

het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 27 maart '81 - Nr. 12

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

PLEIDOOI VOOR EEN NIEUWE AANPAK VAN DE VISSERIJPROBLEMEN BINNEN DE E.E.G.

De Europese Gemeenschap groeit maar zij bloeit niet. Met Nieuwjaar is de Europese familie weer groter geworden. Griekenland kwam er bij als nummer tien in het gezelschap. Maar boteren doet het niet tussen de partners, ook en vooral niet in de visserijsector.

Dat kan ook moeilijk op de manier zoals de EEG te werk gaat. De zeevisserij is eeuwen lang een vrije activiteit geweest, slechts aan een minimum van beperkingen en afspraken gebonden. Er was de territoriale zee van 3 tot 12 zeemijlen breed, en daarmee basta. Voor de rest viste men waar men wilde en hoeveel men wilde.

Tot het instellen van de economische zones van 200 zeemijlen. Ongeveer twintig jaar geleden begon men er mee in Zuid-Amerika en in Azië. Vrij laat is ook West-Europa dezelfde toer opgegaan. Eerst IJsland in Noorwegen, typische landen waar de visserij erg belangrijk is. Uiteindelijk volgde ook de EEG. In november 1976 te Den Haag kwamen de negen EEG-lidstaten akkoord om met ingang van 1 januari 1977 een gemeenschappelijke zone van 200 mijl in te stellen.

Het was definitief gedaan met het beginsel van de vrije zee. In de nieuwe situatie behoren de EEG-wateren vooruit en vooral aan de vissers van de eigen lidstaten. Voordeel : vreemde slokoppern blijven buiten de zone. De machtige fabriekschepen uit Oost-Europa konden niet langer strooptochten ondernemen op «onze» vis. Buitenlanders van de Gemeenschap (Spanje, Noorwegen) kregen van ons een quotum, zij het met morijnesmaat toebedeeld.

Nadeel: wij krijgen elders van hetzelfde laken een broek. Voor België zelf was dat nog geen direkte ramp : onze verre visserij, hoofdzakelijk op IJsland afgestemd, kon gewoon doorgaan omdat wij vroeger al met de IJslanders eert overeenkomst hadden kunnen afsluiten.

Maar Britten, Fransen en Duitsers verloren met de slag een reeks traditionele visserijen, wat in de visserij van elk van die landen tot serieuze krisistoestanden aanleiding gaf. Met als gevolg onvrede bij de «basis» en felle druk op de regeringsleiders die meer dan ooit met de verzuchtingen en eisen van hun vissers-kiezers dienen rekening te houden.

Dat Groot-Brittannië de grootste dwarsligger is, spruit voort uit de crisis van belangrijke gedeelten van hun visserij, maar ook uit hun mentaliteit. De Britten zijn in 1970 slechts schroomvallig en «met een lang gat» tot de EEG toegetreden. Britse visserijkringen zijn van meet af «anti» geweest. De grondidee van gemeenschappelijke viswateren hebben zij in hun binnenste nooit kunnen onderschrijven. Zij beschouwen het als «hun» vis, niet als «de onze», zoals de EEG het met zijn gemeenschappelijke 200 mijlenzone bedoelt.

Er is dus nog altijd geen breed akkoord tussen de visserijlanden van de EEG. De samenwerking beperkt zich tot het overnemen en voortzetten van een aantal beschermende maatregelen die vroeger binnen de NEAFC bedisseld werden. De echte of vermeende overbevissing van de visstocks leidde — op papier — tot verscherpte vangstbeperkingen, waarvan quota en vangstverbod de meest opvallende zijn.

Wij zeggen wel : op papier. In de werkelijkheid zijn de uitgevonden systemen allesbehalve waterdicht. De quota worden lustig overschre-

den zonder dat dit als een ramp wordt ervaren. Het vangstverbod op Noordzeeharing is dezelfde weg opgegaan. Zolang er geen haring «zit», is er natuurlijk geen vuiltje aan de lucht. Anders wordt het wanneer de haring, zoals in de voorbije wintermaanden, voor onze kusten als het ware maar voor het scheppen lag. Dan is het vangstverbod plots een vodge papier, dat elkeen aan zijn laars lapt.

De wereld is daarom niet vergaard, de vissers kunnen voort hūn gang gaan en proberen er het beste van te maken, ondanks de fabelachtige mazoutprijzen en de kostenstijgingen.

Intussen groeien de twijfel en het scepticisme over de vangstbeperkende maatregelen van de EEG. Heeft men niet te veel en te lang geloof gehecht aan de biologen en hun onheilspellende uitspraken ? Zij worden alleszins door de feiten gelogenstraft en in hun hemd gezet.

Is er binnen de EEG wel genoegzaam rekening gehouden met de economische en sociale facetten van het visserijbeleid ? Beseft de EEG wel dat het utopisch en naïef is beperkingen te willen opleggen die in de praktijk onmogelijk kunnen afgedwongen noch nageleefd worden ? Vissers die naar traditie het meest vrije beroep van de wereld uitoefenen, kun je niet zo maar in een handomdraai aan kettingen gaan leggen.

Onder beleidsmensen wint de gedachte veld dat men het interne beleid van de EEG op een dwaalspoor zit. Ook een verstandig en realistisch man als de Belgische minister van Landbouw Albert Lavens heeft onlangs lucht gegeven aan zijn twijfels en de vraag gesteld of men in de EEG met de genomen beleidsopties niet helemaal verkeerd handelt.

België mag dan maar een klein instrument bespelen in het Europees orkest, het heeft in de «concertante symfonie» van de EEG altijd een zuivere toon laten horen. Als er bescherming van een visstock noodzakelijk is, staan er andere wegen open dan deze die nu bewandeld worden. Ons land is altijd voorstander geweest van eenvoudige maatregelen, waarvan de naleving gemakkelijk te respecteren en te controleren is. Wij citeren in dit verband de bescherming van broed- en paaiplaatsen, het opdrijven van de minimum rietmazenwijdte, al of niet gekoppeld aan zeer tijdelijke en kortstondige vangstverboden. Men hoeft geen biooloog te zijn om te beseffen dat de verdere leefbaarheid van de visstocks in de eerste plaats afhankelijk is van de kansen die de jonge vis geboden wordt om zich voort te planten en te vermenigvuldigen. Dit kan met een minimum aan dwang, door het treffen van maatregelen die door de vissers zelf als nuttig en noodzakelijk kunnen worden aangevoeld, en door er voor te zorgen dat de gegeven richtlijnen realistisch zijn en eenvoudig te controleren.

Ondanks een mislukte politiek van denkbeeldige quota en dito gerateerde vangstbeperkingen, houdt de West-Europese visserij stand en boert zij naarstig voort, dagelijks het bewijs leverend dat de zee nog voldoende visvoorraden in haar schoot bezit om de visserman van vandaag voldoende vangsten en een menswaardig inkomen te verzekeren.

Dat dit alles gebeurt buiten en zonder het «langverwachte» Europese visserijbeleid, mag menig kamergeleerde tot nederigheid en bezinning inspireren.

VIJF GROTE NIEUWE EENHEDEN IN NEDERLAND !

We vernemen dat er in Nederland opnieuw vijf nieuwe grote eenheden de visserijvloot zullen komen versterken. De kleinste hiervan heeft een lengte van 71,25 m op 12,50 m. breed; verder drie eenheden van 75 m. op 13,25 m. en één eenheid van 80 m. lengte. Dit laatste vaartuig wordt zodanig opgevat, dat het eveneens zal kunnen gebruikt worden als treiler-vriesvrachter, dat wil zeggen vervoer van diepbevoren vis voor rekening van derden.

Ergens verbaast ons toch de durf van betrokken rederijen, niettegenstaande deze vaartuigen in de pilaats komen van oude, uit de vaart genomen treilers. Het verbaast ons omdat Nederland tamelijk nauw gebonden zit met de aan dit land toegekende contingenten, zodanig dat er praktisch geen ruimte meer is voor uitbreiding van de vloot, of voor vermeerdering van de vangstcapaciteit. Inderdaad heeft men in Nederland de nationale vangstkwota voor de voornaamste vissoorten moeten opdelen in individuele contingenten per vaartuig of per rederij, zodat wij ons toch wel afvragen, hoe men dat dan doet met deze, voor onze begrippen toch ge-

voelige uitbreiding van de Nederlandse visvangstcapaciteit. Wat het grootste vaartuig betreft, gaat het hier om 265 miljoen B.fr. alhoewel dit vaartuig bijzonder uitgerust is. Op het achterschip komen zelfs opslagtanks waarin 200 ton vis acht dagen in gekoeld zeewater kan bewaard worden. Tenzelfdertijd is dit vaartuig ook ingericht voor vrachtvervoer voor diepvriesproducten voor derden. Ook de kostprijs van de andere vaartuigen zal wel boven de 200 miljoen liggen, zodat dit onze Belgische begrippen voor een vissersvaartuig, wel wat boven het hoofd groeit. Verder is het vermogen van de ingebouwde motoren rond de 4.000 pk wat voor ons zo zachtjes aan, van het goede te veel is. We denken daarbij natuurlijk speciaal aan de brandstofrekening, ook al draaien de motoren op zware olie. Daar zijn in Nederland reeds heel wat grote treilers verdwenen of uitgesaneerd, vooral bij de vroegere haringkottenvloot. Of dit echter de toevoeging van dergelijke mastodonten aan de Nederlandse visserijvloot wettigt, is natuurlijk een zaak die de toekomst zal uitmaken. We wensen de moedige rederijen in elk geval gunstige resultaten toe.

"ENERGIE ANDERS" BESPAARD MET WIND EN ZON

Vanaf het voorjaar van 1979 lag in verschillende steden het varend tentoonstellingsschip „Energie Anders”. Zo werden tot op heden 27 steden bezocht en op 215 openingdagen werden 37.000 bezoekers genoteerd. „Energie Anders” is opnieuw met een tentoonstelling begonnen, vernieuwd en met meer werkende apparatuur aan boord.

Op het dek van het schip staan verschillende zonnecollectoren opgesteld, die nu al in België worden toegepast voor warm water en (experimenteel) voor ruimteverwarming.

Daarnaast zien we een kleine windmolen voor waterpompen en een windgenerator voor elektriciteitsopwekking. Ook zijn er enkele stadsverwarmingsattributen te bekijken.

In het ruim is een tentoonstelling ingericht waar aan de hand van

testborden wordt ingegaan op mogelijke oplossingen van het energieprobleem, zonder gebruik te moeten maken van omstreden en riskante energiebronnen als kernenergie. Verder zijn er een zonnecel demonstratie, een pompauto-maat, een warmtepomp en diverse maketten tentoongesteld.

In de expositieruimte kunnen diaprogramma's worden vertoond. De energieboot ligt tot 8 april in het Vlotdok (Demeysluis) te Oostende.

De tentoonstelling is te bezichtigen iedere dag van 10 tot 17 u. de zondag van 11 tot 17 u. Woensdag 8 april is er een spreekbeurt en een diavoorstelling van „Energie Anders” in de jeugdherberg „Ter Ploate”, Langestr. 83, Oostende. Aanvang: 20 u. Deelname in de kosten: 20 fr.

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

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

— volledig en deskundig advies en bijstand —

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en dephouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

« NORGEAR » TANDWIELKASTEN VOOR AANDRIJVING VAN HYDROPOMPEN

VAN STIGT B.V. uit Gorinchem, importeur van o.a. de MASSON — PONT-A-MOUSSON keerkoppelingen en reductiekasten, brengt sinds enige tijd het programma tandwielkasten voor visserij- en offshore schepen van de Noorse onderneming « NORGEAR » op de nederlandse en belgische markt.

Heeft PONT-A-MOUSSON met name in de kustvisserij in Frankrijk, Spanje en Nederland bekendheid met haar programma MASSON keerkoppelingen met opgebouwde P.T.O.-kasten voor hydropompaandrijving, NORGEAR heeft zich toegelegd op de productie van tandwielkasten die los opgesteld voor de hoofdmotor gebruikt kunnen worden voor het aandrijven van 1 of meerdere grote hydropompen en of dynamo's.

Al vele jaren worden NORGEAR tandwielkasten in Scandinavische visserij- en offshore schepen toegepast; de laatste tijd wordt ook van nederlandse zijde meer en meer belangstelling getoond voor het op hydrauliek ombouwen van de lieraandrijving aan boord van kotters.

Hierdoor vervalt de gebruikelijke pen-as en riemoverbrenging en wordt een tandwielkast aan de voorzijde van de motor geplaatst.

Deze tandwielkast wordt d.m.v.

een flexibele koppeling met de kruk-as van de motor verbonden en is voorzien van 1 of meerdere uitgaande assen, deels schakelbaar voor aandrijving van zware hydropompen, deels niet-schakelbaar voor b.v. de aandrijving van een constant draaiende dynamo of hydropomp.

De tandwielkasten kunnen met een versnelling uitgaand toerental geleverd worden waardoor ze bijzonder geschikt worden voor dieselmotoren met lagere toerentallen.

Zo kunnen motortoerentallen van b.v. 300-900 t/min. versneld worden naar toerentallen van b.v. 1200-1800 t/min, hetgeen voor de keuze van de hydropomp veel gunstiger is.

De tandwielkasten kunnen geleverd worden met aanbouwhuizen voor de directe aanbouw van de hydropomp, waardoor een zeer compacte hydraulische eenheid ontstaat.

VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN

**SCHEEPSKREDIETEN
VOOR EEN BEDRAG
VAN 3,5 MILJARD FR.
VOOR DE BOUW
VAN DRIE SCHEPEN
IN BELGIE**

Op voorstel van Minister van Verkeerswezen Valmy Féaux heeft de Regering besloten scheepskredieten voor een bedrag van 3,5 miljard F. aan de N.V. ESDAM (Boelwerf) te Temse toe te kennen.

Dit bedrag vertegenwoordigt 75 % van de prijs van de bouw en van de uitrusting van de drie schepen.

Twee van deze eenheden zijn produkttankers. De totaalprijs van deze twee schepen met elk een tonnage van 40.700 ton bedraagt 2,5 miljard F.

De derde eenheid is bestemd voor het vervoer van LPG en ammoniak. Haar tonnage bereikt 57.000 kubiekmeter en de kostprijs bedraagt 2,2 miljard F.

Deze leningen zullen worden verstrekt door de N.M.K.N. en door het Fonds voor het uitreden en aanbouwen van zeeschepen.

De verwezenlijking van deze projecten zou de volledige tewerkstelling bij Boelwerf tot einde 1982 verzekeren en zou aan de Belgische industrie ongeveer 1,8 miljard F toelieferingen waarborgen.

VOORDRACHTAVOND

De oud-leerlingen en vriendenbond van de Rijksvisserijschool „Vissersvreugd” organiseert op donderdag 2 april om 20 u. een voordrachtavond met als onderwerp: „De zeevisserij in Europa. Als spreker fungeert ere-schepen Robert De Corte, lid van verscheidene nationale en Europese visserijcommissies. Alle oud-leerlingen en belangstellenden zijn hartelijk welkom op deze voordrachtavond, die gratis wordt aangeboden in de Rijksvisserijschool, Kursaalstraat 55 te Heist.

**BESTUURS-
VERGADERING
OUDLEERLINGENBOND
« JOHN
BAUWENSSCHOOL »
OOSTENDE**

Maandag 30 maart 1981 gaat de bestuursvergadering door van de Vriendenkring en Oudleerlingenbond van de Stedelijke Visserijschool door in de lokalen van de school onder voorzitterschap van dhr Vieren.

Op de dagorde staan de besprekingen van de voorbije en komende activiteiten op school.

**« LES AMIS DU VIEUX
DUNKERQUE » EN
DE BELGISCHE VISSERS**

Er is de jongste jaren al heel wat te doen geweest omtrent de rol die onze Vlaamse vissers in de bange mei- en junidagen 1940 gespeeld hebben bij de evacuatie van het Britse expeditieleger naar Groot-Brittannië. Onder die vissers waren ook verschillende Nieuwpoortenaars.

Er is ook al veel inkt gevloeid over het «statuut van Nationale Erkentelijkheid» voor die vissers, waarvan er velen met een ware doodsverachting aan de evacuatie hebben meegewerkt en er have en goed hebben bij ingeschoten. Maar dat statuut is er nog altijd niet gekomen.

«Les amis du vieux Dunkerque» is een vereniging uit Duinkerke, die zich op cultureel en geschiedkundig vlak een flinke reputatie aan het bouwen is. De vereniging bestaat nagenoeg tien jaar en in haar rangen vinden we ook enkele Vlamingen van bij ons. Onder hen o.m. de heemkundige Roger Gousse uit Nieuwpoort. «Les amis du vieux Dunkerque» hebben vorige week in de konferentiezaal van het museum te Duinkerke een causerie gehouden over de evacuatie van de Britten uit Duinkerke in deze bange mei- en junidagen van 1940. Er waren zowat 100 aanwezigen, waaronder een afvaardiging van de federatie van de Belgische vissers die er rechtstreeks bij betrokken zijn geweest. Er werden een honderdtal foto's en dia's getoond waarbij de bijdrage van de Belgische visserijvloot bij deze actie duidelijk in het zonnetje kwam te staan.

Heeft men het in Frankrijk en Engeland maar al te goed begrepen wat deze Vlaamse vissers hebben geriskeerd, wat hun reuzeaandeel toen is geweest om duizenden geallieerde soldaten naar Groot-Brittannië te helpen overbrengen in eigen land blijft het voor diezelfde vissers nog altijd uitkijken naar het statuut van Nationale Erkentelijkheid. Voor de realisatie van dat statuut heeft burgemeester Mommerency van Nieuwpoort herhaaldelijk bij de betrokken instanties aangeklopt, maar het blijft nog altijd wachten.

**DE PRACHTIGE VISMAPPEN
VOOR WINKELS EN SCHOLEN**

Door leraars en lerarensen, viswinkels en instituten worden ons regelmatig vismappen gevraagd om in de lokalen of in winkels uit te hangen.

Onze lezers worden er attent op gemaakt dat IN VIER TALEN hiernavolgende mappen bij ons nog steeds verkrijgbaar zijn tegen de prijs van 400 fr. per vismap plus 52 fr. verzendingskosten vooraf te storten op bankrekening Bank Brussel Lambert nr. 384-1605797-46 of op p.c.r. nr. 000-0418987-44.

Deze zeer mooie mappen zijn verschillend van aard.

Zo zijn er :

- 1) Deze die de schaal- en weekdieren in de Noordzee weergeven ;
- 2) De verschillende soorten vis welke in gans de Noordzee, IJsland en Groenland inbegrepen, te vangen zijn ;
- 3) De verschillende soorten vis in rivieren en vijvers, gevangen door sport- en lijnvisserij ;
- 4) De talrijke vissoorten in Noord- en Zuid Amerikaanse wateren gevangen.

(10951N)

**Zeebrugse treiler
zwaar beschadigd**

De Z.507 «Breughel» werd op de visgronden in de buurt van Lands End zwaar aangevaren door een alsnog onbekend gebleven vaartuig. Omstreeks middernacht werd schipper Adams gewekt door een zware dreun. Omzeggens op hetzelfde ogenblik kwam roerganger Desmedt hem melden dat de automatic pilot was uitgevallen. Op de brug gekomen bemerkte schipper Adams een ander vaartuig aan bakboordzijde en meteen was het duidelijk dat de klap veroorzaakt werd door een aanvaring. Het aanvarende vaartuig werd op de radar

gevolgd maar plots week het uit naar stuurboord en verdween in het duister. Volgens de schipper ging het om een grote coaster maar de naam van de thuishaven kon men niet lezen. Via de VHF poogde men in verbinding te treden met dit vaartuig maar de oproep bleef onbeantwoord. Ook het Radiostation van Lands End werd gevraagd het vaartuig te identificeren maar alles bleef vruchteloos. De averij aan de «Breughel» is vrij aanzienlijk. De verschansing en de reling werd over een lengte van ongeveer 12 meter ingedrukt.

**NOTARIELE
AANKONDIGING**

Kantoor van Notaris FRANCIS WILLEMS te Brugge, Kelkstraat 2 — Tel. (050) 33.30.63

**TWEDE ZITDAG
DEFINIEVE TOEWIJZING
Op MAANDAG 30 MAART 1981
om 14 uur te Brugge-Zeebrugge, in de Herberg « Jan Bart », Sint-Doonaaskerkstraat 19, ten overstaan van de Heer Vrederechter over het 3de kanton Brugge, van :**

STAD BRUGGE ZEEBRUGGE

Zeer gunstig gelegen eigendom bestaande uit woonhuis, garages en werkplaats, aan de Rederskaai, 22 (zich uitstrekkende tot aan de Graaf Jansdijk), gekad. 12° afd., Sektie P, nrs. 47 K 12 en 47 L 12, groot 594 m², bevattende :

1 WOONHUIS :

Gelijkvloers : hall, bureel, WC, salon, keuken, achterkeuken, 3 kelders (o.m. chaffagekelder).
Verdieping : 2 slaapkamers, badkamer.

Uitgerust met stadswater, electriciteit, kabel-TV en centrale verwarming (mazout).

2 BREDE INRIJPOORT

met gebetonneerde oprit (naar garages en werkplaats).

3 TWEE GARAGES

4 WERKPLAATS

(dienstig voor onderhoud en herstelling van scheepsmotoren), met bureeltje en WC. Afmetingen 11 m. op 17,5 m.

Uitgerust met stadswater, electriciteit, verwarmingsinstallatie (gepulseerde lucht) en poutrelle (voor takel).

VRIJ VAN GEBRUIK.

Gebracht op 3.100.000 F.
Kad. inkomen (voor het geheel) : 66.800 fr.

BEZICHTIGING : woensdag en zaterdagvoormiddag van 10 tot 12 u.

Deze verkoping geschiedt ten verzoeken van de HH. Curatoren over het faillissement van de N.V. "Anglo Belgian Company" (A.B.C.) te Gent.

Recht van hoger bod.

8692V)

● **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)



LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN

Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

INHULDIGING GARNALENKOOKHUIS EN HOOGAARS

Het nationaal visserijmuseum van Oostduinkerke groeit steeds verder uit. Er bestaan reeds grote verruimingsplannen; de nieuwe vleugel die aan de bestaande bouw zal worden toegevoegd zal de expositieruimte 600 m² groter maken.

Naast deze geplande uitbreiding zijn er de niet minder belangrijke aanwinsten die van het geheel een attractieve en edukatieve instelling maken.

Zo is er op zaterdag 28 maart de inhuldiging van het garnalkookhuis en van de hoogaars. Het ganse gebeuren wordt op touw gezet door de « Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke ».

Op zaterdag 28 maart trekken alle paardevissers naar zee. Om 14u30 worden ze dan op het binnenplein van het museum opgewacht waar ze het garnalkookhuis als het ware zullen « inkoken ». Hun g'obale vangst komt samen in de kookketel terecht. Het « kookkot » werd in gemeentelijke regie gebouwd naar plannen van architect De Geyter.

Na deze kleine plechtigheid wordt ook de hoogaars ingewijd.

Op woensdag 27 februari 1980 bracht men naar het visserijmuseum een uitgebrand vaartuig. Het door de vlammen vernielde jacht was 17 jaar voordien gebouwd geweest naar de originele plannen van een hoogaars. Het was nu de bedoeling deze platboomer terug op te lappen om hem als typisch Scheldevisserstvaartuig op het binnenplein van het museum te laten rusten. Veel bezoekers keken vertwijfeld naar het uitgebrand wrak: « moest daar nog iets van gemaakt worden? ». Inmiddels is dit gebeurd. Onder de leiding van conservator Gaston Desnerok werd het vaartuig door gemeentewerklieden hersteld. Pylyser Danny en Goderis Gilbert verzorgen alle timmerwerk. De tuigage werd aangebracht door Vermoote Marcel

De hoogaars is nu afgewerkt en wordt dan ook op zaterdag 28 maart officieel voorgesteld.

Een mooi nieuw initiatief, de moeite waard om gesteund te worden.

VOORBEREIDING EXAMEN VAN SCHIPPER KUSTVISSERIJ

De directie van de Rijksvisserij-school te Knokke-Heist deelt mede dat de volgende cursus ter voorbereiding van het examen voor schipper ter kustvisserij zal aangevangen op dinsdag 21 april. Geïnteresseerden moeten zich vóór 28 maart in verbinding stellen met de school om het inschrijvingsdossier te kunnen samen stellen.

NOG EEN NIEUW VISSERSVAARTUIG

De Minister van Verkeerswezen, Valmy Féaux, heeft zopas zijn goedkeuring gehecht aan een scheepskrediet voor de bouw van een vissersvaartuig bestemd voor de P.V. B.A. VANDENBROUCKE-SCHILTZ uit Knokke-Heist. Dit schip heeft een dieselmotor van 1.200 pk, een lengte over alles van 33,40 m, een breedte van 7,5 m en een diepgang van 2,65 m.

Deze nieuwe aanwinst van de Belgische visserijvloot zal meteen de tewerkstelling op de scheepswerf DEGRAEVE voor een twintigtal man per jaar waarborgen.

Het is het tweede krediet dat daarvoor toegekend werd sedert het begin van het jaar.

Dit initiatief maakt deel uit van het streven naar vernieuwing van de Belgische visserijvloot, om haar betere exploitatie- en rentabiliteitsvoorwaarden te verzekeren.

De pvba VANDENBROUCKE-SCHILTZ is reeds eigenaar van de Z.289 en de Z.189.

BELGIAN INTERNATIONAL BOAT SHOW OSTEND 1981

Van 26 september tot 4 oktober zal een groot Watersportsalon doorgaan in de Mercatorjachthaven te Oostende.

Alleszins de moeite waard om er een erezaak van te maken voor onze Oostendse zeelieden en een bezoekje te brengen.

KLEUTERSCHOLEN VOOR SCHIPPERS- KINDEREN

Zoals reeds in Nederland bestaande, overweegt men speciale kleuterscholen in te richten voor schipperskinderen. In bepaalde steden langsheen belangrijke waterwegen zouden klasjes bijgevoegd worden bij reeds bestaande scholen.

Mobiele leerkrachten vullen klas-titularissen aan en een onderlinge samenwerking tussen Nederland en België ligt zeker in de mogelijkheid.

Het gehele project zou ons land 15 miljoen frank kunnen kosten.

AANWIJSBORDEN ZEEBRUGGE

Door het ministerie van Openbare Werken werd te Zeebrugge een reeks aanwijpsborden aangebracht voor de bestemmingen Strandwijk, Rederskaai, Vissershaven en Jachthaven. Dit gebeurde in overleg met het Brugse stadsbestuur en met de vertegenwoordigers van diverse Zeebrugse groeperingen.

De bedoeling is er voor te zorgen dat bezoekers en toeristen tijdens de duur van de havenwerken te Zeebrugge nog steeds de weg zouden kunnen vinden naar alle wijken van de gemeente.

ZOMERTIJD : VISSERS OPGEPAST !

In de nacht van 28 op 29 maart 1981 wordt te 02 uur de zomertijd opnieuw gebruikt. De klok wordt dan één uur vooruit gezet. Zeelieden kunnen met deze tijdsverschuiving best rekening houden bij allerlei berekeningen (bv uren van hoog- en laagwater).

ZEND-ONTVANGER VOOR JACHTLUI ?

Naar we vernamen hebben meerdere jachtlui bij de Minister van P.T.T. aangedrongen om op de sluisposten van de Mercatorjachthaven te Oostende een V.H.F. zendontvanger te plaatsen om in contact te kunnen treden met de sluismeesters voor instructies van in- en uitvaart, aanleggen, enz.

De Minister van Verkeer en P.T.T. zal het voorstel onderzoeken en zich ook richten tot de Oostendse bevoegde Schepen van de haven.

VIS ETEN

IS VERANTWOORD

ETEN

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

Kostenbesparende nieuwbouw ?

Het is op het eerste zicht eigenaardig en min of meer paradoxaal als men verneemt dat één der motieven om aan nieuwbouw te doen, deze is van kostenbesparing !

Inderdaad wie denkt aan nieuwbouw, ziet toch meteen de astronomische miljoenen van de bouwkosten voor het oog. Nochtans valt toch wel één en ander te zeggen ten te schrijven in dit verband, die het probleem van de kostenbesparing, toch een nieuwe en verrassende benadering geven.

Men denkt inderdaad bij nieuwbouw toch te veel en te hoofdzakelijk aan de enorme investeringssom, de daarbij horende terugbetalingen en leningsinteressen, hogere verzekeringskosten, enz..... In het buitenland en meer in het bijzonder bij onze Noorderburen heeft men daar langzamerhand een andere visie over gekregen waarvoor wel één en ander te zeggen valt. Zo werden door een bepaalde rederij twee oudere eenheden op de bon gezet en vervangen door één nieuwe en grotere eenheid en dit na een weldoordachte studie van het geheel. De nieuwe eenheid zal een vangstcapaciteit hebben die zelfs groter is dan deze van de twee oude eenheden samen. Het enige probleem is hier natuurlijk dit van, dank zij een voldoening gevend eigen individueel vangstkontingent, maximaal aan zijn trekken te kunnen komen. Stelt dit in het buitenland, en wel in de eerste plaats in Nederland een probleem, dan worden wij in ons land hiermede nog niet rechtstreeks geconfronteerd. De grote voordelen van de nieuwbouw zullen we nu proberen op een rijtje te zetten en wijzef, die zoveel mogelijk deze voordelen hebben trachten te achterhalen, komen toch ook bepaald onder de indruk hiervan.

BEMANNINGSWINST

We hernemen het voorbeeld, waarbij een bepaalde rederij twee oudere vaartuigen heeft vervangen door een moderne nieuwbouw, met weliswaar grotere afmetingen en die heel wat tientallen miljoenen frank kost. Dank zij een moderne inrichting, waarop men dan liefst niet op uitspaart, is de vangstcapaciteit van deze grotere moderne eenheid, hoger dan deze van beide oudere vaartuigen samen. Nochtans komt men op dit éne vaartuig, dank zij een rationalisatie van het vistuig, apparatuur en techniek, aan slechts één tot twee man meer bezetting op het nieuwgebouwd vaartuig dan op één enkele van de oudere uit de vaart genomen vaartuigen. Ten overstane van het aantal bemanningsleden van beide oude vaartuigen samen, spaart men begrijpelijk heel wat aan bemanningsleden uit. Dit is zeker een niet te verwaarlozen voordeel, vooral gezien de kostende faktor aan lonen, sociale bijdragen, ongevallenkas, enz..... Waar men het vroeger, voor éénzelfde vangstcapaciteit, met tweemaal 7 man deed, doet men het nu voor een groter vangstcapaciteit met 9 man !

MOTOR OP ZWARE OLIE

De op stapel gezette nieuwe vissersvaartuigen bij onze Noorderburen krijgen een motor op zware olie. We hebben er reeds bij herhaling op gewezen, dat men in Nederland, altijd een oorlog vooruit is op de Belgen en dat wij slechts schoorvoetend volgen. De prijs van de zware olie ligt naar verhouding toch nog altijd 18 t.h. minder hoog dan deze van de gewone scheepsfuel. Voor wie weet dat de brandstofprijs één van de meest kostende uitbatingsfactoren uitmaakt voor een vissersvaartuig, is dit zeker een niet te verwaarlozen voordeel. Wel is een motor op zware fuel een meerkost, maar deze meerkost wordt naar het schijnt na een paar jaar door de beterkope brandstofprijs ingewonnen, terwijl de volgende jaren een zuiver profijt gemaakt wordt. Wat onze vissersvloot betreft, werd op de nieuwe eenheden geen motor op zware olie ingebouwd of heeft nog geen enkel reder zijn inzichten daaromtrent laten blijken. We menen dat hier het ogenblik gekomen is om met onze Noorderburen van gedachten te wisselen, ook wat het calorïërendement van de zware en gewone scheepsfuel aangaat.

LANGERE REIZEN

Dank zij de zeer rationele koelruimten aan boord van bepaalde nieuwe vaartuigen en de moderne technieken hierbij aangewend, wordt de vis efficiënt bewaard zodanig, dat zelfs bij langere reizen de vis bij het afzetten in de afslag nog aan een hoogste kwaliteitsnorm voldoet. De voordelen hieruit zijn zeer groot, bijzonder met betrekking tot het brandstofverbruik. Inderdaad, indien men, om dit met een voorbeeld te staven, nu slechts 15 reizen maakt in plaats van 18, is het duidelijk dat men, voor hetzelfde aantal zeedagen, rekening gehouden dat men dan wat langer in de thuishaven verblijft, 3 heen- en terugvaarten uitwint. Dat men dan maar eens de rekening maakt, wat dit aan brandstofbesparing uitmaakt. Anders uitgedrukt, 18 reizen aan 15 dagen, maakt 270 dagen, met hierbij 95 dagen in de thuishaven. Vijftien reizen aan 18 dagen is 270 dagen met 95 dagen in de thuishaven. De 3 reizen die aldus uitgewonnen worden, zonder dat dit een kwaliteitsverlies op de vis mede-

brengt, geven voor het heen- en terugvaren een zeer voordelige oliebesparing.

BESPARING AAN BINNENLIGGEN WEGENS MOTORHERSTELLINGEN

Een statistiek opgesteld over het binnenliggen wegens motorherstellingen bij niet-recente vaartuigen, dat wil zeggen met een motor van verscheidene jaren oud, heeft uitgewezen, dat er hier ook heel wat verloren gaat en het rendement van dergelijk vaartuig hieronder gevoelig lijdt. Ook dit uitvallen van het vaartuig vermijdt men met het nieuwgebouwd vaartuig. Dit is eveneens een voordeel dat niet te verwaarlozen is, en waaraan men niet genoeg aandacht kan besteden. Ook talrijke opsliepingen, wegens het in gebreke blijven van een relatieve oude motor, maken een zware last uit voor de betrokken reder.

HET AANWENDEN BIJ NIEUWBOUW VAN BESPRENDE TECHNIEKEN

Door het aanwenden van alle mogelijke besparende technieken, kan er ook heel wat uitgewonnen worden. Aldus is men er nu toe gekomen, de uitlaatgassen en het koelwater aan te wenden voor verwarming. Verder kan nu ook de schroef afgekoppeld worden van de hoofdmotor. Aldus heeft men kunnen vaststellen, wanneer de hoofdmotor gebruikt wordt om de dynamo op te laden, dit een energiebesparing van 10 t.h. uitmaakt. Winst moet dan ook komen uit besparing van alle denkbare kosten. Het mag nu natuurlijk niet dat de kosten van de aangewende technieken, de besparing niet waard zijn. Daarvoor is er voorlichting nodig en dat hebben wij hier ergens toch tekort.

We hebben inderdaad niet alleen zuiver biologen en marinedeskundigen nodig, maar ook ingenieurs die in verband met de uitbating van een vaartuig, en in functie van de nieuwe technieken, rendementskurven kunnen opstellen die het optimaal rendement waarborgen voor een bepaald vaartuig, bepaalde motorsterkte, enz..... Als we van het buitenland voor dit alles afhingen, dan komen we natuurlijk altijd te laat en vissen meer dan eens achter het net, of, zoals we het hierboven reeds uitdrukten, we komen altijd een oorlog, te laat.

In elk geval, en dit niettegenstaande het finantieel risico, is het zeker niet zo gewaagd en verkeerd, zoals veel reders de neiging hebben het voor te stellen, dat men tot nieuwbouw overschakelt. Er zijn inderdaad heel wat voordelen aan nieuwbouw verbonden en daarom ook titel den wij bewust «kostenbesparende nieuwbouw». De toekomst zal ons dunktens deze reders gelijk geven die de stier bij de horens hebben gevat en tot nieuwbouw zijn overgegaan.

Tegenslagen liggen er natuurlijk voor elkeen voor de deur, en die zouden heel wat harder aankomen, dan voor diegenen, die slechts bescheiden geïnvesteerd hebben of met een ouder vaartuig voortdoen. Dit neemt echter niet weg, dat wij er bij blijven dat de toekomst aan de nieuwbouw behoort en deze nieuwbouw in feite kostenbesparend is, daarenboven in acht nemend dat 50 t.h. van onze vloot gemiddeld meer dan 20 jaar oud is en deze dus dringend aan modernisatie toe is.

— C.B.

REEDS VIJFDE DEENSE SCHIPPER DOOR BRITSE RECHTBANK BEBOET

Voor de Schotse Lerwick-rechtbank kwam dit jaar reeds de vijfde Deense schipper terecht wegens een overtreding van de visserijreglementen. Zoals men weet is de visvangst op de zogezegde pout of steenbolk sinds enkele tijd terug voor de Denen opengesteld. Op deze visserij is er een bijvangst toegelaten van maximum 10 t.h. andere vis, zoals gul, wijting enz... die de voornaamste soorten uitmaken. De pout zelf wordt voor vismeeldoeleinden gevestig met netten met geringe netmaatswijdte. Hierdoor bestaat de bijvangst ook gewoonlijk uit ondermaatse soorten aan gul, wijting enz..... Waar bij vroegere gelegenheden tot over de 40 t.h. aan bijvangst werd vastgesteld door de Britse marine, was dit nu voor deze Deense industriële treiler iets meer dan 30 t.h., dus

driemaal zoveel als wettelijk en reglementair toegestaan. In feite moet het teveel terug over boord gezet worden, ook al is deze vis reeds dood. Het Britse marinevaartuig «H.M.S. Shetland» bracht de Deense treiler op naar Lerwick in Shetland en bij een nauwkeuriger controle stelde de visserij-officier zelfs 'n bijvangst van 37 t.h. vast. De Deense schipper hoorde zich dan ook veroordelen tot een eerder geringe boete van 62 duizend B. fr. en verbeurdverklaring van het vistuig ter waarde van 165 duizend B. fr. Of de Deense schippers het hier voor zullen laten is een andere zaak, alhoewel het voor deze soort visserij wel moeilijk is om tot een dosering van de vangst over te gaan of aan boord een «schifting» te verwezenlijken van, wat wel en wat niet aan boord mag gehouden worden.

Moeilijkheden bij het betaald krijgen van het vismijnbedrijfsvuil

Verscheidene pakhuisbezitters weigeren de, door de stad aangeboden rekening voor het ophalen van het bedrijfsvuil te betalen. Anderen betwisten de rekening omdat zij van oordeel zijn dat zij geen controle hebben, noch op het gezegd aantal minuten dat de vuilnisdienst besteed heeft aan het ophalen, hetgeen de deur open laat

voor willekeur, noch op de herkomst van het bedrijfsvuil dat voor hun pakhuisdeur stond op het ogenblik van de ophaling.

Het reglement dat uitgewerkt werd door de stadhuisdiensten laat inderdaad de deur wijd open voor willekeur en onrechtvaardigheden. Het is niet de eerste maal dat vastgesteld wordt dat personen, die

niet over een pakhuis beschikken, noch ergens als onderverhuurder in een pakhuis zitten, vuilnis voor de deur van één of ander pakhuis plaatsen. Aldus werd er zelfs regelmatig vuilnis voor het pakhuis geplaatst waar de Onderlinge Visafslag, beter bekend als de O.V.A., hun burelen en diensten in onderbrengen. Voor het raam van het pakhuis van de lossersbond staat een plakkaat met de melding « verboden vuilnis te plaatsen ». Inderdaad hebben deze lossers geen bedrijfsvuil, maar het daar geplaatst plakkaat toont aan dat ze toch ook slachtoffer werden van sluikstortingen. Ook de toezichters in de mijn weten dat heel wat vuil die voor de pakhuisen staat, niet van het betrokken pakhuis voorkomt. Er werd dus een heel dom reglement uitgedokterd en het is begrijpelijk dat bepaalde pakhuisbezitters ten slotte aan de stad Oostende vragen dat men bewijst dat het opgehaalde vuil aan hen behoort.

vast ophalingstaks vaststellen volgens het aantal werknemers die de pakhuisshuurders te werk stellen, want het is duidelijk dat het volume van het bedrijfsafval rechtstreeks evenredig zal zijn aan het aantal te werk gestelde personeelsleden. Verder zouden alle kopers-niethuurders van pakhuisen, met of zonder koperskaart, alle leурders en venters eveneens een aangepast forfait dienen te betalen. Vermits elk een forfait betaalt, zou het aldus geen aanleiding meer geven tot enerlei contestatie wanneer een koper en/of venter en leурder zijn vuil hier of daar bij ander neerzet. Men zou trouwens ook voor deze categorie van personen een gemeenschappelijke stortplaats in de vismijn kunnen voorbehouden.

Pakhuisen gehuurd door een leурder en/of kleine koper die dus slechts het klein forfait betaalt, en onderverhuurt aan nog verscheidene kleine kopers, zou toch ook een redelijk forfait betalen omdat alle in dit pakhuis ondergebrachte kleine kopers hun forfait betalen.

Zo men dit niet wenst, dan zou de stad genummerde vuilnisemmers moeten ter beschikking van de pakhuisen stellen. Isomobakken zouden dan door de pakhuisshuurder in stukken klein gemaakt moeten worden en in de emmers gestopt. De pakhuisshuurder zou dan zijn volle emmers bedrijfsafval aan de deur en op basis van het aantal emmers zou hij dan getaxeerd kunnen worden.

Sluikstorting in de bedrijfsemmers zou niet kunnen gebeuren omdat de emmers slechts bij dag en rond het uur van afhalen zouden buiten gesteld worden. Sluikstortingen bij nacht en onlijj gebeurd, zoals dit nu ook het geval is, zou men wel niet kunnen verhinderen maar dit zou dan werkelijk het gevolg zijn van een gebrek aan toezicht en zeker niet meer ten laste gelegd kunnen worden van de pakhuisshuurder ZOLLS DIT NU WEL GEBEURT.

In elk geval terug procedurekwesties in het vooruitzicht voor de stad Oostende met het huidige systeem, dat zich nog aan het onwettelijk geval van de viskeur-rechten toevoegt.

OOK BIJeenKOMST VAN DE EEG-EERSTE-MINISTERS ZONDER RESULTAAT

Als men ook maar een ogenblik gedacht heeft dat de bijeenkomst van de Eerste-Ministers van de EEG-landen te Maastricht een doorbraak zou betekend hebben, minstens voor wat de visserij betreft, is dit de zoveelste ontgoocheling geworden.

Alhoewel het visserijprobleem slechts een zeer kleine kwestie uitmaakt ten overstaan van de landbouw- en economische belangenproblemen van de Tien, had de Westduitse kanselier Schmidt er toch een speciale aandacht voor over, omdat de Westduitse diepzeevervisserij in feite het slachtoffer is van de Britse onwil, de overeenkomst tussen de EEG en Canada te ondertekenen, deels omdat eerste-minister Thatcher hiermede druk wenst uit te oefenen, een soort chantage dus, om betere voorwaarden te bekomen voor de Britse visserij en ook al omdat in dezelfde overeenkomst opgenomen werd dat Canada dan het recht bekomt om een bepaald contingent visfilets te mogen invoeren in de EEG. Wat de invoer uit derde landen betreft zijn nu in de laatste maanden vooral de Britse producentenorganisaties en redersfederaties hierover bijzonder verbolgen, zodat de Britse regering hieromtrent dan ook zeer omzichtig is geworden. De Westduitse bondskanselier Schmidt, die bijzonder onder druk gezet wordt door de eigen visserij, was na afloop van de bijeenkomst dan ook bijzonder verbolgen over wat hij de duidelijke Britse onwil noemde om tot een overeenkomst te komen. Hij sprak dan ook over de mogelijkheid dat Duitsland niet meer te vinden zal zijn om een aanzienlijk deel van de Britse EEG-begroting voor eigen rekening te nemen, zoals dit verleden jaar het geval was toen dit gebeurde in het vooruitzicht van een inschikkelijk Britse houding op visserijgebied. Intussen ligt heel wat Westduitse grote treilers aan de kaai en is in elk geval reeds een groot gedeelte van het toegekend Canadees contingent in de Golf van de St.-Laurentstroom, voor Nieuw-Brunswyck en Labrador, niet meer haalbaar. Wat nu de halsstarrige houding betreft, werd deze over het algemeen in Britse visserijkringen goed onthaald, ook al was het een onbesliste kamp, daar omgekeerd de overige lidstaten ook niet wensten toe te geven aan de Britse eisen voor een exclusieve 12-mijls-zone, minstens over grote delen van de Britse kust. De Britse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, de heer Peter Walker, trachtte dan nog op de bijeenkomst tot een verhoging te komen met 25 t.h. van de prijs der ingevoerde vis, maar hiertegen verzette zich dan de Westduitse minister Joseph Ertl hardnekkig. Zelfs werd Peter Walker bereid gevonden om de overeenkomst met Canada te ondertekenen wanneer Ertl zijn oppositie tegen een verhoging van de invoerprijzen met 25 t.h. opgaf. Het werd echter een dovemansgesprek. Zelfde Westduitse diepzeerederijen zijn tevens invoerder van grote hoeveelheden vis uit derde landen, omdat deze rederijen eveneens betrokken zijn in de verwerkingsindustrie iets waartoe zij moeten overgaan om zich nog te kunnen recht houden. Met zijn verzet tegen een verhoging van de invoerprijzen staat de West-Duitse minister echter ongeveer alleen. Ook de Franse minister Hoefel liet uitschijnen dat een verhoging met 25 t.h. van de invoerprijzen uit derde landen op kabeljauwsoorten, koolvis en wijting aangewezen is en zelfs met 50 t.h. op de makreel. Nochtans was een paar jaren terug ook de Britse regering niet zo erg te vinden voor een verhoging van de invoerprijzen op de vis uit derde landen, omdat dit aanleiding zou gegeven hebben tot een verhoging van de detailprijzen en dus tevens tot indeksverhoging via de kleinhandelsprijzen. Door de talrijke manifestaties van de redersfederaties en producentenorganisaties in het eigen land, die de lage afslagprijzen op de nek leggen van een te grote invoer tegen te lage prijzen, is nu echter ook de Britse regering geneigd zich voor een verhoging van de invoerprijzen in te zetten, menende aldus van twee kwalen, de minst erge te verkiezen. Ondertussen worden de ministerversaderingen van de «Tien» vooral wat de visserij betreft, een kluchtvertoning omdat men bij voorbaat reeds het resultaat kan voorspellen. Dit duurt nu reeds verscheidene jaren en een oplossing ligt nog niet voor onmiddellijk in het verschiet.

Een typisch voorbeeld is de rekening die pakhuisbezitter nr. 106 toegestuurd krijgt voor de zomermaanden, terwijl vanaf midden mei tot einde augustus er geen enkele activiteit meer uitgeoefend wordt, vermits de handel dan compleet stil ligt in dit pakhuis. De huurder van dit pakhuis weigert dan ook terecht deze rekeningen te betalen en heeft zelfs het stadhuis aangeschreven dat ze gerust de procedure voor betaling mogen inleiden!

Anderzijds is het evenmin aanvaardbaar dat de vuilnisophaler zomaar het aantal minuten aanduidt dat men nodig heeft gehad om de vuilnis op te laden. Daar is evenmin een mogelijkheid tot controle vanwege de pakhuisshuurder en is willekeur zeker mogelijk, evenals vergissingen.

HOE ZOU DE AFREKENING DIENEN TE GEBEUREN ?

Noch de stad noch de pakhuisshuurders zelf kunnen een blijvende wacht aanstellen om het sluikstorten te keer te gaan. We moeten dus een andere mogelijkheid onder ogen zien. We menen dat de stad best met forfaits zou werken en een

De Provinciale Premie voor bouw vissersvaartuigen

De Provinciale Raad van West-Vlaanderen komt in buitengewone zitting bijeen om de tekst van het provinciaal reglement houdende subsidiëring van de bouw van vissersvaartuigen te bespreken. Het is onze lezers bekend dat de beslissing een premie toe te kennen voor de schepen in 1980 op een Westvlaamse werf gebouwd door het ministerie van Binnenlandse Zaken afgewimpeld werd.

Thans wordt de bestaande tekst aangepast zodat bij de nieuwbouw op een West-Vlaamse werf een premie van 2,5 miljoen zal toegekend worden verdeeld over de drie eerste jaren van de exploitatie en zo dat het eerste jaar één miljoen, het tweede en derde jaar 750 duizend fr. toegekend wordt.

Hopen we voor hen die bouwen dat ze ditmaal hiervan kunnen genieten.

DE NEDERLANDSE EN DUITSE GARNAALVISSERS ZOEKEN OVERLEG

In beide landen, Nederland en West-Duitsland bestaan er in de garnaaalkotterij problemen, waarbij Nederland zich ook wel het slachtoffer noemt van de Duitse garnaal, terwijl het Westduits bedrijf ook al wat moeilijkheden kent onder meer door de te lage EEG-bodemprijs. Om de problemen van de garnaalvisserij uit beide landen nader te bekijken en te bespreken, vond er op 14 maart in het West-Duitse « Wittmund » een bijeenkomst plaats, waar men ook leerde dat de gasolieprijs voor de plaatselijke visserij thans 0,66 D.M. bedraagt of omgerekend in onze munt 10,85 fr.

Op deze bijeenkomst werd door de Nederlandse afvaardiging uit de doeken gedaan dat op de Nederlandse markt, door de Duitse invoer en concurrentie, heel wat garnalen doorgedraaid worden, dat wil zeggen moeten opgevangen worden, en de andere garnaal lage prijzen bekomt. Hiernaar wenste de Nederlandse afvaardiging dat er iets zou kunnen gedaan worden. Maar ook de Duitse garnalenkotters staat er niet zo goed voor en men wijt dit in de eerste plaats aan de te lage bodemprijs, waaraan, door Nederland en Duitsland, gezamenlijk zou moeten iets gerealiseerd worden bij de EEG-Commissie. Men sprak er ook over een eigen autonome bodemprijsregeling die de producentenorganisaties in beide landen, onafhankelijk van Brussel eventueel zouden kunnen toepassen. In dit geval zou echter, wanneer de garnaal zou dienen opgevangen te worden, hetgeen gebeurt bij zeer omvangrijke aanvoer, Brussel dan niet tussenkomt in de opvangkosten.

In elk geval zijn de producentenorganisaties Sleswijk-Holstein, Weser-Ems en de Nederlandse producentenorganisatie tot een akkoord gekomen om de besprekingen verder te zetten om tot een voldoende gevende oplossing te komen. Dank zij deze samenwerking tussen voornoemde drie groepen zou inageneog de algehele garnaalvisserij van het Duitse Hussum tot het Hollandse Breskens betrokken zijn.

Ook onze Belgische garnaalvisseren zouden een gunstige invloed ondervinden bij een eventueel optrekken van de bodemprijs van de Duitse en Nederlandse garnaal. Thans zijn onze vissers te veel slachtoffer van de goedkope ingevoerde Duitse garnaal en een bepaalde verhoging van de prijs van de Duitse en Nederlandse garnaal zou een nuttig effect hebben op de eigen prijsvorming.

Schrijven we nog dat de Belgische garnaalvisserij niet meedoet aan een opvangregeling.

Weetjes...

— Door Mexico werden 7 tonijnvissersvaartuigen op Noord-Amerikaanse werven besteld van elk 1200 Brt. Rekening houdende met bouworders in nog andere Staten zoals in Italië en Spanje zal Mexico binnen een paar jaar zijn tonijnvloot verdubbeld zien.

x x x

— Volgens een professor van de Parijse Universiteit zijn er geruchten die de vis schuw maken, maar zijn er eveneens geruchten die de vis aantrekken. Volgens hem komt het er nu dus op aan, de ene geruchten te vermijden ten voordele van de andere. Deze laatste geruchten zijn bv. deze die de verplaatsing van een school vissen in het water maakt. Dit zou aantlokkend werken op vissen die in kleine groepjes of meer afzonderlijk zwemmen en zich aangetrokken voelen tot hun soortgenoten. Het is verre gezocht zou men hier zeggen.

x x x

— Falmouth werd nu door de British National Oil Corporation als basishaven gekozen voor de olieboringschepen die naar olie zullen boren zo ongeveer 100 tot 200 mijl uit de zuidwest Engelse kust. Alle uitrustingsstukken en bevoorrading voor deze boringsactiviteit zullen langs Falmouth verlopen. De helihaven van Penzance zal eveneens als basis voor de bevoorrading door de lucht gebruikt worden. Of deze activiteit met evenveel genoegen door de kust- en middenslagvisserij zal ontvangen worden, wordt er niet bij gedacht.

x x x

— Nu dat de officiële cijfers over de invoer van vis en visproducten over januari 1981 in Groot-Brittannië vrij komen en men vaststelt dat er in de maand januari 1981 24 pct minder vis ingevoerd werd dan in januari 1980, dan vraagt men zich toch af hoe

KURSUS TER VOORBEREIDING EXAMEN

De direktie van de Rijkvisserijschool te Heist deelt mede dat de volgende cursus ter voorbereiding van het examen voor „Schipper ter kustvisserij” aanvangt op dinsdag 21 april 1981, dus na de Paasvakantie.

De kandidaten worden verzocht zich tijdig, dat is vóór 30 maart a.s. in verbinding te stellen met de school, ten einde hun inschrijvingsdossier samen te stellen. Monsterboekje moet medegebracht worden.

en om welke reden de visprijzen in de eerste maanden van 1981 in de Britse afslagen zo een inzinking kenden ! Algemeen werd dit nochtans aan een te grote invoer toegeschreven terwijl men nu hier van afstand dient te nemen !

x x x

— Als voorzitter van de Internationale Konferentie op het Zee-recht die thans zijn 10de sessie beleefd, werd in vervanging van de overleden voorzitter, de heer Koh Tommy verkozen, permanente vertegenwoordiger voor Singapore bij de Verenigde Naties. Zelfde heer Koh is ook de nu reeds vooruitgeschoven kandidaat voor algemeen sekretaris van de Verenigde Staten bij het eventueel afscheid van huidig mandataris Kurt Waldheim.

x x x

— Het regionaal bestuur van de Britse Western-eilanden, heeft het bevoegd Brits departement gevraagd om, voor wat de vangst van Minchharing betreft, men een stelsel van vergunningen en kwotering zou instellen en dat alle vangsten haring in havens van het Minchgebied zou aangevoerd worden. Verder dat de haringvangst zou beperkt worden tot 5 dagen per week en dat bij kwota-overtredingen, de vergunningen zouden ingetrokken worden.

x x x

— In het Britse Brixham zit men zodanig met het probleem van visdiefstal uit de afslag geplaagd, dat men besloten heeft speciale visbennen te laten vervaardigen die het de dieven moeilijker zullen maken. Verder zullen twee wachten aangesteld worden die samen toch zowat achthonderd duizend frank zullen kosten. Niet-tegenstaande dit alles meent men nog te zullen sparen wanneer men overweegt voor hoeveel honderdduizenden franken gestolen wordt ! Dan mogen wij langs onze Belgische kust toch nog van geluk spreken.

x x x

— In de Golf van Mexico komen heel wat tonijn en calmar voor die niet of onderbevestigd wordt, vooral nu de tonijnschepen uit de Verenigde Staten er geweerd worden. Voor de bevissing van de Mexicaanse tonijn en calmar zullen er nu Mexicaans-Spaanse gemengde maatschappijen opgericht worden, met Mexicaanse meerderheidsparticipatie maar met een overwegende Spaanse bemanning, Spaanse vaartuigen en uitrusting. In de Mexicaanse havens zijn voldoende werven voor het uitvoeren van eventuele reparaties en de brandstof is er ook beterkoop.

— In Groot-Brittannië beklagt men er zich over dat er van de zijde van de regering en de diepzeevissers niets ondernomen wordt om nieuwe vreemde visgronden uit te baten of bilaterale overeenkomsten met andere landen af te sluiten. Men blijft stilstaan en strijkt van tijd tot tijd een aandeel op in de regerings-subsidies. Volgens de Britten zijn de Westduitsers en de Fransen heel wat actiever op dit gebied.

x x x

— Te Londen greep op 25 maart een bijeenkomst plaats hebben tussen Engelse producentenorganisaties en grote invoerders van vis uit derde landen. De Britse reders probeerden de invoerders aan te zetten, de eigen aangevoerde produkten te verkiesen boven deze uit derde landen. Het is echter wel zo dat voor de invoerders slechts één zaak telt, namelijk waarop zit de grootste winst. Indien er hiervoor geen alternatief gevonden werd zodanig dat de invoerders geen inadael lijden, dan zal de bijeenkomst wel een maat voor niets zijn geweest. Overtuigen telt hier niet. Het is de EEG die moet ingrijpen tegen een te grote invoer.

x x x

— De Grimsby paartreilers « Frances Bojen » en « Wendy Pulfrey » vaartuigen van 24 meter, kregen rond Helgoland zoveel gul in hun net, dat ze van de 1900 van onze bennen die ze aan boord konden nemen, 1250 bennen ongeput in het visruim moesten bergen. Eén enkele sleep bracht 630 van onze bennen in het net. De markt in Grimsby was echter overbevoorraad in gul en zo kregen ze slechts van 800 tot 950 B.fr. de 50 kg. Toch nog altijd goed voor 1,9 miljoen voor beiden samen.

x x x

— De Z.319 heeft in Grimsby een gans herstel ondergaan. De Z.319 behoorde vroeger aan een rederij uit Grimsby vooraleer het vaartuig eigendom werd van de heer Raymond Claeys. Dit vaartuig bracht in Grimsby reeds heel wat mooie vangsten binnen vooral pladijs en dit telkens na eerder korte reizen.

x x x

— In Engeland werd een betekenisvol rekord gevestigd op de bekende zalmrivier « Tweed ». In 1980 werden er 1.039 stropersnetten in beslag genomen. Hiervan werden er 850 op het strand aan de monding van de stroom opgevoerd. Van de meeste netten kent men de stropende eigenaars niet.

x x x

— Klagen wij over de dure brandstofprijzen, dan is men in IJsland daar zeker niet beter aan toe, integendeel. Eén enkele liter gasolie voor auto's kost er nagenoeg 35 fr. ! Ook daar is de regering de grote schuldlige door liefst 55 % voor eigen rekening aan te wenden.

Weetjes...

— De resultaten van de eerste kampanje van de Franse diepvriezers in de Golf van St-Laurent voor de Canadese kusten zijn bijzonder goed geweest. De 9 overblijvende schepen van wat eens de grote vloot diepvriezers was uit St-Malo, Bordeaux, Fécamp enz..... brengen 8 duizend ton diepbevroren vis aan, voornamelijk kabeljauw, filets van kabeljauw en koolvis. Deze 8 duizend ton komt overeen met 18 duizend ton onbewerkte, levende vis, hetgeen toch een gemiddelde maakt van 2 duizend ton per vaartuig, of anders uitgedrukt 40 duizend van onze bennen.

x x x

— Door de Franse regering werd een hulp van 20 miljoen B. fr. uitgetrokken voor de Corsikaanse visserij. Dit bedrag zal worden aangewend voor de stichting te Ajaccio, Bastia en Porto-Vecchio van 3 bevoorradingskoöperatieven, voor het bestuur en onderhoud van koelkamers ten dienste van de vissers, voor een betere marktorganisatie en voor een eventueel aandeel in verwerkingsbedrijven.

x x x

— Ongeveer 30 % van de vloot die onder goedkope vlag vaart, wordt gecontroleerd door belangengroepen uit de Verenigde Staten! Op de tweede plaats komt Hong-Kong met bijna 20 %. Griekenland met iets meer dan 13 % en Japan met bijna 11 %! Zelfs Franse belangen zijn vertegenwoordigd in 48 schepen onder goedkope vlag. In feite is dit dus een internationaal kwaad, dat niet meer zal kunnen uitgeroeid worden. In de Commissie ter bestrijding van dit euvel, zitten er zelfs vertegenwoordigers die rechtstreeks of onrechtstreeks belangen hebben in rederijen die van de goedkope vlag profiteren!

x x x

— Driehonderd Britse vissers en reders gingen te Londen protesteren tegen een eventueel instandhouden van de historische rechten van de vissers van de lidstaten in een zone vanaf 6 mijl uit de kust. Ze werden in het Brits Lagerhuis ontvangen door verscheidene parlementairen. Britse vissers uit zuidwest Engeland protesteerden echter eveneens tegen de aanwezigheid in hun wateren van Schotse seinevissers.

x x x

— In Brits Columbia, een provincie uit het noordwesten van Canada wordt de vangst op kabeljauw verboden van half december tot half maart. Het is deze periode dat deze vis kuit schiet en in grote massa naar de kusten komt om tussen de rotsen hun eieren te leggen.

Nationaal Intervisserijscholen Zwemtornooi

WISSELBEKER

G. CAMBIER

FRANS PUYSTIENS

8 X 25 M. SCHOOLSLAG + CRAWL

1 Vrije Visserijschool Nieuwpoort	2'29"08
2 Stedelijke Visserijschool „J. Bauwens" Oostende	2'31"00
3 Koninklijk Werk Ibis Bredene	2'34"20
4 Rijkvisserijschool Heist	2'36"40
5 Vrije Visserijschool „Paster Pype" Oostende	2'41"60
6 Zeeuwse School voor de Zeevisvaart Vlissingen (NL)	2'51"20

REEKSEN (25 M. VRIJE SLAG)

Geboren in 1964 en ouder

1 Callewaert Frank (J. Bauwens)	13"00
---------------------------------	-------

2 Delanghe Ronny (Heist)	13"80
3 Bonnet François (Ibis)	14"90

Geboren in 1965

1 Goffart Emmanuel (J.B.)	13"40
2 Beukenhoudt Francis (J.B.)	15"00
3 Robion Guy (P.P.)	15"20

Geboren in 1966

1 De Paep Mario (H.)	14"70
Droissart Paul (H.)	14"70
3 Vandenberghe John (Ibis)	14"90
4 Holvoet Alain (NP)	15"10

Geboren in 1967

1 D'Heuninck Luc (NP)	15"50
2 Gondry Danny (Ibis)	16"90
3 Moens Robert (H)	17"10

Geboren in 1968

1 Vandecasteele Bart (NP)	16"80
2 Belis Peter (NP)	16"90
3 Vancik Geert (NP)	17"00

De drie besten per reeks ontvingen : 1) gouden medaille; 2) zilveren medaille; 3) bronzen medaille.

Alle deelnemers ontvingen een gulden sleutelhanger geschonken door de Oud-leerlingenbond van het Koninklijk Werk Ibis te Bredene.

Ieder deelnemende school (6) ontving een keramiek van het gemeentebestuur van Bredene.

Na het zwemgebeuren was er een gezellige receptie in de grote cafetaria van het sportcentrum „Ter Polder" te Bredene.

De organisatie was zoals voorheen in handen van Lievens William en De Meulenaere Triphon, opvoeders in Ibis.

Dit zwemtornooi werd voor de vijfde maal mogelijk gemaakt door de financiële steun van de oud-leerlingenbond K.W. Ibis.



De deelnemende visserijscholen : 1. Ibis Oostende; 2. Rijkvisserijschool Heist; 3. Stedelijke Visserijschool John Bauwens Oostende; 4. Vrije Visserijschool Nieuwpoort; 5. Vrije Visserijschool Paster Pype Oostende; 6. de organisatoren met de schoolhoofden van de diverse instellingen. (Foto PM)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

Niet erg veel schepen, toch een behoorlijke opbrengst voor wat aangevoerd werd. De meeste vangsten werden van het Kanaal gebracht en waren dus vrij verscheiden. Gul en wijting waren dan ook eerder schaars. Toch kregen die soorten geen te beste prijzen. Kleine wijting werd dinsdag zelfs gedeeltelijk opgevangen.

Tong werd voornamelijk dinsdag aangevoerd. De prijs van de verschillende sorteringen bleef zowat op hetzelfde peil met toch enige prijsdaling voor de lappen. Die noteerden 156 fr als laagste prijs en 162 als hoogste. Voor de middensoorten werd nog steeds tussen 260 en 290 fr het kg gegeven terwijl ook de kleine soorten zijn momenteel nogal schaars, vooral lappen en grote tong worden nu gebracht. Voor de fijne soorten als tarbot, griet en staart bleef men hoge prijzen geven. Grote staartvis bleef zelfs boven de 200 fr, de kleine sortering kreeg rond de 145 fr en de heel kleine staartjes noteerden nog tot 90 fr. Vlaswijting was schaarser dan verleden week, de prijs lag rond de 40 fr en er even boven. Rog is erg duur gebleven, met grote tong tot 78 fr, de andere soorten tussen 45 en 75 fr het kg. Ook rode knorhaan kreeg weer tot 70 fr en meer. Haai en hondshaai zijn schaars en duur gebleven. Voor platvis werden nogal sterk wisselende prijzen genoteerd waarbij de grote sortering tot 40 fr kreeg en de kleine soort werd opgevangen. Een erg mooi resultaat voor de Z.186 die dinsdag bijna 7000 kg tong in de afslag zette samen met rond de 400 bennen vis en hiervoor 2,5 miljoen besomde.

Voor de enige IJslander op de markt werd het niet bepaald een tegenvaller. Er werd iets boven de 2 miljoen besomd met een vangst die zowat 1100 bennen bevatte. Rode zeebaars was hiervan verruit de duurste soort, er was immers ook geen invoer van deze soort uit Duitsland dit keer. Meteen liep de prijs op van 56 naar 60,60 fr het kg. Filets van rode zeebaars zullen dan ook erg duur zijn, ze kosten aan de groothandelaar zelf al zowat 200 fr het kg. Schelvis deed het heel wat minder goed met prijzen tussen 26 en 35 fr het kg. Kabeljauw en

gul vielen helemaal uit de toon en bereikten nauwelijks de 30 fr het kg. Blauwe leng was wel erg duur, er werd echter weinig van aangevoerd. De witte leng noteerde tot 40 fr en koolvis kreeg rond de 30 fr.

De kustvisserij blijft het in mineur doen. Schuchtere vangstjes tong en ook nogal weinig vis. Alleen bot wordt veel gebracht maar daar is geen belangstelling voor. De gammaalprijs is gestegen, tot bij de 200 fr, er wordt ook erg weinig gebracht.

VRIJDAG 20 MAART

MONKEY BANK

Z.62	14	320	—	382.895
WEST				
N.706	10	410	—	404.880
N.709	10	330	—	462.955

MAANDAG 23 MAART

IJSLAND

O.81	18	1075	—	2.016.624
------	----	------	---	-----------

KANAAL

Z.502	18	110	3200	879.306
O.118	18	285	—	562.013
Z.47	18	240	4200	1.638.561
N.719	18	305	—	679.842
N.3	17	330	—	689.969

WEST

O.26	11	375	—	391.040
N.597	10	300	—	347.082
N.736	5	85	—	162.740

DINSDAG 24 MAART

KANAAL

Z.186	18	430	6980	2.533.106
O.274	18	80	3475	871.505
Z.499	19	135	3585	1.122.071
Z.418	15	150	3735	1.146.450

WEST

Z.38	10	475	—	387.360
------	----	-----	---	---------

WOENSDAG 25 MAART

WEST

Z.53	8	60	920	312.793
------	---	----	-----	---------

KANAAL

Z.183	16	230	3840	1.149.422
-------	----	-----	------	-----------

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 19 MAART

Z.14	2000	400	12	1.071.898
------	------	-----	----	-----------

WEST

Z.43	2400	200	12	988.581
------	------	-----	----	---------

Z.512	200	90	10	236.460
-------	-----	----	----	---------

Z.492	600	125	11	505.486
-------	-----	-----	----	---------

GULLETJES

Z.538-Z.554 (60 kisten)				141.670
-------------------------	--	--	--	---------

KANAAL

Z.584	3300	200	19	1.234.342
				4.178.437

VRIJDAG 20 MAART

KANAAL

Z.507	1400	70	14	673.173
Z.161	4500	250	18	1.483.067
				2.156.240

MAANDAG 23 MAART

Z.176	3000	140	18	1.030.008
-------	------	-----	----	-----------

Z.509	2200	120	17	784.640
-------	------	-----	----	---------

Z.462	270	300	19	1.374.338
-------	-----	-----	----	-----------

Z.200	3800	300	19	1.642.440
-------	------	-----	----	-----------

Z.576	3000	250	18	1.294.715
-------	------	-----	----	-----------

Z.424	2800	140	18	1.034.248
-------	------	-----	----	-----------

Z.574	2800	130	18	878.083
-------	------	-----	----	---------

WEST

Z.16	2000	170	10	1.105.260
------	------	-----	----	-----------

GULLEN

Z.471-Z.472	30	—	—	68.330
-------------	----	---	---	--------

Z.580-Z.570	20	—	—	65.048
-------------	----	---	---	--------

Z.554-Z.538	30	—	—	70.480
				9.347.590

DINSDAG 24 MAART

KANAAL

Z.497	2000	150	19	969.197
-------	------	-----	----	---------

Z.198	2500	150	18	1.071.209
-------	------	-----	----	-----------

Z.484	2500	150	19	832.183
-------	------	-----	----	---------

Z.596	3000	140	19	1.016.525
-------	------	-----	----	-----------

Z.99	5500	420	20	2.294.099
------	------	-----	----	-----------

Z.189	2200	140	18	819.139
-------	------	-----	----	---------

WEST

Z.533	50	50	8	160.800
-------	----	----	---	---------

KREEFTENPUT

Z.41	150	170	10	360.290
------	-----	-----	----	---------

Z.427	—	100	9	167.844
-------	---	-----	---	---------

LIVERPOOL BAY - KANAAL

Z.105	6500	480	20	2.218.708
				9.909.994

WOENSDAG 25 MAART

WEST

Z.465	5	50	1000	433.058
-------	---	----	------	---------

Z.196	10	100	500	450.674
-------	----	-----	-----	---------

Z.582	4	60	—	214.180
-------	---	----	---	---------

Z.84	10	250	2000	881.800
------	----	-----	------	---------

Z.563	8	70	150	342.331
-------	---	----	-----	---------

Z.12	3	20	300	215.150
------	---	----	-----	---------

Z.55	3	15	400	159.190
------	---	----	-----	---------

Z.474	3	15	250	144.520
				7.572.101

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

Uurtabel der afvaarten

Voor de week van
29.3.1981 tot 4.4.1981

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks.

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

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 17u00, behalve op 4 april 1981.

Dagelijks te 20u00.

Dagelijks te 23u00, behalve op 4 april 1981.

Op 4.4.1981 bijk. afv. te 02u00.

Op 31.3.1981 en 1, 2 en 3.4.1981 bijk. afv. te 05u00.

Op 3 en 4.4.1981 bijk. afv. te 11u00 en te 14u00.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 05u15.

Dagelijks te 03u30 en te 07u40, behalve op 29.3.1981.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

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

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 23u59.

Dagelijks te 03u00, behalve op 29.3.1981.

Dagelijks te 07u00, behalve op 29.3.1981 en op 4.4.1981.

Dagelijks te 09u00, behalve op 30.3.1981.

Op 4.4.1981 bijk. afv. te 12u00.

Op 3 en 4.4.1981 bijk. afv. te 15u00 en te 18u00.

Dagelijks te 21u00, behalve op 4.4.1981.

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 22u45.

Op 30, 31.3.1981 en op 1, 2 en 3.4.1981 bijk. afv. te 00u10 en te 20u55.

Op 29.3.1981 bijk. afv. te 20u55.

Op 4.4.1981 bijk. afv. te 00u10.

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)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	23.3.1981
Grote schelvis	32.40—35.40
Middelmatige schelvis	26.20—28.00
Kleine schelvis	17.20—24.00
Kabeljauw	29.80—32.20
Gul	30.20—32.20
Wijting	34.40
Schaat	55.00
Zeebaars	56.00—60.60
Leng	40.00—60.40
Schartong	35.—42.20
Heilbot	132.00—269.00
Koolvis	28.00—30.40
Hondstong	
Zeewolf	
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	23.3	24.3	25.3
Lappen	156—173	157—163	153—159
Grote	229—240	229—244	230—238
3/4	249—271	253—265	243—288
Blok	276—308	271—290	260—299
Voor-kleine	269—279	266—279	263—286
Kleine	250—265	260—265	260—265
Slips			

Zeebrugge

	23.3	24.3	25.3
Grote	160—175	153—160	160—176
Blok	228—252	236—244	232—248
Fruit	241—283	250—258	254—289
Schone kleine	261—294	264—271	264—304
Kleine	262—292	262—268	265—278
Tout petit	258—277	260—267	260—270
Slips	243—263	249—266	257—264

Nieuwpoort

	23.3	24.3	25.3
I	162—172		156—160
II	234—246		240—246
III	326—330		282—288
IV	330—340		290—296
V	314—330		282—288
Kleine	266—2787		258—268

PLADIJS

Oostende

	23.3	24.3	25.3
Grote	34—41	36—37	21—25
Grote iek	34—39	28—32	21—23
Kleine iek	20—27	20—24	20—23
Derde slag			
Platjes	16—18	18—20	16—17

Zeebrugge

	23.3	24.3	25.3
I	21—28	21—27	21—22
II	21—42	21—24	21—22
III	21—31	20—24	20—28
IV	17—22	18—20	18—22
V			

Nieuwpoort

	23.3	24.3	25.3
Moeien			
Grote pladijs	40—46		35—40
Platjes	36—50		40—50
Drielingen	17—22		17—25

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

20.3	3	53.000	1.252.250			
23.3	9	108.900	77.432.856			
24.3	5	81.275	6.091.289			
25.3	2	16.169	1.6774.772			
	19	259.344	16.451.167			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

17.3	5	256	33.614	122	151	
18.3	2	113	15.933	139	144	
21.3	1	58	11.484	198		
24.3	1	46	9.016	196		

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

19.3	1	31	3.206			
20.3	2	357	21.429			
23.3	8	17.120	479.359			
25.3	7	2.045	178.229			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

19.3	1	125	17.293	137	139	
21.3	1	81	12.149	149	151	
24.3	2	160	17.828	108	123	

NIEUWPOORT

MAANDAG 23 MAART

N.723	176.691
N.590	80.997
N.738	83.223
N.551	15.704
N.720	30.784
N.1	25.906
N.700	25.070
N.22	40.794
N.700	25.070

Na een week van aanhoudenid stormweer losten drie vaartuigen van de West en vijf kustvaartuigen hun slechte weervangst. Tong nr 1 kreeg 162 à 172 fr per kg en tong nr 2 234 à 246 fr per kg. Voor tong nr 4 of fruittong 330 à 340 fr per kg. Tong nr 5 werd aan 314 tot 330 fr per kg genoteerd en kleine tong aan 266 à 278 fr het kg. Grote tarbot boekte men aan 340 tot 368 fr het kg en middenslag tarbot aan 280 tot 320 fr het kg. Griet haalde 170 à 220 fr het kg en tongschar 90 à 140 fr het kg. Grote pladijs kocht men tegen 2000 à 2300 fr de ben op, middenslag of drieling pladijs tegen 1800 à 2500 fr de ben en visjes tegen 850 à 1100 fr de ben. Kabeljauw boekte men aan 3000 tot 3750 fr de ben en gul aan 1800 tot 2500 fr de ben. Voor moerrog betaalde men 80 fr het kg en voor tilten 80 fr het kg en voor scherpsstaarten 70 à 75 fr het kg. Grote wijting werd tegen 1000 à 1250 fr de ben aangekocht. Grote zandschar betaalde men tegen 1750 à 2000 fr de ben, kleine zandschar tegen 850 à 1000 fr de ben, wijf men voor knorhaan 2000 à 2300 fr de ben betaalde. Een matige aanvoer met een middelmatige prijsnotering.

WOENSDAG 25 MAART

N.1	14.721
N.211	26.901
N.88	16.405
N.720	30.733
N.22	45.834
N.551	31.895
N.349	11.740

Eens te meer trad het stormweer der voorbije dagen als spel-

breker in de visserij op en verhinderde dat de vaartuigen hun reis konden regelen. Slechts zeven kustvaartuigen slaagden erin een kleine vangst aan wal te brengen. Tong werd tegen lonende prijzen aan de man gebracht. Tong nr 1 betaalde men tegen 156 à 160 fr het kg en tong nr 2 tegen 240 à 246 fr het kg. Middensortering kende een goed afzetgebied. Tong nr 3 of bloktong haalde 282 à 288 fr het kg en tong nr 4 of fruittong 290 à 296 fr het kg. Voor tong nr 5 boekte men 282 à 288 fr het kg en kleine tong aan 258 tot 268 fr het kg.

Grote pladijs kocht men tegen 1700 à 2000 fr de ben op, middenslag of drieling pladijs tegen 2000 à 2500 fr de ben en platjes tegen 850 à 1250 fr de ben. Voor kabeljauw boekte men 3000 à 3500 fr de ben en gul haalde 2000 à 3000 fr de ben. Grote zandschar noteerde men aan 1500 tot 1800 fr de ben en kleine zandschar aan 1000 tot 1200 fr de ben. Geringe aanvoer en matige prijzen kenmerkten de woensdagmarkt.

Verwachtingen

VRIJDAG 27 MAART

IJSLAND : 0.216 (650 m. van IJsland waarvan 100 bonen, 300 schelvis en totten, 75 kools, 175 kah-gul, 250 m. van Noop Head waarvan 200 kab-gul en 50 varia.)
 MONKEY BANK : 0.285 (330 m. t.t.z. 40 gul, 210 schelvis, 20 platvis, 40 varia).
 KANAAL (v's in containers)
 Z.589 (80 m. en 1500 tong)
 O.168 (2000 tong)

MAANDAG 30 MAART

KANAAL : 0.705; 0.127; 0.134; 0.35; 0.303; 0.309
 MONKEY BANK : 0.243
 WEST : N.708

DINSDAG 31 MAART

KANAAL : 0.229; 0.83; Z.34
 MONKEY BANK : 0.232 (vermoedelijk)

WOENSDAG 1 APRIL

WEST : Z.72; N.709

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	23.3.81	23.3.81	24.3.81	24.3.81	25.3.81	25.3.81	23.3.81	25.3.81
Grote tarbot	202—289	310—348	219—317	320—337	251—331	327—335	340—368	.....
Middelmatige tarbot	.....	262—238	.....	260—294	.....	273—310	280—320	.....
Kleine tarbot	.....	254—261	.....	240—248	.....	198—230	100	100
Grote griet	117—177	191—249	106—217	200—224	148—217	207—243	170—220	.....
Middelmatige griet	.....	178—210	.....	170—179	.....	163—174	.....	.....
Kleine griet	.....	145—170	.....	136—154	.....	130—159	.....	.....
Grote schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middelmatige schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote heek	82—10	.....	42— 61	.....	.....	.....	.....	.....
Middelmatige heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine heek	37— 75	.....	12	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	35— 38	15— 29	37	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	21— 77	.....	19— 75	.....	.....	.....	80	.....
Keilrog	75— 83	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	50— 55	.....	74— 88	.....	76— 90	.....	.....
Tilten	.....	47— 50	.....	78— 84	.....	58— 88	80	.....
Scherpstaarten	.....	56— 59	.....	79— 86	.....	52— 94	75	.....
Halve mans	.....	30— 32	.....	68— 72	.....	72— 74	75	.....
Teelt	.....	30— 32	.....	60— 67	.....	34— 79	.....	.....
Katrog	.....	23— 25	.....	24— 30	.....	20— 44	.....	.....
Kabeljauw	26— 38	41— 44	31— 43	28— 30	32	34— 41	60— 75	60— 70
Grote gul	15— 37	32— 41	13— 42	26— 31	24— 39	34— 37	36— 50	40— 60
Middelmatige gul	.....	29— 36	.....	24— 32	.....	34— 35	.....	.....
Kleine gul	.....	27— 31	.....	18— 23	.....	23— 30	.....	.....
Hozemondhamme	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote wijting	15— 28	30	17— 24	22— 29	15— 26	17— 27	20— 25	.....
Kleine wijting	.....	18	.....	18— 20	.....	15— 22	16— 20	.....
Schar	10— 34	8— 22	8— 27	10— 16	9— 10	8— 19	20— 35	20— 35
Steenschol	16— 129	80— 99	10— 96	79— 84	31— 115	89	.....	.....
Zeehaai	34— 56	.....	.....	54	.....	62— 70	.....	.....
Hondshaai	23— 40	.....	42	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	18— 26	.....	16	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	11— 37	.....	9— 31	.....	.....	.....	90— 140	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	32	35— 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	30— 45	.....	22— 36	.....	30— 34	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	36	.....	38	.....	38	.....	.....
Zeeduivel	88— 207	66— 224	85— 215	60— 183	82— 191	56— 193	.....	.....
Schotse schol	.....	26	.....	30— 35	.....	20	.....	.....
Zeehond	.....	40— 42	.....	20— 34	.....	38— 42	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8— 12	8— 12
Rode poon (roobaard)	55— 60	46— 50	60	50— 56	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	45	36— 38	43	14— 28	30	38	40— 60	.....
Rode knorhaan	60— 82	.....	61— 81	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	18— 22	.....	12— 16	.....	9— 11	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 17 maart werd aangevoerd: 520 kg. tong, 6 kisten tarbot en griet, 716 kisten kabeljauw, 114 kisten wijting, 78 kisten schol, 22 kisten schar en 7 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 20,36, gr. tong 13,55-13,50, grm. tong 19,94-19,09, klm. tong 21,55-21,21, tong één 21,56-21,29, tong twee 19,89.

Per 40 kg.: tarbot 744-702, griet 660-480, kabeljauw één 100-88, kabeljauw twee 122-94, kabeljauw drie 130-100, kabeljauw vier 122-98, kabeljauw vijf 90-56, schol één 62-58,40, schol twee 66-58,40, schol drie 76-71, schol vier 110-80, wijting drie 81-46, schar 56, bot 24, tongschar 340-224, roggen 116-100.

De besommingen waren: UK 11 + UK 24 f 23.600; UK 185 + UK 186 f 960; VD 19 + VD 73 f 6.400; IJM 39 f 1.990; verder één Deens vaartuig, de RI 11 met f 33.700 aan besomming.

Aan de woensdagmarkt van 18 maart werd aangevoerd: 1.080 kisten kabeljauw; 16 kisten schelvis; 2.295 kisten wijting; 69 kisten schol; 71 kisten schar; 16 kisten haring; 8 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.: kabeljauw één 98-66; kabeljauw twee 128-76; kabeljauw drie 116-83; kabeljauw vier 114-94; kabeljauw vijf 96-53; schelvis vier 122-74; schol één 72; schol twee 90-82; schol drie 106-94; schol vier 102-70; wijting drie 61-22; schar 148-70; haring twee 35-26; poontjes 90-82.

De besommingen waren:

UK 11 + UK 24 f 11.800; UK 233 + UK 234 f 11.100; UK 235 f 13.400; UK 208 f 15.000; UK 307 f 1.000; VD 19 + VD 73 f 1.200; YE 25 f 1.250; IJM 18 f 4.300; IJM 27 f 7.900; IJM 39 f 880; verder één Deens vaartuig de E 202 met f 41.100 aan besomming.

Aan de donderdagmarkt van 19 maart werd aangevoerd: 560 kg. tong; 8 kisten tarbot en griet; 150 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 126 kisten wijting; 52 kisten schol; 38 kisten schar en 25 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 22,51-22,48; gr. tong 14,15-14,08; grm. tong 21,80-20,08; klm. tong 23,77-22,81; tong één 23,01-23,00; tong twee 22,42-21,98.

Per 40 kg.: tarbot 815-764; griet 676-520; kabeljauw één 104-100; kabeljauw twee 132-114; kabeljauw drie 154-114; kabeljauw vier 142-116; kabeljauw vijf 98-76; schelvis vier 120; schol één 83-70; schol twee 96-82; schol drie 96-71; schol vier 104-77; wijting drie 66-35; schar 106-71; tongschar 200; bot 24.

De besommingen waren:

UK 78 f 10.500; UK 129 f 1.000;

UK 233 + UK 234 f 1.400; IJM 3 + IJM 20 f 8.800; IJM 14 f 3.700; IJM 27 f 1.400.

Aan de vrijdagmarkt van 20 maart werd aangevoerd: 865 kg. tong; 7 kisten tarbot en griet; 385 kisten kabeljauw; 527 kisten wijting; 192 kisten schol; 9 kisten schar en 4 kisten varia.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 22,85-22,53; grote tong 14,43-14,18; grootmiddel tong 22,02-21,11; kleinmiddel tong 23,91-23,00; tong één 24,10-24,09; tong twee 23,76-23,58.

Per 40 kg.: tarbot 899-726; griet 688-520; kabeljauw één 128-68; kabeljauw twee 150-82; kabeljauw drie 140-92; vier 116-98; kabeljauw vijf 116-57; schol twee 90-82; schol drie 90-86; schol vier 88-72; wijting drie 65-45; schar 132-130; haai 232-182.

De besommingen waren:

KW 51 f 11.600; KW 63 f 12.600; KW 106 f 9.000; verder waren er nog twee Texelaars met tezamen f 43.000 en één Deen met f 28.800 aan besomming.

Aan de maandagmarkt van 23 maart werd aangevoerd: 6.800 kg. tong; 104 kisten tarbot en griet; 954 kisten kabeljauw; 8 kisten schelvis; 945 kisten wijting; 1.381 kisten schol; 154 kisten schar en 52 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 21,86-19,81; grote tong 13,67-13,50; grootmiddel tong 20,04-19,50; kleinmiddel tong 23,08-22,46; tong één 25,86-23,81; tong twee 24,16-23,24; zalm 20,00-11,01.

Per 40 kg.: tarbot 798-722; griet 672-470; kabeljauw één 116-74; kabeljauw twee 136-82; kabeljauw drie 128-90; kabeljauw vier 128-96; kabeljauw vijf 105-55; schelvis vier 98; schol één 72-58,50; schol twee 76-66; schol drie 90-72; schol vier 90-61; wijting drie 62-48; schar 72-51; krab 74; steenbolk 38; poontjes 98-86; leng 112; roggen 276-136; tongschar 360-212.

De besommingen waren:

KW 22 f 37.400; KW 29 f 5.500; KW 51 f 2.100; KW 63 f 3.100; KW 77 f 11.800; KW 113 f 14.200; KW 145 f 20.400; KW 149 f 5.900; KW 137 f 8.400; KW 185 f 3.100; KW 152 f 8.400; KW 167 f 11.100; KW 173 f 8.500; KW 226 f 16.200; KW 221 f 18.100; KW 226 f 1.300; SCH 256 f 15.300; IJM 44 f 30.300; IJM 115 f 50.400; IJM 154 f 13.400; twee Deense vaartuigen de RI 339 f 14.600 en de RI 389 f 9.200, verder waren er nog vier Texelaars welke hun vis per auto naar hier zonden, deze vier schepen besomden gezamenlijk f 104.000.

DEN HELDER

In de periode van 16 tot en met 20 maart werden door 83 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd: 20.830 kg tong f 411.956,89 van f 25,44 - f 12,60;

8.615 kg. tarbot f 162.963,85 van f 23,43 - f 11,51; 192.155 kg. schol f 320.061,34 van f 3,03 - f 1,46; 72.160 kg. kabeljauw f 141.180,03 van f 5,30 - f 0,75; 2.423 kg. griet f 34.374,66 van f 16,10 - f 8,58; 14.695 kg. schar f 23.577,30 van f 3,28 - f 1,49; 21.335 kg. wijting f 21.272,60 van f 2,09 - f 0,60; 269.247 kg. diversen f 593.090,38.

Totaal: 601.460 kg. f 1.708.477,05.

HET WAS VERLEDEN WEEK EEN zuinige bedoening aan de IJmuidense maandagmarkt. De Katwijkse platvissers lieten geheel verstek gaan. Prettig voor andere platvissers die wel aanwezig waren; hun totale vangst werd door de IJmuidense handel lachend opgenomen. De aanvoer van kabeljauw had wel iets ruimer mogen zijn. Ondanks de opgelopen prijzen kon men voor deze vis toch maar moeilijk aan een enigszins redelijke besomming komen. Mede en gevolg van het feit, dat voor de wijting de minimumprijis maar nauwelijks werd gehaald.

DE DINSDAGMARKT WERD BEZOCHT door één Texelaar met wat platvis maar het span UK-11 en UK-24 plus een Deens vaartuig zorgden voor de aanvoer van ruim 700 kisten kabeljauw en gul. Twee andere spannen zorgden voor een portie wijting.

WOENSDAG STOND HELEMAAL in het licht van de wijtingaanvoer. Bijna 3.000 kisten werden op deze dag verhandeld. Bovendien was er weer een Deens vaartuig, dat de kabeljauwaanvoer op 1.000 kisten bracht.

DONDERDAG WAS DE DAG VAN de grote tegenstelling. Slechts een enkel span zorgde voor een geringe aanvoer. Aan de zuidzijde van de Haringhaven lagen een twaalfstal schepen en één span afgemeerd met hun vangst goed verzorgd in de ruimen. Deze vissers verkozen hun vangst aan boord te houden in verband met de lage wijtingprijzen. Een groot deel van deze schepen zou pas aan de maandagmarkt verschijnen om te lossen.

HET RUWE MEER DAT voor veel bemanningen aanleiding was geweest voortijdig binnen te lopen. Knapte donderdagavond aardig op. Ook de weerberichten deden de hoop op «betere tijden» herleven. Met bekende spoed kwamen veel bemanningen van huis en werd haast je rep je zee gekozen in een poging iets van de verloren tijd terug te winnen. Gewolj was wel, dat ook aan de vrijdagmarkt maar weinig viel te verhapstukken. Slechts drie Katwijkers met wat rondvis, twee Texelaars en een Deen. De Goedereeders ontbreken geheel. Behalve aan het slechte weer zal dit ook wel toe te schrijven zijn geweest aan de «open dag» van de Visserijschool in Stelendam.

HET ZIET ER NIET NAAR UIT dat deze week een overvloed van platvis aan de hallen tegemoet kan worden gezien. Meerdere Katwijkers zijn richting Ierse Zee vertrokken

om daar op tong te gaan vissen. Zijn we goed geïnformeerd dan zijn er zegge en schrijve zeven Katwijkers, twee Wieringers en een regelmatig hier aan de markt verschijnende Engelsman aan deze visserij begonnen. De eerste berichten die op de vlagen van de stevige westerbries zijn binnengekomen, lijken nogal hoopvol wat betreft het vangstresultaat. De komende week kan dus een stevig portie Ierse tong tegemoet worden gezien. De bedoelling is de vangst, net als vorig jaar, hier per container heen te brengen.

WEGENS MOTORSTOORNIS MOESTEN de KW-88 en de KW-189 binnen blijven. In laatstgenoemd schip zal een nieuwe motor moeten worden geplaatst.

BLEEF DE AANVOER IN DE IJmuider hallen wel wat beneden peil, elders was dat anders. Van buitenplaatsen werd 350.000 kilogram schol-één en schol-twee aangevoerd. De partij zal na te zijn diepgevroren, te gelegener tijd worden verwerkt tot dierlijk voedsel. De kleinere soorten konden opgenomen worden en gaven geen problemen.

AAN DIEPGEVROREN MAKREEL heeft het ook verleden week niet ontbroken. Naast de drie Engelse trawlers, waar verleden week melding van werd gemaakt, zorgden nog vier schepen voor de nodige aanvoer. Nadat er verleden week weer een kuster in lading is gegaan, komt de uitvoer ook weer op gang. Deze en de komende week kunnen meer van deze vrieschepen tegemoet worden gezien. Een uitkomst voor de vrieshuizen. Als er alleen maar «ingebracht» zou worden, zou ongetwijfeld ruimtegebrek gaan dreigen.

HOOGWATER-BOEKJE 1981

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden 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-veer- en getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr (BTW inbegrepen)

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 6 fr verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30 8400 Oostende