



1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 26 AUGUSTUS 1983 - NR. 30



BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :
EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	641
	maat 56	692
JUMPERS blauw goed		
small en medium		517
large		517
extra-large		517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
met kap		675
OLIESCHORT		543
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
broeken met bretel		
maat 42 - 54		906
56 - 58		996
60		1.030
JUMPERS aircoat		470

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
of bij HAND IN HAND Zeebrugge

ALLE ANDERE WERKNEMERS KUNNEN DEZE WERKKLEDIJ OOK BEKOMEN AAN DEZELFDE PRIJS !

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. – 6 MAANDEN 1.000 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het visserijblad

Vrijdag 26 augustus 1983 – Nr. 30

WAT MET DE EUROKOTTERS? (II)

In ons blad van 15 juni 1983 hebben wij het probleem rond de zogenaamde Eurokotters aangevoerd.

Wij hebben gezien, dat er steeds sprake is van twee vereisten waaraan een vaartuig, dat binnen de 12-mijlszone van de verdragslanden wil vissen, moet voldoen.

Het eerste aspect, nl. de tonnemaat, hebben wij in onze eerste bijdrage besproken. Van velen, zowel uit Nederland als uit ons land, hebben wij reacties mogen ontvangen.

HET MOTORVERMOGEN

Ditmaal willen wij het hebben over de tweede vereiste, nl. het motorvermogen.

Teruggrijpend naar de E.E.G.-verordening n° 171/83 van de Raad van 25 januari 1983, verschenen in het publiciteitsblad van de Europese Gemeenschappen van 27 januari 1983, lezen wij onder artikel 14.3:

„Vaartuigen van meer dan 70 brt of 300 rempaardekracht mogen in het gebied binnen 12 mijl van de kusten van Ierland en het Verenigd Koninkrijk, van de continentale kusten van België, de Bondsrepubliek Duitsland, Nederland, Frankrijk en van de Westkust van Denemarken tot de Vuurtoren van Hirtshals, gemeten van de basislijnen vanwaar de territoriale wateren worden gemeten, **niet met boomkorren op tong of schol vissen.**”

Dit artikel 14.1 spreekt over **rempaardekracht**.

Nu is het remvermogen van een motor, het vermogen dat bij een bepaald toerental van deze motor, gemeten wordt op een meet-remsysteem. Met andere woorden, het is het vermogen, dat een motor maximaal kan (in ons geval mag) afgeven op de uitgaande as.

Dit wil echter niet zeggen, dat dit vermogen ook uitgeoefend wordt op de sloopschroef.

Er zijn nl. nog verscheidene andere zaken, die motorvermogen vragen. In ons geval kan dit onder meer zijn:

1. De keerkoppeling, die eigen verliezen heeft.
2. Wrijvingsverliezen in de schroefas.
3. Wrijvingsverliezen in de aangebouwde topas van de motor.
4. Vermogen nodig voor het aandrijven van generatoren voor de elektriciteitsvoorziening aan boord.
5. Vermogen nodig voor het aandrijven van pompen, compressoren en dergelijke meer. (Onder pompen vallen niet de brandstofpompen van de motor, daar het vermogen voor het aandrijven ervan, reeds afgenomen is vóór het vermogen op de uitgaande as van de motor gemeten wordt.)

Al deze zaken bij elkaar zorgen ervoor, dat niet het volle remvermogen van de motor op de sloopschroef uitgeoefend wordt.

Naar onze mening mag men bij het beoordelen

van het ingebouwde, eventueel afgestelde, vermogen van een motor **dus niet enkel afgaan op het door de motorfabrikant opgegeven remvermogen, doch zou men terdege rekening moeten houden met de hierboven opgesomde verliezen.**

In de grond genomen is het hierboven aangehaalde artikel 14.1 niet zeer duidelijk, waar het enkel spreekt over „Vaartuigen van meer dan 300 rempaardekracht.”

Bedoelt men hier 300 rempaardekracht, uitgeoefend op de sloopschroef? Of bedoelt men het totale ingebouwde motorvermogen?

Wij menen, dat hier het vermogen, uitgeoefend op de schroef, moet tellen, daar toch enkel het schroefvermogen bepalend is voor het vissen.

Er zijn niet weinig vaartuigen, waarop de voortstuwingsmotor enkel gebruikt wordt voor de voortstuwung. De aandrijving van pompen, dynamo's, compressoren e.d.m., gebeurt daar door middel van één of twee hulpmotoren.

Zou men van een dergelijk vaartuig het remvermogen moeten bepalen, dan zou men aan remvermogens komen die, in deze categorie van schepen, tot 30 procent of meer, hoger kunnen liggen dan de door de hoofdmotor alleen, ontwikkelde kracht. Het is denkbaar, dat niet elke visser een dergelijke machineinstallatie, die veel meer geld in aanschaffing en aan brandstof kost, in zijn schip kan of wil inbouwen.

Zou men bij deze schepen geen rekening houden met het op de schroef uitgeoefende vermogen, dan zouden deze vaartuigen benadeeld zijn ten opzichte van anderen.

Het is duidelijk, dat er van de zijde van de E.E.G. een antwoord moet komen op de vraag, wat men nu juist bedoelt met „schepen van 300 rempaardekracht”.

Bedoelt men:

- a. Rempaardekracht, uitgeoefend op de sloopschroef, of
- b. Totaal geïnstalleerd motorvermogen?

In het eerste geval moet men dan toelaten, dat het motorvermogen groter mag zijn dan de theoretische 300 pk.

In het tweede geval zou de voortstuwingsmotor heel wat kleiner in vermogen moeten zijn dan

300 rempaardekracht, **wat ons echter niet logisch voorkomt.**

☆ ☆

Zoals dit met alle wetten en regelen het geval is, zo ook probeert men hier op alle mogelijke en onmogelijke manieren de getroffen bepalingen te omzeilen.

Zolang niemand daar direct schade van ondervindt, is dit begrijpelijk. Wat niet wil zeggen, dat wij het zouden goedkeuren.

Anders wordt het, wanneer onze kleine visserij – kustvisserij – schade ondervindt van schepen met groter motorvermogens. Dat dit het geval is, bewijzen de talrijke reacties van lezers, die wij hebben ontvangen naar aanleiding van ons eerste artikel over de Eurokotters.

In bijna alle brieven spreekt men over het uitblijven van aangepaste maatregelen om het vissen binnen de 12-mijls zone, met schepen groter dan 70 brt en motorvermogens van meer dan 300 pk, te verhinderen.

Het is ons echter bekend, dat de Nederlandse Scheepvaartinspectie ermee bedreigd heeft, elke afgestelde motor, waarvan de afstelling na de afname op de proefbank gewijzigd is, terug uit het vaartuig te laten halen voor een nieuwe afstelling op de proefstand van de fabrikant.

Ons blad is open voor alle nuttige suggesties in deze zo belangrijke aangelegenheid.

Daarenboven geven we hierna enkele reacties weer van verschillende lezers.

Anderen telefoneerden ons om meer uitleg of bezochten ons ten burele, daar het een feit is, dat voor de bouw van Eurokotters er ook reeds grote belangstelling bestaat, maar niemand het aandurfte te bouwen zonder te weten aan welke normen dient voldaan om in E.E.G.-verband in wettelijke normen te blijven.

Anderzijds is het van dringend belang dat de Belgische als Nederlandse autoriteiten streng ingrijpen. Het gaat niet alleen om den brode van de kleine man maar om de visstand in onze wateren, die tenslotte ook het belang van de groten betekent. Maar wie zal het willen begrijpen, als de overheid ook hier niet hard en onmeedogend optreedt.

TALRIJKE INSTEMMENDE REAKTIES

Naar aanleiding van het hoofdartikel in ons nummer 27 van 15 juli 1983 kregen wij van verschillende zijden, vooral van de kleine visserij zowel uit Nederland als uit België, instemmende reacties.

Wij hebben hieruit vooral begrepen dat men op de eerste plaats gelukkig is met de bepalingen van de E.E.G. die een bescherming van de visstand beogen, en tweedens en vooral, (en wie

zal het deze mensen kwalijk duiden), dat zij hierin een bescherming van hun eigen boterham zien.

Het valt te begrijpen, dat men verbitterd geraakt, wanneer het blijkt, dat in de praktijk, alles bij het oude blijft, enerzijds door het omzeilen van de E.E.G.-bepalingen door middel van afspraakjes tussen ministeries van Nederland en België en

(Vervolg op blz. 2)

anderzijds door het uitblijven van een degelijke controle op schepen die binnen de beschermde zones vissen.

Een tweetal brieven die het best de grieven weergeven, drukken wij hieronder af. Namen en adressen van de schrijvers zijn bekend op onze redactie.

Vanuit Nederland schreef iemand:

Met veel genoegen las ik het hoofdartikel in uw Visserijblad van 15 juli 1983 waarin U het probleem aanpakt van het vissen binnen de territoriale wateren door schepen die, door een te grote tonnemaat en vooral een te groot motorvermogen, het vissen binnen die zone verboden is.

Wij, kleine vissers, zagen in de maatregelen die op E.E.G.-vlak getroffen werden, de bescherming die wij tegenover onze grote broers zo hard nodig hebben. Des te harder komt het aan, te vernemen, dat er (ook) hier (weer), grote achterdeuren blijken te zijn, die het mogelijk maken, de bepalingen te omzeilen.

Ook vraagt men zich af, waarom er niets te merken valt van controle op schepen, die binnen de zones vissen, alhoewel ik moet toegeven, dat men in België toch meer controleert dan in Nederland.

Of een schip 70 of 80 ton meet, speelt voor ons niet zo een grote rol. Wij begrijpen dat de mensen van de E.E.G. ergens een grens moesten trekken. Zij hebben die grens op 70 ton gelegd. Met een schip van 80 ton vang je echt niet méér. Akkoord? Veel erger is het absolute ontbreken van controle op motorvermogens. 400 tot 500 pk inbouwen in een vaartuig en laten afstellen op 300 pk, wat heeft dat voor zin? Iedereen weet dat het een koud kunstje is, veel van die motoren tóch 500 pk vermogen te laten afgeven.

En daar ligt voor ons het kwaad.

Deze schepen vissen voor onze neus alles weg, voor ons blijven enkel nog de restjes.

Ik ben daarom blij te merken, dat U het aandurfde, dit probleem aan te pakken.

Mede voor mijn collega's hoop ik dat U succes zult hebben.

Tot zover deze Nederlandse briefschrijver, die een Nederlandse kustvisser-reder is.

Vanuit België bereikte ons volgende reactie:

In „Het Visserijblad” van 15 juli 1983 heb ik gelezen over het probleem van de 70 ton en een motor van 300 pk, door de E.E.G. als grootste maat aangenomen voor schepen die binnen de limieten mogen vissen. Voor mij en mijn vrienden gaat het niet om de limieten. Bij ons gaat het over vissen in de Scheldemonding en op de Schelde.

Limieten of Scheldemonding, dat is toch het zelfde. De nieuwe wet op de bescherming van de visstand is toch overal van kracht.

Als ge ziet, hoe er overal door schepen gevist wordt binnen de limieten, terwijl het schip groter is dan 70 ton en een motor heeft van (veel) meer dan 300 pk, dan maakt ge U kwaad, niet op die grote schepen, alhoewel die het eten voor Uw neus weg nemen, maar op de overheid, die er toch voor moet zorgen, dat de wetten, die voor alleman gelijk (moeten) zijn, nageleefd worden.

Maar wat gebeurt er? Niets!

Ik zou willen, dat ze op de ministeries in België en in Holland Uw artikel zouden kunnen lezen. Misschien dat er dan iets zou veranderen.

Nu staan we machteloos.

En tot hier deze brief uit België.

Beide schrijvers en ook de andere, mogen gerust zijn. Ons blad komt overal waar het moet komen. Op het probleem van het motorvermogen komen wij hierna terug.

Wat de overheid betreft, hebben we aan onze Minister van Landbouw en deze van Verkeerswezen, een schrijven gezonden, waarbij de nota gevoegd was welke we in „Het Visserijblad” van 15/7/1983 als hoofdartikel publiceerden en waarop op 15 juli S.C.A.P. van Staatssecretaris Dekeersmaeker een antwoord ontving meldend dat, gezien het groot en dringend belang van de kwestie voor onze kust- en middenslagvisserij, die nota aan de bevoegde diensten werd overgemaakt.

Bij het ter perse gaan vernemen we dat inderdaad de economische diensten van Landbouw met het Ministerie van Verkeerswezen aan het redetekavelen zijn omtrent de juiste bedoeling welke aan de E.E.G.-verordening dienaangaande dient gegeven om voor de toekomst zowel in Nederland als België de visserij te beschermen. In een onzer volgende nummers hopen we hierop terug te komen in acht genomen het groot belang daarvan voor de kust- en middenslagvisserij van beide landen.

Een ander reder schrijft ons vanuit Nederland het volgende:

HELP!! HELP!! HELP!!

Al jaar en dag is er een E.E.G.- en Nederlands verbod dat zegt er mag niet binnen de 12 mijl gevist worden met schepen groter dan 70 brt en 300 pk.

En wat doet zich voor:

's Zondagsnachts vissen de vissers van GO. OD en SL. met grote motoren even de visplaat-schoon en gaan, dan verder naar buiten, de rest van de week vissen of komen nog eens terug als ze denken, dat er wat te halen is binnen de 12 mijl. Nou 's zondagnachts is er geen controle (de rest van de week ook meestal ook niet) dus over het algemeen weinig problemen. De

vissers van VLI. en ARM. doen dit ook en ook bij de Belgische kust.

Urkers HDT X IJM en noem maar op, doen dit in de noord, zodat er van dit verbod geen pest terecht komt. Dan nog de z.g.n. Eurokotters met 520 pk en ook kunstmatig beneden de 70 brt gebracht, denk aan de naam ons bekend, om er maar 1 te noemen.

Dan nog de schepen die onder de 70 brt gebracht worden of zijn, met soms ook grotere motoren dan 300 pk, die dan onder de 300 pk worden afgesteld.

In één woord, een gigantische puinhoop die ziender ogen toeneemt.

Een en ander houdt in, dat een echte 300 pk en 70 brt koter, in de lichten lijn bij de Waterweg of ergens anders waar het niet deugt, moet gaan vissen om aan hun brood te kunnen komen.

Verscheidene malen is er al getracht om begrip bij de overheid te krijgen met echt geen onwil van overheidskant, doch geen resultaat.

Er wordt wel aandacht aan besteed maar meestal te laat of te slap.

De toekomst ziet er echt niet florissant uit, ook niet voor de grote kotters, wanneer e.e.a. zo doorgaat.

Het is bewezen dat wanneer een 300 pk bootje ergens een hele week vist er na 1 week vissen nog visserij is en als er 5 uur door de grotere kotters is gevist, het op is, wel een bewijs dat de maatregel indien hij zou worden nageleefd succes op zou leveren.

Mensen overheid (overheid is NSI, AID, Min. v. Landbouw en visserij) kom toch a.u.b. in actie en doe nou eens iets goeds ten gunste van alle visserslui ook al begrijpen alle visserslui het niet of willen het niet begrijpen.

Nog een punt is schepen van boven de 70 brt niet meer toestaan te verkleinen.

Motoren van meer dan ± 340 pk niet meer toestaan af te stellen.

En bij wie dat reeds is geschied de klok terug draaien.

De grote kotters moeten denken 's winters wij veel verdienen en 's zomers de kleintjes en dan komen we per 31 dec. tot de conclusie dat het echt nog wel mee is gevallen.

En dan zeker geen verkleining van de 12 mijlszone naar 6 mijl, want dan kunnen we gelijk wel stoppen.

Get.: De bezorgde 300 pk of minder en 70 brt of minder-vissers.

RESTAURANT 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, Oostende - ☎ (059) 32 36 03

- Patroon aan het fornuis
- Specialiteiten van visgerechten
- Paling op grootmoeders wijze
- Ribstuk op 't Schuurkes wijze

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

Zalen ter beschikking voor alle feesten.
alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem contact met Guido Devolder
't Schuurke ☎ (059) 32 36 03

(10885N)

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
☎ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN HOELANG NOG EEN VUILNISBELT?

Onze lezers hebben in ons nummer van 12 augustus kunnen lezen en zien in welke lamentabele toestand het vlotdok van de Oostendse vissershaven verkeert, in zoverre, dat er zelfs geen schip meer kan te water gelaten worden zonder dat er gevaar bestaat, dat dit in het slijk terecht komt met al de gevolgen van dien.

Hetzelfde geldt de slipway welke tot de beste behoorde die de visserij had en waar veel Zeebrugse en Nieuwpoortse vaartuigen komen herstellen en kuisen. De ketens van de slip welke bij het te water laten moeten werken, komen tussen twee blokken slijk terecht en eerstdaags mag men zich hier aan een ernstig ongeluk verwachten, waarvoor de stad door de benadeelde terecht ter verantwoording zal kunnen worden geroepen.

In negen jaar tijd werd nooit gebaggerd. Dat baggeren moet spijtig genoeg geschieden op kosten van de stad omdat, toen de haven gebouwd werd, men verwaarloosd heeft daaraan de nodige aandacht te besteden en men waarschijnlijk toen gedacht heeft een goudmijn gevonden te hebben met dokrechten te innen. Maar dat kost miljoenen en dokrechten brengen dat niet op.

Wat erger is! Enkele tijd geleden heeft men vóór de slip het slijk moeten wegscheppen en heeft men het wat verder in het vlotdok gestort, alsof dit slijk enkele tijd nadien daar opnieuw geen belemmering zou zijn en het in het dok er beter aan toe gaat.

Zoals men weet, heeft het dagelijks openen van de sluisen voor gevolg, dat slijk van de haven er regelmatig bij vloed aanwast, zodat een baggering op bepaalde diepte in het vlotdok noodzakelijk blijkt.

We zijn verwonderd dat de stad, de Staat, dus het Ministerie van Openbare Werken daarop nog nooit geweest heeft, want al de slijk welke in het vlotdok terecht komt, is een ontlasting voor de geul van de haven, die door de Staat moet onderhouden worden.

En zoals we reeds schreven worden de vissershavens van Zeebrugge, Nieuwpoort en zelfs Blankenberge op kosten van de Staat gebaggerd. Waarom hier dus twee maten en twee gewichten, want in feite heeft de stad aan dat vlotdok niets meer dan een doktarief, dat het gemakkelijk aan de Staat zou mogen afstaan.

Niet alleen het baggeren van dat dok is ten

laste van de stad, maar ook al de andere kosten van aanlegpalen, enz.

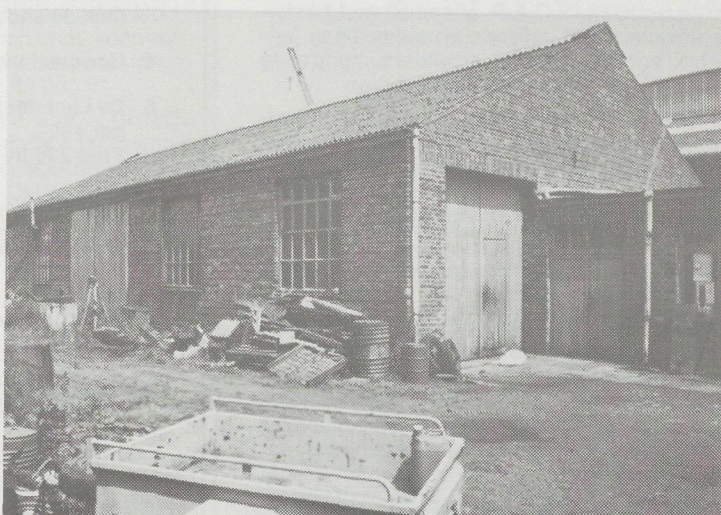
En ook hier zijn er angels omdat de havenmuren niet diep genoeg ingeheid zijn en het te diep baggeren, het zakken van de platvorms van de vismijn voor gevolg kan hebben, zoals dit reeds het geval is voor de werkhuizen aan het einde van de haringhalle ter hoogte van SCAP.

En wat de palen betreft van de aanlegsteigers der mijn tracht men die wanneer er een schip tegen aanvaart en door rotheid afvalt, te verhalen op de brave reder wiens schip er tegen aanvaart. En dat noemt men een haven besturen en op peil houden.

Zou men ons kunnen vertellen, welke notas regelmatig aan de administratie van het Ministerie van Openbare Werken daarover werden gezonden?

Het is elkeen ten andere bekend, hoe reeds twee jaar geleden toen de Z.284 tewater werd gelaten deze werf zelf van een bevriende baggermaatschappij kon bekomen, dat zij

(Vervolg op blz. 4)



Deze fotos zoals deze, verschenen in ons nummer van 12 juli, tonen aan welke vuilnisbelt de Oostendse vissershaven geworden is. Een bewijs van het prachtig beheer van onze havenautoriteiten.

het slijk voor de werf wegzogen om die tewaterlating mogelijk te maken.

Dit slijk werd toen niet uit de haven verwijderd, maar wat verder in de vissershaven zelf los gelaten.

En wat heeft het stadsbestuur toen men dit wist, gedaan?

Volstrekt niets, tenzij wat gepalaber zonder resultaat, want die baggermaatschappij werd voor bepaalde redenen grote financiële voordelen toegestaan waarover in alle talen gezwegen wordt, want wat kost die elektrische brug die dagelijks moet geopend voor een baggermaatschappij wekle de verbinding vormt tussen het eerste en tweede visserijdok?

En kan men dan verwonderd zijn, dat de Oostendse vissershaven langzaam teloor gaat? In al die jaren heeft men een vissershavencommissie in een zoete slaap gewiegd, en wanneer men er vergaderde, was het om er te spreken over vislossen, bennen verhuren, de lonen in de pakhuizen, loonsverhogingen en sociale lasten.

Het moderniseren van de haven, het reinhouden van de vismijn, die een ordeloze stinkpoel geworden is en nog zoveel andere noodzakelijke verbeteringen ten goede, bleven uit en zijn thans zo erg, dat wie de vismijnen van de kust bezoekt, en vergelijkt met Oostende, mag zeggen dat de Oostendse vismijn een gans verwaarloosd kompleks is, dank zij gebrek aan leiding van een havendienst, dat in al die jaren veel meer begaan is geweest met allerlei prullen dan met werkelijk de economische belangen van een haven die centraal gelegen in Europa, geroepen was om werkelijk een „Euro-vissershaven” te worden.

Zal het huidig stadsbestuur dit beseffen?

Naar aanleiding van dit alles, het faillissement van een werf, de vaststellingen van de slijkpoel van het dok en de deerniswekkende toestand waarin het ganse vissershavenkompleks nu verkeert, werd eindelijk de stad op aanwijzen van S.C.A.P., op die toestand gewezen!

Inzake scheepsbouw is er immers te Oostende een herleving waar te nemen en hebben de werven Seghers, de Gebrs De Vestele en S.C.A.P., verschillende schepen in opbouw of te bouwen. S.C.A.P. alleen zit met bestelorders van 200 miljoen en zeker twee jaar werk voor een 50-tal arbeiders, zonder te spreken van de twee andere werven.

Door S.C.A.P. werd de stad niet alleen schriftelijk op die toestand gewezen, maar zijn schepen Quaghebeur (reinheid) en Makelberge, de nieuwe schepen van de haven, de toestand in al zijn vormen eerst komen bekijken.

Vorige week had verder op het stadhuis een vergadering daarover.

Daarna werd door Inspekteur Generaal Simoen van Openbare Werken, Secretaris Generaal Poppe, die de visserij in al zijn vormen kent, Burgemeester Goekint en schepen Makelberge, aan de werven en de vuilnisbelt der haven ter hoogte van de werven, een nuttig bezoek gebracht, waar het niemand is ontgaan in welke toestand de haven verkeert en het zeer noodzakelijk is, zo spoedig mogelijk te baggeren en tot zo noodzakelijke herstellingen over te gaan.

Bij het ter perse gaan vernemen we dat ondertussen tussen de stad en Openbare Werken een principiële akkoord werd bereikt om de slijkpoel voor de werven op te ruimen in afwachting dat verdere besprekingen het wegzakken van de platforms voor de werkhuisen oplossen.

Het is nu te hopen dat dit slijk ook niet wat verder in hetzelfde vlotdok uitgegoot wordt.

Hopen we in het belang van die mooie haven, en de ganse visserij, dat men eindelijk zal inzien dat de Oostendse vissershaven van zeer groot belang is en dat alleen een uitstekend onderhoud en modernisering in alle vormen haar kan toelaten in de E.E.G. de rol van Eurohaven te vervullen.

In afwachting, zal ons blad en ook ondergetekende niets onverlet laten om daaraan mee te helpen alzo de tewerkstelling, scheepsbouw en verkoop ter haven in het belang van allen bevorderen. P. VANDENBERGHE

Paul HOSTYN

Ten dienste van de VISSERIJ
CENTRALE VERWARMING
SANITAIR — ZINKWERK
Onderhoudsdienst verzekerd

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

NUTTIGE REIS VAN ZEEBRUGSE VISAFSLAG NAAR DENEMARKEN

Donderdag 11 augustus is schepen Leys, die de vissershaven van Zeebrugge onder zijn beleid heeft, samen met de heren De Roose en Gobert naar Esbjerg in Denemarken afgereisd om er de wijze van vislossen, sorteren en verkoop van vis te bestuderen om eventueel de verbeteringen welke men daar kon vaststellen, ook in Zeebrugge toe te passen.

Een uitstekend idee, ten voordele van de reders en het verkoopstelsel.

Een voorbeeld voor Oostende, waar nog steeds met deze modernisering niet is aangepakt.

Nochtans mag gezegd dat voor het vislossen te Oostende de concessionarissen al doen wat mogelijk is om de reders en ook de lossers te voldoen.

Op het huidig ogenblik is men achter de schermen opnieuw bezig verschillende zaken in het honderd te jagen, ten nadele van de reders zelf. Wij hopen dat de huidige schepen daarin zeer voorzichtig zal oordelen vooraleer te besluiten.

Schippers, verzorgt bijzonder uw gevangen vis. Het verhoogt de kwaliteit. Indien u hierdoor iets minder vangt, wordt u ruimschoots vergoed door een betere prijs.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

Hiernavolgende werken, zeekaarten, visserijplaten, enz., zijn in onze drukkerij verkrijgbaar.

1. De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen.
Door Gaston en Roland Desnerck.
Deel I verkoopprijs 1.400 fr. + 84 fr. BTW.
Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW.
2. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1983.
Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 120 fr. (België)
Verzendingskosten 135 fr. (Nederland)
3. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982.
Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 120 fr.
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
4. Hoogwaterboekje 1983 - 30 fr.
5. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 en 1982 aangevuld tot einde december 1981.
Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.
6. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.
Verschillende soorten zeevis.
Schaal- en weekdieren.
Prijs 488 fr. + 84 fr. verzendingskosten.
7. „Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.
8. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.
9. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
10. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

NOG DE VERKOOP VAN DE O.111 EN DE HANDELWIJZE VAN HET OOSTENDS STADSBESTUUR

Zoals in ons blad van 12 augustus gemeld, werd op zaterdag 13 augustus de O.111 verkocht, waarvan de rederij op 16 juni 1983 in falings werd verklaard. Dit vaartuig vaarde tot 4 juni en bezat een bewijs van deugdelijkheid geldig tot 2 juli 1983.

Een familietwist gaf aanleiding tot een geschil, waardoor het voor de O.111 op een falings uitliep.

Zelden hebben we het meegemaakt dat, als gevolg hiervan, het zo snel tot een openbare verkoop kwam en wel op 13/8/83. Maar anderzijds hebben we ook nog nooit meegemaakt, dat een vaartuig, dat in deugdelijke toestand verkeerde, door de havenkapitein het vlotdok van de vissershaven verboden werd, onder voorwendsel, dat het daar zou kunnen zinken en de stad dan met de kosten van het bergen zou kunnen opgescheept zitten bij aldien de eigenaars onbegoeierd zijn. De havenkapitein vergeet, dat er nog kredieten van de NMKN het vaartuig bezwaren en in dit geval deze instantie hier dan voor hoeft op te draaien. Hij vergat ook dat de leveranciers-schuldeisers hier fel door benadeeld werden.

In ons nummer van 5/8/83 wezen we op blz. 24 in verband hiermede op zijn onaanvaardbaar optreden.

Het schip kon gelukkig, dank zij de tussenkomst van de hoofdwaterschout in het zeewezendok opgelegd worden, waar normaal alleen de staatsmaalboten en sleepboten toegelaten worden, waar niemand buiten de betrokken bevoegde diensten daar toegang heeft. Hierdoor kon echter geen enkele liefhebber of eventuele koper voor de O.111 het vaartuig na de aankondiging door de curator van de verkoop gaan bezichtigen. Daags vóór de verkoop moest men zelfs beroep doen op de deurwaarder om de O.111 te gaan bezichtigen. Zonder toelatingsbewijs van deze laatste werd men in het Zeewezendok niet toegelaten. Gezien deze deurwaarder te Brugge woont, begrijpt men alras, dat een bezoek in feite hierdoor onmogelijk werd gemaakt en dat de schuldeisers van de gefailleerden hierdoor enorme schaden leden.

Het Schepenkollege hierop gewezen en om uitleg gevraagd, meende in zijn antwoord de stelling van de havenkapitein te moeten weergeven, namelijk dat het meren van het houten vissersvaartuig in het vlotdok van de vissershaven te veel risikos inhield, tenzij, volgens de havenkapitein, een bankwaarborg of borgstelling ten bedrage van 400.000 fr. zou bezorgd worden.

Nooit voorheen heeft iemand zoiets meegeemaakt.

Als voorbeeld werd het zinken, twee jaar terug, van 2 houten vaartuigen aangehaald, de „Oscar-Angèle” en de „Theo-Nathalie”, waardoor de stad financiële schade zou geleden hebben. Hij vergat hier echter aan toe te voegen, hoeveel jaar deze twee schepen er reeds verwaarloosd en zonder toezicht hadden gelegen, zonder dat de stadsdiensten zich hierom bekommerd hadden en niettegenstaande zij per schrijven van en daarna nog hierop gewezen werden.

Volgens de havenkapitein had de O.111 slechts een bewijs van deugdelijkheid tot 2/7/83 en kon een procedure voor de verkoop van het vaartuig jaren aanslepen (?) Waarom heeft de havenkapitein zich hieromtrent niet voorafgaandelijk bij

de curator ingelicht vooraleer dergelijke onverantwoordelijke beslissing te nemen, die zoveel schade heeft toegebracht aan de schuldeisers?

In dit verband menen we dat het tijd wordt, dat de nieuwe schepen van de haven ook hier orde op zaken brengt, waar men nu het schepenkollege allerlei fabeltjes wijsmaakt. Aan dergelijke toestanden dient zo vlug mogelijk een einde gesteld.

De Oostendse Euro-vissershaven beschikt over personeel die, op het sas-, sluis- en slipway-personeel na, slechts twee dagen in de week werk heeft vermits er praktisch nog slechts twee, hoogstens drie halve dagen in de week vaartuigen hun vis komen verkopen. De leiding van die haven laat in alle opzichten te wensen over en in de plaats van Oostende-Eurovissershaven, is deze aan het verkommeren en wordt een „Euro-Vuilnisbelt”.

Vermits men nu plots zo zorgzaam is geworden over ons visserijdok, stellen we de vraag waarom hiernavolgende schepen dan jaren, de meesten zonder bewijs van deugdelijkheid, in het visserijdok mogen liggen, te weten:

- O.334: sedert 4/9/1981, bewijs van deugdelijkheid 12/7/80 (vervallen);
- O.305: sedert 17/3/1979 (geschrapd op 26/5/72);
- Yacht „Ixoos”: sedert 4/9/1981 met tussentijds enkele uitvaarten;
- Yacht Laurette: sedert 26/5/1979;
- Yacht Sageter: sedert 17/9/1982;

OPENBARE VERKOPING

Kantoor van Gerechtsdeurwaarder
Jan VAN den MEERSSCHAUT
Gheerwijnstraat 17 te 8000 Brugge,
tel. (050) 33.95.81



RECHT VAN HOGER BOD

Bij Proces-verbaal van toeslag, opgemaakt door Gerechtsdeurwaarder Jan VAN den MEERSSCHAUT te Brugge op 13 augustus 1983, werd de MOTORVISSER O.111 „MARIA” onder de schorsende voorwaarde van afwezigheid van hoger bod toegevoegd mits de prijs van 50.000 fr.

Gebouwd in 1943 op de werf J. DENYE, met een nettotonnemaat van 8,09 T; lengte 15,40 m, breedte 4,13 m; voorzien van een motor General Motors Detroit Diesel, met een vermogen van 150 pk, **gemeerd te Oostende in het Zeewezendok** (nabij de vertrekplaats R.M.T.)

Een ieder heeft het recht een hoger bod te doen.

Het hoger bod moet gedaan worden binnen de 15 dagen na de toewijzing en bij gerechtsdeurwaardersexploot worden bekend.

Het hoger bod moet één/tiende van de koopprijs bedragen, met minimum 10.000 fr. Deze som moet op het kantoor van de gerechtsdeurwaarder in consignatie worden gegeven.

- Achilles IV: 7/11/1979 met tussentijdse uitvaarten;
- Scorpios: sedert 5/12/1980 zonder uit te vaarten;
- Vaartuig Seascouts: vanaf 1979;
- Boreas: eigendom van een Panamense rederij met als schipper de genaamde Nederlander Theo Pompert – dat is de enige contactman die bekend is – het vaartuig werd destijds door Seghers hersteld met de bedoeling opdrachten uit te voeren t.b.v. de boortorens maar die opdrachten bleven achterwege – sedert 1/11/1981 ligt het schip daar;
- Twee snelboten: sedert 24/7/1983.

We stellen dus de vraag waarom al die vaartuigen in een visserijvlotdok zonder bewijs van deugdelijkheid dan geen gevaar voor zinken betekenen? En verder waarvoor het nieuw visserijdok moet dienen, namelijk om voor de drie- en vierden bezet te worden door een baggermaatschappij, waarvan de havenkapitein technisch raadgever is en als expert optreedt en voor de rest voor afgedankte vaartuigen.

Vissersvaartuigen die, wanneer ze hersteld moeten worden, kunnen met moeite een plaats vinden voor de betrokken werkhuizen aldaar gelegen.

In het vlotdok voor de nu ledig staande scheepswerven van Beliard en Murdoch, is er toch plaats in overvloed?

We stellen eveneens vast dat in het tijdperk van de vissershaven, vóór de vismijn, verscheidene doodskisten gemeerd liggen. Hier is het echter de Staat, die bij gebrek aan optreden van de eigenaar kan geroepen worden om het eventueel gezonken schip op zijn kosten te lichten, wanneer de eigenaar dit niet kan betalen of men hem niet kan verplichten te betalen, of indien deze laatste het voordeliger acht, abandon te betekenen.

Dat dit alles niet aangenaam klinkt, is best mogelijk, maar de burgemeester, de schepenen en de auroreities van Openbare Werken, die vorige week vrijdag onverwacht een bezoek brachten aan die Euro-vissershaven, zijn er met een jammerlijke en triestige toestand gekonfronteerd geworden, waarvoor in 't belang van Oostende, een oplossing dient gevonden zonder personeelsverhoging maar met het bestaande personeel die er zich zonder veel moeite voor kan inzetten.

P. VANDENBERGHE

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begravenissen - Crematies
en voorafregelingen

LUC SERVATY

de begrafenisondernemer waar
de mens centraal staat;
waar op de eerste plaats
«DIENST» verleend wordt.

Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende
☎ (059) 50 25 43
Lefvingestraat 130, 8400 Oostende
☎ (059) 50 25 40

Stedelijke Visserijschool „JOHN BAUWENS”

MERCATORLAAN 15, OOSTENDE

Technisch en beroepsonderwijs
NAVIGATIE - DIESELMOTOREN

Getuigschrift L.S.O.

Kwalificatie DEK of MACHINE

Getuigschrift BEDRIJFSBEHEER

Middagmaal en internaat mogelijk.

Tussenkost in de verplaatsingskosten

Sted. Cursus voor de Pleziervaart

Telefoon: 059/70.40.19

Gullevisser

Gebruikt voor de

DANISH PAIR VISSERIJ

onze speciaal

„DUIVELSTERK” KABEL

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd



(korting 10 t.h. voor de leden)

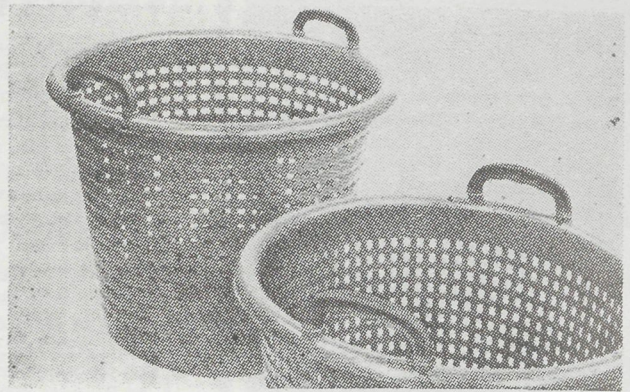
Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

TEL. (059) 32 29 51

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 53,5 cm.

wend U tot :

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende ☎ 059/32 29 51

Hand in Hand

Tijdokstraat 34, Zeebrugge ☎ 050/54.41.17

ALGEMENE SCHEEPS-, BOUW- EN INDUSTRIELE
SCHILDERWERKEN - ZANDSTRAALWERKEN

VERBEKE R.

Rustoordstraat 37, 8020 OOSTKAMP
☎ (050) 82 22 54

- Anti-roest behandeling met garantie
- Waterafstotende waterdichtingswerken

VOOR DE VOEDINGSSEKTOREN:

- Schimmel- & bacteriëndodende behandelingen
- Insektenwerende decoratieve bekleding

WP
WEST
PAINTS

Alleenverkoop van:
SCHEEPSVERVEN
„EEN KOMPONENT
POLYURETHAAN”

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Tijdens de garnalvisserij werd de N.700 plots afgestopt door het vastslaan van beide korren in een slijkplek. Even nadien, nadat de beide netten waren opgehaald, vielen de twee aandrijfmotoren uit. Bij onderzoek bleek dat een van de kuiltouwen in de schroef was terecht gekomen. Onmiddellijk werd hulp ingeroepen van de N.88 die in de buurt aan het vissen was. Men probeerde ondertussen de motor weer te starten. Dat lukte wel met de stuurboordmotor maar de bakboordmotor startte niet omdat de schroefas geblokkeerd zat. Bovendien viel de stuurboordmotor weer uit en even later kwam de N.700 vast te zitten op het strand. Toen de N.88 ter plaatse kwam kon die aanvankelijk geen hulp verlenen wegens de geringe diepte waarop assistentie werd ingeroepen van de redeboot te Nieuwpoort teneinde een sleepverbinding te maken met de N.700. Zonder enige moeite werd de vastgelopen treiler weer los getrokken waarop naar Nieuwpoort werd gevaren. Daar werd door een duiker de kuiltouw uit de schroef verwijderd. Gezien er water binnen kwam langs de schroefas werd naar de kuisbank gevaren voor het aanbrengen van een nieuwe dichtingsring. Verder liep de N.700 geen averij op.

■ De N.590 kreeg tijdens het buitenzetten van de netten de bakboordboel in de schroef. Om schade aan het net, schroef of schroefas te vermijden werden geen pogingen gedaan om de schroef weer vrij te krijgen. Sleephulp werd ingeroepen van de N.88 waarop de sleep naar Nieuwpoort zonder verdere moeilijkheden verliep. In de haven werd door een duiker de schroef weer vrij gemaakt.

■ Tijdens het wegschieten van de netten aan boord van de O.491 kwam de stuurboordboel in de schroef terecht. Pogingen om de schroef weer vrij te krijgen mislukten. Via het Loodswezen werd de sleephulp ingeroepen van de Zeetijger die het onklaar geraakte vaartuig de Oostendse haven binnen sleepte.

■ Ook de O.437 kreeg tijdens de kustvisserij de bakboordboel in de schroef. Door te tornen aan de schroefas werd geprobeerd de netten uit de schroef te verwijderen maar dat gaf geen resultaat. Noodgedwongen werd dan de sleephulp ingeroepen van de Zeetijger die het vissersvaartuig veilig de Oostendse haven binnen sleepte.

■ Op weg naar de thuishaven sloeg aan boord van de Z.424 plots het alarm aan in de motorkamer. Bij nazicht bleek dat de koppeling van het koelwater gescheurd was waardoor de temperatuur fors steeg. Nadat de motor was afgekoeld werd een nieuwe koppeling aangebracht en kon het vaartuig op eigen krachten de thuishaven bereiken.

■ Toen de O.131 de haven van Zeebrugge uitvoer, richting Stellendam, hoorde men een davering op het achterschip. Door voor- en achteruit te slaan kon men een stuk tros uit de schroef verwijderen en verder koers zetten naar de bestemming in Nederland. Daar aangekomen werd het resterend stuk tros uit de schroef verwijderd.

■ De N.22 „De Zeester” kreeg bij het bedrijven van de tongvisserij in het Westdiep de kuil in de schroef. Door de N.590 „Horizon” werd hulp geboden om de N.22 op sleeptouw naar de thuis-

haven te nemen. Kikvorsmannen van de Nieuwpoortse brandweer verwijderden de hinderende kuil.

■ De N.575 „Francine” van Beuckels Charles kreeg bij het bedrijven der tongvisserij in het Westdiep de kor vol zand in de stuurboordkorre visboel. Gedurende vijf uur was men verplicht te werken om de boel vrij te maken. Het vaartuig maakte met het slechte weer geweldig slagzij en er werd gevreesd voor kapseizen. Gelukkig kon door de ervaring van de schipper de situatie geklaard worden en bleef alles tot stoffelijke schade beperkt.

■ De N.590 „Horizon” van Desaeveer Gilbert kreeg bij het bedrijven van de tongvisserij de kuil in de schroef. Alle pogingen om de schroef vrij te maken bleven vruchteloos. De N.88 „Nova Cura” van Vanthuyne Frank bood hulp en nam de N.590 op sleeptouw naar de thuishaven. Door de duikers van de brandweer van Nieuwpoort werd de kuil verwijderd. Er mag onderlijnd worden dat de Nieuwpoortse brandweer steeds paraat is om de visserij spontaan hulp te bieden, hetgeen door alle reders erg op prijs wordt gesteld.

TE KOOP

Prima onderhouden VISSERSVAARTUIG

N.346

„Broeder Annobert”,

gebouwd in 1955 met een brutotonnage van 51,66 ton. Voorzien van motor Deutz, 200 PK van bouwjaar 1955. (Dezelfde motor in reserve van 10 jaar oud).

Z.w. Francois Legein,
Wilgenweg 2, 8450 Nieuwpoort-Bad.
Tel. (058) 23.48.54.

„VAN MANNEN EN DE ZEE”

door Marcel Poppe
(tweede druk)

Prachtig boekje over een eeuw Vlaamse Zeevisserij, welke in al zijn kleuren en geuren de werkelijke geschiedenis is van onze Vlaamse Zeevisserij van de hand van iemand die door en door onze vissers en visserij kent en waarvan de weergave een brok geschiedenis is, eigen aan de werkelijke belevenissen in onze visserij. Het telt 64 bladzijden en is rijkelijk geïllustreerd.

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 175 fr., BTW inbegrepen, + 16 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust.

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1983

Dit boekwerk is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr., vermeerderd met 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) en de verzendingskosten, ten bedrage van 120 fr. op, hetzij postrekening 000-0418987-44, hetzij bankrekening Brussel Lambert 384-1605797-46, op naam van Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verkrijgbaar:

IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.
OVA, Vismijn, Oostende.
Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.
Fa Harri, Prins Hendrikkade 90, Amsterdam.
Maritiem, Vissersweg 46 te Scheveningen.
Observator, Steenhouwerstraat 15, 3200 Hoogvliet.
Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.
Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

De kostprijs in Nederland bedraagt 1.200 F., vermeerderd met 135 F. voor verzendingskosten. Bestellingen kunnen eveneens geschieden door storting op een van de eerder vernoemde rekeningnummers. Pas na ontvangst van de storting wordt de bestelling uitgevoerd.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

WEEK VAN 12 TOT 17/8

VRIJDAG 12 AUGUSTUSI

WEST				
O.303	12	130		202.527
O.279	11	500		937.074
N.736	6	110		214.391
N.3	12	230		647.490
N.752	12	160		335.470
MONKEY BANK				
O.285	10	195	195	334.850
N.706	12	200	200	368.190
NOORD				
Z.499	15	440	440	946.453
O.705	15	520	520	1.090.227
KREEFTENPUT				
Z.509	12	110	3430	580.964

DINSDAG 16 AUGUSTUS

IJSLAND				
O.318	18	720		1.421.834
O.317	22	645		988.448
NOORD				
O.51	15	540	200	1.166.294
MONKEY BANK				
N.41	11	200		273.542
O.274	12	280		485.674
N.719	12	220		356.203
WEST				
N.40	7	560		652.201
N.45	10	300		725.016
N.597	7	180		392.941
KREEFTENPUT				
Z.563	3	20	390	116.162

WOENSDAG 17 AUGUSTUS

NOORD				
O.108	14	250	600	659.843
N.36	15	720		1.077.801

De aanvoer werd deze week in hoofdzaak maandag in de afslag gezet. Vrijdag en dinsdag telkens één vangst, woensdag twee waarvan één met kreeftjes. De prijzen zijn voor alle soorten stukken beter geweest dan verleden week, het kon ook moeilijk anders. Vooral pladijs en schelvis werden opgewaardeerd. Toch zijn verschillende resultaten aan de lage kant gebleven, dit omdat de vangsten dikwijls nogal klein waren. Vooral de Monkey Bank vangsten laten de laatste tijd te wensen over. Ook de tongvangsters moeten niet erg boffen en brengen hoofdzakelijk grotere soorten aan. Die noteerden tussen 270 en 365 fr. het kg., de kleinere soorten varieerden tussen 230 en 280 fr. Tarbot en griet zijn duur gebleven, ook grote staartvis is nog lang niet goedkoop. Grote steenschol kreeg weer tot 135 fr., de midden en kleine sortering blijven momenteel nog achter en moesten het stellen met prijzen tussen 30 en 80 fr.

Schol kreeg dus betere prijzen dan verleden week en varieerde tussen 42 en 55 fr. het kg. De kabeljauw was niet overdreven duur en werd verkocht aan prijzen gaande van 55 tot 70 fr. het kg. Gul kreeg tussen 36 en 65 fr. Grote wijting blijft schaars, kleine ook overigens. Voor de IJslandse soorten lagen de prijzen op een behoorlijk peil. De vangst, er werden zowat 420 bennen in de markt gezet, bracht toch iets meer dan 1 miljoen op. Rode zeebaars en blauwe leng waren de duurste verkochte soorten. Blauwe leng kreeg zelfs tot 65 fr. en rode zeebaars rond de 55 fr. het kg.

De kustvisserij begint stilaan wat meer garnaal te brengen al zijn de vangsten nog steeds veel kleiner dan verleden jaar. Vis wordt bijna niet in de afslag gebracht, die geraakt men nog kwijt aan de trap. De garnaalprijs lag wel iets lager dan verleden week maar schommelde toch nog tussen 85 en 155 fr. het kg.

VRIJDAG 19 AUGUSTUS

MONKEY BANK				
O.306	14	240		434.414

MAANDAG 22 AUGUSTUS

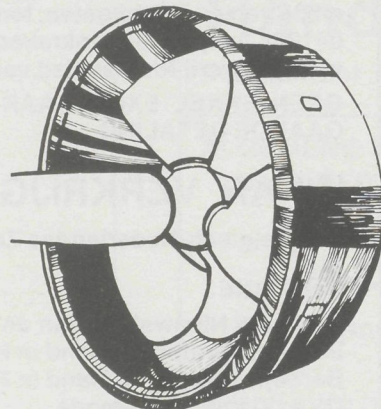
STERREPUNT				
Z.19	15	200	1000	1.335.233
NOORD				
Z.50	10	500		1.238.229



VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL
HODI ZALTBOMMEL
PROMAC NEDERLAND
VAN VOORDEN PROP. REPARATE

**ONZE
KWALITEIT
IS UW
KRACHT**



HODI

Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effectieve rendementsverbeteringen.

Vertegenwoordiger België
J. Theunissen
Terneuzen Nederland
Tel.: 00-31-1150-94117

Reparatie Van Voorden België
Dijkstraat 7
Rupelmonde
Tel.: 03-774 20 51

MONKEY BANK

O.114	15	220		459.071
O.118	15	235		509.185
NOORD				
Z.502	13	320		734.491
KANAAL				
O.229	14	150		469.012
IJSLAND				
O.129	18	400		1.053.394
NOORDZEE				
O.216	9	370		784.352
RI.214	7	245		779.868

DINSDAG 23 AUGUSTUS

NOORDZEE				
RI.234	6	140		372.902

WOENSDAG 24 AUGUSTUS

KREEFTENPUT				
O.123	9	60	3300	650.221
MONKEY BANK				
O.232	13	200		407.796

Verwachtingen

VRIJDAG 26 AUGUSTUS

Monkey Bank : O.141 (180 m. waarvan 100 schelvis en totten, 60 ronde vis).

O.127 (240 m. waarvan 170 schelvis en totten en 50 kab.-gul).

West : N.706 (180 m. waarvan 120 gul en 40 rog).

N.736 (90 m. waarvan 50 gul en 25 haal).

MAANDAG 29 AUGUSTUS

Monkey Bank : O.135, O.285.

West : N.45, N.597, O.279, O.128, N.3, N.752.

Noord : O.705.

Kreeftenput : Z.509 (vermoedelijk)

DINSDAG 30 AUGUSTUS

Monkey Bank : O.309

West : N.719, N.40

WOENSDAG 31 AUGUSTUS

Monkey Bank : O.274

West : N.41.

IJSLANDSE VISSOORTEN

Maandag 22 augustus

Gr. schelvis	52/
Mid. schelv.	28/ 50
Kl. schelvis	23/
Kabeljauw	48/ 52
Gul	52/ 54
Wijting	/
Schaat	93/
Zeebaars	37/ 56
Witte leng	47/
Blauwe leng	62/ 64
Schartong	22/ 31
Heilbot	/
Koolvis	32/ 34
Hondstong	26/ 49
Zeewolf	46/ 76
Staart	/

TE KOOP:

VAARTUIG

met motor van 600 p.k.

Alles 15 jaar oud - prachtige vangsten.

Vragen bij **HAND IN HAND ZEEBRUGGE**
☎ (050) 54.41.17

ZEEBRUGGE

WEEK VAN 12 TOT 18/8

DONDERDAG 14 APRIL

Z.296 N	1000	200	15	1.076.850
O.331 WN	800	85	14	733.030
Z.507 WN	300	35	6	354.460
Z.484 N		320	5	748.940
				2.913.280

VRIJDAG 12 AUGUSTUS

Z.196 W	2500	310		1.510.091
Z.512 KRP		70	10	279.235
Z.578 W	100	20		270.290
Z.176 N		280		564.620
Z.589 W	200	120		562.365
N.15 W	1000	120		661.200
Z.560 KRP		60		163.340
Z.324 W	600	140		482.419
Z.564 W	400	110		599.473
Z.573 KRP		140	10	439.799
Z.569 KRP		60	10	362.080
Z.12 K	300	30	4	165.580
Z.55 K	300	30	4	155.240
				6.215.732

DINSDAG 16 AUGUSTUS

Z.319 N		500		1.230.328
Z.162 NRP	100	650		1.306.060
Z.14 N		570	12	1.291.077
Z.576 N	100	350	13	888.690
Z.99 N		750	14	1.296.300
Z.189 W		320	11	649.046
Z.307 KRP		170		593.370
				7.254.871

WOENSDAG 17 AUGUSTUS

Z.596 W	1500	140		532.290
B.5 W	700	200	11	851.300
Z.200 W	800	150	17	867.750
Z.53 N	300	220	11	672.280
Z.510 KRP		210	10	689.529
				3.613.149

DONDERDAG 18 AUGUSTUS

Z.431 W	600	210	12	631.620
Z.402 KRP		150	9	654.575
Z.462 W	300	220	12	750.239
Z.506 W	300	230	12	623.365
				2.659.799

VRIJDAG 19 AUGUSTUS

BA558 KRP		80		231.530
Z.408 W	1500	70	11	555.902
Z.30 W	300	230	12	815.002
Z.483 N		370	14	1.004.680
O.131 W	1500	120	12	1.097.727
Z.559 KRP		140	7	605.357
				4.310.198

MAANDAG 22 AUGUSTUS

Z.55 W	800	50	8	373.850
Z.12 W	600	40	8	328.630
Z.525 W	1200	60	13	726.020
Z.519 N		300	18	1.011.450
Z.596 W	300	15	2	141.180

Z.181 KRP	160	9		872.770
				3.453.970

DINSDAG 23 AUGUSTUS

Z.582 W				679.995
Z.300 W				508.730
Z.360 N				858.560
Z.2580W				352.270
Z.568 W				359.070
				2.758.585

WOENSDAG 24 AUGUSTUS

Z.16 W	2000	200	11	919.615
Z.39 KN	1000	18	12	2.016.240
Z.465 W	600	80	12	450.240
				3.386.095

NIEUWPOORT

WEEK VAN 12 TOT 18/8

VRIJDAG 12 AUGUSTUS

VIS				
N.22	811 kg			65.096 fr
N.88	108 kg			24.833 fr
N.575	424 kg			69.322 fr
N.590	91 kg			18.324 fr

Slechts vier kustvaartuigen slaagden erin ongeveer 1.400 kg vis aan wal te brengen en besomden samen 177.575 fr. Gedurende de ganse week werd geen Westvis aangevoerd, zodat voor de vis der kustvaartuigen een mooie prijsnotering werd geboekt.

Tong nr 1 haalde 294 à 306 fr per kg en tong nr 2 : 333 à 348 fr per kg. Tong nr 3 of bloktong kreeg 318 à 324 fr per kg en tong nr 4 of fruitong 298 à 314 fr per kg. Voor de tong nr 5 werd 260 à 288 fr per kg bekomen en voor de kleine tong 214 à 240 fr per kg. Voor de middenslag tarbot werd 230 à 280 fr per kg genoteerd, voor de varia 180 à 220 fr per kg en voor de griet 180 à 240 fr per kg. Grote pladijs werd tegen 58 à 66 fr per kg aangekocht, drieling of middenslag pladijs tegen 3.000 à 3.250 fr de ben en visjes tegen 2.200 à 2.500 fr de ben. De marktprijs der grote zandschar bedroeg 42 à 45 fr per kg, die der kleine zandschar 343 à 36 fr per kg en die der knorhaan 36 à 45 fr per kg.

Wegens de slechte weersomstandigheden werd opnieuw geen garnaal aangevoerd.

DINSDAG 16 AUGUSTUS

GARNAAL				
N.782	79 kg			10.861 fr
VIS				
N.346	5560 kg			250.844 fr
N.22	214 kg			25.274 fr
N.575	536 kg			27.260 fr
N.349	106 kg			25.426 fr
N.720	216 kg			31.614 fr
N.710	214 kg			24.461 fr

Eén vaartuig van de West loste 110 bennen vis voor een bruto-waarde van 250.844 fr. Voor alle soorten der West werd een goede prijsnotering op de dinsdagmarkt bekomen. Voor de kustvaartuigen vielen de resultaten ietwat langs de lage kant uit. De tongvangsten waren fiks verminderd, doch de geboekte prijzen kenden een gevoelige stijging. Tong nr 1 bekam 298 à 318 fr per kg en tong nr 2 : 340 à 354 fr per kg. Tong nr 3 of bloktong haalde 336 à 348 fr per kg en tong nr 4 of fruitong 318 à 329 fr per kg. Voor tong nr 5 werd 278 à 298 fr per kg betaald en voor kleine tong 238 à 256 fr per kg. Voor middenslag tarbot werd 218 à 230 fr per kg geboekt, voor varia 190 à 230 fr per kg en voor griet 170 à 220 fr per kg. Koningsvis werd aan 204 tot 210 fr per kg geboekt, rode soldaten aan 60 tot 86 fr per kg, robaard aan 70 tot 85 fr per kg en tong-

schar aan 35 tot 136 fr per kg.

De grote pladijs noteerde men aan 55 tot 65 fr per kg, de drieling- of middenslag pladijs aan 3.250 tot 3.500 fr de ben en de visjes aan 2.300 tot 2.500 fr de ben. Kabeljauw werd tegen 4.000 à 4.200 fr de ben geveild en gul tegen 2.000 à 3.750 fr de ben. Rog, die slechts in geringe hoeveelheid werd aangevoerd, bekam 92 à 96 fr per kg, zeehond 2.500 à 3.000 fr de ben en zeehaai 1.400 à 1.600 fr de ben. Wijting werd eveneens in schaarse mate aangevoerd en bekam 3.750 à 4.200 fr de ben voor de grote en 2.600 à 2.800 fr de ben voor de kleine. Voor grote zandschar werd 2.280 à 2.400 fr de ben neergepend en voor kleine zandschar 1.740 à 1.800 fr de ben, wijl voor knorhaan 1.200 à 1.400 fr de ben werd bekomen. Vanwege de handelaars viel een ruime belangstelling te noteren en alle geboekte resultaten konden bevredigend genoemd worden.

WOENSDAG 17 AUGUSTUS

VIS				
N.723	4448 kg			216.055 fr
N.590	55 kg			13.882 fr
N.720	251 kg			28.054 fr

Op de woensdagmarkt loste één vaartuig van de Kreeftenput zijn vangst. Voor de kustvaartuigen werd het een slechte beurt. Enkel twee vaartuigen slaagden er in hun tongenvangst op de markt te plaatsen. Voor tong der sortering 1 à 2 werd 330 à 340 fr per kg bekomen, voor tong nr 3 : 345 à 350 fr per kg en voor tong nr 4 : 330 à 340 fr per kg. Tong nr 5 werd tegen 306 à 315 fr per kg betaald en kleine tong tegen 286 à 294 fr per kg.

Grote tarbot kreeg 348 à 360 fr per kg, middenslag tarbot 240 à 290 fr per kg, varia 185 à 240 fr per kg en griet 220 à 280 fr per kg. Er werd voor de grote pladijs 3.250 à 3.500 fr de ben genoteerd, voor de drieling of middenslag pladijs 3.000 à 3.300 fr de ben en voor visjes 2.000 à 2.200 fr de ben. Gul bekam 2.000 à 2.500 fr de ben, grote wijting 2.300 à 2.600 fr de ben en kleine wijting 950 à 1.300 fr de ben. Voor middenslag staartvis werd 200 à 260 fr per kg geboekt, voor tongschar 60 à 140 fr per kg, voor robaard 80 à 85 fr per kg en voor knorhaan 1.500 à 2.000 fr de ben. Grote zandschar haalde 2.200 à 2.300 fr de ben en kleine zandschar 1.900 à 2.000 fr de ben.

De marktprijs voor doorn- of speurhaai bedroeg 1.500 à 1.950 fr de ben en voor zandhaai 1.000 à 1.250 fr de ben.

De grote kreeftjes werden tegen 182 à 184 fr per kg opgekocht, de middenslag kreeftjes tegen 142 à 146 fr per kg en de kleine tegen 92 à 100 fr per kg.

Oersterke vislijnen

Zwaar gevet, dubbel gegalvaniseerd



BEL YMUIDEN STORES

Ymuiden - 02550-19122*
Oostende - SCAP 059-322951
Zeebrugge-Hand in Hand
050-544117

DONDERDAG 18 AUGUSTUS

GARNAAL		
N.782	161 kg	23.242 fr

VRIJDAG 19 AUGUSTUS

GARNAAL		
N.575	133 kg	28.234 fr
N.782	153 kg	24.694 fr
VIS		
N.22	161 kg	24.731 fr
N.88	83 kg	12.070 fr
N.720	326 kg	46.859 fr
N.590	133 kg	19.920 fr
N.710	317 kg	49.898 fr

Op de vrijdagmarkt losten slechts vijf kustvaartuigen hun tongenvangst. De brutobesommingen zijn fel geslonken, doch de tongprijzen stegen fiks. Tong nr 1 haalde 348 à 356 fr per kg en tong nr 2 : 354 à 378 fr per kg. Voor tong nr 3 of bloktong werd 348 à 368 fr per kg bekomen en voor tong nr 4 of fruitong 334 à 344 fr per kg. Tong nr 5 kreeg 312 à 318 fr per kg en kleine tong 258 à 296 fr per kg. Middenslag tarbot werd tegen 224 à 260 fr per kg aangekocht, varia tegen 190 à 228 fr per kg en griet tegen 182 à 220 fr per kg. Tongschar noteerde men aan 80 tot 136 fr per kg, grote zandschar aan 42 tot 46 fr per kg en kleine zandschar aan 32 tot 35 fr per kg. Voor robaard werd 80 à 85 fr per kg bekomen en voor knorhaan 40 à 48 fr per kg. Grote pladijs werd tegen 3.250 à 3.500 fr de ben aangekocht, middenslag of drieling pladijs tegen 3.200 à 3.400 fr de ben en visjes tegen 1.950 à 2.400 fr de ben. Tevens losten twee garnaalvaartuigen hun vangst, samen 286 kg. Voor de garnaal werd een prijs bekomen die van 111 tot 158 fr per kg varieerde.

ZATERDAG 20 AUGUSTUS

GARNAAL		
N.575	168 kg	24.192 fr
VIS		
N.590	275 kg	27.890 fr
N.710	156 kg	23.070 fr

Twee kustvaartuigen losten hun vangst op de zaterdagmarkt. Tong nr 1 kreeg 319 à 330 fr per kg en tong nr 2 : 349 à 352 fr per kg. Bloktong of tong nr 3 haalde 316 à 328 fr per kg en fruitong of tong nr 4 : 292 à 300 fr per kg. Voor tong nr 5 werd 260 à 270 fr per kg betaald en voor kleine tong 234 à 245 fr per kg. Varia werd tegen 190 à 240 fr per kg genoteerd en tongschar tegen 80 à 120 fr per kg. Grote pladijs kocht men tegen 60 à 70 fr per kg aan, middenslag of drieling pladijs tegen 65 à 70 fr per kg en visjes teen 2.000 à 2.500 fr de ben. Voor grote zandschar werd 42 à 46 fr per kg genoteerd voor kleine zandschar 28 à 30 fr per kg en voor bot 500 tot 750 fr de ben. Voor garnaal werd op de zaterdagmarkt 144 fr per kg geboekt.

MAANDAG 22 AUGUSTUS

GARNAAL		
N.349	74 kg	11.716 fr
N.782	73 kg	8.687 fr
N.575	169 kg	17.659 fr
N.710	96 kg	17.472 fr
N.720	373 kg	44.188 fr
N.590	132 kg	20.856 fr
N.88	84 kg	15.785 fr
N.172	4011 kg	205.839 fr

Er werd op de maandagmarkt door één Westvaartuig en vier kustvaartuigen ong. 4.700 kg vis aangevoerd. Voor alle aangevoerde soorten werd een hoge prijsnotering bekomen. Tong nr 1 haalde 284 à 290 fr per kg en tong nr 2 : 324 à 336 fr per kg. Bloktong of tong nr 3 kreeg 320 à 330 fr per kg en fruitong of tong nr 4 : 318 à 326 fr per kg. Tong nr 5 bekam 296 à 3400 fr per kg en kleine tong 246 à 258 fr per kg. Voor grote tar-

bot werd 330 à 350 fr per kg geboekt, voor middenslag tarbot 240 à 300 fr per kg, voor varia 190 à 260 fr per kg en voor griet 190 à 240 fr per kg. Koningsvis werd aan 244 tot 254 fr per kg genoteerd, zonnevis aan 324 tot 328 fr per kg. Staartvis aan 290 tot 320 fr per kg en tongschar aan 66 tot 140 fr per kg. Robaard bekam 80 à 86 fr per kg, rode soldaten 65 à 86 fr per kg en knorhaan 1.300 à 1.600 fr de ben. Grote pladijs werd tegen 74 à 80 fr per kg aangekocht, middenslag of drieling pladijs tegen 3.500 à 3.750 fr de ben en visjes tegen 2.500 à 2.900 fr de ben. Kabeljauw werd tegen 4.750 à 5.000 fr de ben geveild en gul tegen 3.000 à 4.400 fr de ben, voor de voorkleine gul werd 2.980 à 3.100 fr de ben opgetekend. Wijting werd in geringe mate aangevoerd en bekam zodoende een dure prijsnotering. Grote wijting haalde 3.500 à 3.750 fr de ben en kleine wijting 2.500 à 2.750 fr de ben. Moerrog werd tegen 4.500 à 4.750 fr de ben aangekocht, tilten tegen 4.250 à 4.500 fr de ben en scherpstoot en tegen 4.000 à 4.400 fr de ben. Grote zandschar kreeg 2.200 à 2.300 fr de ben en kleine zandschar 1.600 à 1.800 fr de ben. Voor zeehond werd 2.900 à 3.000 fr de ben bekomen en voor zeehaai 1.250 à 1.500 fr de ben. Eveneens losten drie garnaalvaartuigen hun vangst waarvoor 80 à 119 fr per kg werd bekomen.

WOENSDAG 24 AUGUSTUS

GARNAAL		
N.575	102 kg	20.228 fr
VIS		
N.720	425 kg	87.937 fr
N.88	66 kg	11.034 fr

Op de woensdagmarkt werd opnieuw geen Westvis aangevoerd en slechts twee kustvaartuigen losten hun vangst. Tong nr 1 kreeg 284 à 290 fr per kg en tong nr 2 : 312 à 320 fr per kg. Bloktong of derde tong haalde 306 à 315 fr per kg en fruitong of vierde tong 324 à 330 fr per kg. Tong nr 5 bekam 309 à 315 fr per kg en kleine tong 226 à 230 fr per kg. Middenslag tarbot werd tegen 230 à 280 fr per kg genoteerd, varia tegen 180 à 220 fr per kg en kleine tongschar tegen 64 à 85 fr per kg. Grote pladijs boekte men tegen 75 à 85 fr per kg, middenslag of drieling pladijs tegen 75 à 80 fr per kg en visjes tegen 3.000 à 3.500 fr de ben. Grote zandschar bekam 42 à 45 fr per kg, kleine zandschar 36 à 40 fr per kg en knorhaan 2.000 à 2.250 fr de ben.

NIEUWPOORT

VISAANVOER

	Kgr	Fr
19 aug.	1.083	166.524
20 aug.	534	69.855
22 aug.	4.723	309.957
24 aug.	641	113.262

GARNAALANVOER

	Kgr	Fr	Min.	Max.
18 aug.	161	23.242	140	146
19 aug.	286	39.362	111	158
20 aug.	168	24.192	144	144
22 aug.	316	32.245	80	119
24 aug.	102	5.937	57	60

Reders, verzorgt uw vaartuigen. Deze nuttige kosten besparen u veel uit aan herstellingen, opslepingen en marktverliezen.

GETIJEN TE OOSTENDE

AUGUSTUS

	(1)	(2)	(3)	(4)
26 vrijdag	0245	481	0913	065
	1452	482	2141	043
27 zaterdag	0315	476	0946	069
	1524	477	2211	050
28 zondag	0347	470	1016	078
	1554	472	2239	060
29 maandag	0419	464	1046	091
	1628	467	2310	075
30 dinsdag	0454	455	1119	108
	1705	460	2347	093
LK 31 woensdag	0534	442	—	—
	1751	448	1203	127

SEPTEMBER

	(1)	(2)	(3)	(4)
1 donderdag	0628	425	0036	114
	1855	432	1308	143
2 vrijdag	0745	408	0149	131
	2023	423	1434	145
3 zaterdag	0920	409	0317	131
	2156	436	1603	125
4 zondag	1038	431	0438	112
	2310	464	1720	089
5 maandag	1138	459	0544	085
	—	—	1821	050
6 dinsdag	0007	490	0638	060
	1226	485	1916	018
NM 7 woensdag	0055	509	0726	043
	1309	504	2004	-002
8 donderdag	0140	519	0812	037
	1352	516	2051	-008
9 vrijdag	0224	521	0855	040
	1435	521	2136	-002
10 zaterdag	0306	515	0939	050
	1518	516	2218	015
11 zondag	0348	502	1021	063
	1602	503	2255	037
12 maandag	0430	482	1100	078
	1645	482	2332	064
13 dinsdag	0511	456	1142	094
	1730	454	—	—
EK 14 woensdag	0568	426	0013	092
	1825	423	1234	110
15 donderdag	0659	397	0106	118
	1940	399	1341	122
16 vrijdag	0823	381	0216	137
	2109	394	1500	125

VERKLARING

- 1e kolom : Uur van het hoogwater.
- 2e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak
- 3e kolom : Uur van het laag water.
- 4e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak.

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE :

Dover	1 h 13	voor	Oostende
Boulogne	1 h 04	"	"
Calais	0 h 53	"	"
Duinkerken	0 h 21	"	"
Nieuwpoort	0 h 10	"	"
Blankenberge	0 h 17	na	Oostende
Zeebrugge	0 h 21	"	"
Knokke	0 h 27	"	"
Vlissingen	0 h 53	"	"
Terneuzen	1 h 15	"	"
Antwerpen	3 h 10	"	"
Hoek v. Holland	1 h 42	"	"
IJmuiden	2 h 33	"	"
Rotterdam	3 h 43	"	"

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE :

Duinkerke	0 h 07	voor	Oostende
Nieuwpoort	0 h 00	"	"
Zeebrugge	0 h 11	na	Oostende
Vlissingen	0 h 25	"	"
Terneuzen	0 h 55	"	"
Antwerpen	3 h 10	"	"
IJmuiden	3 h 48	"	"
Rotterdam	4 h 21	"	"

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	22 aug.	23 aug.	24 aug.
Lappen	280 306	...	...
Grote	334	...	...
3/4	308 330	...	...
Bloktongen	305	...	...
Vóór-kleine ..	270	...	...
Kleine	231	...	...
Slips .....	...	...	...

ZEEBRUGGE

	22 aug.	23 aug.	24 aug.
Grote	324 339	348 366	306 324
Bloktong	365 379	370 382	322 340
Fruittong	313 348	294 325	255 281
Schone kleine	218 251	227 240	185 205
Kleine	190 208	176 193	167 182
Tout petit	168 187	159 170	160 167
Slips	139 157	142 149	153 162

NIEUWPOORT

	22 aug.	23 aug.	24 aug.
Tong I	284 290	...	284 290
Tong II	324 336	...	312 320
Tong III	320 330	...	306 315
Tong IV	318 326	...	324 330
Tong V	296 300	...	309 315
Kleine	246 258	...	226 230

PLADIJS

OOSTENDE

	22 aug.	23 aug.	24 aug.
Platen ..	40 46	.. ..	52 55
Iek (groot-klein) ..	49 52	.. ..	55 64
Derde slag	50 52	.. ..	58 64
Platjes	38	.. ..	46 52

ZEEBRUGGE

	22 aug.	23 aug.	24 aug.
I	46 61	50 53	48 58
II	54 59	59 58	50 58
III	48 50	48 54	47 50
IV	39 40	40 42	38 42
V .....	.. ..	.. ..	.. ..

NIEUWPOORT

	22 aug.	23 aug.	24 aug.
Moeien .....	.. ..	.. ..	.. ..
Grote pladijs	74 80	.. ..	75 85
Drielingen	70 75	.. ..	75 80
Platjes	50 58	.. ..	60 70

OOSTENDE - DOVER

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 10.05 en te 13.50 u. *
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 28 en 29.8.83
- Dagelijks te 06.35 u., behalve op 3.9.83
- Op 3.9.83 bijk. afv. te 16.30 u.
- * geen reservatie voor auto's.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 00.01 u., behalve op 28.8.83
- Dagelijks te 06.00, te 08.00 en te 18.00 u.
- Dagelijks te 12.00, behalve op 1.9.83
- Dagelijks te 15.00 en te 20.00 u., behalve op 3.9.83.
- Op 3.9.83 bijk. afv. te 21.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01.30 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 11.40 * en te 15.30 u.
- Dagelijks te 18.30 u., behalve op 3.9.83
- * Op 28, en 29.8.83 geen reservatie voor auto's.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01.00, te 10.00, te 13.00, te 19.00 en te 22.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 28.8.83
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 28 en op 29.8.83
- Dagelijks te 16.00 u., behalve op 1.9.83.

Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 23.55 u.

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 08.40, te 12.00, te 13.55, te 16.35 en te 19.40 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:

- Dagelijks te 10.35, te 13.20, te 15.40, te 17.50 en te 20.55 u.

DE VERSPREIDING VAN «HET VISSERIJBLAD»

Om te voldoen aan de vraag van veel vissersfamilies en al wie belang stelt in de visserij en vishandel, is HET VISSERIJBLAD elke vrijdag te verkrijgen, tegen de prijs van 50 fr., bij de dagbladverkopers en in de hiernavolgende boekhandels.

Wie zich wil abonneren, kan dit steeds ten kantore of ter post.

AAN DE MIDDENKUST:

Algemene Lektuur
Dedecker O.

Dirix
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Lievens M. Fr.
Saelens
Thoon G.
Van Belle J.
Algemene Lektuur
Berten M.
Bolle G.
Paulus

Torhoutsesteenweg 332, Oostende
Torhoutsesteenweg 442, Oostende
Spaarzaamheidstraat 1, Oostende
Kapellestraat 65, Oostende
Ad. Buylstraat 33, Oostende
Alf. Pieterslaan 9, Oostende
Th. Van Loostraat 26, Oostende
Koninginnelaan 39, Oostende
Langestraat 95, Oostende
Voorhavenlaan 179, Oostende
Stuiverstraat 422, Oostende
Duinenstraat 302, Bredene
Buurtspoorwegstraat 48, Bredene
P. Elisabethlaan 72, Bredene
Vosseslag 123, De Haan

AAN DE OOSTKUST:

Verstraete
Alg. Lektuur
Vanderveen A.
Verstappen
Wicke

Heiststraat 71, Zeebrugge
Knokkestraat 118, Heist
Vlamingstraat 22, Heist
St. Antoniusstraat 45, Heist
Stationsplein 2, Knokke-Heist

AAN DE WESTKUST:

Vermote
Vandenbruwaene

Langestraat 127, Nieuwpoort
Pyliserlaan 25, Koksijde

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	22/ 8	350	22/ 8	368	23/ 8	366	23/ 8	355	24/ 8	369	24/ 8	347	22/ 8	330	24/ 8	350
Tarbot grote	342	350	368	366	...	...	337	355	369	...	312	347	330	350	...	...
Tarbot middel	252	299	...	...	...	...	282	312	322	327	210	298	240	300	230	280
Tarbot klein	272	...	...	...	...	...	186	232	268	...	168	290	...	...	...	...
Griet groot	205	206	280	282	...	...	295	...	223	...	255	267	190	240	...	...
Griet middel	...	...	272	249	...	...	275	...	223	...	194	205	...	...	...	...
Griet klein	...	...	184	164	...	...	179	...	...	...	160	164	...	...	...	...
Schelvis groot	54	62	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schelvis middel	32	46	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schelvis klein	20	36	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heek grote	84	100	...	...	...	...	...	...	87	...	...	...	...	...	...	...
Heek middel	62	84	...	...	...	...	...	...	65	...	...	...	...	...	...	...
Heek klein	25	48	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Lom	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Leng	32	50	...	...	...	...	...	...	42	...	...	...	...	...	...	...
Rog I	66	71	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	90	95	...	...
Keilrog	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	85	90	...	...
Rog	...	...	100	93	...	...	95	...	...	...	89	...	...	...	...	...
Tilten	60	64	78	...	...	...	95	...	...	...	81	...	80	85	...	...
Scherpstaart	51	62	93	...	...	...	...	...	...	...	108	...	80	...	...	...
Halve mans	56	76	76	54	...	...	75	...	...	...	80	...	...	...	...	...
Teelt	...	...	46	...	...	...	...	...	...	...	73	...	...	...	...	...
Katrog	22	...	43	54	...	...	45	...	...	...	38	...	...	...	...	...
Kabeljauw	59	69	80	75	52	65	72	78	55	79	...	...	95	100	...	...
Gul (groot)	60	66	77	65	66	...	...	...	63	68	79	...	60	88	...	...
Gul (middel)	52	57	59	65	46	50	...	...	31	49	...	...	...	...	...	...
Gul (klein)	18	36	35	25	44	...	30	42	...	...	26	...	...	...	...	...
Hozemondhamme	108	276	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	290	320	...	...
Wijting groot	57	62	74	78	...	...	80	76	62	66	72	77	70	75	...	...
Wijting klein	32	40	34	35	...	...	32	37	33	40	29	36	50	55	...	...
Schar	...	...	33	40	...	...	26	43	38	...	22	27	30	35	40	45
Steenschol	29	135	...	...	...	...	...	...	62	144	...	...	...	...	...	...
Zeehaai	53	61	...	...	...	...	57	61	...	...	...	...	25	30	...	...
Hondshaai	27	37	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Doornhaai	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Pieterman	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Makreel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Horsmakreel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeekreeft	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schaat	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeebaars (klipvis)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kongeraal	22	35	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schartong	65	103	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Volle haring	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
IJle haring	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Haringshaai	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Steenholk	24	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heilbot	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Steur	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Koolvis	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeewolf	39	78	66	81	...	...	85	...	47	75	...	...	...	...	...	...
Pollak	56	64	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zonnevis	159	292	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	324	328	...	...
Koningsvis	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	244	254	...	...
Vlaswijting	...	...	...	...	...	...	...	...	22	62	...	...	...	...	...	...
Zeeduivel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schotse schol	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeehond	...	...	...	...	...	...	29	...	...	...	22	28	40	50	...	...
Bot	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	10	16	8	15
Rode Poon (roobaard)	60	62	36	44	...	...	45	89	...	...	55	...	80	86	...	...
Grauwe poon (knorhaan)	7	12	...	...	...	...	...	...	10	...	14	...	26	32	40	45
Rode knorhaan	40	67	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Posten	...	...	26	32	...	...	20	...	...	...	20	...	...	...	...	...

NEDERLAND

NEDERLANDSE VISSERS GEVANGENEN VAN HUN GELDSCHIETERS?

Naar aanleiding van een interview van de heer Ir. Tienstra, directeur van de Directie Visserij in Nederland, verschenen in de IJmuider Courant onder de hoofding „Vissers gevangenen van hun geldschieters”, wijzen wij er op dat ons Visserijblad reeds bij herhaling in talrijke vorige uitgaven over een paar jaar verspreid, geweest heeft op de *onverantwoordelijke uitbreiding van de Nederlandse vloot en op de durf en lef vanwege eigenaars en rederijen*. Wij hadden het hierbij echter in hoofdzaak over het feit dat er voor zoveel moderne en kostelijke kotters, treilers en diepvriestrawlers, met dergelijke vangkapaciteit, geen voldoende ruimte voorhanden is om aan hun trekken te komen. Dat wil zeggen in het huidige bestek van beperking en kontingentering voor al deze nieuwkomers niet genoeg te vissen valt voor een renderende visserij. En juist hierdoor worden zij de gevangene van hun geldschieters en voegen wij er aan toe, van de banken die scheepswerven financieren. Inderdaad ook deze laatsten zetten de rederijen er te gemakkelijk toe aan om aan nieuwbouw te gaan doen. Voor de scheepswerven betekent dit werk en over het algemeen komen de leningen en kredieten van elders. Dit neemt niet weg dat ook zij verantwoordelijkheid dragen.

Vreemd is wel, dat in het lange interview van de hr. Ir. Tienstra er slechts helemaal beknopt op gewezen wordt, dat de visser de gevangene is geworden van de banken, alhoewel de hoofding van het artikel het anders had doen geloven. Het is eerder de konklusie van een vaststelling dat, onder meer bv. de kottervisserij, verleden jaar voor 47 miljoen gulden in de rode cijfers viste, of in onze munt uitgedrukt voor zowat 850 miljoen B.fr. We veronderstellen echter dat het Landbouw-Economisch Instituut die hieromtrent de studie verrichtte, alleen rekening heeft gehouden met de witte cijfers en niet met de grijze en de zwarte, alhoewel men hier nu in feite geen gemeengoed van mag maken. Toch moet er hier ergens wel wat inzitten want Ir. Tienstra stelt zich toch wel met veel zorg de vraag, wat het resultaat zal zijn van het, door de E.E.G. in te stellen controle-apparaat op de aanvoeren en van de eventuele invoering van de veilplicht. Want in Holland is er geen veilplicht.

Inderdaad kent hij zijn vissers te goed en is hij waarschijnlijk bewust dat deze zich nog niet ernstig aan beperkingen hebben gelegen gelaten. Denken we in dit verband onder meer aan de uitvoersubsidies voor makreel door de Nederlandse makreelvisserij bij de E.E.G. aangevraagd en die torenhoog boven de tonnage liggen, die

door hen werkelijk mocht gevangen worden! Typisch is dan ook de verklaring vanwege de Nederlandse directeur voor de visserij waar hij, volgens de interviewer letterlijk zegt: „Ik geloof trouwens nooit, dat de Nederlandse vissers te werk zullen gaan naar de letter van de wet. Daar heb ik dit volkje te goed voor leren kennen”. Dat wil dus beduiden dat ze veel meer zullen aanvoeren dan mag, gezien er toch geen veilplicht is. En met betrekking tot de E.E.G.-controle stelt hij zich de vraag, wat daarvan de gevolgen zullen zijn voor de, onder meer aan Nederlandse vismarkten gebruikelijke methodes om vastgestelde kwota te ontduiken!

Het is duidelijk dat we eerder zelf het besluit moeten trekken uit het lange interview namelijk, dat er dergelijke grote geldbedragen werden geïnvesteerd in de uitbreiding en modernisering van de Nederlandse vloot, dat de rederijen, die aldus gevangen zitten wat de aan de bankinstellingen ontleende bedragen betreft, hiertegenover verplicht zullen zijn de vis te halen waar ze zit en zoveel als er zit zonder rekening te houden met de quota. Ze kunnen eenvoudig niet anders. Het zal voor hen een kwestie van overleven worden of ten onder gaan. Voor de Nederlandse visser in het bijzonder, is het dan ook ten zeerste welkom dat het E.E.G.-controle-apparaat zo moeilijk van de grond komt en, wat de omvang hiervan betreft, een lachertje aan het worden is. Wel krijgen we daar nog het fameuse logboek bij, maar ook daar meent men dat de soep wel niet zo heet zal gegeten worden als ze wordt uitgeschept. Mocht het nu werkelijk ooit toch zulke vaart komen te nemen, dan zullen we terug een periode van uitsanering kennen, hetzij een geleide uitsanering hetzij een uitsanering waarbij er onder de finantieel zwakken zoveel kaarsjes zullen uitdoven tot er genoeg overblijft voor de financieel sterkeren om op vol rendement te vissen. Dit zal natuurlijk gepaard gaan met drama's zo de Staat hier zelf niet met een nieuw saneringsfonds tussenkomt en dit niettegenstaande er, tegen alle overheidsadviezen in, te veel werd geïnvesteerd. Bij gebrek aan voldoende kwota, kan inderdaad ook de modernste vloot van Europa met stilliggen getroffen worden.

En hier treft niet het bedrijf de schuld, maar het verantwoordelijk Staatsorgaan, welke meer aan bureaucratie dan aan daadwerkelijk optreden in het belang van de visserij zelf, is tekort gebleven.

P. VANDENBERGHE

MOSSELDAG TE YERSEKE IN NEDERLAND

Het Nederlands mosselbedrijf laat niets onverlet om promotie voor de mossel te maken. Geen enkel bedrijf doet hier zoveel voor en de resultaten hiervan zijn dan ook duidelijk. Zowel in buitenland als in binnenland, gaat het verbruik van de mossel de hoogte in.

Ook dit jaar is er een mosseldag te Yerseke en wel op zaterdag 27 augustus. Dit mosseleest is zeker de moeite waard om de belangstelling van onze mensen uit België op te roepen. Tevens is het een prachtige uitstap en een gelegenheid om Holland beter en nader te leren kennen.

Het feest begint om half elf in de morgen met een optocht door het werkelijk typisch oud-Nederlands stadje Yerseke, waaraan opgetuigde karretjes, wagentjes, fietsen, enz., alles zonder motor, deelnemen. Aan de Julianahaven is er een feesttent opgetrokken om de genodigden te ontvangen en waar spreekbeurten zullen gehouden worden. Er zullen ook verscheidene wandelmuzieken in het stadje een rondgang maken, terwijl er voor de fijnproevers een mosseletentje klaar staat op het parkeerterrein aan de haven. Dit alles gaat natuurlijk niet zonder de traditionele mosselvaartparade op de Oosterschelde, waar de belangstellenden zelfs een plaatsje aan boord meekrijgen. Een ideale gelegenheid dus voor de bezoekers en we denken hier in het bijzonder aan onze mensen uit Vlaanderen, voor wie het toch een aangename uitstap zou worden, eens over de Westerschelde te steken en dan naar het typisch oud, maar zeer verzorgd mosselstadje Yerseke te rijden.

Er is ook een braderie voorzien met typisch Hollandse voorwerpen en produkten en verder een filmvertoning over schelpdieren. Voor de best versierde wagentjes en/of fietsen komt er dan een prijsuitreiking terwijl er natuurlijk eveneens gezorgd wordt voor een dansavond.

De mosselsektor in Holland zit inderdaad niet stil om zoveel mogelijk promotie te maken voor deze heerlijke zeevrucht.

MOSSELZAADWEETJES

■ Een eigenaardigheid is, dat een mossel het ene jaar van het mannelijk en het andere jaar van het vrouwelijk geslacht is. De mossel is dus een partikuliere vorm van tweeslachtigheid, maar dan niet op hetzelfde ogenblik. De bevruchte vrouwelijke mossel zet duizenden kleine mosselzadjes uit, die zich eerst in het water bewegen en zich naderhand op de bodem vastzetten, bij voorkeur op mosselschelpen en op de levende mosselen zelf. Wanneer deze zich vastzetten op de percelen levende mosselen en zich daar ontwikkelen, dan geeft dit aanleiding tot het stikken van de bewuste mossel. Dit kan grote schaden teweeg brengen.

(vervolg volgende bladzijde)

Apollinaris

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GASHOUDEND MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM

NEDERLAND

■ In de Nederlandse Waddenzee worden de mosselpercelen bedreigd door mosselzaadval. Deze uiterst kleine zaadmosseltjes kunnen in een paar maanden tijd tot 1 cm. groot groeien en overwoekeren volledig de volwassen mossel waarop zij zich neergezet hebben. Er kunnen inderdaad tot verscheidene honderden zaadjes op één enkel volwassen mossel neerstrijken. Vooral met hoog oplopende watertemperatuur ontwikkelen de kleine mosseltjes zich zeer snel. Volwassen mosselen, somtijds gaat het over ganse percelen, zijn niet meer commercieel wanneer zij door mosselzaad overdekt zijn. Dit is dus zeer schadelijk voor de mosselkweker en kan aanleiding geven tot mosseltekorten, met als gevolg een gevoelig hogere prijs op de mosselafslag. Hopen we dat het niet zover komt, alhoewel de vooruitzichten niet bijzonder gunstig zijn.

■ Periodiek komt een grote mosselzaadafzet op de percelen volwassen mosselen terecht. Dit gebeurt niet elk jaar, maar toch zo ongeveer om de vijf jaren, dit natuurlijk wanneer de omstandigheden van goed weer, warme temperatuur, enz. gunstig zijn voor het mosselzaad. Van de grote zeer gunstig bekende mosselhandel Jan Prins en Dingemans vernemen we, dat men een bepaald ogenblik getracht heeft zich hiertegen te verweren door zeesterren uit zee op te vissen en op de banken neer te laten, die overwoekerd waren door mosselzaad. De zeester is inderdaad verzot op kleine mosselen, waarvan zij de schelpen, door konstante druk open persen. De zeesterren gingen echter met deze gedwongen opdracht niet akkoord. Zij bliezen zich vol lucht en lieten zich met de stroom terug naar zee drijven!

■ Van de mosseluitvoer in 1982 uit Nederland ging praktisch de totaliteit naar Frankrijk en België. Aldus ging van de 57 miljoen kg. (570 duizend mosselton van 100 kg.) bijna 30 miljoen kg. naar België en iets meer dan 24 miljoen kg. naar Frankrijk. Dit maakt zowat 93% van de uitvoer uit. Hoeveel frieten en pintjes bier de Belgen hierbij mede naar binnen gespeeld hebben, zal ook wel een ontzagelijke hoeveelheid zijn. Van de, iets meer dan 3 miljoen kg. mosselen, die naar andere landen uitgevoerd worden, gaat bijna alles naar West-Duitsland.

Rond de losplank

DE GROTE VERRASSING AAN DE MAANDAGMARKT van 15 augustus was voor velen ongetwijfeld het aanbod van 1.500 kisten prachtige schol. Dit is in lange tijd niet meer voorgekomen. Opnieuw waren het een paar Urker kotters die voor deze aangename verrassing hadden gezorgd. De prijzen hadden niet of nauwelijks te lijden onder dit aanvoergeweld. Zelfs de grootste soorten maakten 125 gulden terwijl de kleinere soorten altijd nog goed waren voor prijzen in de buurt van de 100 gulden.

NAAST DE SCHOL WAS ER EEN uitermate beperkte aanvoer van tong. Iets meer tarbot en griet. Met elkaar toch nog wel goed om de besomming iets op te pepen. Drie spanvissers zorgden voor de aanvoer van een enkel rondvisje. Twee van deze schepen waren vrijdag al in IJmuiden maar gaven de voorkeur aan de maandagmarkt. Onder hen het span KW-4 en KW-149 die sinds kort in span varen. Aanvankelijk met gering resultaat maar nu toch goed raak met een besomming van ruim 42.000 gulden. Een welverdiende vergoeding voor de kosten die zijn gemaakt om over te schakelen op deze vorm van visserij.

AAN DIE MAANDAGMARKT WAS EEN RUIM AANBOD van wijting. De schelvis ontbrak. Wel jammer want het moet toch niet uitgesloten worden geacht dat er op het ogenblik een schelvisje te verschalken moet zijn. Mogelijk wat meer op noordelijker gelegen gronden. Dat men echter de voorkeur geeft aan iets meer zuidelijker gelegen streken heeft te maken met de grotere kansen daar om een kabeljauwtje te verschalken.

DE DONDERDAGMARKT VAN 18 AUGUSTUS BIEDT DUIDELIJK WAT MEER mogelijkheden. Aan deze markt kwam het span UK-137 en WR-1 met een besomming van bijna 65 duizend gulden uit de bus. Maar niet ieder schot levert een vogeltje op. Dat ervoeren bijvoorbeeld de WR-47 en de WR-70 dat het moest stellen met een besomming van ruim 10 duizend gulden. De kustvissers completeerden de donderdagaanvoer. Hierbij was ook weer de UK-23 met een lading platvis. Vrijwel iedere donderdag is het schip met een prachtige lading van dergelijke vis aan de markt. Drie Goedereeders zorgden voor een welkome aanvulling van de markt zodat er genoeg te verhandelen viel.

DE KOMST VAN EEN DRIETAL GOEDEEDERS EN een zevental Texelaars was de basis voor een alleszins redelijke aanvoer. Het werd echter nog mooier toen ook een zevental

spanvissers zich meldden aan de vrijdagmarkt die met elkaar meer dan 2100 kisten kabeljauw te koop aanboden plus nog eens 1.500 kisten wijting, 700 kisten schol en een goede 6000 kilogram tong. Met elkaar besomden deze spannen ruim 225.000 gulden. Het was jammer dat er een klein partijtje wijting onverkocht in de hal moest achterblijven. De kwaliteit liet echter iets te wensen over.

VAN DE GROTERE EENHEDEN DIE WEER DRIFTIG achter de makreel, de horsmakreel en de haring aanzitten is bekend dat ze zich ophouden ten westen van de Engelse kust en dat er geharkt moet worden om wat vis bij elkaar te krijgen. De berichten van deze schepen reppen over mooi zomerweer maar weinig vis. Desondanks zijn er afgelopen week weer heel wat makreeltjes en horsmakreeltjes verladen voor export. Over de afzet behoeft dus niet te worden geklaagd. De voorraden zijn echter duidelijk geslonken omdat men zich een aantal weken uitsluitend met de haringvisserij bezig heeft gehouden.

Aan de dinsdagmarkt van 16 augustus werd aangevoerd: 755 kg. tong, 7 kisten tarbot en griet, 59 kisten schol, 1 kist schar en 32 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 18,93-16,20, grote tong 21,19-20,03, grootmiddel tong 16,31-15,13, kleinmiddel tong 13,70-11,80, tong één 12,19-10,41, tong twee 7,81-7,07.

Per 40 kg.: tarbot 640-407, griet 356-200, schol één en twee 170-156, schol drie 170-140, schol vier 118-79, schar 85, horsmakreel 85-46, bot 26, rode poon drie 80-72.

Aan de woensdagmarkt van 17 augustus werd aangevoerd: 380 kg. tong, 2 kisten tarbot en griet, 9 kisten schol, 11 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 15,60, grote tong 24,20-21,40, grootmiddel tong 17,20-16,20, kleinmiddel tong 15,20-14,40, tong één 12,20-11,40, tong twee 8,40-8,00.

Per 40 kg.: tarbot 608-480, griet 368, schol twee en drie 164-160, schol vier 130-112, horsmakreel 124.

Aan de donderdagmarkt van 18 augustus werd aangevoerd: 1.710 kg. tong, 27 kisten tarbot en griet, 494 kisten kabeljauw, 4 kisten schelvis, 273 kisten wijting, 205 kisten schol, 34 kisten schar, 3 kisten makreel en 200 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 21,09-19,32, grote tong 21,90-19,55, grootmiddel tong 17,23-15,79, kleinmiddel tong 13,90-12,20, tong één 10,96-10,00, tong twee 8,83-7,07.

Aan de maandagmarkt van 22 augustus werd aangevoerd: 10.740 kg. tong; 148 kisten tarbot en griet; 1.260 kisten kabeljauw; 62 kisten schelvis; 596 kisten wijting; 959 kisten schol; 66 kisten schar en 433 kisten diversen. Vanuit de Golf van Biscaje werd bovendien nog eens 1.225 kg. tong aangevoerd.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 19,10-17,66; grote tong 23,50-20,04; grootmiddel tong 16,02-14,61; kleinmiddel tong 11,05-10,74; tong één 9,96-9,55; tong twee 6,99-6,57; voor de tongen vanuit de Golf van Biscaje werd betaald: grote 22,19-20,99; grootmiddel 13,61-12,98; kleinmiddel 10,29-10,01; éénen 9,27-9,00; tweeën 6,47-5,90.

Per 40 kg.: steenbolk 32-26; haai 78-16; inktvis 376-154; poontjes 32-26; jacobsschelpen 59; rode poon drie 88-62; krab 28-25;

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Volgende hoeveelheden vis werden aangevoerd door 113 kotters (14-19 aug. 1983)

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
51.566 kg.	Tong	f 560.861,80	van f 10,88
14.805 kg.	Tarbot	f 185.770,65	van f 12,55
147.380 kg.	Schol	f 411.977,11	van f 2,80
14.415 kg.	Kabeljauw	f 39.676,03	van f 2,75
3.353 kg.	Griet	f 30.744,02	van f 9,17
10.960 kg.	Schar	f 14.190,28	van f 1,29
7.805 kg.	Wijting	f 9.991,43	van f 1,28
156.803 kg.	Diversen	f 907.483,62	
407.087 kg.		f 2.160.694,94	

NIEUWE VERRIJKING VOOR OOSTDUINKERKS VISSERIJMUSEUM

Regelmatig kunnen we vernemen, dat het visserijmuseum uit Oostduinkerke ergens nieuwe, en zelfs soms belangrijke aanwinsten op de kop heeft kunnen tikken. Ook nu weer kregen we een lijstje van wat de conservator, de hr Desnerck, heeft ontvangen voor zijn museum of hier of daar heeft kunnen ontdekken en lospeuteren. De ruimte om deze voorwerpen te bergen of tentoon te stellen wordt echter steeds maar kleiner en kleiner zodanig, dat men absoluut aan uitbreiding toe is.

Door bemiddeling van de firma SCAP uit Oostende en de firma Vanheule, werd uit een overgenomen scheepswerf van Denye heel wat oud scheepsgetuig geborgen aan de conservator overhandigd. Het gaat hier over roeriemen, ta- lieblokken, lepelboren, pekton en peklepel, ave- garen, enz. Vooral de pekton en de peklepel hebben het enthousiasme van de heer Des- nerck gewekt. Ook de familie P. Vantorre uit Heist, reders van het verdwenen vissersvaar- tuig „Josephine” uit Heist hebben de conserva- tor gelukkig kunnen maken met huisraad uit ou- de vissershuisjes en allerlei oud scheepsgerei dat waarschijnlijk voor de familie van geen bete- kenis is maar voor het visserijmuseum van heel

KURSUS VOOR HET BREVET VAN YACHTMAN

Een cursus voor het brevet van yachtman is zeker iets dat erg op zijn tijd komt. Er gaan inderdaad al te veel mensen met een boot op zee zonder het minste benul te hebben over navigatie, getijden, zeestromingen, enz. Alhoewel het volgen van dergelijke cursus niet verplicht wordt gesteld en op de zovlele pleziervaartuigen en bootjes geen brevet wordt geëist, kunnen we niet anders dan het privaat initiatief ter zake aanmoedigen.

De Yacht Club van Nieuwpoort richt thans een uitgebreide cursus in die door elkeen kan gevolgd worden en dit voor het behalen van een brevet van yachtman. Deze cursus start vanaf 11 september e.k. en loopt tot juni 1984. De lessen gaan door in de Yacht- club Kromme Hoek.

Er zullen oefeningen gegeven worden met zeekaarten, lessen over techniek, scheepsbouw, seinen, radio, zeilen, uitvoeren van manoeuvres, lessen over het voorkomen van aanvaringen op zee, over de motor, weersgesteldenis, enz. Het onder- richt wordt om de twee weken de zaterdag en/of de zondag gegeven door de hr kapi- tein Van Eeckhoutte, kommandant van het opleidingsschip van de Zeevaartschool Oostende, die zeer bevoegd is in die aan- gelegenheden. De proeven van de in- geschreven lesnemers zullen in de Zee- vaartschool te Oostende afgenomen wor- den. Diegenen die slagen, zullen in het bezit gesteld worden van een brevet van yachtman. Deelname aan de volledige kur- sus kost slechts 5.000 fr. Inlichtingen zijn te bekomen in het sekretariaat van de Yacht Club Nieuwpoort, tel. 058/23.44.13.

We herhalen dat het een lovenswaardig ini- tiatief is, dat op zijn tijd komt en waardoor heel wat aanvaringen en ongevallen op zee zullen vermeden worden.

grote waarde. Een Deense harington en een mooie foto van wat eens het grootste Belgisch vaartuig was, namelijk de Z.565 „Narwal, een hekreiler en fabriekschip dat echter nooit aan zijn trekken kwam, werd door de familie Van- denabeele en Zonen uit Zeebrugge aan het vis- serijmuseum geschonken. Schipper Moeyaert uit Nieuwpoort heeft verder een ganse verza- meling, namelijk een dertigtal bokalen verduur- zaamde visjes, kreeftjes en schaaldieren ge- schonken.

Wij zelf maken van deze gelegenheid gebruik om onze lezers, waaronder waarschijnlijk veel oude vissers en familieleden van oude vissers- families, eens op zolder of in een afgedankt pak- huis of bergplaats te gaan rondneuzen en jacht te maken op oude gebruiksvoorwerpen, scheepsgetuig, geluidshoornen, kortom op alles dat van ver of van dicht te maken heeft ge- had met de uitbating van een vissersvaartuig. Veel voorwerpen waaraan men achteloos zou voorbijgaan, kunnen wellicht de vondst van de dag zijn, het visserijmuseum verrijken en de conservator en de vele bezoekers gelukkig ma- ken. We zouden het onvergeeflijk vinden dat veel waardevolle voorwerpen, zoals het waar- schijnlijk reeds dikwijls is voorgekomen, op de vuilnisbelt of op de brandstapel is terecht geko- men, of eenvoudig tot brandhout herleid.

„HET VISSERIJBLAD”

„Het Visserijblad” is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

MARINE-KADETTEN VIERDEN HET ZESTIGJARIG BESTAAN

Tijdens het komend weekeind zullen de Marine- kadetten de show verzorgen in het Oostendse, meer bepaald in de buurt van de Vuurtoren aan de Hendrik Baelskaai waar, op het grote par- keerterrein, meerdere evenementen zullen plaats grijpen. Aanleiding voor die festiviteiten is het zestigjarig bestaan van het Koninklijk Mari- ne Kadettenkorps vzw dat gepatroneerd wordt door de Koninklijke Belgische Zeevaartbond en de Belgische Zeemacht. Naar aanleiding hier- van staat een internationale ontmoeting op de affiche. In het Vuurtorendok zullen ondermeer meerdere eenheden van diverse nationaliteiten worden afgemeerd en open staan voor bezoek. Daaronder enkele Engelse vissersvaartuigen, marine-eenheden, het Nederlandse zeilschool- schip „Eendracht”, onze „Commandant Four- cault”, de ex-redeboot „Ibis” e.v.a.

Een bijzondere attractie wordt allicht het 74 brutoton metende opzoekingsvaartuig „Hin- ders” dat voortaan ter beschikking werd gesteld voor het Marine Kadettenkorps en reeds be- langrijke aanpassingswerken onderging. Naast het bezoek van al die vaartuigen, wordt ook een tentoonstelling ingericht op de voornoemde par- keerplaats. In een tent met een oppervlakte van 600 m² zullen stands te bezichtigen zijn van de Zeemacht, de Zeevaartschool, de visserijscho- len, de Ibis, het Ministerie van landbouw en vele andere instanties. Bovendien hebben enkele private ondernemingen eveneens hun mede- werking verleend. In primeur is daar bijvoor- beeld de onderwater-aandrijving van een in aanbouw zijnde tripartite-mijnenveger te zien terwijl bovendien polyesteronderdelen zullen te bezichtigen zijn. Tussendoor staan ook meer- dere optredens van muziekkorpsen op het pro- gramma.

Een bezoek overwaard.

VAN HET E.E.G.-FRONT TREEDT GROENLAND BINNENKORT UIT DE E.E.G.?

Groenland heeft zich onlangs drie grote diep- vriestreilers aangeschaft, waaronder de meest moderne hekdiepvriestrieler van de Britse vloot, de „Junella” van de J. Marr-rederij.

Deze „Junella” werd in 1975 in bedrijf genomen op een ogenblik, dat de Britse IJslanvisserij op haar laatste benen liep. Het is een vaartuig van 66 m. lang dat 1615 Brt meet. Vooraleer naar Groenland te gaan, werden eerst aanpassings- werken op een Deense werf uitgevoerd voor een bedrag van 16 miljoen B.fr.! Hierdoor zal deze moderne diepvriestrieler kunnen ingezet worden voor de visserij voor de Groenlandse kusten en dit op verscheidene vissoorten.

Een andere nieuwkomer voor Groenland is de „Helen Basse” van 54 m. lang en 652 Brt meten- de. Voorheen viste dit vaartuig reeds voor een Deense reder en viste als een diepvriestrieler op de Groenlandse garnaal. Thuishaven is Nuuk (Godthaab). Thans heet dit vaartuig de „Au- veq”.

Eveneens met „Nuuk” als thuishaven, zal de 2.557 Brt trieler „Thor Trawl” voor Groenland vissen. Dit is de vroegere West-Duitse trieler „Tubingen” van 88 m. lengte en voorzien van een motor van 3.200 pk. Ook de „Thor Trawl” is

naar Denemarken gekomen voor een aanpas- sing om op Groenland te gaan vissen. Alhoewel deze treilers een Groenlandse bemanning krij- gen, is men in visserijkringen in Groenland toch niet bepaald gerust, omdat het hier in feite om geen zuivere Groenlandse rederijen gaat, maar om gemengde rederijen met heel wat buiten- lands kapitaal. Daarom ook heeft de voorzitter van de Groenlandse treilersbond aan de lokale regering gevraagd een onderzoek in te stellen naar de financiële basis van de nieuwe rederij- en, waarvan de 2/3 van de kapitalen in Groen- landse handen zou moeten zijn.

Anderzijds mag men zich wel de vraag stellen of het overhevelen van grote treilers naar Groen- land, ook al blijft het voor het merendeel buiten- lands kapitaal, geen aanwijzing is dat Groen- land eerlang buiten de E.E.G. treedt. Voor de betrokken gemengde rederijen blijft men dan binnen met enorme mogelijkheden gezien de grote uitgestrektheid van Groenland en de even grote visserijmogelijkheden, zowel wat kabel- jauw, koolvis, rode poon, Groenlandse garnaal, als zelf een eventuele industriële visserij op de lodde betreft, de zogenaamde capelin, die in be- paalde perioden van het jaar naar Groenlandse wateren uitwijkt.

DE WERKGROEP „TECHNIEK IN DE ZEEVISSERIJ” KWAM BIJEEN

Met de hr Vanden Broucke als waarnemend voorzitter en de heren Delanghe, P. Hennaert, Maesen, Maertens, Serie Fr., Vanhee, Welvaert en Wijsberghe C. vergaderde de onderwerkgroep Techniek in de Zeevisserij, Commissie voor het Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Visserij, in datum van 29 juli 1983 in het Rijksstation voor de Zeevisserij.

Op de dagorde stond een bespreking van het verslag van de vergadering van de IROZ, namelijk van het Comité voor de visvangst. Verder de bespreking van het rapport „Verdere studie van de gedragingen van een pelagisch spannet door middel van een kabelsonde en de bespreking van het document „Brandstofbesparing door toepassen van continue toerentalregulatoren.”

Bij deze besprekingen kwamen verscheidene leden tussen, hetzij met opmerkingen, hetzij om nadere uitleg te bekomen.

BRIEVENBUS

DE TOERISTISCHE FOLDERS VAN OOSTENDE

Mijnheer,

De stad Oostende geeft toeristische folders uit, wat een goed idee is.

Het is nochtans spijtig te moeten vaststellen dat daarin de Mercator niet opgenomen is.

Het komt ons voor dat dit voor de stad een grote aantrekkelijkheid is, daar men in 1982 veel bezoekers telde.

Is daar niets aan te doen ?

Een man
uit de Horeca

Nota van de redactie : Wij zijn overtuigd dat die opmerking in goede aarde gevallen is en men er in de toekomst rekening zal mee houden.

WAAR BLIJFT ONZE OFFICIËLE VOORLICHTING

Men schrijft ons:

Nadat we reeds mededeling gaven van tussenkomsten onder vorm van subsidies in verscheidene landen van de Gemeenschap, werden nu eveneens verscheidene vernieuwingsprojecten in Nederland gesubsidieerd door het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds van de landbouw. Het gaat om de ombouw en modernisering van de IJM.18, en vier andere Nederlandse vissersvaartuigen, respectievelijk één uit Wieringen, Den Helder, IJmuiden en Colijnsplaat en verder voor een visweekproject op een palingwekerij op Texel.

We vragen ons af waarom voor Belgische projecten zo weinig beroep wordt gedaan op subsidies van het landbouwfonds, zowel voor modernisering van vissersvaartuigen of voor modernisering en uitbreidingswerken voor visverwerkende bedrijven, werven, enz.

Is het gebrek aan officiële voorlichting ?

Nota der Red. :

Het is aan de Rederscentrale al zijn leden en niet enkelen daarover in te lichten. Men richt zich echter best tot het Ministerie van Landbouw, Koninginnelaan 54, Oostende.

De heer Hennaert wierp o.m. het probleem van de warrelnetten op, die, wanneer zij verloren gaan, toch nog verder de vis strikken en aldus enorme schade veroorzaken aan de visstand. Ook biologisch zou dit niet verantwoord zijn. Ook liet het lid Hennaert opmerken dat het leegvissen van de wrakken, waar de vis verzamelt, in feite een gevaar betekent voor de visstand.

In verband met de energiebesparing wenste de hr Maertens te weten waar de netgarens met kleinere diameter, maar met grotere slijtvaastheid te verkrijgen zijn. Dit nieuw soort garen zou een speciale voorbehandeling hebben ondergaan. Deze netgarens zouden enkel in IJsland bestaan.

Door de hr Vanhee werd uitleg verschaft over de gedragingen van een pelagisch spannet door middel van een kabelnetsonde. Volgens de hr Vanden Broucke zouden er op 4 Belgische vissersvaartuigen een netsonde aan boord zijn. Verder zijn er hiervan ook verschillende uitvoeringen mogelijk. Er zijn kabelnetsonden en draadloze netsonden. In bedrijf genomen gaat het echter nog altijd om kabelnetsonden.

De hr Vanden Broucke wees er eveneens op, dat door toenemend gebruik van elektromoto-

ren met groot vermogen en elektronische navigatie-apparatuur, tegenwoordig de tendens bestaat over te gaan van een gelijkstroomnet naar een wisselstroomnet. De elektronische apparatuur vereist echter een zeer konstante spanning en frequentie, hetgeen een konstante snelheid van de alternator veronderstelt. Wordt de alternator aangedreven door de hoofdaandrijving, dan moet, om een konstant toerental aan de alternator te geven, gebruik gemaakt worden van regulatoren. Het rendement van de alternator is hierbij beduidend hoger in vergelijking met de gelijkstroomdynamo.

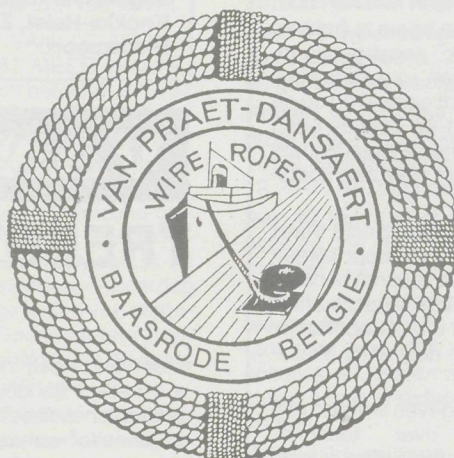
AFSPRAKEN S.C.A.P. - HULP IN NOOD

Onze lezers worden er aan herinnerd dat de heer **VAN DEN BERGHE Prosper**, directeur van **S.C.A.P. en Hulp in Nood**, slechts **OP AFSPRAAK** te spreken is en dit zoveel mogelijk tussen 10 en 12 uur.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

VAN PRAET - DANSAERT, p.v.b.a.

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in 't bijzonder bij **S.C.A.P. Oostende**.

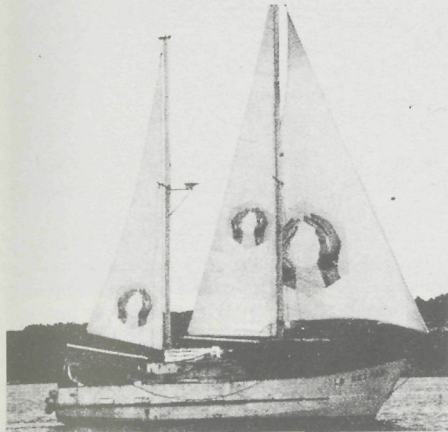
☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANKRIJK

■ Frankrijk is nog altijd één van de zeldzame landen die officiële steun verschaft voor het in praktijk brengen van zeilhulp in de visserij voor het uitsparen van brandstof. Alhoewel reeds een paar prototypes, onder andere de „Ecole”, hun nut niet konden bewijzen, worden de experimenten toch verder gezet. Het is duidelijk dat zeilhulp slechts van toepassing zal kunnen gebracht worden bij passieve visserijen.



Een nieuw Frans prototype voor gekombineerde motor- en zeilvisserij

■ De tegenstellingen tussen de amateurvisserij en de beroepsvisserij zullen er zeker niet op verbeteren nu dat men de werven, onder meer in Frankrijk een nieuwe markt hebben weten te ontdekken in het bouwen van pleziervaartuigen, die eveneens aangepast worden voor... de visserij. De twee voornaamste bouwers van dergelijke aangepaste pleziervaartuigen zijn „Yachting France” en „Beneteau”. Men bouwt in versterkt glasvezel gaande van 9,3 m. tot 17 m. lengte. Men kan een optie nemen op een pleziervaartuig tevens omkeerbaar in een lijnvisserij, treiler, wrakvisser en/of sener. Het vaartuig wordt afgeleverd als pleziervaartuig en ontsnapt aldus aan de vele verplichtingen die wel op de beroepsvisserij drukken! Voor hoelang nog!



Een pleziervaartuig dat aangepast is voor bepaalde visserijen. Vooraan merkt men een lierinstallatie.

■ Te Boulogne is begin deze maand de nieuwe visafslag officieel geopend door de Handelskamer die er de administratie over heeft. Behalve de kopers, waren heel wat nieuwsgierigen en officiële voor de eerste officiële verkoop in de nieuwe gebouwen aanwezig. Door de Handelskamer werd een erewijn aangeboden. De eerste

pijlers voor de nieuwe gebouwen werden in november 1982 ingeheld, zodat het geheel relatief gezien, snel klaar is gekomen. Aan ons stadsmagistraat er eens te gaan kijken.

■ Door de bekende rederij Dhellemes PV uit het Franse Concarneau, werd de treiler „Valberg” die reeds sinds oktober 1982 oplag, aan Senegal doorverkocht. Het gaat om een treiler van 30 m gebouwd in het Franse La Rochelle in 1964. De nieuwe Afrikaanse rederij zal deze treiler ombouwen als diepvriestreiler op garnalen (grote garnalen) in de gebieden van Senegal en Cap-Vert.

■ Er is oorlog tussen de Franse vissers van de baai van Quiberon met deze uit de vissershaven van Turballes. In de baai van Quiberon is het verboden de sardien pelagisch te vissen en overeenkomsten in die zin werden reeds sinds 1977 ondertekend. De vissers uit Turballes, nu dat de sardien zich verplaatst heeft naar de baai van Quiberon, hebben echter dit verbod eensgezind genegeerd. Ze werden dan ook door helikopters opgetekend, terwijl 5 Franse vedetten ter plaatse hun identiteit en manier van vissen hebben opgenomen en vastgesteld. Er zullen wel sancties volgen, die de Turbalezen niet bereid schijnen te zullen aanvaarden.

NEDERLAND

■ In Nederland gaan de discussies nog altijd hun gang of het Grevelinge-meer „zout” of „zoet” moet zijn. Het is duidelijk dat het „zout” of „zoet” moet blijven naar gelang van wie de rapporten uitgaan en die meer belang bij zout of zoet hebben. Zou het ook naar een compromis kunnen gaan?

■ De uitbreiding van de Nederlandse vissershaven Lauwersoog, waar heel wat Urkers komen verkopen, zal een kleine 400 miljoen B.fr. (22 miljoen gulden) kosten. Geen peulschil voor een uitbreiding. Deze uitbreiding is echter beslist noodzakelijk, want de vele vissersschepen die er aanleggen, komen niet meer aan hun trekken en moeten hun beurt afwachten. De haven van Lauwersoog werd dus, na het afsluiten van de Lauwerszee, beslist te klein uitgebouwd. Het zal wel de rekening niet maken van Delfzijl dat Lauwersoog uitgebreid wordt, maar daar moet Delfzijl nu maar wel rekening mede houden.

■ Volgens het Nederlandse L.E.I., het Landbouw-Economisch Instituut, zijn de Nederlandse uitvoercijfers van vis in het eerste kwartaal van 1983 met 13% teruggelopen, terwijl anderzijds eveneens de invoer van vis en visproducten met 11% terugliep. Op het eerste zicht zou men hieruit kunnen opmaken, dat er meer aangevoerde vis naar de binnenlandse markt en voor binnenlands verbruik opgenomen werd, waardoor minder beschikbaar was voor buitenlands verbruik. Cijfers zeggen echter niet alles, want het hangt ook wel af van de vissoort, die eventueel in het eerste kwartaal van '83 minder of meer aangebracht werd, dan in 1982 en ook wat er eventueel in het buitenland werd afgezet. Het is dus in feite moeilijk juiste besluiten uit deze cijfers te trekken.

GROOT-BRITANNIE

■ Naar we thans duidelijk vernemen, heeft het slechts aan een zijden draadje gehangen of de Schotse haringvissers waren toch terug uitgevaren op haring niettegenstaande het verbod voor alle EEG-landen nadat de onderhandelingen over een verdere visserij te Brussel mislukt waren. De Schotten waren vooral verbolgen omdat de Noren verder op haring mochten vissen in het Britse gedeelte van de Noordzee en zijzelf zich hiervan moesten onthouden. Onder tussen zijn de Noorse haringvissers na een week ook uit het betrokken gebied weggebleven.

■ Op basis van de, voor 1982 toegekende kabeljauw- en schelviskwota, waarmede thans rekening gehouden wordt omdat men nog tot geen overeenkomst is gekomen voor de verdeling van de kwotacijfers 1983, zullen de Britse vissers voor het ganse jaar rondkomen, alhoewel men toch op het einde van elke maand een voorlopige balans zal opmaken. De kabeljauwaanvoeren tot ongeveer midden juli, bedroegen reeds 62 duizend ton van de voorziene 114 duizend ton. Voor schelvis is er 117 duizend ton voorzien.

■ In Groot-Britannië staan reeds verscheidene vissoorten op de bon, dat wil zeggen dat men voor het vissen van deze soorten over een vergunning moet beschikken. Het gaat hier om haring, makreel, kabeljauw, schelvis, pladijs, tong en wijting. Deze vergunning bepaalt eventueel hoeveel men van deze vissoort, per categorie van vaartuig en per etmaal, eventueel per man/macht mag binnenbrengen. Thans wordt daar nog heek, koolvis, monk en schartong aan toegevoegd.

■ Geen meevallertje voor de Britse diepzee-treilers „Dane”, „Norse” en „Goth”, die op hun visserij voor West-Groenland, door het pakjiks verplicht werden deze visserij te verlaten en om hun reis te voleindigen, nog rap naar de Witte Zee opstoomden. Een vierde Britse diepzee-treiler, de „Artic Freebooter” bleef daarentegen op West-Groenland, maar moest zijn reis met veertien dagen inkorten. Aldus kwam dit laatste vaartuig naar de thuishaven met slechts 429 ton gekopte vis na een reis van 52 dagen.

■ De Schotse, Britse en Ierse vissers waren niet aan het feest toen zij in de eerste helft van augustus tevergeefs op de haring van de Minch en van de Westkust van Schotland jaagden, terwijl er in de Noordzee zoveel scholen mooie haring te vinden zijn maar niet gevangen mogen worden. Op de Westkust van Schotland had men slechts met verspreide haring te doen en dan nog van eerder kleine slag. Ook een tegenvaller voor de 15 faktorjesschepen die voor deze gelegenheid Ullapool hadden aangedaan, namelijk 3 Russische, 5 Oostduitse en 7 Poolse. Niettegenstaande de inzet van 6 spannen en 43 seine-pursers, moesten zij op minder dan halve kracht werken. Ook op de Hebriden vond men de verwachte haringscholen niet, terwijl de haring Noordoost van de Fladen Eilanden intussen kuit geschoten en zich verspreid had.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

■ Vorige maand werd er op de westkust van IJsland een reuze-heilbot gevangen. Zo te zien, aan de hand van de man, die zich met het visje mede laat optrekken, moet het toch om een kanjer gaan van ver over de 100 kg. Het is lang geleden dat we nog dergelijke reuzeheilbot in onze afslag zagen, want ook hier kregen we vroeger in de tijd dat onze IJslandse vloot en IJslandse aanvoer nog voor het grootste gedeelte van de aanvoer zorgde, regelmatig heilbot van rond de 100 kg. aan de Oostendse afslag. (Zie foto).



De reuze-heilbot met in de top een lossers die zich mede laat opkrukken.

■ Het speciaal hiervoor uitgerust Brits vaartuig dat het radio-actief afval, komende uit Zwitserland en uit Mol, in Antwerpen of in Zeebrugge komt opnemen om in zee te gaan dumpen, is niet beschikbaar, zodat het dumpen dient uitgesteld. Deze mededeling ging uit van de Nationale Instelling voor het Beheer van radio-actief afval. In bepaalde kringen vraagt men zich echter af of daar niets meer achter zit, zo bv. de acties van de milieugroeperingen en het groeiend verzet tegen de dumpingen in zee, die de brede lagen van de bevolking winnen. Wij zijn natuurlijk gewonnen voor het volledig schorsen van het dumpen van radio-actief kernafval in zee, maar graag wisten wij toch het vervolg hiervan, namelijk wat er dan met het afval zal gebeuren?

■ Door de Britse regering werd een vissers jeugdtrainingschema gestart voor het komende jaar om schoolverlaters van 16/17 jaar te overtuigen de visserij school te volgen. In ieder belangrijke vissershaven zal zo een jeugdtraining voor toegang tot de visserij ingericht worden. Fleetwood is hier reeds mede gestart en kent 45 belangstellenden. Dit initiatief werd door de regering genomen vanwege het tekort aan leerlingen-vissers in de visserij scholen. Men hoopt hiermede 500 jongens over het ganse land te bereiken. Ook bij ons loopt het niet over van leerlingen in de visserij scholen, maar het Scheepsfonds heeft toch ook een steentje bijgebracht om belangstellenden aan te trekken. Het is inderdaad niet voldoende over gediplomeerde leerlingen-vissers te beschikken, men moet ook nog betrachten dat deze schoolverlaters werkelijk naar zee gaan en geen landratten worden.

We komen op dit en op de modernisering van ons visserijonderwijs in een onzer volgende nummers terug.

IJSLAND

■ Het enige walvisvangststation op IJsland ziet zich verplicht de activiteit over 1983 gevoelig te herleiden omdat IJsland, onder druk van de Verenigde Staten, reeds in 1982 aanvaard heeft de walvisvangst vanaf 1986 volledig te staken. Door de rederij werd aldus één van de 4 walvisvaarders stilgelegd, hetgeen echter aan heel wat mensen hun baan zal kosten, onder meer ook aan 30 stafleden en bedienden.

■ Voor het ogenblik bevinden zich een vijftigtal Russische schepen ten zuid-westen van de IJslandse kust met een geschatte bezetting van 2.000 man. Eén en ander heeft men kunnen vaststellen aan de hand van noodroepen van wege de Russische schepen aan de IJslandse basis van Keflavik waar eveneens de Amerikanen gevestigd zijn, voor het afhalen van bemanningsleden voor dringende medikale ingrepen.

■ Dank zij bepaalde maatregelen door IJslandse regering genomen, is het aantal zalm gevangen in IJslandse stromen en rivieren in de laatste 10 jaar verdubbeld. Tot de maatregelen behoren het verbod om in de kustwateren zalm te gaan vangen, een uitgebreid zalmbroedprogramma en de pollutievrije inlandse wateren. De zalmvisserij in rivieren en stromen is een grote toeristische aantrekkelijkheid. De zalmvissers komen praktisch van uit alle werelddelen.

Het is een seizoensvisserij die loopt van juni tot augustus in het zuidwesten en van juli tot september in het noordoosten. Er zijn wel verloven vereist die per 24 uur uitgereikt worden.

■ Door IJsland werden in de loop van 1983 reeds 15 verzoeken ontvangen vanwege Rusland om toestemming voor onderzoekingschepen in de IJslandse wateren binnen te varen. Het gaat hier vooral om marine-biologische onderzoeken en ook voor meteorologische. Nochtans vreest men ook dat Rusland hiervan zou kunnen gebruik maken om op de zeebodem gesofistikeerde instrumenten in te planten dienstig voor het doorseinen van allerlei gegevens over lucht- en scheepvaart.

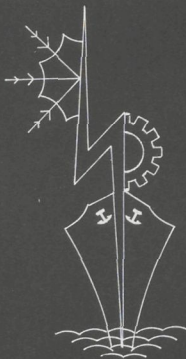
■ Het IJslandse Marine-Onderzoekingsinstituut heeft vastgesteld, dat de schattingen die eerder werden gedaan over de kabeljauwstocks en de kuitschietende stocks in de IJslandse wateren, nog slechter zijn dan eerst werd gedacht. De totale kabeljauwstock zou slechts 1,3 miljoen ton bedragen, hetgeen 8% minder is dan voorgaand onderzoek aanwees. De kuitschietende stock werd nu op 420.000 ton geschat hetgeen zelfs 25% minder is dan eerder voorzien. Ook de toestand van de oudere kabeljauwklassen van 1977 en voorheen, werden te optimistisch geschat.

■ Had de IJslandse visserij gehoopt, dat de nieuwe marine-onderzoeken aanleiding zou gegeven hebben tot verhoging van de te vangen kabeljauwkwota, dan is men bedrogen uitgekomen zodanig, dat de IJslandse marinebiologen nu voorgesteld hebben de te vissen kabeljauwkwota terug te brengen tot 300.000 ton. De IJslandse kabeljauwvloot zal hierdoor niet volledig kunnen ingezet worden en dit zal eveneens invloed uitoefenen op uitvoer en dus op de buitenlandse handelsbalans.

DENEMARKEN

■ Zoals we in een vorige uitgave mededeelden, verloor een Schotse werf een order voor de bouw van een 26-meter treiler omdat men dit zelfde vaartuig op een Deense werf 25% beterkoop bouwde. In de Schotse en Britse bladen kon men toen lezen, dat het over een oneerlijke concurrentie ging omdat de Deense werf toelagen krijgt voor de tewerkstelling van jonge bijkomende krachten en dat dit een zo groot onderscheid in de bouwkosten mogelijk maakt. Thans heeft de Deense werf, de Johannes Kristensens Scheepswerf te Hvide Sande, laten weten, dat zij geen beroep doet op jonge maar tevens onervaren werkkrachten, maar dat het dank zij hun gespecialiseerd personeel is, dat zij de prijzen kunnen laag houden. Ook zorgen zij zo weinig mogelijk staal te vermorsen en alle materialen maximaal aan te wenden. De treiler uitgerust met een motor van 690 pk wordt op de Deense werf voor 465 miljoen BF gebouwd. Als we daar 25% bij doen dan wordt dit, voor een 26-meter seiner in Schotland 61 miljoen BF hetgeen ons inziens toch wel aan de hoge kant ligt, zelfs met allerlei moderne apparatuur uitgerust.

WERKHUIZEN s.v. S.C.A.P. OOSTENDE



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG: (059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD: (059) 32.31.48 J. PRAET

70.38.79 L. DEDRIE

26.64.99 JOS PRAET



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



Gedekte risico's :

eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig



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

