van de huidige lidstaten te wachten staat met dergelijke ongedisciplineerde vissers. Als men daarbij bedenkt dat Spanje over de grootste visservloot beschikt van alle huidige lidstaten en bijna evenveel als de andere lidstaten samen, dan is er toch reden om zich ongerust te maken en voorafgaandelijk bepaalde normen op te leggen aan de Spaanse visserij zowel wat het aantal vaartuigen, als de gebruikte netten betreft. Ook de Spanjaard, moest men hem hier vrij laten, zou de zee van alle leven filteren.

HOOGWATER-BOEKJE 1981

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijen voor Oostende verkrijgbaar.
Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.
Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.
Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr (BTW inbegrepen).
Het is eveneens verkrijgbaar dor storting van 30 fr. + 6 fr verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30 8400 Oostende.

HET DODEN VAN JONGE ZEEHONDEN

De Europese Commissie heeft 'n onderzoek laten uitvoeren over de slachtpartijen die jaarlijks plaats grijpen op jonge zeehonden. Het is niet de eerste maal dat personen van het Europees Parlement in dit verband verwijten aan de Commissie ooesturen omdat geen maatregelen genomen worden om bv. het invoeren van het bont van jonge zeehonden te verbieden of gelijk welk produkt die van zeehonden afkomstig is.

Aan de hand van een antwoord op één der schriftelijke vragen die in dat verband aan de Commissie gesteld werden, waaraan onder meer 25.000 handtekeningen van Nederlandse onderdanen toegevoegd waren, wenst de Commissie te laten opmerken, dat zij wel bereid is maatregelen te overwegen op grond van de resultaten van het onderzoek, maar dat in eerste instantie vooral bij het publiek op zelfbeperking moet aangedrongen worden. Verder wijst de Commissie er op dat het effekt hiervan nog zou versterkt worden als de Europese bontinvoerders tot een vrijwillige beperking zouden overgaan, zoals dit, naar het schijnt reeds het geval is in Nederland en in Frankrijk. We menen, als men bij belangstellende invoerders moet aankloppen, dit hetzelfde is als bij de duivel te biechte gaan.

Uit een rapport van de internationale handel in zeehonden blijkt dat Canada en Noorwegen vrijwel de hele wereldproduktie in handen hebben. Nochtans zou zowat 75 t.h. van de Canadese en Noorse uitvoer van zeehondenpelzen en bijprodukten naar de EEG-landen uitgevoerd worden. Volgens protesterende leden van het Europees Parlement is de manier waarop de jonge zeehonden gedood worden gewoon weerzinwekkend omdat de schedel van de dieren ingeslagen wordt met een pikhouweel. Gezien de zeehonden als populatie niet bedreigd worden, zijn zij ook niet beschermd en hierdoor vallen ze niet onder de conventie die de internationale handel in bedreigde diersoorten reglementeert.

Er wordt dan ook van verschillende kanten aangedrongen om zélf een verbodmaatregel voor de EEG uit te vaardigen tegen de invoer van bont en bijprodukten van jonge zeehonden, in de hoop dat hierdoor, wegens het wegvallen van een aanzienlijk afzetgebied, de jagers verplicht zullen zijn de jacht te beperken.

Wij zelf kunnen best de gevoeligheid van zovelen begrijpen en zeker is niemand voorstander van jacht en de manier van doden, ook niet van jonge zeehonden. Maar ook vaarzen, runderen, zwijnen en kippen worden gefokt om gedood te worden.

Daar is echter nog een ander probleem dat men té gemakkelijk uit het oog verliest, nl het feit dat de zeehond een uitzonderlijk grote visverdelger is. Een zeehond verslindt niet alleen dagelijks een grote portie vis, gelijk aan zijn gewicht, maar jaagt ook uit puur plezier waardoor zijn jagersinstinkt aangescherpt wordt. In dit verband zijn bv. de Schotse zalmvissers niet te spreken, enerzijds over de slachtpartijen die de zeehonden onder de zalm, een door hen geliefkoosde vissoort, aanbrengen, maar eveneens wegens talrijk gekwetste zalmen die door hen gevangen worden, gekwetst door zeehonden in een zinloos jagerspel voor hun plezier.

Moest men de populatie van de zeehonden niet beperken dan zou dit honderd duizenden tonnen minder vis maken en voor dit probleem dient men enigszins ook begrip op te brengen.

HET NATIONAAL VISSERIJMUSEUM VAN OOSTDUINKERKE

Een bezoek overwaard

Het is nog niet zo lang geleden — de eerste paar jaren na het openen van dit visserijmuseum — dat de nog niet zo talrijke bezoekers door de konservator werden vertroeteld als lievelingskinderen.

Van groepsbezoeken was er toen nog bijna geen sprake. Slechts individuele bezoekers of kleine groepjes van 3 à 4 personen. Het was aandoenlijk om zien hoe de heer Desnerck ze omzeggens bij de hand nam en ze één voor één rondleidde door de lange galerij met de scheepsmodellen. Bi jieder bootje bleef hij stilstaan en hij gaf de passende uitleg. De mensen waren tevreden. Ze hadden „iets bijgeleerd".....

Nu is dat helaas niet meer mogelijk. De bezoekers zijn zo talrijk dat ze onmogelijk ieder afzonderlijk begeleid kunnen worden.

En wat zien we gebeuren ?

De afdeling scheepsmodellen

Sommige bezoekers — gelukkig een kleine minderheid — wandelen door de galerij zonder ook maar één enkele keer eventjees stil te staan. In min dan vijf minuten „hebben ze het bekeken", en staan ze weer buiten. Anderen hebben wat meer tijd nodig. Ze staan in bewondering voor de fijne afwerking en het vakmanschap waarmee die vele scheepsmodellen werden vervaardigd. Voor de rest stellen ze zich geen vragen. Slechts weinigen snappen de zin en de bedoeling van deze tentoonstelling, die op een aanschouwelijke wijze de evolutie van onze vissersschepen wil rekonstrueren vanaf de achtste eeuw tot op heden.

Deze meer dan veertig maketten moet men bestuderen in het perspektief van deze eeuwenlange evolutie. Pas dan wordt het zinvol en boeiend.

Men ziet hoe het zogenaamd „schip van Brugge" (ca 800), met zijn niet overdekte ruimte, zijn roeiriemen en zijn primitief ra-zeil, niet gebouwd was om lange tochten te ondernemen. Het was echter ruim voldoende om te voorzien in de eigen levensbehoeften van de visser en zijn familie.

Toen echter, een paar eeuwen later, men de visserij begon te bedrijven als een broodwinning, begon men schepen te bouwen met een grotere bergruimte. Gaandeweg ging men op zoek naar rijkere visgronden. Naarmate die visgronden verder waren af gelegen, was men verplicht de „zeilage" te her-denken. De dwarszeilen werden aangevuld met (en later vervangen door) langsscheepszeilen, ten einde de tegenwind beter te overmeesteren.

Naarmate onze vissers steeds groter ambities gingen koesteren, moesten ze schepen ontwerpen met een groter bergruimte. Ze moesten als maar rijker visgronden opzoeken en dus verder tochten ondernemen. Dit bracht mee dat ze visbewaarmethodes moesten uitdenken en deze steeds trachten te vervolmaken.

De vroegere open boten werden geleidelijk voorzien van een dek, ten einde slaapruimte te scheppen en ruimte voor het bergen van de tonnen en de vis.

De tonnen werden overbodig toen men, in plaats van zout, het ijs begon aan te wenden voor het bewaren van de vis.

Maar deze evolutie, die hier zo samenvattend wordt geschetst, heeft vele eeuwen in beslag genomen, en er is een zeer lange weg afgelegd geworden vooraleer uiteindelijk te komen tot onze huidige diepzeetreilers die uitgerust zijn met fantastische machinekamers, met de meest geperfectioneerde apparaten om de visgronden op te sporen, met moderne diep-vries-installaties, en met woon- en slaapruimten die niet moeten onderdoen voor deze van de meest komfortabele passagiersschepen.

Het is precies de bedoeling van de in dit opzicht unieke reeks scheepsmodellen om deze boeiende evolutie zo aanschouwelijk mogelijk voor te stellen. Alleen de bezoeker die dat begrepen heeft kan inderdaad „iet,s hebben bijgeleerd". Alleen hij kan werkelijk van dit bezoek hebben genoten.

Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor het „vissershuis". Waarom dat noordelijk dak dat bijna tot aan de grond reikt ? Waarom dat niveau-verschil in de vloeren ? Waarom liggen de stallingen langs beide flanken van de eigenlijke woonplaatsen ?

Het wordt voor de bezoeker allemaal zoveel interessanter wanneer hij de nodige uitleg krijgt. Helaas, het is niet mogelijk om voor iedere enkeling een begeleider ter beschikking te stellen. Dit kan uiteraard alleen voor groepsbezoeken.

Maar er is verdorie de begeleidingsbrochure ! En ze kost slechts dertig schamele franskes.....

H. LOONES

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

VERLEDEN WEEK

Een goed voorziene maandagmarkt en daarmee is dan bijna alles gezegd. Dinsdag en woensdag was het inderdaad niet veel bijzonders met telkens slechts één schip. Vrijdag hadden wel een viertal schepen hun vangst aangeboden. Die dag kregen we ook de verst uiteenlopende tongprijzen in de geschiedenis (al is dat dan wel veel gezegd). Waar bij de eerste beurt rond de 220 fr. betaald werd voor driekwart tong noteerden we bij de volgende beurt niet minder dan 342 fr. voor dezelfde sortering.

Het hoeft wel niet gezegd dat de kwaliteit van de ene tongen beter was dan die van de andere. Lange reizen naar het Kanaal schijnen dus niet te lonen want wat men gebeurlijk meer heeft aan vangst gaat volledig teniet door de lagere prijs.

De maandagmarkt was dus zoals gezegd goed voorzien, we kregen zelfs vijftien schepen aan de afslag ,een getal dat voorgaande week in vier dagen niet bereikt werd, dit tot opluchting van de vishandel die weer van de klaagmuur weg kan nu kabeljauw slechts een goeie 40 fr. noteerde en gul verkocht werd tussen 30 en 45 fr. het kg. Ook schelvis kreeg matige prijzen, begrepen tussen 26 en 45 fr., kleine totten werden gedeeltelijk naar de dierenvoeding verwezen. Ook kleine wijting viel terug naar het minimumpeil, grote sortering kreeg tot 30 fr. Roggen zijn redelijk geweest. op voorwaarde dat de kwaliteit behoorlijk was. Een mooie vangst zonnevis weer gebracht door de N.752 bracht 195 en 200 fr. het kg. op.

Meteen werd door dat schip voor een 120 bennen vis 459.000 fr. besomd. Er zullen wel navolgers komen die naar die visgrond zullen trekken want ook de andere soorten haalden hoge prijzen.

De IJslander, er was maar één vangst op de markt kreeg tussen 2500 en 2600 fr. gemiddeld per ben en bereikte uiteindelijk met 650 bennen vis nog 1.682.000fr. Vooral rode zeebaars, leng en koolvis werden duur verkocht. Dat waren ook de meest gebrachte soorten in deze vangst. Rode zeebaars tot 53 fr. en blauwe leng tot 63 fr. deden het weer uitstekend. Of dat ook volgende week het geval zal zijn, wanneer drie IJslanders komen verkopen, is een ander paar mouwen.

De kustvisserij had te kampen met slecht weer waardoor een paar dagen verlet werd genoteerd. De garnaalprijs lag dinsdag tussen 40 en 81 fr. het kg. De gulvangsten worden groter en een paar koppels zijn reeds de spanvisserij begonnen Met geen te best resultaat overigens. Maar het kan verkeren en dat hopen wij.

DEZE WEEK

Het is wel spijtig dat we zulk een ruime aanvoer moeten kennen in een week waar juist minder vis nodig is wegens Allerheiligen. Het is een feit dat de mensen minder vis eten in zulke weken. Bovendien is het ook zo dat de scholen donderdag reeds gesloten zijn en dus ook voor het grootste gedeelte wegvallen als verbruiker. Vooral de IJslanders hebben hier schade van ondervonden. Immers, rode zeebaars en blauwe leng kregen tot de helft minder als verleden week. Bonen moesten dinsdag zelfs opgevangen worden terwijl blauwe leng terugviel tot 1.700 fr. Gul van de Westschepen is redelijk vlot verkocht geworden en kreeg tussen 1.450 fr en 2.600 fr. de ben volgens grootte en kwaliteit. Nogal veel kleine wijting op de markt, een verschijnsel dat niet vreemd is aan dit jaargetijde. De vraag is duidelijk niet zeer groot voor deze vissoort zodat de meeste verkocht werd aan minimumprijzen, grote sortering kreeg tot 21,50 fr. Meer schar ook op de markt, ook hiervoor dalende prijzen tot 12 fr. het kg. Tongen hebben eveneens de kous op de kop gekregen. De meeste soorten haalden nog amper 200 fr., hooguit 210 fr. het kg. Lappen zakten naar 140 en grote tong naar 170 fr. het kg. Voor tarbot en griet lagen de prijzen ook minder hoog als gewoonlijk. Schol en iek gingen redelijk goed weg, ook al omdat de aanvoer ervan niet erg groot was.

Voor de kustvisserij was het een behoorlijke week met garnaalprijzen die wegens de gedaalde aanvoer, gestegen zijn tot 108 fr. Dinsdag evenwel werd tussen 37 en 65 fr. het kg. betaald. De gulvangers schieten stilaan in gang, een paar kustschepen zijn er reeds op uitgetrokken, ook een viertal middenslagschepen trekken samen aan één net.

TE KOOP

NIEUW CASCO

overdekt werkdek
afm. 26.-/22.70 × 7.- × 3.45/5.60 m.
Prompt leverbaar.
Prijsidee fl. 495.000,-

Verdere informatie :
R.W. Bais n.a. Maritiem Handels- en Ingenieurs Bureau.
Spaarnwouderstraat 36
P.O.B 179.
2000 Haarlem
Telefoon 023 - 323721/320689
Telex 41649 (8582V)

OOSTENDE

VRIJDAG 17 OKTOBER 1980

KANAAL				
O.127	20	140	2620	653.421
MONKEY BANK				
O.232	13	420	——	650.558
WEST				
Z.583	13	120	1330	599.269
O.134	13	230	——	319.631

MAANDAG 20 OKTOBER 1980

IJSLAND				
O.202	18	650	——	1.682.932
KANAAL				
Z.183	16	120	2380	735.966
O.705	17	110	2470	687.084
O.114	17	115	2490	656.120
O.303	17	90	1414	457.216
O.306	16	190	——	417.487
MONKEY BANK				
O. 26	12	410	——	533.189
WEST				
O.275	11	220	——	293.614
O.279	12	205	——	318.187
O.123	10	185	——	281.420
N.708	11	220	——	379.846
Z. 72	13	45	990	320.789
STARPOINT				
N.752	10	120	——	459.547

DINSDAG 21 OKTOBER 1980

MONKEY BANK				
O.135	13	395	——	660.374

WOENSDAG 22 OKTOBER 1980

KANAAL				
Z. 47	15	195	2760	932.349

VRIJDAG 24 OKTOBER

WEST				
N.719	9	175	——	179.744
N.45	3	125	——	155.960
KANAAL				
Z.502	21	200	5170	1.208.627
KUST				
O.127/303	3	85	——	124.180
O.116/142	1	20	——	31.490

MAANDAG 27 OKTOBER

IJSLAND				
O.81	18	1.115	——	1.783.395
O.318	19	770	——	1.061.998
KANAAL				
O.118	16	265	——	589.813
O.274	18	135	2645	739.300
WEST				
Z.43	6	90	830	356.720
Z.72	6	20	360	124.846
Z.509	7	70	1115	420.601
N.3	10	290	——	414.170
KUST				
O.141/369	6	235	——	380.486
O.116/142	2	75	——	118.150
O.520	2	23	——	41.890

DINSDAG 28 OKTOBER

IJSLAND				
O.129	18	650	——	778.287
KANAAL				
O.33	19	210	4615	1.222.457
O.518	17	130	3205	759.437
WEST				
O.206	11	280	——	301.694
N.706	11	290	——	394.800
N.709	11	210	——	346.398

WOENSDAG 29 OKTOBER

KANAAL				
O.168	19	85	3035	899.749
WEST				
O.123/306	6	445	——	595.510
O.127/303	5	160	——	113.815
Z.62/209	14	540	——	561.348

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 31 OKTOBER

Monkey Bank : O.243 (230 m.)
Kanaal : Z.499 (110 m - 4500 tong)

MAANDAG 3 NOVEMBER

IJsland : O.317 — O.216.
Monkey Bank : O.285 — O.232 — O.134.
West : O.279.
Star Point : N.752.

DINSDAG 4 NOVEMBER

West : O.275 — N.708
Noord : O.229.
Kust : O.141 — O.369.

WOENSDAG 5 NOVEMBER

Kust : O.127 — O.303 — O.306 — O.123.

TE KOOP

1 HEKKOTTER

UK 66

motor Stork werkspoor diesel, 650 PK (3 jaar oud)

Lengte 26,25 meter.
Te bevragen telefoon 05277-1637
(8581V)

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 17 OKTOBER 1980

N.470	—	—	—	25.350
N.590	—	—	—	25.350
N.172	—	—	—	30.538
N.788	—	—	—	30.538
N.551	—	—	—	49.163
N.720	—	—	—	49.163
N. 88	—	—	—	70.710
N.700	—	—	—	70.710

MAANDAG 20 OKTOBER 1980

Z.512	—	—	—	208.732
N.723	—	—	—	184.662
N.597	—	—	—	135.837
N.579	—	—	—	200.838
N. 15	—	—	—	1.078.578
N.349	—	—	—	20.763
N.172	—	—	—	59.349
N.788	—	—	—	59.349
N.551	—	—	—	43.472
N.720	—	—	—	43.472
N. 88	—	—	—	53.985
N.700	—	—	—	53.985

WOENSDAG OKTOBER 1980

N.736	—	—	—	151.554
Z. 12	—	—	—	203.398
N.551	—	—	—	48.684
N.720	—	—	—	48.684
N.470	—	—	—	123.920
N.590	—	—	—	123.920
N. 88	—	—	—	43.923
N.700	—	—	—	43.923
N.172	—	—	—	57.365
N.788	—	—	—	57.365
N. 22	—	—	—	10.315

VVRIJDAG 24 OKTOBER

N.551	—	—	—	35.011
N.720	—	—	—	35.011
N.346	—	—	—	97.539

Samen werden er ongeveer 120 bennen vis aangevoerd door één koppel spanvissers en één vaartuig van de West. Tong noch variatie werden aangevoerd, zodat het marktuitzicht slechts de traditionele vissoorten vertoonde. Grote pladijs kreeg 50 fr. per kg., middenslag of drieling pladijs 41 fr. per kg. en platjes 34 fr. per kg. Kabeljauw werd tegen 3.000 à 2.400 fr. de ben opgekocht en gul tegen 1.500 à 3.000 fr. de ben. Grote wijting kreeg 1.150 fr. de ben en kleine wijting 800 à 1.000 fr. de ben.

De weinig aangevoerde rog werd tegen middelmatige prijzen geveild. Moerrog kreeg 65 fr. per kg., tilten 60 à 65 fr. per kg. en de overige rogsoorten 60 fr. per kg. Voor zeehond betaalde men 2.100 fr. de ben en voor doornhaai 2.000 fr. de ben. Tongschar werd tegen de prijs van 90 à 134 fr. per kg. aangekocht, Roodbaard en rode soldaten à 60 fr. per kg., staartvis à 190 fr. per kg. en koningsvis à 130 fr. per kg. Een matige aanvoer die aan normale prijzen zijn afzetgebied kende.

MAANDAG 27 OKTOBER

N.738	—	—	—	27.137
N.579	—	—	—	160.474
N.470	—	—	—	85 840
N.590	—	—	—	85.840
N.172	—	—	—	117.635
N.788	—	—	—	117.635
N.723	—	—	—	128.040
N. 88	—	—	—	58.080
N.700	—	—	—	58.080
N.551	—	—	—	79.502
N.720	—	—	—	79.503

Ter oorzaak van het stormweer werden drie vaartuigen van de West verplicht hun visserij vroegtijdig te beëindigen en hun vangst op de maandagmarkt te lossen. Samen losten tevens 4 koppels gullevissers ongeveer 500 bennen. Tong nr. 4 kreeg 290 fr. per kg., tong nr. 5 270 fr. per kg en kleine tong 210 fr. per kg. Middenslag tarbot haalde van 180 tot 220 fr. per kg, tongschar 70 à 120 fr .per kg., roodbaard 60 fr. per kg. en rode soldaten 70 fr. per kg. Grote pladijs werd tegen 2.500 à 3.000 fr. aan de man gebracht, middenslag of drieling pladijs aan 2.500 tot 2.700 fr. de ben en visjes aan 1.500 tot 1.700 fr. de ben.

Kabeljauw kocht men tegen 2.400 à 2.800 fr. de ben aan en gul tegen 1.700 à 2.300 fr. de ben. Grote wijting werd aan 1.000 tot 1.250 fr. de ben geboekt en kleine wijting aan 750 tot 1.000 fr. de ben.

De weinig aangevoerde rog werd tegen 60 à 70 fr. per kg. aan de man gebracht. De maandagmarkt werd gekenmerkt door een vlotte verkoop tegen bevredigende prijzen.

WOENSDAG 29 OKTOBER

N.597	—	—	—	238.153
N.738	—	—	—	19.640
N. 88	—	—	—	38.859
N.700	—	—	—	38.860
N.172	—	—	—	74.715
N.788	—	—	—	74.715
N.551	—	—	—	38.170
N.720	—	—	—	38.170
N.470	—	—	—	62.055
N.590	—	—	—	62.055

Een vaartuig van de West en één vaartuig die zijn reis wegens het slechte weer diende te onderbreken losten hun vangst op de woensdagmarkt. Tevens losten vier koppels gullevissers ongeveer 250 bennen gul en wijting. De koopjes varia werden tegen dure prijzen aan de man gebracht. Grote tarbot werd tegen 290 fr. per kg. opgekocht, middenslag tarbot tegen 160 à 220 fr. per kg. Staartvis kreeg 220 fr. per kg. zonnevis 125 fr. per kg. Grote pladijs boekte men aan 2.500 tot 3.000 fr. de ben, drieling of middenslag pladijs aan 2.000 tot 2.500 fr. de ben en de visjes aam 1.250 tot 1.500 fr. de ben. Kabeljauw noteerde men aan 2.600 tot 3.600 fr. de ben en gul aan 1.750 tot 2.600 fr. de ben. Opnieuw werd rog in geringe mate aangevoerd en de geboekte prijsnotering voor die soort was dan ook hoog. Moerrog kreeg 80 fr. per kg., tilten eveneens 80 fr. en scherpstaarten 70 fr. per kg.

Voor grote wijting betaalde men 950 à 1.050 fr. de ben en kleine wijting werd tegen de opvangwaarde aangekocht. Een vlotte verkoopdag met prijzen die een lichte neiging tot stijgen vertoonden.

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.

ZEEBRUGGE

DINSDAG 16 OKTOBER 1980

N				
Z. 30	5	70	200	278.180
W				
Z.525	6	70	500	410.180
Z.201-560	Gul			39.550
Z.400-548	Gul			192.390
Z.471-472	Gul			210.986
				1.131.286

VRIJDAG 17 OKTOBER 1980

KRP				
Z.181	14	160	—	327.455
Z. 38	14	160	—	329.043
K				
Z.321	7	40	700	279.702
Z.554-538	Gul			40.450
				976.650

MAANDAG 20 OKTOBER 1980

K				
Z.492	5	25	200	121.730
Z.580	5	25	300	131.740
Z.578	5	15	100	109.830
N				
Z.418	14	250	300	507.192
KN				
Z.519	16	230	2000	717.225
KRP				
Z.427	8	60	—	187.415
Z. 40	8	150	—	342.690
Z.559	9	200	—	275.563
KN				
Z.186	17	360	4000	1.619.380
W				
Z.542	13	100	—	297.680
				4.310.445

DINSDAG 21 OKTOBER 1980

KRP				
Z. 37	9	120	—	210.815
KN				
Z.200	16	240	2400	778.614
Z. 98	18	260	3000	1.210.393
W				
Z.533	9	100	—	231.369
Z.507	9	110	900	409.460
Z.582	9	110	—	375.700
K				
Z. 55	6	50	200	139.691
Z.568	6	35	100	155.229
N				
Z.196	8	280	600	665.750
Z.471-472	Gul			134.360
Z.548-400	Gul			118.710
				4.430.091

WOENSDAG 22 OKTOBER 1980

W				
Z.198	12	140	1400	622.020
Z.462	11	240	400	534.690
Z.105	12	140	1600	693.970
K				
Z.526	12	100	1400	618.835
KRP				
Z.510	10	180	—	321.341
Z.509-403	—	100	—	229.156
Z.554-538	—	100	—	188.510
Z.570-B601	—	80	—	228.842
Z.560-201	—	80	—	108.584
				3.545.948

DONDERDAG 23 OKTOBER

KANAAL				
Z.331	17	1200	240	605.863
WEST				
Z.576	12	1200	120	575.847
KREEFTENPUT				
Z.431	9	—	150	304.523
Z.400/548	gul			138.826
Z.538/554	gul			92.770
Z.570/601	gul			66.730
				1.784.559

VRIJDAG 24 OKTOBER

WEST				
Z.497	9	600	50	287.713
NOORD				
Z.315	10	50	80	135.170
Z.296	12	1000	280	828.490
Z.189	12	300	220	534.936
KANAAL				
Z.512	—	500	15	73.9450
WEST				
Z.429	7	500	30	224.110
KREEFTENPUT				
Z.41	10	—	140	353.914
				2.438.283

MAANDAG 27 OKTOBER

KANAAL				
Z.600	—	—	13	66.690
WEST				
Z.563	11	—	70	240.970
Z.99	18	3000	240	1.368.734
Z.176	13	1200	150	622.690
Z.596	13	1200	150	570.150
Z.584	14	1000	130	731.875
Z.574	13	800	200	566.910
Z.27	—	1500	250	852.266
Z.403/501	gul			163.690
				5.183.975

DINSDAG 28 OKTOBER

Z.408	266.388
Z.506	639.336
Z.44	779.265
Z.16	1.054.290
Z.538/554	217.220
Z.580/578	243.380
Z.55	57.200
	4.201.259

WOENSDAG 29 OKTOBER

KANAAL				
Z.492	8	300	30	180.810
Z 162	19	6000	400	1.998.886
KREEFTENPUT				
Z.307	10	—	60	196.235
Z.402	10	—	40	168.025
NOORD				
Z.126	11	300	150	386.912
Z.30	12	300	250	563.600
				3.494.468

UURTABEL DER OVERVAARTEN OOSTENDE-DOVER FOLKESTONE

Voor de week van 2-11-1980 tot 8-11-1980

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Dagelijks te 1u30, te 7u35, te 10u05 en te 14u40

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 17u00 en te 20u00
— Op 2-11-1980 bijkomende afvaart te 23u00
— Op 3, 4, 5, 6 en 7-11-1980 bijkomende afvaarten te 5u00 en te 23u00

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Dagelijks te 5u15
— Op 3, 4, 5, 6, 7 en 8-11-1980 bijkomende afvaart te 6u40

Afvaarten uit Dover Western Docks :

— Dagelijks te 11u40, te 15u45 en te 19u10

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 9u00, te 21u00 en te 23u59
— Op 3, 4, 5, 6 en 7-11-1980 bijkomende afvaarten te 3u00 en te 7u00

Afvaarten uit Folkestone :

— Dagelijks te 22u45
— Op 3, 4, 5, 6, 7 en 8-11-1980 bijkomende afvaart te 1u10.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	20-10-1980	27-10-1980	28-10-1980
Schelvis grote	50,60—,—	41,40-52,—	47,——,—
Schelvis midden	34,—42,—	42,—49,40	40,——,—
Schelvis klein	35,40—,—	28,80-30,—	.....
Kabeljauw	44,——,—	.....	.....
Gul	34,—47,20	37,70-48,20	37,—42,—
Schaat	35,40—,—	28,—31,40	31,80—,—
Zeebaars	79,——,—	63,—70,40	45,——,—
Leng	50,—53,—	24,40-31,40	31,80—,—
Schartong	43,20-63,80	35,20-49,80	28,20-39,60
Heilbot	28,—39,40	7,—42,—	11,—30,—
Koolvis	160 -215	168 -246	191 -230
Zeewolf	38,—42,40	16,40-29,40	14,—24,—
Hondstong	14,40-57,—	20,80-22,—	.....
Staart	52,——,—	.....	.....
Wijting	144 -165	.....	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	27-10-1980	28-10-1980	29-10-1980
Lappen	144 -160	130 -140	.....
Grote	176 -193	174 -179	.....
3/4	220 -260	200 -211	211 -239
Blok	227 -257	207 -214	205 -212
Voor-kleine	227 -253	200 -214	200 -211
Kleine	207 -232	192 -200	199 -202
slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	.....	.....	.....
Blok	.....	.....	.....
Fruit	.....	.....	.....
Schone kleine	.....	.....	.....
Kleine	.....	.....	.....
Tout petit	.....	.....	.....
Slips	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Tong I	.....	.....	.....
Tong II	.....	.....	.....
Tong III	.....	.....	.....
Tong IV	290 —,—	.....	.....
Tong V	270 —,—	.....	.....
Kleine	210 —,—	.....	.....

PLADIJS

Oostende

	27-10-1980	28-10-1980	29-10-1980
Grote	.....	33,—40,—	26,—46,—
Grote iek	.....	26,—30,—	27,—33,—
Kleine iek	.....	.....	.....
Derde slag	.....	.....	.....
Platjes	.....	18,—21,—	18,—20,—

Zeebrugge

I	.....		
II	.....	.....	.....
III	.....	.....	.....
IV	.....	.....	.....
V	.....	.....	.....
	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Moeien	.....	.....	.....
Grote pladijs	50,—60,—	.....	50,—60,—
Platjes	50,—54,—	.....	40,—50,—
Drielingen	30,—40,—	.....	25,—30,—

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

17-10	4		2.361.924
20-10	14		7.251.877
21-10	1		754.864
22-10	1		1.064.454
	20		11.433.119
24-10	5		1.720.206
27-10	10		6.079.149
28-10	6		3.926.953
29-10	7		2.391.387
	28		14.117.695

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

21-10	15	3.418	167.174	40,—	81,—	48,—
22-10	15	1.901	105.891	40,—	78,—	55,—
25-10	8	727	60.812	70,—	108,—	—,—
27-10	6	1.674	113.683	59,—	90,—	—,—
28-10	15	2.350	122.249	37,—	63,—	—,—

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

23-10	3	874	44.007	45,—	56,—	—,—
24-10	2	326	26.812	75,—	81,—	—,—
25-10	2	278	19.059	66,—	70,—	—,—
27-10	3	859	53.707	57,—	68,—	—,—
28-10	5	1.215	49.708	33,—	47,—	—,—
29-10	2	264	18.528	64,—	79,—	—,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

23-10	2	5.605	169.161
27-10	7	36.276	1.026.303
29-10	6	26.713	688.382

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 20 tot en met 24 oktober '80

Door 98 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

38.745	Kg	TONG	f 548.005,87	van f 19,83	f 12,85
17.533	kg	TARBOT	f 192.784,00	van f 16,90	f 5,98
136.265	kg	SCHOL	f 292.164,95	van f 3,28	f 1,14
101.618	kg	KABELJAUW	f 204.041,01	van f 5,10	f 0,93
1.676	kg	GRIET	f 14.285,80	van f 9,13	f 3,40
7.970	kg	SCHAR	f 9.610,28	van f 2,70	f 0,60
34.965	kg	WIJTING	f 28.534,85	van f 1,94	f 0,48
166.695	kg	DIVERSEN	f 416.079,46	van f	f
504.967	**kg**		**f 1.705.506,22**		

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(8934 V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge		Nieuwpoort
	27-10-1980	27-10-1980	28-10-1980	28-10-1980	29-10-1980	29-10-1980	27-10-1980	29-10-1980
Tarbot : groot (123)	219 -257		186 -267					195 -290
middel (123)	184 -197		165 -188					160 -220
klein (123)	142 -159		95,—144				70,———,—	70,———,—
Griet : groot (123)	140 -164		108 -125		109 —,—			
middel (123)	112 -120		81,—89,—		97,———,—			
klein (123)			72,———,—		74,———,—			
Schelvis : groot					44,———,—			
middel					27,—33,—			
klein					13,—19,—			
Heek : groot	70,———,—							
middel	45,—68,—							
klein	21,———,—							
Lom								
Leng								
Rog (I)	35,—66,—		6,—57,—		24,—43,—		70,———,—	80,———,—
Keilrog (123)	63,—82,—							
Rog (23)								
Tilten (23)							70,———,—	80,———,—
Scherpstaart (23)							65,———,—	70,———,—
Halve mans (23)							60,———,—	65,———,—
Teelt (2)								
Katrog (2)								
Kabeljauw	46,—58,—		52,— 57,—		39,—47,—		50,—60,—	52,—60,—
Gul (groot)	16,—52,—		14,—52,—		14,—46,—		34,—46,—	35,—46,—
Gul (middel)								
Gul (klein)								
Hozemondhamme	105 -196		103 -182		102 —,—			
Wijting : groot	14,—23,—		14,—22,—		14,—20,—		20,—25,—	19,—23,—
klein							15,—20,—	14,—18,—
Schar	12,—26,—		13,—16,—		11,—20,—		11,—25,—	20,—18,—
Steenschol	22,—132		31,—119		37,—117			
Zeehaai	22,—26,—		39,—42,—		25,—31,—		16,———,—	16,———,—
Hondshaai	9,—24,—		9,—16,—					
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	12,—20,—							
Schartong							70,—125	80,—130
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk			6,—14,—					
Heilbot								
Steur								
Koolvis								
Zeewolf								
Pollak	47,—49,—							
Zonnevis								188 —,—
Koningsvis			136 —,—					125 —,—
Vlaswijting								
Zeeduivel								220 —,—
Schotse schol								
Zeehond								
Bot							6,—10,—	10,———,—
Rode Poon (robaard)	22,—54,—		30,—54,—				60,———,—	70,———,—
Grauwe Poon (knorh.)			6,—13,—				30,—40,—	14,—22,—
Rode Knorhaan	65,—82,—		45,—76,—				70,———, —	70,———,—
Posten								
Langoesten (midden)								
(klein)								
gatjes								

Lees "HET VISSERIJBLAD„

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

Aan de woensdagmarkt van 15 oktober werd aangevoerd : 280 kg tong; 6 kisten tarbot en griet; 268 kisten kabeljauw; 767 kisten wijting; 241 kisten schol; 141 kisten schar; 9 kisten makreel en 53 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 22,40 - 22,00; grote tong 19,74; grootmiddel tong 19,60; kleinmiddel tong 22,21 - 22,18 tong één 21,50 - 20,53; tong twee 17,58; zalm 23,20.

Per 40 kg : tarbot 529 - 432; griet 459 - 329; kabeljauw één 150; kabeljauw twee 222 - 166; kabeljauw drie 172 - 134; kabeljauw vier 150 - 134; kabeljauw vijf 122 - 75; schol één 144; schol twee 142 - 136; schol drie 132 - 75; schol vier 70 - 50; wijting drie 57 - 34; makreel twee 66 - 41; schar 72 - 33; fing 16; haai 112 - 92; poontjes 60 - 57; rode poon twee 172 - 164; rode poon drie 100 - 76.

De besommingen waren : UK 141 + UK 271 f 2.500; UK 141 + UK 218 f 1.600; UK 128 + UK 228 f 2.000; UK 17 + UK 48 f 4.000; UK 24 + UK 129 f 1.500; UK 134 f 5.000; UK 135 + UK 145 f 1.600; UK 205 f 7.500; UK 234 + UK 233 f 10.600; VD 19 f 5.500; VD 20 f 870; VD 77 f 3.800; WR 71 f 1.600; YE 25 f 2.600; IJM 1 f 900; IJM 2 f 1.000; IJM 3 f2.100; IJM 14 f 1.200; IJM 18 f 4.800; IJM 19 f 1.100; IJM 20 f 1.600.

Aan de donderdagmarkt van 16 oktober werd aangevoerd : 470 kg tong; 6 kisten tarbot en griet; 283 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 902 kisten wijting; 132 kisten schol, 164 kisten schar; 132 kisten makreel en 62 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 22,91; grote tong 18,20; grootmiddel tong 20,40 - 19,54; kleinmiddel tong 21,51; tong één 21,39; tong twee 17,56 - 16,87; zalm 30.60.

Pe frk40g

Per 40 kg : tarbot 548 - 520; griet 465 - 340; kabeljauw twee 224 - 168; kabeljauw drie 160 - 142; kabeljauw vier 154 - 138; kabeljauw vijf 132 - 60; schelvis vier 114; schol 134 - 132; schol twee 134 - 122; schol drie 108 - 86; schol vier 82 - 53; wijting drie 55 - 34; makreel twee 66 - 22; schar 57 - 28; bot 24; steenbolk 35 - 24; zeebaars 604; rode poon twee 160; rode poon drie 112 - 80.

De besommingen waren : UK 5 en UK 52 f 4.960; UK 24 en UK 129 f 1.800; UK 141 en UK 271 f 1.500; UK 142 en UK 218 f 1.950; UK 128 en UK 228 r 1.540; UK 205 f 1.250; UK 233 en UK 234 f 4.650; VD 6 1.600; VD 19 f 1.900; VD 20 f 900; VD 77 f 600; WR 71 f 1.450; YE 25 f 2.100; IJM 3 f 1.460; IJM 14 f 880; IJM 18 f 2700; IJM 19 f 700; IJM 27 f 2.200;

Aan de vrijdagmarkt van 17 oktober werd aangevoerd : 5.610 kg tong; 138 kisten tarbot en griet; 482 kisten kabeljauw; 46 kisten schelvis; 528 kisten wijting; 1634 kisten schol; 220 kisten schar; 91 kisten makreel en 168 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 19,67 - 18,21; grote tong 14,69 - 13,87; grootmiddel tong 18,98 - 16.92; kleinmiddel tong 18,85 - 18,02; tong één 19,33 - 18,89; tong twee 18,51 - 17,49.

Per 40 kg : rode poon twee 196 - 174; rode poon drie 134 - 80; kleine kreeft 464; haai 120 - 55; steenbolk 35 - 24; krabbepoten 82 - 59; poontjes 45; boty 24; tarbot 580 - 445; griet 452 - 356; kabeljauw één 138 - 102; kabeljauw twee 196 - 124; kabeljauw drie 182 - 140; kabeljauw vier 162 - 132; kabeljauw vijf 128 - 63; schelvis drie 124; schelvis vier 92 - 50; schol één 124 - 94; schol twee 114 - 84; schol drie 88 - 60; schol vier 66 - 46; wijting drie 55 - 31; makreel twee 57 - 22; schar 61 - 24; tongschar 232 - 160; hammen met kop 222 - 144; roggen 144 - 80; krab 46.

De besommingen waren : KW 4 f 49.100; KW 145 f 56.400; KW 167 f 6.300; KW 221 f 4.600; UK 5 en UK 52 f 3.400; UK 24 en UK 129 f 2.000; UK 128 en UK 228 f 2.200; UK 135 f 2.150; UK 205 f 1.350; UK 233 en UK 234 f 7.400; VD 19 f 2.400; VD 54 f 23.300; WR 71 f 1.000; YE 25 f 3.900; IJM 3 f 1.000; IJM 14 f 640; IJM 18 f 3.500 IJM 27 f 400; IJM 19 f 800; verder waren er twee Deense vaartuigen de RI 579 f 6.800; NE 244 f 41.000 en dan nog vier Texelaars met 112.000.

Aan de maandagmarkt van 20 oktober werd aangevoerd : 7925 kg tong; 364 kisten tarbot en griet, 260 kisten kabeljauw; 134 kisten schelvis; 832 kisten wijting; 1724 kisten schol; 342 kisten schar; 135 kisten makreel en 377 kisten varia.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : grote tong 13,64 - 12,86; grootmiddel tong 15,38 - 15,04 kleinmiddel tong 16,88 - 16,30; tong één 19,51 - 18,18; tong twee 18,60 - 16,79; tarbot 16,46 - 14,03.

Per 40 kg : tarbot 533 - 394; griet 432 - 360; kabeljauw één 144 - 108; kabeljauw twee 160 - 146; kabeljauw drie 162 - 140; kabeljauw vier 152 - 132; kabeljauw vijf 120 - 49; schelvis drie 58 - 48; schelvis vier 96 - 40; schol één 110 - 90; schol twee 94 - 82; schol drie 83 - 61; schol vier 94 - 60; wijting drie 57 - 37,60; makreel twee 34,20 - 21,60; schar 55 - 30; hammen met kop 220 - 120; tongschar 236 - 128; rode poon twee 156 - 152; rode poon drie 90 - 76; steenbolk 35; krab 20 - 19; kleine kreeft 260 - 256; haai 96 - 53; krabbepoten 46 - 41.

De besommingen waren : KW 11 f 61.000; KW 22 f 34.000; KW 25 f 21.300; KW 29 f 8100; K W45 f 5.500; KW 51 f 6.400; KW 63 f 6.000; KW 77 f 8.800; KW 88 f 24.800; KW 113 f 16.400; KW 137 f 8.400; KW 175 f 40.300; KW 189 f 37.500; KW 194 f 46.500; KW 214 f 47.000; SCH 256 f 30.600; WR 32 f 41.000; WR 57 f 47.300! IJM 24 f 17.100; IJM 44 f 26.000; IJM 154 f 4.100; IJM 209 f 7.400.

Aan de dinsdagmarkt van 21 oktober werd aangevoerd : 15 kg tong; 350 kisten kabeljauw; 682 kisten wijting; 36 kisten schol; 12 kisten schar en 20 kisten varia.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : Alle soorten tong f 23,50.

Per 40 kg : kabeljauw twee 194 - 156; kabeljauw drie 184 - 136; kabeljauw vier 156 - 126; kabeljauw vijf 124 - 66; schol drie 126 - 120; schol vier 90 - 82; wijting drie 66 - 34; schar 104 - 82; bot 38 - 24; steenbolk 43.

De besommingen waren : UK 5 en UK 52 f 1070; UK 141 en UK 272 f 6.050; UK 218 en UK 271 f 1.960; UK 128 en UK 228 f 5.140; UK 24 en UK 129 f 700; UK 233 en UK 234 f 8.380; VD 6 en VD 20 f 3.980; VD 19 en VD 73 f 10.600; VM 54 en VD 77 f 13.200; WR 71 f 1.200; YE 25 f 2.250; IJM 3 f 1.260; IJM 14 f .200;f IJM 18 1.260; IJM 14 f 1.200; IJM 18 f 2.130; IJM 27 f 290.

Aan de donderdagmarkt van 23 oktober werd aangevoerd : 710 kg tong; 9 kisten tarbot en griet; 531 kisten kabeljauw; 1 kist schelvis; 851 kisten wijting; 153 kisten schol; 131 kitsen schar; 155 kisten makreel en 38 kisten varia.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : grote tong 13,24 - 13,15; grootmiddel tong 15,51 - 15,27; kleinmiddel tong 18,81 - 18,02 tong één 20,06 - 19,65; tong twee 18,18 - 17,07; tarbot 15,76 - 15,70.

Per 40 kg : tarbot 480 - 407; griet 444 - 354; kabeljauw twee 190 - 170; kabeljauw drie 160 - 130; kabeljauw vier 138 - 120; kabeljauw vijf 130 - 48; schol één 144 - 102; schol twee 122 - 102; schol drie 100 - 84; schol vier 82 - 65; schelvis vier 140; wijting drie 51 - 22; makreel twee 45 - 22; schar 92 - 43; haai 80; rode poon drie 162 - 106;; steenbolk 24; flinten 16 - 8; horsmakreel 28 - 20.

De besommingen waren : KW 4 f 10.000; UK 5 en UK 255 f 3.300; UK 17 en UK 48 f 4.750; UK 24 en UK 129 f 1.500; UK 128 en UK 228 f 2.300; UK 205 f 1.900; UK 218 en UK 142 f 2.480; UK 233 en UK 234 f 5.500; VD 6 en VD 20 f 1.200; VD 19 en VD 73 f 5.800; VD 54 en VD 77 f 920; IJ M14 f 400; IJM 18 f 2.200; IJM 19 f 1700;

Aan de vrijdagmarkt van 24 oktober werd aangevoerd : 3.565 kg tong; 100 kisten kabeljauw; 5 kisten schelvis; 151 kisten wijting; 302 kisten schol; 75 kisten schar; 15 kisten makreel; 18 kisten varia.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : grote tong 13,72 - 12,91; grootmiddel tong 15,68 - 15,21 kleinmiddel tong 17,63 - 17,26; tong één 19,40 - 19,01; tong twee 17,68 - 17,29; tarbot 16,61 - 15,91.

Per 40 kg : tarbot 521 - 406; griet 460 - 342; kabeljauw twee 200; kabeljauw drie 172 - 158; kabeljauw vier 158 - 138; kabeljauw vijf 128 - 54; schelvis vier 104 - 50; schol één en twee 160 - 142; schol drie 108 - 92; schol vier 96 - 70; wijting drie 67 - 34; makreel twee 61 - 54; schar 76 - 59; horsmakreel 56; rode poon drie 134 - 144; krab 50 - 45 tongschar 252; hake 214 - 144.

De besommingen waren : KW 77 f 6.000; 4 schepen van Texel samen voor f 88.000; UK 228 en UK 128 f 800; UK 24 en UK 129 f 250; IJM 3 f 1.000; IJM 19 f 500.

Aan de maandagmarkt van 27 oktober werd aangevoerd : 10.840 kg tong; 238 kisten tarbot en griet, 569 kisten kabeljauw; 56 kisten schelvis; 672 kisten wijting; 1.259 kisten schol; 353 kisten schar; 109 kiste nmakreel; 190 kisten varia.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : grote tong 13,61 - 12,98; middenslag tong 15,22 - 14.54, kleinmiddel tong 17,33 - 16,64; tong één 18,77 - 17,52; tong twee 17,72 - 17,17; tarbot 14,87 - 13,92.

Per 40 kg : haai 108 - 69; kleine kreeft 240; rode poon twee 138; rode poon drie 100 - 82; krab 26 - 24; tarbot 450 - 380; griet 428 - 322; kabeljauw één 240 - 168; kabeljauw twee 330 - 164; kabeljauw drie 160 - 132; kabeljauw vier 138 - 122; kabeljauw vijf 100 - 38; steenbolk 3 0- 24; schelvis vier 88 - 37,60 schol één 132 - 122; schol twee 118 - 92; schol drie 94 - 82; schol vier 100 - 82; wijting drie 68 - 38; makreel twee 30 - 21,50; schar 52 - 40; tongschar 268 - 143; ham met kop 234 - 166; rog 164 - 108.

De besommingen waren : KW 11 f 31.100; KW 22 f 42.200; KW 25 f 32.900; KW 29 f 19.100; KW 45 f 32.100; KW 51 f 7.200; KW 63 f 550; KW 88 f 24.800; KW 113 f 17.900; KW 117 f 29.500; KW 145 f 31.100; KW 149 f 3.200; KW 152 f 8.800; KW 167 f 5.400; KW 173 f 4.100; KW 175 f 26.300; KW 189 f 38.700; KW 214 f 2100; K W221 f 4.600; SCH 256 f 29.300; WR 32 f 18.000; WR 57 f 17.700; IJM 44 f 24.500; IJM 154 f 6700; IJM 207 f 4900; IJM 209 f 3000; KW 137 f 6800.

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)

(84897)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS
IN DE MAAND AUGUSTUS PERIODE 1978 - 1980 (1)

SOORTEN	1978 Gewicht	1978 Waarde	1978 G.P.	1979 Gewicht	1979 Waarde	1979 G.P.	1980 (2) Gewicht	1980 (2) Waarde	1980 (2) G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis v. viss.	24.734	704.610	28,48	36.502	1.112.200	30,47	61.739	1.649.380	26,72
andere schelvis	184.302	3.680.225	19.97	64.250	1.462.923	22,77	52.650	1.206.028	22,91
Kabelj. v. viss.	23.348	721.440	30,90	53.303	1.733.690	32,53	2.865	109.030	38,06
andere kabelj.	969.689	25.238.761	26,03	759.979	24.039.256	31,63	371.124	12.497.312	33,67
Koolvis	118.924	2.635.450	22,16	84.256	2.191.260	26,01	88.194	2.549.470	28,91
Wijting	119.300	2.314.428	19,40	152.670	2.792.804	18,29	137.930	2.796.270	20,27
Schol	333.857	9.095.190	27,24	333.515	9.838.042	29,50	284.884	7.614.045	26,73
Roggen	77.162	3.710.570	48,09	65.929	3.664.490	55,58	86.077	3.621.250	42,07
Noorse schelvis	159.109	4.255.279	26,74	63.745	2.335.390	36,64	95.552	2.688.986	28,14
Andere	474.163	17.940.114	40,29	246.922	11.299.528	45,76	237.358	10.513.005	44,29
TOTAAL :	2.484.588	70.296.067	28,29	1.861.071	60.469.583	32,49	1.418.373	45.244.776	31,90
b) Tong	97.188	18.261.486	187,90	89.597	20.524.851	229.08	97.657	24.625.122	252,16
TOTAAL DEMERS. VIS :	2.581.776	88.557.553	34,30	1.950.668	80.994.434	41,52	1.516.030	69.869.898	46,09
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	977	9.025	9,24	1.699	32.000	18,83	1.720	18.230	10,60
TOTAAL PELAGISCHE VIS :	977	9.025	9,24	1.699	32.000	18,83	1.720	18.230	10,60
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	165.465	12.247.990	74,02	160.630	10.543.678	65,64	121.259	11.259.788	92,86
Noorse kreeft	119.999	10.553.630	87,95	40.295	6.606.900	163,96	67.913	7.635.524	112,43
Overige	61.946	1.720.620	27,78	46.425	1.571.775	33,85	54.244	1.158.280	21,35
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN :	347.410	24.522.240	70,59	247.350	18.722.353	75,69	243.416	20.053.592	82,38
ALGEMEEN TOTAAL :	2.930.163	113.088.818	38,59	2.199.717	99.748.787	45,35	1.761.166	89.941.720	51,07

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers.

AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS
JANUARI T/M AUGUSTUS — PERIODE 1978 - 1980 (1)

SOORTEN	1978 Gewicht	1978 Waarde	1978 G.P.	1979 Gewicht	1979 Waarde	1979 G.P.	1980 (2) Gewicht	1980 (2) Waarde	1980 (2) G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis v. viss.	538.273	13.682.485	25,41	408.617	12.262.535	30,00	308.874	8.300.173	26,87
andere schelv.	727.727	16.709.267	22,96	243.074	6.275.092	25,81	287.480	7.459.918	25,95
Kabelj. v. viss.	744.312	20.640.668	27,73	612.513	18.861.294	30,79	160.202	4.866.444	30,38
andere kabelj.	9.644.231	235.267.907	24,39	6.485.823	193.343.265	29,81	4.834.921	147.441.776	30,50
Koolvis	495.414	11.413.346	23,03	380.434	9.291.904	24,42	278.039	7.735.495	27,82
Wijting	1.768.732	33.521.374	18,95	2.172.249	39.315.835	18,09	1.922.405	34.792.622	18,10
Schol	2.576.572	60.893.107	23,63	3.043.178	75.096.772	24,67	3.145.960	74.384.518	23,64
Roggen	874.351	34.204.718	39,12	958.719	35.343.228	36,86	777.513	34.948.985	44.95
Noorse schelv.	822.278	28.333.492	35,67	754.843	24.940.946	33,04	671.453	22.445.323	33,43
Andere	4.175.672	210.034.252	50,29	3.177.204	127.747.829	40,20	3.415.019	147.965.551	43,33
TOTAAL :	22.367.562	664.700.616	29,71	18.236.654	542.478.700	29,74	15.801.866	490.340.805	31,03
b) tong	1.920.257	312.505.767	162,74	2.573.311	404.467.910	157,17	2.512.682	473.345.357	188,38
TOTAAL DEMERS. VIS :	24.287.819	977.206.383	40,23	20.809.965	946.946.610	45,50	18.314.548	963.686.162	52,62
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	1.248	39.210	31,41	2.489	79.080	31,77	531.050	7.883.968	14,85
Sprot	—	—	—	998	17.410	17,44	—	—	—
Overige	17.518	138.234	7,89	12.860	133.667	10,39	10.124	93.245	9,21
TOTAAL PELAGISCHE VIS :	18.766	177.444	9,45	16.347	230.157	14,07	541.174	7.997.213	14,74
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	293.942	30.531.648	103,86	391.685	36.624.876	93,50	512.187	50.141.957	97,90
Noorse kreeft	371.016	41.190.570	111,16	172.908	24.677.250	142,71	328.056	38.945.031	118,71
Overige	917.813	22.811.048	24,85	714.007	18.692.355	26,17	611.388	15.855.902	25,93
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN :	1.582.771	94.533.266	59,72	1.278.600	79.994.481	62,56	1.451.631	104.942.890	72,29
ALGEMEEN TOTAAL :	25.889.356	1.071.917.093	41,40	22.104.912	1.027.171.248	46,46	20.307.353	1.076.606.265	53,02

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers.

VELDLOOP DER VISSERIJSCHOLEN

Vorige week woensdag, in de namiddag, werd de jaarlijkse veldloop voor de visserijscholen der kust georganiseerd. De Stedelijke Visserijschool «John Bauwens» uit Oostende had zich voluit achter de inrichting gezet en dat dient gezegd, het werd een puike, vlekkeloze organisatie. Neem daarbij dat de leerlingen zich op een uitermate sportieve wijze hebben geweerd en het werd andermaal een biezonder geslaagde namiddag.

Onderstaande de uitslagen in de verschillende categorieën; deelnemende scholen waren de Ibis, de Vrije Visserijschool Nieuwpoort (VVN), de Rijksvisserijschool te Heist (RVH) en uiteraard de Stedelijke Visserijschool «John Bauwens» uit Oostende (SVO).

De uitslagen :

Geboren in 1968 en 1967.

1 Vandierendonck Johnny (RVH)
2 Gondry Danny (IBIS)
3 Verbeke Jan (IBIS)
4 Allemeesch Peter (RVH)
5 Michils Marnix (SVO)
6 Lamote Christiaan (RVH)
7 Cordier Michel (SVO)
8 Van Der Vorst Johan (IBIS)
9 Dekempe Luc, (IBIS)
10 Vandenberghe Joel (IBIS)
11 Allary Stefaan (IBIS)
12 Vandingenen Alain (SVO)
13 Deman Geert (SVO)
14 Vandenberghe Luc (IBIS)
15 Wintein Rudy (RVH)
16 Ferrant Michel (VVN)
17 Tanghe Chris (IBIS)
18 Baert Bertrand (IBIS)
19 Vandamme Robert (IBIS)
20 Verbeke Peter (VVN)
21 Law John (IBIS)
22 Vandendriessche Geert (IBIS)
23 Coulier Erwin (IBIS)
24 Desmidt Christiaan (RVH)
25 Marteel Patrick (VVN)
26 Derycke Alain (IBIS)
27 Schepens Johny (IBIS)
28 Pierar Jan (RVH)
29 Van Haecke Stefaan (RVH)
30 Samyn Stefaan (SVO)
31 Dekempe Tony (IBIS)
32 Dekempe Wim (IBIS)
33 Marchand Redgy (IBIS)
34 Maes Robert (RVH)
35 Casier Danny (IBIS)
36 Cammermans Chris (IBIS)
37 Lagast Norbert (RVH)
38 Derudder Peter (IBIS)
39 De Groote Marinus (RVH)
40 Vandewalle Jan (RVH)
41 Rau Chris (SVO)
42 Hosten Ronny (VVN)
43 Vantorre Ronny (RVH)
44 Depaepe Johan (IBIS)
45 Van Der Veen Rudy (IBIS)
46 De Ruytter Yoeri (IBIS)
47 Heyeneman Luc (RVH)
48 Vileyn Stefaan (IBIS)
49 Mussche Kurt (SVO)
50 Vlietynck Antoine (RVH)
51 Lehouck Gino (Ibis)
52 Deman Marc (RVH)
53 Coutteau Peter (IBIS)
54 Hoste Mario (RVH)
55 Smets Jimmy (IBIS)
56 Briteux Jean-Claude (IBIS)
57 Bocher Norbert (IBIS)
58 Wisse Filip (IBIS)
59 Decorte Michel (RVH)
60 Vlietynck Peter (IBIS)
61 Decuyper Stefaan (RVH)

Ploegenrangschikking :

1	IBIS	22 p.
2	Rijksvisserijsch. Heist	26 p.
3	Sted. Visserijsch. Oostende	37 p.
4	Vrije Visserijsch. Nieuwp.	103 p.

Geboren in 1966 en 1965

1 De Paep Mario (RVH)
2 Wittrock Franky (VVN)
3 Aercke Stefaan (SVO)
4 Vanderpoorten Stefaan (RVH)
5 Kerckaert Paul (RVH)
6 Droissart Paul (RVH)
7 Calus Danny (IBIS)
8 Coulier Boudewijn (IBIS)
9 Van Waes Chris (RVH)
10 Martony Gino (RVH)
11 Degraeve Erik (RVH)
12 Vandingenen Yvan (SVO)
13 Vandenberghe John (IBIS)
14 Praet Mario (IBIS)

(Vervolg blz. 16)



Tijdens een korte plechtigheid in de Stedelijke Visserijschool werden de prijzen toegekend aan de laureaten van de loopwedstrijd voor de Belgische visserijscholen. Foto boven naar onder : winnaars '67-'68 : Johnny Vandierendonck, Danny Gondry en Jan Verbeke. Ploegrangschikking : winnaar IBIS.
Winnaars '65-'66 : Mario De Paep, Franky Wittrock en Aercke Stefaan. Ploegrangschikking : winnaar Rijksvisserijschool Heist.
Winnaars '64 en ouder : Patrick Bovenistier, Jan Van Herck en Ronny Delanghe. Ploegenrangschikking : winnaar Stedelijke Visserijschool Oosterde.
Foto onderaan, de diverse winnaars van de ploegenrangschikking : IBIS, Heist, Stedelijke Visserijschool Oostende, Rijksvisserijschool Heist (best behaalde uitslagen en meest behaalde medailles).

(Vervolg van blz: 15)

15 Couhysder Stefaan (RVH)
16 Durie Bernard (IBIS)
17 Kiekens Alain (VVN)
18 Vanoutryve Kurt (VVN)
19 Dooms Erwin (SVO)
20 De Waele Wilfried (RVH)
21 Martinsen Patrick (SVO)
22 Velter Lorenzo (IBIS)
23 De Volder Erwin (RVH)
24 De Duytsche Peter (RVH)
25 Utterwulghe Jan (RVH)
26 Rosseel Alain (IBIS)
27 Goffart Emmanuel (SVO)
28 Vandenberghe Hans (SVO)
29 Bogaert Luo (VVN)
30 Van Der Veen Eddy (RVH)
31 Janssens Luc (RVH)
23 Calmeyn Jean-Claude (SVO)
33 Desmit Lorenzo (SVO)
34 Hozee Michel (RVH)
35 Vanherweghe Patrick (RVH)
36 Durie Marc (IBIS)
37 Desmit Jan (RVH)
38 De Jonge Dirk (RVH)
39 Heinderson Danny (SVO)
40 Mollet Igor (SVO)
41 Delahay Erik (SVO)
42 Barbaix Christiaan (SVO)
43 Bouquillon Patrick (SVO)
44 Gheselle Geert (RVH)
45 Deprez Marcel (IBIS)
46 De Paep Luc (RVH)
47 Dierickx Alain (IBIS)
48 Derudder John (IBIS)
49 Dumont Ingrid (SVO)
50 Muys Eddy (SVO)
51 De Vriendt André (RVH)
52 Decoo Patrick (SVO)
53 Verminck Danny (SVO)
54 Van Ryssel Danny (SVO)
55 Dezutter Jean-Paul (IBIS)
56 Deswaef Henri (IBIS)

Ploegenrangschikking

1 Rijksvisserijsch. Heist	20 p.
2 IBIS	53 p.
3 Sted. Visserijsch. Oostende	55 p.
4 Vrije Visserijsch. Nieuwp.	66 p.

1964 en ouder

1 Bovenistier Patrick (SVO)
2 Van Herck Jan (RVH)
3 Delanghe Ronny (RVH)
4 Deckmyn Serge (SVO)
5 Zeebrouck Yvan (SVO)
6 Couvreur Yvan (IBIS)
7 Bonnet François (IBIS)
8 Cleenewerck Daniël (SVO)
9 De Duytsche Rudy (RVH)
10 Verbeke Paul (RVH)
11 Laseure (RVH)
12 Vlietynck Danny (RVH)
13 Liekens Marcel (SVO)
14 Bonnet Henri (IBIS)
15 Willemkens Frank (IBIS)
16 Calcoen Romeo (VVN)
17 Praet Jean-Marie (SVO)
18 Derudder Patrick (RVH)
19 Deprez Dirk (RVH)
20 Dumaleyn (RVH)
21 Bauwens Dirk (SVO)
22 Dooms Franky (SVO)
23 Celis Marc (SVO)

Ploegenrangschikking

1 Sted. Visserijsch. Oostende	18 p.
2 Rijksvisserijsch. Heist	24 p.
3 IBIS	42 p.

● **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)

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Dinsdag ll. kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart andermaal bijeen met op de dagorde een drietal zaken die konden afgehandeld worden. Een eerste zaak betrof de aanvaring die zich voordeed tussen de O.83 en een Brits vrachtschip. Terzake werd schipper Oscar Savels onderhoord maar die weet bitter weinig te vertellen gezien hij zich niet op de brug bevond. Niettemin, het is achteraf gebleken dat de roerganger van de Oostendse treiler helemaal geen fout treft. Het vaartuig was vissend en droeg de voorgeschreven signalen maar nadien gaf de bevelhebber van het Engelse vaartuig toe dat hij opgescheept zat met een geblokkeerd roer en dat zal de rechtstreekse oorzaak geweest zijn voor de aanvaring.

x x x

Een tweede zaak betrof de zware motorschade die zich voordeed aan boord van de N.15 "De Kottens"; twee opvarenden werden ter zake betrokken. Eerst en vooral schipper Gino Calcoen omdat hij niet tijdig — binnen de 24 uren dus — een zeeverslag neerlegde met melding van de feiten. Verder werd ook motorist Ronny Peperstraete betrokken. Nadat hij een uitbeenzetting had gegeven nopens de alarmsystemen — het bleek dat deze niet werkten trouwens — is de Raad van oordeel dat motorist Peperstraete toch voorzichtiger ware geweest door regelmatiger de wierfilter na te zien en eventueel te reinigen. Nu werd dat niet gedaan en dat is de rechtstreekse aanleiding voor de warmloper die meteen erg veel averij berokkende.

x x x

Tenslotte werd ook nog schipper Ronny Vanhoutte onderhoord. Voornoemd schipper kwam met z'n vaartuig, de N.700 "Alex" in aanraking met een dukdalf in de Nieuwpoortse havengeul. Schipper Vanhoutte weet te vertellen dat hij plots verrast werd door een zeer dikke mist aan de "Kromme Hoek" en dat hij geen tijd meer kreeg de snelheid van zijn vaartuig te milderen. Nochtans had hij alle voorzorgen genomen door ondermeer een goede uitkijk te verzekeren op het voorschip. Bovendien stond de radar op een halve mijl ingesteld. In zijn vordering laat rijkscommissaris Bentein verstaan dat schipper Vanhoutte wijselijker had gehandeld door de snelheid van zijn vaartuig te milderen omdat hij bekend is met de omgeving maar meent dat de schipper verder ter goeder trouw handelde; hij laat de sanctie over aan de wijsheid van de Raad.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

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

OOSTENDE-DOVER en OOSTENDE-FOLKESTONE

Autovervoerprijzen met meer dan 50 % verlaagd tot einde december 1980

Inderdaad, vanaf 26 oktober tot en met 31 december 1980 worden speciale «herfsttarieven» ingevoerd waarbij in sommige gevallen de tot 25 oktober 1980 toegepaste prijzen tot gevoelig minder dan de helft teruggebracht worden.

Zo zal bv. een autobestuurder met zijn wagen van om het even welke lengte maar tot max. 5m50 met een «20 dagen excursiebiljet» (d.i. terugreis moet uiterlijk binnen de 20 dagen gebeuren) slechts globaal voor een overtocht Oostende — Dover of Folkestone en terug 1.400 Bfr. betalen terwijl hij anders voor een gelijkaardige reis 3.648 fr of 4.424 fr naar gelang de lengte van zijn voertuig, zou betaald hebben.

Voorwaar dus een enige gelegenheid om, met de eigen wagen en tegen 'n minimumprijs 'n bezoek te brengen aan Groot-Brittannië, dat grote eiland dat zo vlak bij is... en toch zo anders ! Om maar die typische Engelse «countryside» te noemen die onvergetelijk mooi is in het najaar.

En aan boord van de ruime en komfortabele RMT - Sealinck - schepen wordt ook de zeereis een pleziertocht. Bovendien kunt u op de terugreis in de boordwinkels flink wat besparen op uw aankopen van sigaretten, parfums, sterke dranken, enz... wat nog handig is meegenomen.

Voor nadere inlichtingen, biljetten enz... kunt u terecht bij uw reisbureau of automobielclub waar u trouwens in verband met deze herfsttarieven kosteloos een speciaal vouwblad met volledige tarieven en regelingen kun bekomen.

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)



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.

■