



1933 - 1983

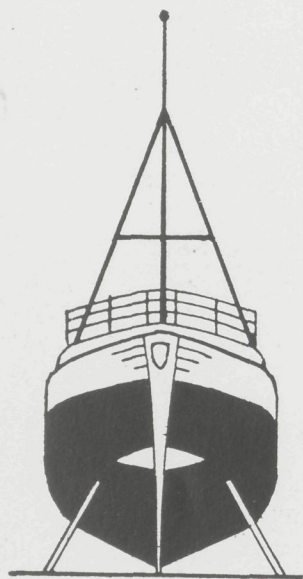
HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 2 SEPTEMBER 1983 - NR. 31



WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVERN n.v.

A. VANDER CRUYSSSE



LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP.

☎ 050/35.83.60

Priv. 050/31.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

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 9 september 1983 – Nr. 32

Z.121 „BARENTSZEE” TE WATER GELATEN

De nieuwbouw ten bate van de vissersvloot gaat met een ongekend ritme voort; de belangrijkste scheepswerven aan onze kust en het nabije hinterland worden gekonfronteerd met meerdere bouworders en dat leidt dan tot de vaststelling, dat de uitbouw van de vissersvloot die, tijdens het decennium dat is afgelopen omzeggens onbestaande was, ineens weer hoge toppen scheert. Alleen, en dat is wel bedroevend voor de totaliteit van de vloot, valt die tendens alleen op te tekenen voor de Zeebrugse vloot. Oostende en Nieuwpoort daarentegen blijven hopeloos ter plaatse trappelen zodat Zeebrugge voortdurend uitloopt op de twee voornoemde havens. Dat tekende zich vorig jaar reeds duidelijk af, zoals blijkt uit onderstaand cijfermateriaal. Op een totaal van 203 eenheden telde de Zeebrugse vloot 103 treilers, zijnde dus iets meer dan de helft van de totaliteit. Wat betreft het motorvermogen tekende dit zich nog meer uitgesproken af want op een totaal van 90.403 pk was Zeebrugge vertegenwoordigd met 53.432 pk, zeg maar 60%. Tenslotte, wat betreft de brutotonnage nam Zeebrugge, met 12.046 brutoton ook al méér dan de helft in van de totaliteit, zijnde 21.847 brutoton. Het valt dus te voorspellen dat die trend zich naar het einde van het jaar toe nog scherper zal aftekenen en dat Oostende en Nieuwpoort straks nog een grotere achterstand zullen oplopen.

Dat als inleiding om te komen tot de stapelloop van vorige week donderdag op de Scheepswerven Seghers. Daar werd, in tegenwoordigheid van vele personaliteiten, overgegaan tot de waterlating van de Z.121 „Barentssee”, een stalen bokkentreiler die, voor wat het casco betreft, op voornoemde werf werd gebouwd en nu, voor verdere afbouw, werd overgedragen aan de werkhuizen van de rederscoöperatieve SCAP. Het is de rederij Seabird pvba, met als vennoten de hh. Urbain Wintein en Armand Schram, die opdracht gaf tot de bouw van deze prachtige eenheid.

Onder de vele aanwezigen bemerkten wij ondermeer secretaris-generaal Marcel Poppe van het Ministerie van Verkeerswezen; de h. Blomme, bestuursdirecteur-districthoofd bij hetzelfde departement; de h. Makelberge, schepen van de Oostendse haven; de h. Bourgeois van de Zeevaartinspectie; de h. Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij; de h. Dries Claeys, voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij en rustend volksvertegenwoordiger; de h. Van Gerven, directeur bij de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid; de h. J. Verbanck, gewezen directeur van de Nieuwpoortse vismijn; de h. Deroose, directeur van de Beroepsvereniging Hand in Hand te Zeebrugge; de h. Vandenberghe, directeur van de rederscoöperatie Hulp in Nood en SCAP te Oostende met zijn medewerkers en natuurlijk

(Vervolg op blz. 3)



Een beeld van de doopplechtigheid met uiterst links Schepen Makelberge van de Oostendse haven, in het midden (met das) scheepsbouwer Jacky Seghers en links en rechts van hem de reders met hun dames.



De Z.121 „Barentssee”, kort na de vlotte stapelloop op de Scheepswerven Seghers. Voor de verdere afbouw komt nu de firma SCAP aan de beurt.

SCHEEPSWERVERN



SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende

☎ 059/32.13.30

Privé na 18 u. :

Jacques Seghers : 059/70.74.14

Jean Seghers : 059/23.49.43



- *Scheepsherstellingen*
- *Scheepsbouw*
- *Industriële werken*
- *Houtbewerking*
- *Herstelling en revisie van alle dieselmotoren*

de afgevaardigden van de Scheepswerf Seghers en de reders met hun familie.

Na de stapelloop greep in een der loodsen van de feestende werf een kleine ontvangst plaats in tegenwoordigheid van al de genodigden. De grote zorg van de reders was dat het vaartuig tijdig zou kunnen geleverd worden, gezien de zware financiële inspanningen die reeds gedaan werden door deze eenvoudige mensen. De directie van de firma SCAP gaf evenwel de verzekering dat, behoudens heikracht, het vaartuig, zoals kontraktueel voorzien, zal afgeleverd en overgedragen worden per 31 december 1983 en dat was een hele opluchting voor de rederij van het in aanbouw zijnde vaartuig.

TECHNISCHE GEGEVENS

Zoals reeds hoger gezegd is de Z.121 „Barents-zee” een stalen bokkentreiler die is uitgerust voor de tongenvisserij op de Noordzee, de Ierse Zee en het Kanaal van Bristol. De hoofdafmetingen zijn de volgende:

- lengte over alles: 30,43 m
- lengte tussen loodlijnen: 26,50 m
- breedte op spant: 7,8 m
- holte midscheeps: 4,17 m
- diepgang midden: 3,60 m

De visruimen hebben een inhoud van 140 m³, de tanks respectievelijk 90 ton brandstof, 25 ton zoetwater en ijs en 1.500 liter olie.

De voortstuwing zal geschieden bij middel van een ABC-motor van het type 6 MDXC met een vermogen van 900 pk bij 750 t.p.m. Daarop is aangebouwd een keerkoppeling van het type Masson (RSL 1250) terwijl de hoofdmotor een nikkel-aluminium-bronzen schroef in straalbuis aandrijft, geleverd door de firma Van Voorden BV uit Zaltbommel. De stuurmachine alsmede de elektrisch aangedreven vislier werden geleverd door de firma Brusselle. De verdere afbouw van de Z.121 „Barents-zee” is nu in handen van de firma SCAP.

REEDS 24 TREILERS

Het is wel passend, in het kader van deze stapelloop, even terug te blikken op het nabije verleden van de scheepswerf Seghers. Hieruit blijkt dan dat, sedert 1960, toen opnieuw met de bouw van treilers werd aangevat, in totaal 24 eenheden werden afgeleverd, uiteraard met inbegrip van de Z.121 „Barents-zee”. Oostende was op dat vlak de grootste afnemer met 13 eenheden, voor Zeebrugge werden 2 vissersvaartuigen gebouwd terwijl 4 Nieuwpoortse eenheden werden afgeleverd. Opvallend is dat ook vrij veel vaartuigen, vijf in totaal, werden gebouwd voor Nederlandse reders. Al die vaartuigen werden besteld door reders uit Katwijk.

RECORDWINST VOOR LLOYD'S

Het is best mogelijk dat in de komende dagen Lloyd's of London een recordwinst van meer dan 300 miljoen pond zullen bekend maken. Lloyd's die meer dan 20% van de marine-verzekeringen in de wereld beheerst sluit de boeken van het jaar 1980 af. De verzekering houdt zijn boeken gedurende drie jaar „open” om nauwkeuriger de verplichtingen inzake de afgesloten polissen te kunnen beoordelen.

Verleden jaar werden de resultaten van 1979 bekendgemaakt. Dat jaar werd afgesloten met een recordwinst van 173 miljoen pond.

Algemeen wordt verwacht dat het op het verzekeringsvlak geleden verlies ruimschoots zal gecompenseerd worden door de winsten gemaakt in de beleggingssector.

Prognoses gemaakt door de Ledenvereniging van Lloyd's wijzen erop dat de winst voor 1980 zowat 316 miljoen pond zou kunnen bedragen.

OOK Z.90 „OOSTHINDER” VAN STAPEL GELOPEN

Eveneens vorige week greep ook te Zeebrugge, meer bepaald op de Scheepswerven De Graeve, de stapelloop plaats van de Z.90 „Oosthinder” die aldaar in aanbouw is voor rekening van de Rederij „De Noordhinder” van de familie Rappé. Deze stapelloop gebeurde eigenlijk zonder een officiële plechtigheid maar de doop zal dan wel de aanleiding zijn tot een groot feest.

De Z.90 „Oosthinder” is een stalen bokkentreiler met volgende hoofdafmetingen:

- lengte over alles: 35 m
- breedte op spant: 8,40 m
- holte: 4,10 m
- diepgang voor: 2,65 m
- diepgang achter: 4,28 m

Deze treiler is dus speciaal uitgerust voor de tongenvisserij in de Noordzee, het Kanaal van Bristol en de Ierse Zee. De voortstuwing zal geschieden bij middel van een ABC-motor met een vermogen van 1.200 pk, voorzien van een Reinjets-keerkoppeling. Deze hoofdmotor drijft een bronzen schroef aan, geleverd door de firma Van Voorden BV, en ingebouwd in een Hodistraalbus die geleverd werd door voornoemde

firma. Aan boord bevindt zich eveneens een volautomatische scherfjinsinstallatie van het merk Promac met een capaciteit van 2.500 kg per 24 u. Ook een visspoelmachine en een koelinstallatie zijn voorzien.

De firma Brusselle leverde een zestrommellier die elektrisch wordt aangedreven evenals een hydro-motorische stuurmachine en een elektrisch aangedreven ankerlier.

De inhoud van de tanks is als volgt:

- brandstof: 115.000 liter
- water: 42.000 liter

Tijdens de doopplechtigheid fungeerde Mevrouw Roger De Graeve, echtgenote van de scheepsbouwer als Meter terwijl Staatssecretaris De Keersmaecker het peterschap heeft aanvaard maar helaas niet aanwezig kon zijn. De Z.90 „Oosthinder” is identiek aan de in januari jl. te water gelaten Z.46 „Neptunus” van reder Neyts Leopold.

Aan de Rederij „De Noordhinder” enerzijds en de scheepswerf De Graeve anderzijds onze hartelijke gelukwensen met deze realisatie.



De prachtige bokkentreiler Z.90 „Oosthinder”. Binnen een tweetal weken volgt de doopplechtigheid van deze nieuwe aanwinst voor de Zeebrugse vloot van de scheepswerf Roger Degraeve.

SERVICE

ABC-diesels hebben de betere faam slechts bekomen door hun grotere betrouwbaarheid en hun minimaal verbruik aan wisselstukken.

Jaar in, jaar uit leveren ABC-motoren het vermogen op land en op zee, zowat overal in de wereld.

Maar zelfs de beste motor behoeft soms een wisselstuk of een onderhoudsbeurt. Als dat nodig is, staat ABC klaar om snel de nodige service te verstrekken, zowel vanuit onze onderneming in België als vanuit onze strategisch verspreide servicediensten of agenten.

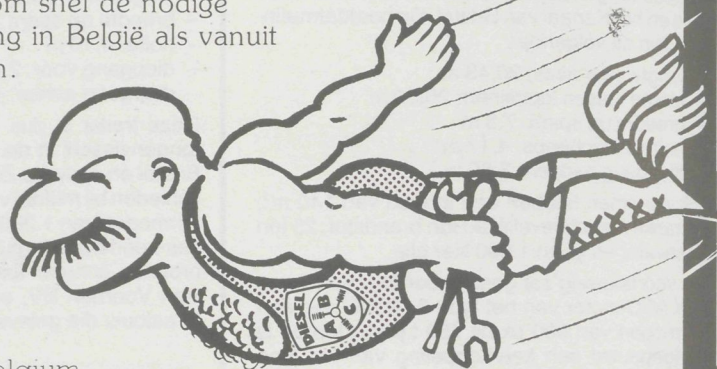
Dat noemt ABC «Betere Service».



Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium.

Tel: 091/234541. Telex: 11298



PLUS!

**Het uithoudingsvermogen
De betrouwbaarheid
Het laag verbruik
De goede service
waren de factoren waarmee
de rederij SEABIRD pvba
van de Z.121 „Barentssee” en
de rederij DE NOORDHINDER
van de Z.90 „Oosthinder”
rekening hielden bij de keuze van de
„A.B.C.”-motor voor hun nieuw vaartuig.
De „A.B.C.” dankt voornoemde rederijen
voor het vertrouwen in haar motoren.**

DE TRIESTIGE TOESTAND VAN HET RESTAURANT DER OOSTENDSE VISMIJN

Sedert enkele maanden is het restaurant-café van de vismijn van Oostende gesloten tengevolge van het failliet van de uitbater.

Deze uitbating werd regelmatig in concessie gegeven voor negen jaar aan de meest biedende en eventueel vernieuwd.

Zoals dit sedert 1934 het geval was, zijn het natuurlijk gewoonlijk bierbrouwers, die er op uit zijn deze concessie in handen te krijgen en er sommen aan de stad voor betalen, die ze doorrekenen aan een uitbater die ze er voor kunnen warm maken.

Ditmaal was het opnieuw een brouwerij welke de zaak voor negen jaar in handen had en hiervoor jaarlijks 900.000 fr. aan de stad betaalde, wat ons inziens schromelijk veel is als men weet, dat diezelfde brouwer deze som bij zijn leveringen toch doorrekent aan de uitbater welke hij daarvoor heeft kunnen vinden.

Het is elkeen bekend dat vóór en juist na de oorlog deze instelling op een zeer ordentelijke manier werd uitgebaat en dat buiten een grote café met een bar in het midden en aan de ene zijde een café voor vissers en tewerkgestelden in de vismijn en aan de andere zijde, gescheiden door een muur met deur, een gedeelte voorbehouden was aan de reders, de handel en de nijverheid.

De reden hiertoe was logisch en duidelijk. Bij ontvangst van een klant om zaken te bespreken, ging het niet op dit tussen vissers, visknechten, enz. in hun vuile en welriekende kledij te moeten laten plaats nemen in zoverre dat, wanneer je buiten de instelling kwam, je alleen een visreuk in plaats van „eau de cologne” naar huis mee kreeg en dat je vrouw daarmee niet gediend was wanneer je aldus thuis kwam.

Verder was de consummatieprijs in de twee verschillende afdelingen verschillend, zodat ook hier de standing er in gehouden werd.

Als derde afdeling had je dan een uitstekend restaurant, waar een goed menu zowel met vlees als vis kon opgediend worden en welke reeds een groot succes tegemoet was gegaan, bijzonderlijk bij toeristen en vishandelaars uit het binnenland die er op de verkoopdagen bevens een voor- en nagerecht, een lekker stukje vis of vlees eventueel onder alle vormen bereid, kon komen eten aan een prijs die schappelijk was en even goed bereid als langs de visserskaai, maar waarvan men zeker was een levend vers stukje vis of verse garnaal gegeten te hebben.

Het succes was zo groot geworden dat, dank zij de propagandacommissie voor visverbruik, onder leiding van ondergetekende de rijks- en vrije normaalscholen niet alleen een bezoek brachten aan onze visserijinstellingen, de visafslag, enz., maar 's middags voor die scholen aan een schappelijke prijs, een visdiner aangeboden werd, waarop een voorgerecht met garnaal en een vaste schotel met vis opgediend werd.

Dit succes was zo groot, dat de vismijnen van Oostende en zelfs Zeebrugge zelfs in de winter en vooral in de lente elke week schoolbezoeken kregen, waardoor de belangstelling voor de visserij en het vis-eten groter en groter werd in een tijd dat kwalitatief gesproken de verkoop van vis in het binnenland dikwijls nog te wensen over-

liet. Dit café en visrestaurant, waren tevens voorzien van een grote moderne keuken, welke zeer netjes gehouden werd en voor de bezoeker een attractie te meer.

Na de oorlog werd dit restaurant en café opnieuw in aanbesteding gegeven. Er kon echter in de laatste jaren niet meer gesproken worden over een degelijk onderhoud en verdeling in drie afdelingen met een goed restaurant. Langzaam is alles, tengevolge van een gebrekkige uitbating en ook een gebrekkige stedelijke controle over dit gedeelte van deze stadsinstelling, teloor gegaan.

Als deze uitbating een huuruitgave van 80.000 frank per maand kostte, dan moest ook door hen die het uitbaten geweten zijn geweest, of zij het al of niet aankonden anderzijds, zo zulks niet mogelijk was, dan moest het stadsbestuur dit zelf ingezien hebben en maatregelen hebben genomen om deze instelling desnoods mits mindere fundamentele eisen, maar in 't belang van een uitstekende propaganda voor dit toeristisch oord, lukratiever te maken.

Niets van dit alles, niettegenstaande deze instelling van 's morgens 4 uur tot 's avonds laat kan opgehouden worden, zodat niet alleen de dure pachtprijs een rol speelde, maar ook de keuze van de uitbater van groot belang was.

En wat stellen we in de laatste jaren vast?

Sommige vispakhuisen zijn bedekte cafés geworden waar, tengevolge van gebrek aan stads-toezicht, een „laat maar begaan” en het ontbreken van een nette aantrekkelijke instelling, elkeen zijn plan trekt.

Vroeger volgde een speciale wagen de verkoop met soep, bier, koffie, enz. om de dorstigen te laven en de hongerigen vlug met een broodje te bedienen of van een pakje sigaretten te voorzien.

Dit alles is nu verdwenen.



„Restaurant en Schenkzaal”, staat te lezen boven de inkom van het kompleks maar... deuren en vensters zijn nu al meerdere weken potdicht.

Nu is het gemakkelijk van stadswege te horen zeggen, dat het haar niet kan schelen omdat de pacht van 900.000 frank er moet zijn, de nodige garanties van brouwerswege dit alles dekt en de brouwer toch betaalt. Maar zoals de vismijn zelf een vuilnisbelt is geworden, heeft men ook hier gefaald, zoals het ganse vissershavencomplex een vuilnisbelt is geworden, waar noch gezag, noch orde te bespeuren zijn, wat een enorme schade met zich brengt op een ogenblik, dat elkeen en in het bijzonder de openbare besturen hun steentje zouden moeten bijbrengen om er in deze zware economische krisistijd, het maximum aan werk, orde en netheid uit te halen.

En als men daarenboven vaststelt dat het er velen maar om te doen is, om op kosten van de gemeenschap zoveel mogelijk te verdienen en zo weinig mogelijk te presteren of om vooral zijn administratief of politiek gezag te doen gelden, dan kan men niet verwonderd zijn, dat nog steeds veel woorden de nek gekraakt worden over tewerkstelling, maar men zich zelf er zo rijkelijk warmpjes in tracht te houden, in zoverre dat er veel zal moeten gebeuren, om naar gezonde toestanden terug te keren.

En dat diegenen, zowel van stads- als van staatswege, die geroepen zijn daaraan mede te werken, veel moed zullen moeten hebben om de werkelijke mistoestanden uit de weg te ruimen, is een feit.

Onze visserijinstellingen van Oostende zijn er plaatselijk een klein voorbeeld van.

De jonge en nieuwe schepen van de haven tot welke politieke fractie hij ook behoort, heeft goede intenties, maar staat voor een moeilijke en delicate taak met alle private en politiek gerichte belangen, die hem zullen trachten voor eigenbelangen in te spannen.

De voornaamste moeilijkheid zal echter wel deze zijn om orde in de wanorde te brengen, zowel op gebied van administratie, modernisatie en netheid van dit domein, waar de uitbating van het administratief gebouw met zijn café en restaurant waar een klein deeltje uit het geheel vormen.

Schepen Makelberghe, de visserij, de vishandel en de vele bedrijven die hier honderden mensen te werk stellen, zullen U volgens uw zin voor werkelijkheid, tewerkstelling en modernisatie beoordelen en niet volgens uw politieke opvattingen.

P. VANDENBERGHE



Betrouwbaarheid staat voorop..!

Een programma van technisch hoogstaande produkten die door gespecialiseerde bedrijven binnen de Van Voorden Groep worden geleverd. Een maximum aan betrouwbaarheid door scherpe kwaliteitscontrole.

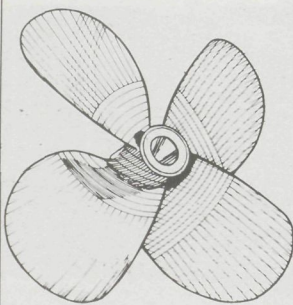
Oog en oor voor uw wensen.

Een goed georganiseerde service-dienst, die belangrijke schakel tussen uw eventuele problemen en onze bedrijven.

Want ondanks onze inspanningen om de beste voortstuwing, besturing, koeling, ijsmachines en gietwerk te vervaardigen, zonder service kan het niet. Dat is de zorg van de Van Voorden Groep. Een scherpe offerte voor produkten met ingebouwde betrouwbaarheid, is snel gemaakt.

Wij wensen de Rederij „De Noordhinder” van de Z.90 „Oosthinder” en de Rederij „Seabird” van de Z.121 „Barentssee” behouden vaart en goede vangsten!

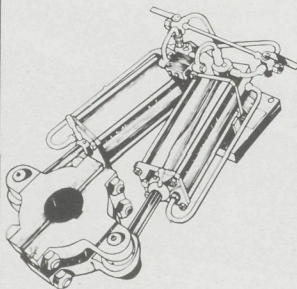
Vaste schroeven tot 4 m ø
 Mangaanbrons en
 nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden Zaltbommel b.v.
 Oude Stationsweg 15
 Tel.: 04180-2654
 Postbus 67
 5300 AD Zaltbommel
 Telex 50140

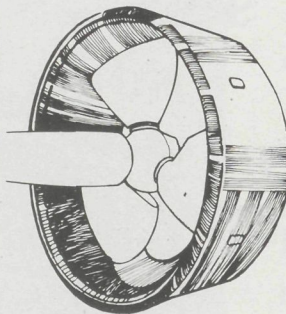
Hydraulische
 stuurmachines uitgevoerd
 in verschillende systemen.
 Roermomenten van 0,5
 ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

Promac Nederland b.v.
 Oude Stationsweg 15
 Tel.: 04180-3855
 Postbus 22
 5300 AA Zaltbommel
 Telex 50110

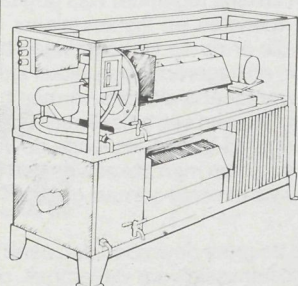
Straalbuizen en
 straalbuisroeren voor zeer
 effectieve rendements-
 verbeteringen.



HODI

Hodi Zaltbommel b.v.
 Oude Stationsweg 15
 Tel.: 04180-2654
 Postbus 67
 5300 AD Zaltbommel
 Telex 50140

Unieke scherfjinstallaties
 die zondermeer in het
 gekoelde visruim kunnen
 worden gemonteerd.
 Capaciteiten 600 kg tot 4500
 kg/24 hr. Roestvrijstalen
 konstruktie.



PROMAC

Promac Nederland b.v.
 Oude Stationsweg 15
 Tel.: 04180-3855
 Postbus 22
 5300 AA Zaltbommel
 Telex 50110

Van mensen, schepen en de zee

ZONDAG

Zondagen zijn steeds omhangen met de mysterieuze mantel van de weemoed. Waar men ook z'n tenten opslaat, hetzij aan zee, in de buiten of in de betonnen jungle van de stad, de naargeestigheid druppelt van de zondag.

En nochtans, de zevende dag zal er ene van rust zijn.

Zondagnamiddagen brengen waar ook ter wereld, een onwezenlijke rust. Hete bakstenen muren onder de stralende zon, diepe zwarte schaduwen langs de andere kant van de straat, boven de grijsblauwe Noordzee, hangt een lichte smoor. De meeuwen zijn afwezig. Op de opex spelen de kinderen „perk”. Zou het mogelijk zijn dat onze vrienden door dik en door dun, de meeuwen, de plaats geruimd hebben voor de talloze badgasten? Gisteren nog zaten ze allen op een rijtje op de boordsteen van het verlaten vissersdok.

En de zevende dag zal er ene van rust zijn.

De ne savoir pourquoi mon coeur a tant de peine, dichtte Verlaine en we zouden er onze hand voor in het vuur steken dat het op een zondag moet geweest zijn.

ZONDAG (2)

Boven ons holle hoofd spant het reusachtige, blauwe tentzeil van het nachtelijke uitspansel met flikkerende sterren als feestelijke lovertjes. Ons vaartuig ligt vast in de kalme zee maar langs de zwarte romp verraden de lichtende blaasjes onze vaart. Noorduit. Niets dat beweegt, niets dat leeft.

Rondom ons de geheimzinnige duisternis van de blauwe nacht.

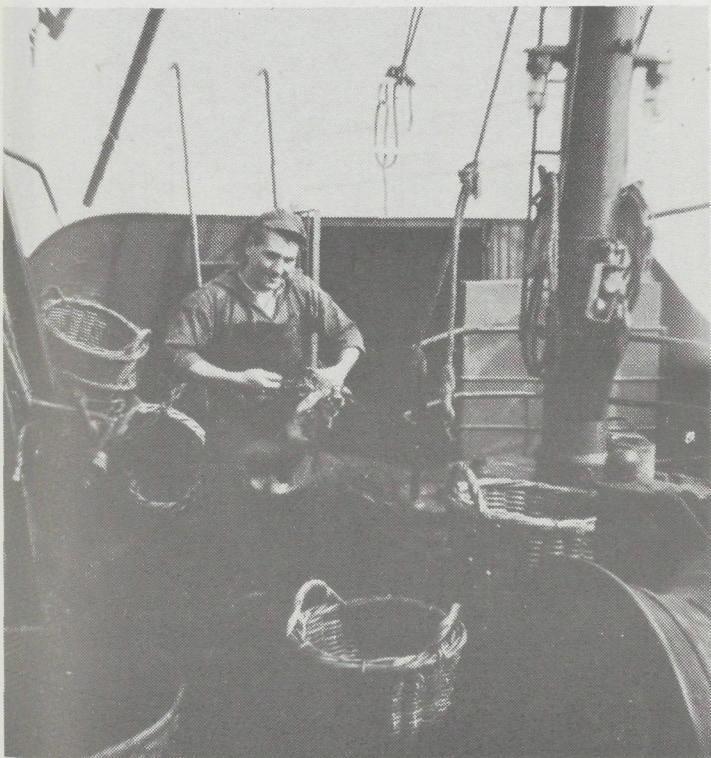
Drie lichten van een vaartuig aan bakboord, drie sterren misschien? Zij schijnen over de zee te zweven, schuiven, stom in de verte, langs ons heen.

Onder het luchtige, blauwe kleed van de grote samenzwering voelen we de aanwezigheid van de nooit sluimerende dingen van het leven; les choses de la vie!

Zij overheersen ons ongenadig.

We hebben de kust achter ons gelaten, als verre sterren pinken de lichten, partir c'est mourir un peu.

Je adem zoemde in m'n oor
en zong er wijzen, zacht
de zee weedroef neuriede erdoor.
Heel donker kwam de nacht.



ZONDAG (3)

Och, niet dat we al aan het afsluiten van onze rekening toe zijn; nog niet! Neen, zelfs onder deze mysterieuze hemelkoepel met een klare maan in haar eerste kwartier, voelen we de behoefte nog niet ons bilan op te maken, al krabden de jaren reeds serieuze sporen in ons schamele karkas. Maar vragen stellen we ons wel in deze zevende dag van rust. Doe je dat ook wel eens op een rustige, sombere zondag, rekening maken?

Daar gaat niks vanaf, ons broze leven schuift langzaam, slow but sure, voorbij, doorheen de jaargetijden, als een trein der traagheid, langzaam langzaam. En toch zo snel doorheen de dagelijkseheden van het schamele bestaan.

Doorheen de dagelijkse kommer van het leven stuurt de koers van ons vaartuig ons maar verder, steeds verder!

En de zee, ons eindeloze arbeidsveld, onze gezellen van het hele lever, de sterren, storen zich niet in het minst aan onze vragen.

We hebben onze koers op het kompas even nagegaan. Noorduit.

Doe je dat ook wel eens op een stille zondag? Rekening maken?

VUURTOREN (1)

Keep the lower lights burning
Send a gleam across the waves!
Some poor fainting, struggling seamen,
You may rescue, you may save!

Er zijn nagenoeg 22.000 vuurtorens over de wereld verspreid, waarvan ongeveer de helft de drukbevaren kusten van Europa verlichten. Ons kontinent heeft klaarblijkelijk nog steeds de drukstbevaren scheepvaartroutes. Van allemaal de vuurtorens worden er nog 845 bediend door echte vuurtorenwachters.

De eerste vuurtoren van de kanaalkusten was deze van Boulogne. Ze werd gebouwd in het jaar '40 en is samen met deze van Dover de meest bekende. Nochtans werden reeds lang vóór Christus „vierboeten” of vuurtorens gebouwd en de best bekende was deze van Alexandrië, de „Pharos” genaamd. Deze stad werd gesticht door Alexander de Grote, het was een groot handels- en industrie centrum en het is duidelijk dat de scheepvaart daar naartoe zo druk werd dat er nood ontstond aan betrouwbare bakens en veilige vaarwaters.

Bovenop deze vuurtorens werd riet, stro of hout gebrand. Later brandde men steenkool of ook wel kaarsen van rundervet. Dit was het geval met de bekende vuurtoren van Eddystone. Olie en gaslampen volgden daarop en tenslotte werd in de tweede helft van de vorige eeuw petrol, acetyleen en elektriciteit aangewend. Ook rond die tijd kwamen de grote vuurtorens met de draaiende optieken, zoals we die kennen te Oostende, tot ontwikkeling.

In de oude archiefstukken van Nieuwpoort, noemt men de vuurtorens „vierboeten”; een „boet” is een huis, een toren waarin vuur werd aangelegd.

Reeds in het jaar 1284 zou een vierboete hebben bestaan in Nieuwpoort!

VUURTOREN (2)

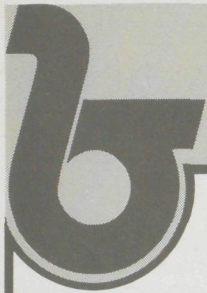
Nabij het kasteel van Dover, hoog boven de klippen, staat nog naast de St Mary's kerk de Romeinse vuurtoren die werd gebouwd in het begin van onze tijdrekening. Toen de Romeinen rond het jaar 43 aan de verovering van Engeland begonnen, stond er op de plaats van het huidige „Dover Castle” een versterking uit het IJzeren Tijdperk. De oorspronkelijke vuurtoren was achtkantig en was 24 meter hoog. De toren was gebouwd uit keien, puimsteen en metselwerk.

Steeds als we westuit varen denken we er aan hoelang reeds zeevaarders vertrouwd zijn met het licht van Dover. 't Jaar '43; dààr moest ge eens diep over nadenken!


Er is evenwel een tijd geweest dat vuurtorens niet enkel werden gebruikt om de weg te tonen aan de zeevaarders. Dikwijls ook werden vuren vertoond om schepen in de val te lokken, te laten stranden en vervolgens te plunderen waarbij dan menig zeeman het leven verloor. Reeds in 1179 dreigde het derde Concilie van Lateranen met de banvloek voor diegenen die valse vuren toonden om schepen op een verkeerde koers te brengen.

Op onze kust werden dikwijls vuren ontstoken, om huiswaarts kerende vissers de geschikte plaats van landing aan te wijzen.

(Vervolg op blz. 9)



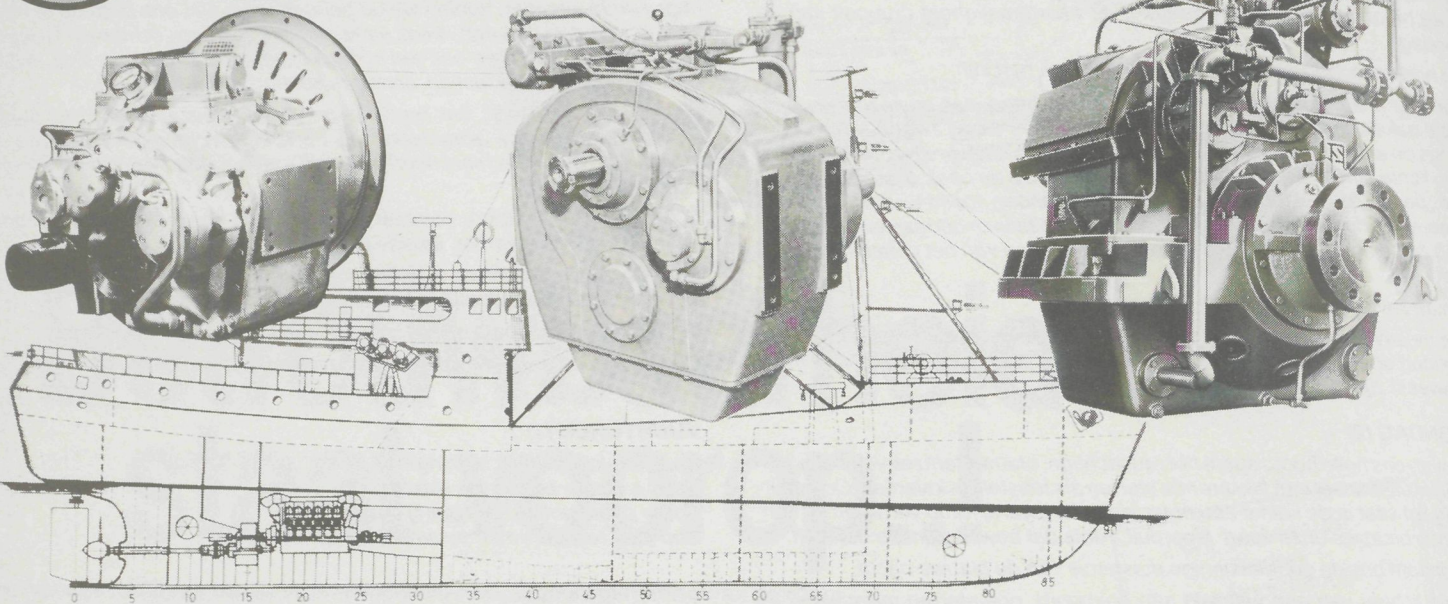
BRUINHOF

a  mannesmann company

Keerkoppelingen voor visserijsschepen
in diverse uitvoeringen voor vermogens van 175 tot 7000 kW,
(240 tot 9500 DIN pk)



LOHMANN + STOLTERFOHT



BRUINHOF METROPOOLSTRAAT 1 (HOOGMOLENBRUG)
TEL (03)658.80.62
2120 - SCHOTEN TELEX . 31.835 BRUNOF

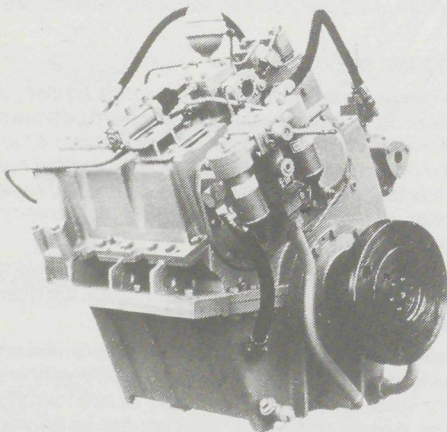
Lohman + Stolterfoht bouwt keerkoppelingen die in de meest ongunstige omstandigheden 'het hoofd koel houden'. Onverstoorbare werkers met enkelschuine, geharde en geslepen tandwielen, slijtvaste oliedruklamellkoppelingen en ruim gedimensioneerde, niet statisch belaste lagers. Keerkoppelingen die 'beseffen' wat snel manoeuvreren betekent ... en van "vol vooruit" tot "vol achteruit" dezelfde onderdelen efficiënt benutten.

publivaaria

MASSON

&

VAN STIGT BV



MASSON keerkoppelingen worden veelvuldig toegepast in visserijsschepen.

Bij hermotorisering of nieuwbouw, voor iedere dieselmotor tussen 100 en 2000 Pk, is er een MASSON keerkoppeling met een passende vertraging en een goede vermogensreserve.

Door het toepassen van hoogwaardige staalkwaliteiten, geharde en geslepen tandwielen en een uitgekiend schakelsysteem zijn MASSON keerkoppelingen betrouwbaar, geruisarm en snel- en soepel schakelend. Reden waarom voor bovenstaand vaartuig een "MASSON" werd gekozen.

Reden waarom ook in recent bestelde schepen MASSON keerkoppelingen zullen worden geïnstalleerd. Kiezen voor MASSON is investeren in kwaliteit met de zekerheid dat VAN STIGT B.V. borg staat voor een doeltreffend en snel werkende service.

VAN STIGT BV

avelingen west 30 - gorinchem
tel. 01830-31066* - telex 24798

in België: (091) 261224

(Vervolg van blz. 7)



VUURTOREN (3)

Tussen Dover en Deal weet iedereen wel het South Foreland Lighthouse staan. Deze vuurtoren werd reeds in de jaren 1400 commercieel uitgebaat en deze kust werd daardoor als veilig bekend. Er stonden toen twee hutten waar bovenop vuren werden aangestoken. Meldrum die deze taak op zich had genomen liet zich daarvoor vergoeden door het innen van gelden van de schepen die aldaar moesten voorbijvaren.

Reeds in 1922 werd op South Foreland een radiobaken geplaatst.

Het onderhouden van de kustverlichtingen was meestal de taak in vroegere jaren van monniken. Er stonden inderdaad weinig mensen te trappelen van ongeduld om dit werkje te mogen uitvoeren gezien de zeeroverij toen ook een grote bloei kende.

Tussen Margate en Ramsgate staat dan het „North Foreland Lighthouse” dat meer dan 500 jaar geleden voor het eerst werd aangestoken. Eerst werden in de toren kaarsen gebrand. Dit is een van de meest nuttige lichttorens omdat ze gelegen is nabij de verraderlijkste zandbanken die er kunnen bestaan. We weten allemaal wel hoeveel schepen er daar in de loop van de jaren zijn vergaan ! Deze vuurtoren is een der meest bekende omdat ze nabij de Thames gelegen is en de weg naar Londen, befaamde wereldhaven, toont.



Eén van de duizend Bank Brussel Lambert-kantoren is in uw buurt. Zijn raadgevingen en diensten kunnen u het dagelijkse leven vergemakkelijken. U bent er van harte welkom. Denk eraan.

De BBL denkt aan u ...

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

18/112 (T) Noordzee. Mijnenleg- en mijnenvoefeningen.

Een multinationale mijnenleg- en mijnenvoefening zal plaatsgrijpen tussen 12 en 23 september 1983.

Het oefengebied is verdeeld in drie zones, namelijk Zone 1 en Zone 2 gelegen boven de scheepvaartroutes naar ANTWERPEN en Zone 3 gelegen Noord van „Negenvaam” en „Uitdiep”. Zone 2 zal voorbehouden worden voor mijnenvoefeningen met helikopters.

De begrenzing van de zones is als volgt :

1. **Zone 1**
 - a. 51°24'00"N – 02°35'00"E
 - b. 51°36'00"N – 02°40'00"E
 - c. 51°38'00"N – 03°02'00"E
 - d. 51°25'00"N – 03°02'00"E
2. **Zone 2**
 - a. 51°38'00"N – 02°40'00"E
 - b. 51°45'00"N – 02°40'00"E
 - c. 51°49'00"N – 03°05'00"E
 - d. 51°39'00"N – 03°05'00"E
3. **Zone 3**
 - a. 51°18'00"N – 02°42'00"E
 - b. 51°20'00"N – 02°42'00"E
 - c. 51°20'00"N – 02°52'00"E
 - d. 51°18'00"N – 02°42'00"E

Volgende gele stompe lichtboeien, voorzien van radarreflector en liggend kruis als topteken, werden voor bovenvermelde doeleinden uitgelegd, in de positie en gemerkt :

- a. 51°25'10"N – 2°38'20"E, Fl(2+1) 10 s, „UY1”;
- b. 51°29'00"N – 2°43'30"E, Fl(3) 10 s, „UY2”;
- c. 51°33'00"N – 2°41'40"E, Fl(4) 20 s, „UY3”;
- d. 51°37'00"N – 2°56'00"E, Fl(3+1) 10 s, „UY4”.

(Mededeling Commando Marineoperaties en -Training Zeebrugge – 30-6-83 en Loodswezen – Oostende).

NEDERLAND

18/113 Westerschelde. Schaar van Spijkerplaat. Tonnen verlegd.

Verplaatsen naar :

- a. 51°25'03"N – 3°39'48"E (± 250 m WNW) groene ton met kegel SS 11;
- b. 51°24'54"N – 3°40'40"E (± 300 m NNW) groene ton SS 13.

(Belg. krtn. 103, 104/10 en 104/11).

(Ned. B.a.Z. 1939 - 1983).

18/114(T) Westerschelde. Overloop van Valkenisse. Zandwinning.

1. T.b.v. de verzwaren van de zeedijk ter hoogte van Baalhoek vinden er tot eind oktober 1983 zandwinningen plaats op de Platen van Valkenisse be N de boeienlijn 58 - 60 (± 51°22,4'N – 4°06,8'E en ± 51°22,4'N – 4°07,4'E).
N.B. De ton 58 is i.v.m. de zandwinning tijdelijk opgenomen.

2. Het gewonnen zand uit het in sub 1 genoemde gebied wordt afgevoerd naar een perszuiger die verankerd ligt ter hoogte van de lichtboei 61A (± 51°22,1'N – 4°05,1'E).

3. De werkzaamheden vinden plaats gedurende de werkweek van zonsopkomst tot zonsondergang. Alle betrokken vaartuigen houden marifonie luisterwacht op het voorgeschreven marifoniekanaal (kanaal 12 van Zandvliet Radio).

De scheepvaart dient de werkzaamheden niet te hinderen en voorzichtig te passeren.

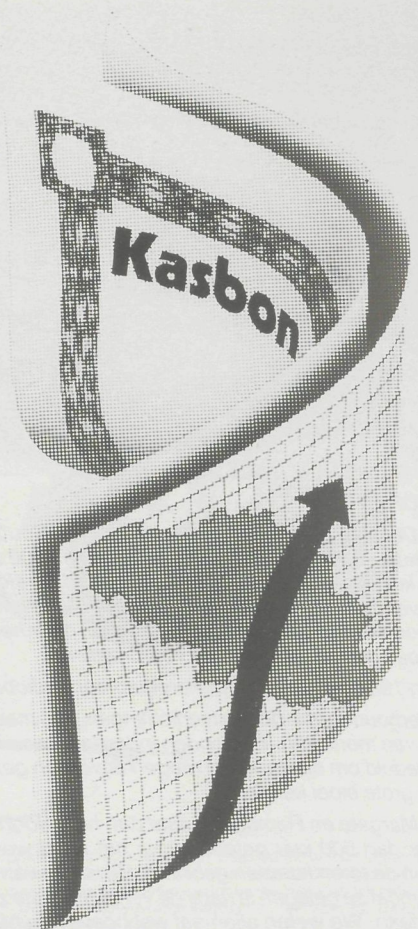
(Belg. krtn. 103 en 104/08).

(Ned. B.a.Z. 2018(T) – 1983).

Beleggen in NMKN-kasbons

méér opbrengst
voor uw spaargeld

méér mogelijkheden
voor het bedrijfsleven
en de werkgelegenheid

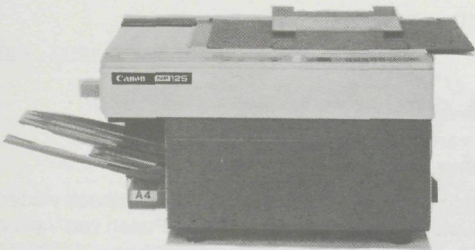


NATIONALE MIJ VOOR
KREDIET A/D NIJVERHEID
verstandig sparen

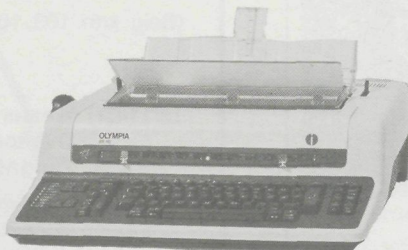
Kantoormachines A. VANDE VEIRE P.V.B.A.

Alf. Pieterslaan 55, OOSTENDE – ☎ (059) 70.57.72

CANON COPIERS



Electron. schrijfmachines
OLYMPIA - BROTHER - e.a.



OLYMPIA
BOSS COMPUTER



VRAAG BLIJVENDE INFORMATIE & DEMONSTRATIE

- SEDERT JAREN DE SPECIALIST VAN DE KUST
- UITSTEKENDE EN SNELLE SERVICE

WAT ZAL HET VERNIEUWD VISSERIJONDERWIJS ZIJN?

Zoals onze lezers gelezen hebben zal als gevolg van een Besluit van 28 juli 1983 met ingang van heden 1 september het visserijonderwijs re-sorteren onder de bijzondere organisatie van de Vlaamse Gemeenschap en zal theoretisch althans het visserijonderwijs een totale herstructurering ondergaan.

Bij het lezen van dit Besluit en de K.B.'s die er mee verband houden, stellen we dus een volledige ommekeer in dit beleid vast en hebben we er dan ook aan gehouden in deze kolommen dit Besluit zeer verkort weer te geven, zoals het ons door de Vlaamse executieve werd overgemaakt na het slotadvies van de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs, afdeling zeevisserij, op 16 juni 1983 vastgelegd.

Dit besluit luidt in essentie als volgt:

Organisatie

Artikel 3.

1. Het lager secundair zeevisserijonderwijs is ingedeeld in twee onderwijsvormen: het technisch- en het beroepszeevisserijonderwijs.
2. De lagere cyclus bestaat voor beide onderwijsvormen uit drie leerjaren, aangevuld met een vierde kwalificatiejaar.

Artikel 4.

1. Het eerste leerjaar is gemeenschappelijk voor de twee onderwijsvormen.

Artikel 6.

Het leerplan en de leervakken en voor ieder vak het aantal lestijden per week zijn:

1. Godsdienst of Zedenleer.

2. **Algemene vakken:** moedertaal, tweede taal, derde taal, geschiedenis, actuele problemen, aardrijkskunde, wiskunde fysica, biologie, sociale vorming, bedrijfsbeheer.

3. **Bijzondere vakken:** lichamelijke opvoeding, muzische vorming.

4. **Technische vakken:** zeevaartkunde, instrumenten, zeemanschap, visserijkunde, zeekaartenleer, scheepsreglementen, scheepsbouw, zee- en weerkunde, E.H.-B.O., radiotelefonie, motorenleer, werktuigkunde, warmteleer, koeltechniek, technologie, electriciteit, technisch tekenen.

5. Beroepspraktijk.

De bevoegde Gemeenschapsminister zal voorzien in de oprichting van een programmacommissie.

Deze commissie zal paritair worden samengesteld uit afgevaardigden van:

1. het Bestuur van het Zeewezen;
2. de instellingen voor zeevisserijonderwijs in de Vlaamse Gemeenschap;
3. de werkgevers uit deze bedrijfssector;
4. de werkgevers uit de andere bedrijfssector.

Deze commissie kan zich voor specifieke vakinhouden opdelen in werkgroepen.

Beoordeling van de leerlingen

Artikel 7.

Voor de beoordeling van de leerlingen zijn een klasseraad, een toelatingscommissie en een kwalificatiecommissie voorzien.

1. De klasseraad is het college van bestuurs- en onderwijzend personeel, dat belast is met de opleiding en vorming van de leerlingen van een bepaald leerjaar.
2. De toelatingscommissie is het college van leden van het bestuurs- en onderwijzend personeel, dat voor elk van de betrokken leerjaren door het inrichtingshoofd belast is met de beoordeling van de toelatingmogelijkheden van de leerlingen tot een onderwijsvorm een afdeling of een leerjaar.

Artikel 9. Een leerling eindigt met vrucht:

1. het 2, 3 en 4de leerjaar van het lager beroeps-secundair zeevisserijonderwijs, indien hij door de klasseraad bekwaam wordt geacht zijn studies voort te zetten in het volgende leerjaar van dezelfde onderwijsvorm;
2. elk van de vier leerjaren van het lager technisch-secundair zeevisserijonderwijs, indien hij door de klasseraad bekwaam wordt geacht zijn studies voort te zetten in het volgende leerjaar van tenminste een van de secundaire onderwijsvormen.

Artikel 10.

Het 2, 3 en 4de leerjaar van het lager beroeps-

en elk van de vier leerjaren van het lager technisch zeevisserijonderwijs, worden bekrachtigd door een oriënteringsattest, uitgereikt na delibere- ratie van de klasseraad.

Artikel 11.

De kwalificatiecommissie, zoals bedoeld in artikel 7 van dit besluit is als volgt samengesteld:

1. de afgevaardigde van de inrichtende macht of het inrichtingshoofd of zijn afgevaardigde;
2. de leraars, die lesgeven in het betrokken derde en vierde leerjaar;
3. tenminste een lid van het Bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart;
4. tenminste twee leden die de werkgevers vertegenwoordigen;
5. tenminste twee leden die de werknemers vertegenwoordigen;
6. tenminste één deskundige op het gebied van het bedrijfsbeheer;
7. andere niet tot de inrichting behorende deskundigen.

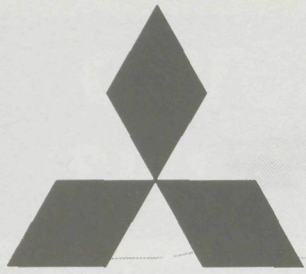
Het aantal van de leden die niet tot de inrichting behoren, mag dit van de aangeduide leraars niet overschrijden.

(Vervolg op blz. 13)

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.



MITSUBISHI DIESELMOTOREN



MHI SAMOFA DIESEL BV
IMPORTEUR VOOR DE BENELUX

Postbus 20
3840 AA HARDERWIJK HOLLAND
TELEFOON 03410 - 13041
TELEX 47330 SMOFA NL



PADMOS MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

OFFICIËEL DEALER VOOR DE BELGISCHE KUST EN ZW.-NEDERLAND
REPARATIES AAN ALLE SOORTEN SCHEPEN! RUIM 50 JAAR ERVARING
Deltahaven 18, 3251 LC Postbus 23, 3250 AA Tel: 01879-1766, 1792
STELLEN DAM-HOLLAND Dok: Tel: 01879-1933
Havenkade 12, 4311 BA Postbus 1, 4310 AA Tel: 01113-1551, 1488
BRUINISSE-HOLLAND

zuinig en betrouwbaar

In moeilijke ogenblikken
kunt U op BP oliën vertrouwen.



(Vervolg van blz. 11)

Titel 4. Inrichtingen voor zeevisserijonderwijs

Afdeling 1. Algemene bepalingen.

Artikel 14. De vacantieregeling in het zeevisserijonderwijs van de Vlaamse Gemeenschap en deze in het gesubsidieerd zeevisserijonderwijs, zal eenvormig zijn met deze voorzien voor de andere vormen van secundair onderwijs in de Vlaamse Gemeenschap.

Afdeling 2. Inrichtingen van de Vlaamse Gemeenschap

Artikel 15. De Rijksvisserijschool te Knokke-Heist wordt ingericht door de Vlaamse Executive.

Artikel 16.

§ 1. 1° Aan de vereiste titels, die in artikel 1 van het in aanhef vermeld K.B. van 16 juli 1962 reeds zijn voorzien, worden voor het onderwijs in de algemene vakken in 2° volgende vereiste titels toegevoegd:

„de diploma's van geaggregeerde van het lager secundair onderwijs, afdeling Frans-Geschiedenis, afdeling Moedertaal-Engels, afdeling Wiskunde-Economische Wetenschappen en andere afdelingen, aangevuld met het keuzevak economische wetenschappen. Hierbij dienen de gevolgde afdelingen in overeenstemming te zijn met de aard van het te geven leervak; dit geldt ook voor de onder 1° vermelde diploma's.”

2° „Bij de aanwerving wordt aan de houders van de onder 1° en 2° genoemde diploma's de voorkeur gegeven.”

§ 2. De vereiste titels, die in het artikel 2 van het vermeld K.B. van 26 juli 1962 reeds zijn voorzien voor het onderwijs in de technische vakken, onder: „1° afdeling dek”, worden eveneens vereist voor de technische vakken in het 1e en 2e jaar van het technisch zeevisserijonderwijs en in het beroepszeevisserijonderwijs.

§ 3. De vereiste titels, die in het artikel 3 van het vermeld K.B. van 26 juli 1962 reeds zijn voorzien voor het onderwijs in de praktische vakken, onder: „1° afdeling dek”, worden eveneens vereist voor de praktische vakken in het 1e en 2e jaar van het technisch zeevisserijonderwijs en in het beroepszeevisserijonderwijs.

§ 4. Aan het bovenvermeld K.B. dienen onder het artikel 2 - 1° „in de afdelingen dek” in een punt d) en onder het artikel 2 - 2° „in de afdelingen machine” in een punt d), de volgende titels te worden toegevoegd: „de houders van het getuigschrift van hogere technische leergangen of de houders van het getuigschrift van hoger secundair technisch onderwijs, m.i.v. het betreffende kwalificatiegetuigschrift van de afdelingen mechanica, electromechanica, electriciteit en electronica, voor leervakken waar een duidelijk verband bestaat met de gevolgde afdeling”.

§ 5. In voormeld K.B. van 26 juli 1962, dient in het artikel 3, 2° het punt d) als volgt te worden gewijzigd:

„ofwel een getuigschrift van een hogere technische leergang of van het hoger secundair technisch onderwijs, m.i.v. het kwalificatiegetuigschrift van de afdelingen mechanica, electromechanica, electriciteit en electronica, met daarenboven een

door de Gemeenschapsminister erkende nuttige ervaring van tenminste 3 jaar voor de houders van het getuigschrift Hoger Secundair Technisch Onderwijs en tenminste 1 jaar voor de houders van het getuigschrift van Hogere Technische Leer- gangen.”

§ 6. Aan het voormeld K.B. van 26 juli 1962 wordt een artikel 3-bis toegevoegd, waarvan de tekst luidt als volgt:

„Voor het onderwijs in de bijzondere vakken zijn de vereiste titels:

1° voor lichamelijke opvoeding: geaggregeerde van het lager secundair onderwijs, afdeling lichamelijke opvoeding;

2° voor muzische vorming; een door de Gemeenschapsminister erkend basisdiploma of getuigschrift, aangevuld met een door dezelfde Gemeenschapsminister erkende nuttige ervaring.”

§ 7. Voor het ambt van opvoeder-huismeester, zijn de vereiste titels gelijk aan deze voorzien voor hetzelfde ambt op hetzelfde niveau in de andere vormen van het secundair onderwijs.

Artikel 17.

§ 1. Aan de inrichting van de Vlaamse Gemeenschap wordt een betrekking van directeur voorzien. De kandidaten voor dit ambt dienen te beschikken over de bekwamheidsbewijzen, die vereist worden voor een gelijkaardig ambt in hetzelfde niveau van het Rijkstechnisch onderwijs.

§ 2. Het ambt van directeur-leraar wordt opgeheven.

Artikel 18.

Voor de inrichting van de Vlaamse Gemeenschap worden de volgende betrekkingen voorzien:

1° een ambt van opvoeder-huismeester;
2° een ambt van hulparbeider B of geschoold werkman A.

Artikel 27. Dit besluit treedt in werking op 1 september 1983.

„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 VOORAF-
GAANDE BETALING.**

WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verkrijgbaar:

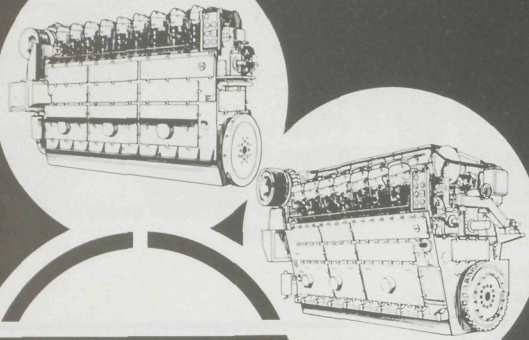
IN BELGIE:

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.



BOLNES

STUWKRACHT IN STAAL

Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 375-1250 kW (510-1700 pk) bij 600 omw/min in lijn en 1250-2500 kW (1700-3400 pk) bij 600 omw/min met 10-20 cyl in V-vorm.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

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

Ostend Stores en Ropeworks

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Burelen en Administratie: Tel. (059) 32.12.10 (5 lijnen)

Fabriek - Oudenburgswg, 31

Tel.: (059) 70.15.42 / (059) 70.14.41 / (059) 70.70.33

Telex: 810.28 & 821.65 - Telegramadres: PEFLOS - Oostende

Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethyleen, polypropylene en nylon

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN, NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

Gedeponeerd merk



SPECIALITEITEN:

Voor de Zeevisserij:

Manilla, sisal, polyethyleen en nylon trawltwine - Touwwerk - Alle soorten netten - Staaldraad - Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw:

Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid:

Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

Sport: Allerlei netten

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
Sparzaamheidstraat 1, Oostende
Kappellestraat 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

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

INVESTERINGSKREDIET

MET

RENTETOELAGE?

RAADPLEEG ONZE

 -KANTOREN!

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

BRIEVENBUS

DE VISSERS EN DE BELASTINGEN

Mijnheer de directeur,

U hebt het in „Het Visserijblad” steeds opgenomen voor onze visserij en voor de reders en vissers.

Voor uw genegenheid voor onze kustvissers is overal bekend en nu meer dan ooit als men het heeft over modernisering, hulp aan jonge schippers, eurokotters, enz., hebt gij het aangedurfd ons raad te geven of te helpen.

Ik heb onlangs een scheepje gekocht en me tot over mijn oren in de schulden gestoken, daar de goedkope kredieten ons weliswaar moeten toelaten er te komen, maar men vergeet dat we daar tenminste vijf tot zeven jaar moeten voor vechten, willen we de schulden afbetalen, ons schip afschrijven en ook onze belastingen betalen. Gij vergeet dat het bij ons niet gaat zoals in Frankrijk en dat bij een goede broodwinning, bijzonderlijk als onze vrouw meewerkt, wij meer dan de helft naar de belastingen moeten dragen. Vraag het maar aan Roland van Hand in Hand.

En als men dan weken heeft, zoals vorige week met veel noordoostenwind, dat er dan van verdiensten geen spraak is en we op onze kin mogen kloppen, dan spreekt er niemand van en moeten wij niet gaan doppen.

Wat mij dan ook ergert, is dat men vergeet dat wij, wanneer we in zee gaan, 20 op 24 uur moeten sjouwen en als we dan thuis komen en wat gevangen hebben, we onze vrouw op de kaai of aan de trap moeten zetten om een beter prijs te krijgen, die weliswaar veel goedkoper is dan in de winkel, maar toch beter dan in de mijn.

In alle gazetten lezen we dat we het land moeten helpen redden.

Maar hoeveel beroepdoppers zijn er niet die er een baantje van gemaakt hebben?

En wat nog erger is: de politiciers spreken van tewerkstelling, van elkeen die meer dan 50 tot 70 duizend frank per maand verdient veel meer te belasten. Honderden miljarden moeten aan de Europese gemeenschap gegeven worden om Europa groot te maken, enz.

Maar weet ge wat ze eerst groot maken? Hun portemonnaie!

Gij zult mij nu vragen, wat heeft dat met mijn beroep als visser te maken? Welnu mijnheer, wij moeten de wetten volgen die zij maken. We mogen hier of daar niet meer vissen, wat wel nuttig is en we krijgen voor sommige vis een minimum prijs. Maar als je daar moet van leven, je reparaties betalen en je scheepje en huisgezin onderhouden, dat is wat anders! Een oud beestje kost veel meer van onderhoud, dan je denkt.

Deze week kreeg ik ten andere een zantje om nog meer dan 400.000 knotsen tegen einde oktober bij te betalen, omdat ik vorig jaar te veel aangegeven heb. En ik las per toeval in een dagblad wat zo'n Europese charel of madame, die ons land of een ander land vertegenwoordigt, verdient.

Ik zou graag hebben dat je dat opneemt om aan te tonen wat ze met ons geld doen, want ik geloof niet dat die gazetten deze keer liegen, en dat zij niet de redders zijn van de visserij met de 12 mijls- en 200 mijlszone.

Een Belgische parlementair, en ze zijn naar het schijnt met een stuk of twintig, vrouwen die geëmancipeerd zijn natuurlijk er bij, verdient het volgende: 1.650.000 fr. minimum per jaar zoals onze volksvertegenwoordigers en senatoren. De helft van dat loon wordt niet geïndexeerd,

maar wordt ook niet belast, zodat die Euro's maar taks betalen op 825.000 fr. inkomen.

Daarbij krijgen ze kindergeld, faciliteiten van een eventueel pensioen en andere kleine (?) voordelen die wij niet weten of mogen weten.

Daarbij komt 74.000 frank per maand wanneer ze aan tenminste de helft van de vergaderingen deelnemen van die maand; verder een dagelijkse vergoeding van 5.200 fr. netto voor groeps- of commissievergaderingen, om er veel te zeggen, maar jaren nodig te hebben vooraleer iets te beslissen, want ze zitten daar allemaal om Europa (?) of liever hun portemonnaie te verdedigen.

Daarbij komt 20 fr. per km. tot aan 400 km. en 10 frank per km. boven die 400 km. om hen waarschijnlijk toe te laten met een Rolls Royce te komen van de kust naar Luxemburg, Straatsburg of elders waar het aangenaam en rustig is om te verblijven in afgedankte kastelen. Verder een reisvergoeding van 113.000 fr. per jaar voor verplaatsingen naar de Europese landen, wanneer ze bv in een van die landen willen onderzoeken hoeveel vissers er wonen en met welke scheepjes ze hun kost moeten verdienen. Ook nog een netto vergoeding van 110.000 fr. per maand om er een (mooie) secretaresse of secretaris als het een van die madams is, op na te houden, die hun brieven schrijft.

En weet ge wat nog straffer is? Ik heb in een Nederlands schandaalblaadje gelezen, dat er een Nederlands parlementariër is die 128 flessen jenever declareerde voor gebruik in zijn privé bar van zijn bureel te Brussel. Die faktuur werd zonder opmerkingen goedgekeurd door de betaaldienst. Dat moet nogal een straffe borrelvent zijn. Tenware natuurlijk een hoeveelheid flessen verhuizen naar zijn privé woonst of hij er een lucratief handelje mee drijft. Het kan natuurlijk ook dat er in zo'n luxueus bureel fuiven worden gehouden maar het is in ieder geval een schandaal, dat wij zo veel accijnzen moeten betalen als wij een fles drank kopen.

En dan spreek ik niet van de free shops, waar ze alles veel goedkoper kunnen kopen, dan wij. Als wij in zee gaan is dat dubbel „menagie” en de volle pot.

En dan spreken we ook niet van al de andere voordeeltjes, die ze hebben en waarop ze volgens die gazet allemaal geen belastingen moeten betalen.

Dit zijn die mensen die onze belastingen stemmen, want 't is voor de andere gekozenen in ons land die niet Europees zijn, toch zeker niet veel minder.

En als je dan ziet, hoe die mensen onze zaak verdedigen en wat ze er van kennen, wanneer ze een conferentie houden zoals onlangs in Oostende, dan ben ik niet verwonderd dat, als men zo'n zantje van de belastingen krijgt, men zich afvraagt waarvoor en voor wie wij nu eigenlijk werken op een ogenblik dat ons land meer dan 500 miljard wil innen van diegenen die werken en dus ook van al de vissers die 20 uren op 24 hun botten op zee afdraaien.

Want wie zal er nog in zee willen gaan om de zuur gewonnen centjes op die manier te zien verkwisten.

'k Hoop da je de courage gaat hebben om dat in uw gazette te zetten.

Een kustvisser.

Nota der Red.

De cijfers welke onze lezer opgeeft zijn juist.

Aan elkeen vraagt men in te leveren! Dat dergelijke mensen inderdaad beginnen met het voorbeeld te geven en ook al onze parlementairen, burgemeesters en schepenen, die, buiten dit politiek voordeel, meestal nog een ander job hebben, waarvan ze ruim kunnen leven.

Is men dan ook verwonderd dat vissers in zee niet meer willen gaan om loon grotendeels te zien opgeslorpt te worden door zware belastingen, want zij werken geen 38 maar 78 uur per week.

Maar ja, „Het Visserijblad” is niet uitgegeven om daarover te schrijven en we moeten ons houden aan onze vakbelangen. En die zijn er genoeg om onze kustvissers te helpen.

HET REDERSFONDS

Wij ontvingen omtrent dit Fonds een naamloos schrijven met een regelrechte aanval op diegenen die van het Fonds genoten en op de persoon van de secretaris Wittewrongel, die men een alleenheerschappij en machtspositie verwijt.

Dit schrijven is getekend met „Sokrates”.

Het spijt ons Sokrates te moeten melden, dat we geen naamloze brieven inlassen en men in dergelijk geval de moed moet hebben zich bekend te maken, al was het maar op de redactie.

Voor de rest herhalen wij dat alle reders, wie ook, zich steeds met hun klachten en grieven mogen wenden tot het Ministerie van Verkeerswezen te Brussel, die zeker op onpartijdige wijze alle gevallen zal behandelen.

De redactie

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

ZWARE STRAFFEN VOOR OVERTREDINGEN IN FRANKRIJK

In onze vorige uitgave wezen we er op dat er in Frankrijk een nieuwe wet gestemd werd, die het mogelijk maakt vissersvaartuigen uit derde landen, die herhaald in overtreding genomen worden voor illegale visserij binnen de uitgebreide visserijlimieten (200 mijl), in beslag te nemen. De rechtbank moet de inbeslagname echter binnen de 3 dagen uitspreken. Anderzijds worden gestraft met maximum 2 maand gevang, en met een boete van 24 duizend tot maximum 17 miljoen B.fr., diegenen die van het in beslag genomen vaartuig, materialen, uitrusting, apparatuur, motoren, vloten, enz. onvreemd en/of vernietigd hebben. Zelfde straffen worden ook uitgesproken tegen diegenen die zich tegen de inbeslagname verzetten. Toch dient er nog aan toegevoegd, dat de uitvoeringsdekreten nog altijd niet verschenen zijn en dat deze wet genomen werd hoofdzakelijk tegen de Spaanse vissers.

Firma LOUIS CREVITS & Zonen

p.v.b.a.

- Import - Export
- Allerlei kettingen en kettingmatten
- Ankers
- Herbruikbare materialen
- Visserijbenodigdheden
- Rubber bollen & rubber ringen

Zeebruggeaan 137
8380 Lissewege BRUGGE
Tel. (050) 54.48.33
(van uit Nederland : 09.32.50.54.48.33)

Gullevisiers

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

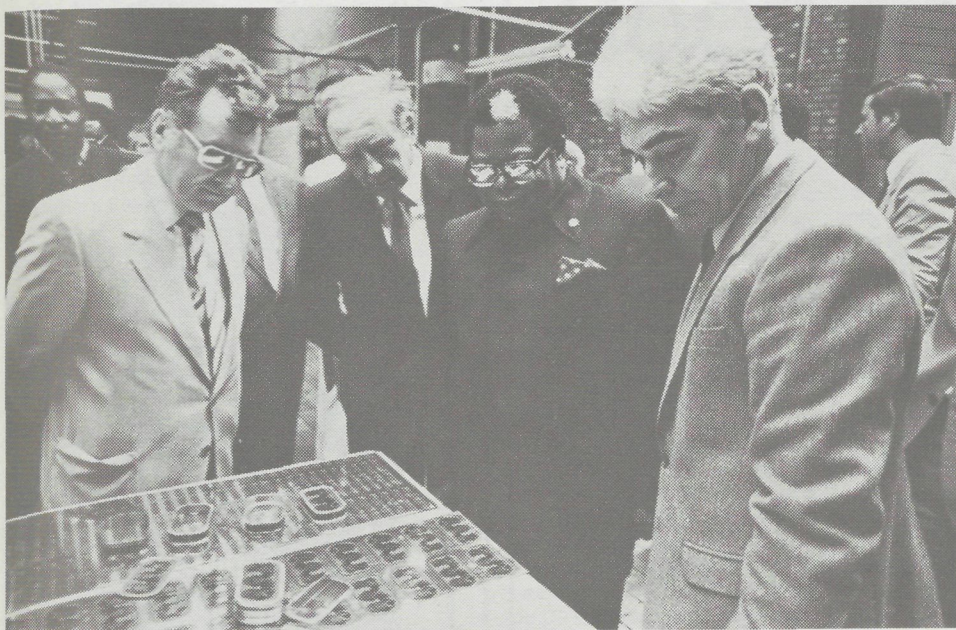
WP
WEST
PAINTS

Alleenverkoop van:
SCHEEPSVERVEN
„EEN KOMONENT
POLYURETHAAN”

ZAIRES BEZOEK AAN OOSTENDSE VISMIJN

Maandag heeft een delegatie van drie Zairese gezagsdragers een officieel bezoek gebracht aan de Oostendse vismijn. Dat gebeurde in de vroege morgen toen de visverkoop volop aan de gang was. De voornoemde afvaardiging was samengesteld uit de hh. Bomboko, Zairees Ambassadeur in België; Longelo, kolonel bij het Zairese leger en Madudu, de chef-protocol. Namens de stad Oostende werden de bezoekers ontvangen door burgemeester Goekint en schepen Makelberge. Er werd eerst een bezoek gebracht aan de eigenlijke visverkoop waarbij de bezoekers uitleg werd verschaft nopens de aanvoer en de manier van verkopen. Er werd tevens een bezoek gebracht aan de Eurohall waar ondermeer een film in verband met de zeevisserij werd geprojecteerd. Nadien begaf de ganse groep zich naar het pakhuis waar, op initiatief van de Beroepsvereniging van Visgroothandelaars in samenwerking met de RVA, een herscholing voor visbewerkers op gang werd gebracht. Verder werden nog bezoeken gebracht aan de Industriële des Pêcheries, United Foods, Viking, Resifood en de Scheepswerf Beliard Mercantile waar momenteel wordt gewerkt aan de bouw van polyester eenheden voor de Zee-macht. Tenslotte bracht de delegatie ook nog een bezoek aan het Rijksstation voor de Zeevisserij.

Aan het eind greep op het stadhuis een ontvangst plaats waarop Ambassadeur Bomboko zijn waardering uitdrukte voor de goede relaties tussen België en Zaïre, terwijl hij tevens liet verstaan dat het bezoek aan de visserijindustrie hem enkele belangrijke facetten had bijgebracht.



Ambassadeur Bomboko Lokumba Is'elenge (tweede van rechts) tijdens een bezoek aan het verwerkingsbedrijf United Foods waar hij deskundige uitleg kreeg over de verwerking tot conserven.

MAKREELVISSERIJ OPEN OP DE ENGELSE ZUIDWESTKUST

Sinds zondag 21 augustus is de makreelvisserij op de Engelse Zuidwestkust geopend. Men verwacht dat deze tot eind oktober zal duren, datum waarop de haringvisserij op de Westkust van Schotland terug zal openen tot het einde van het jaar, waardoor de betrokken schepen van de makreelvisserij op de haringvisserij zullen kunnen overschakelen.

De grootste seiners, deze van meer dan 52 meter, mogen per beurt 525 ton aanvoeren, hetzij 1050 van onze bennen. De vaartuigen minder dan 16,80 m lang mogen 220 ton aanvoeren per officiële beurt, hetzij 440 van onze bennen. Deze cijfers, naar gelang de categorie van het vaartuig waarin deze, volgens zijn lengte is on-

derverdeeld, betekenen een verhoging van toegelaten vangstcijfers met 20 %. Verder zullen de vreemde faktorijschepen die de makreel op zee overnemen, ook onderworpen zijn aan de nieuwe controlemaatregelen. Een Bulgaars faktorijschip is reeds ter plaatse samen met een paar Poolse schepen. Indien de makreelvisserij meezit, is het duidelijk, dat nog heel wat faktorijschepen hun steven naar de Engelse Zuidwestkust zullen wenden. De faktorijschepen, die op de Westkust van Schotland en rond de Minch aanwezig zijn voor haring, hebben zich reeds bereid verklaard om de makreel van de Engelse Zuidwestkust op te nemen, omdat zij te weinig bevoorrad worden in haring die daarenboven klein van stuk is.

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

ZATERDAG 24.9

*The English Musical Company
presents*

MY FAIR LADY

Auditorium - 20.30 u.

250 - 350 - 450 - 550 F

INFO: tel. (059) 70.76.18
(10-13/16-19 u.)

ALLERLEI

■ Op de internationale visserijtentoonstelling in Kopenhagen werd op de stand van het Jutland Technisch Instituut de nieuwe garnaalpelmachine Kronborg vertoond. Het gaat om een niet-mekanische pelmachine die warm water en druk gebruikt om de pel van het vlees te doen lossen. Met medewerking van de machinefabriek, heeft het Jutlandinstituut hier twee jaar aan gewerkt. Het vlees zakt op de bodem en de pel drijft aan de oppervlakte waar het weggezogen wordt. De garnaal moet wel zeer vers zijn. Er kan een ton garnaal per uur verwerkt worden of 1 kg. per 3,5 seconden. Een voordeel is eveneens, dat de machine geen te grote plaats inneemt en zelfs aan boord van grote garnaalvisserijvaartuigen geplaatst kan worden die op garnaalkampagne gaan.

Of dit op onze vloot zou passen, denken we niet, tenware men 500 kg. garnaal per schip aanvoert. Maar die tijd is lang voorbij.

■ Ecuador, een land uit Centraal-Amerika aan de kust van de Stille Oceaan, heeft zijn aanvoer in 1982 met 5% opgevoerd tot 710.000 ton, hetzij 17 maal de Belgische aanvoer. Hiervan was 85% dunne haring die voor de vismeelfabrieken aangevoerd worden. Anderzijds neemt de garnaalvorming in Ecuador eveneens een grote uitbreiding.

■ In verband met de dure brandstofprijzen werden reeds bij herhaling studies gemaakt om bij het varen naar en terugkeren van de visserij, de meest economische snelheid te bepalen. Aldus werd vastgesteld, dat voor een 24 m. vaartuig wanneer men een vermogen van de motor van 400 pk gebruikte in normale omstandigheden een snelheid van rond de 7,5 tot 8 mijl gehaald werd. Door het opvoeren van het vermogen met 200 pk kwam men een groter snelheid van 2 knopen. Door opnieuw het vermogen op te voeren met 200 pk kwam er nog één mijl bij. Nog eens 200 pk en dit gaf slechts een halve bijkomende mijl. Daarom ook het belang van speciale ekonomimeters en het aanpassen van de snelheid aan een economisch brandstofverbruik.

UW KLEUREN-TV en HI-FI STEREO-VIDEO-SPECIALIST

BARCO



pvba **CAZAUX JVC**

ENIG EKSCLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

Vindictivelaan 11 — Zandvoordestraat 19
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

voor uw
drukkerijen
geboortekaartjes
huwelijksbrieven
rouwbrieven
wendt u tot drukkerij
NIEUWSBLAD VAN DE KUST
hendrik baelskaai 30
8400 oostende
telefoon 059/32 11 13

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN

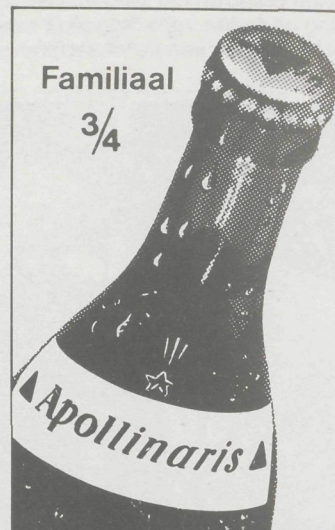


Agent en depothouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)



Familiaal

3/4

▲ **Apollinaris** ▲

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

**VISSERSVAARTUIG KOPEN
OF VERKOPEN ?**

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 — 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — ☎ 32.11.01

MILJOENEN IN.. HET WATER!

Momenteel worden in de buurt van de Vuurtoren, aan het uiteinde van de Hendrik Baelskaai dus, wegeniswerken uitgevoerd. Het gaat hier om de derde fase (eerste lot) van een reeks wegeniswerken die moesten uitgevoerd worden in het havengebied volgens een planning die dateert van voor zegmaar ruim twee jaar. Een eerste fase betrof de werken en bestrating aan het Vuurtorenplein (P & O zaliger) en daar ging een investering van ongeveer 56 miljoen mee gepaard. Een tweede fase betrof dan werken aan de Westkaai van het vlotdok en dat vergde een financiële last van rond de 90 miljoen. Volledigheidshalve dient hier aan toegevoegd dat bedoelde werken werden uitgevoerd met een honderd procent staatssteun. Nu dus, is sedert enkele tijd de derde fase begonnen maar, zoals de zaken er thans voorstaan zal alleen het eerste lot van die derde fase uitgevoerd worden omdat... de Staatskas niet langer die investering kan dragen. Die derde fase zou in de totaliteit rond de 70 miljoen fr. gekost hebben maar Vdertje Staat heeft de kraan dicht gedraaid zodat de tussenkomst zich beperkt tot 22 miljoen fr., zijnde het eerste lot. De werken van de latere loten worden derhalve in de koelkast gestopt tot de Staatskas weer wat overeind is gekomen.

Wat ook, alsnog werd aan de reeds uitgevoerde werken of deze die momenteel aan de gang zijn, een fors bedrag van 168 miljoen fr. uitgegeven. Wij stellen ons de vraag of dat geld niet beter ware gespendeerd geweest aan andere, meer dringende saneringswerken in de buurt van het vismijn- en vissershavencomplex?

De slipway vraagt dringende aanpassingswerken. Het vissersjvlotdok werd door de schuld van de stad in geen tien jaar gebaggerd. En nu vindt men middel om in een verloren hoek achter de werf Seghers ongeveer 22 miljoen te gaan uitgeven om een nutteloze straat achter de werf Seghers te leggen, tussen die werf en het vroegere Fort Napoleon.

Wie van de stad Oostende dat door de Staat heeft doen aanleggen, vragen we ons af. Deze weg is van niet het minste nut, mondt uit op de haven zonder uitzicht en als een verloren stuk baan, welke alleen nog zal dienen om de werf aldaar gelegen, zijn stalen platen op te leggen in plaats van in het duinzand nu.

Triestig stadsbestuur en een geldverkwisting zonder voorgaande.

IJSLAND

In de laatste jaren is één van de meest belovende toekomstprojecten in IJsland, deze van de pelskwekerijen. Thans heeft het IJslandse ministerie van landbouw terug toelatingen afgeleverd voor de uitbating van een zestigtal nieuw vosfarmen met een gemiddelde van 35 voswijfjes en 8 minkfarmen (wezelachtigen) met elk van 150 tot 300 wijfjes. Hiermede zou het totaal aantal pelsfarmerijen opgevoerd worden tot meer dan 150. Voor IJsland die over een grote industriële visserij voor vismeel doeleinden beschikt, is de bevoorrading in rauw materieel voor de pelsfarmen geen probleem. Met het inschakelen van de nieuwe farms, schat men, dat een 25.000 pelsen voor uitvoer naar het buitenland zullen kunnen voortgebracht worden.



De werken aan de nieuwe weg in de buurt van de Vuurtoren. Een verspilling van veel geld, daar waar dit op een andere en veel nuttiger manier kon gespendeerd worden.

HET GEVAAR VOOR OLIEBEZOEDELINGEN OP ZEE DOOR TANKSCHEPEN

Uit het blad „DE LLOYD” dagblad voor transport-ekonomie Antwerpen, ontlent we een artikel over het vergaan van de reuzetanker „Castillo de Bellver”. Dit bewijst weer eens, hoe zelfs tankschepen die aan alle veiligheidsvoorschriften voldoen, toch nog altijd een potentieel gevaar betekenen kwa oliebezoedeling op zee en op de kusten. We kunnen ons dan ook gemakkelijk voorstellen wat het potentieel gevaar betekent van de honderden gedemodereerde oude tankschepen die door rederijen die doorgaans het licht schuwen, gecharterd worden voor olietransport.

Hieronder volgt dan dit artikel uit de „De Lloyd” dat we aan onze lezers niet wensen te ontzeggen.

Zoals gekend, was deze supertanker met 250.000 ton ruwe olie aan boord, onderweg van de Perzische Golf naar Spanje, toen zaterdagochtend 6.8.83, rond 1.30 uur, een geweldige brand aan boord uitbrak. De bemanning verliet het schip bij een woelige zee omstreeks 2 uur diezelfde zaterdagmorgen. Twee bemanningsleden zijn steeds vermist.

Zaterdag 6.8.83, even voor de middag, deed zich een enorme explosie voor, waarna de tanker middende brak. Hierbij kwamen duizenden liters ruwe olie de zee bezoedelen, en aangezien het zich slechts op ongeveer 90 km van de kust van Saldanka Bay had voorgedaan, werd een verschrikkelijke kustbezoedeling gevreesd. Gelukkig veranderde de wind van richting, zodat de olie terug zeewaarts werd afgedreven.

Zondag (7.8.83) zonk dan de achtersteven op 26 mijl van de kust, waarbij ongeveer 100.000 ton ruwe olie met het wrak door de woelige zee

verslonden werd. Thans wordt aangenomen dat uit dit achterstuk geen olie meer lekt. De voorsteven, die is blijven drijven, kon door de sleper „John Ross” naar de open zee gesleept worden. In dit voorste stuk waren nog ongeveer 60.000 ton ruwe olie, die langzaam maar zeker in zee vloeiden.

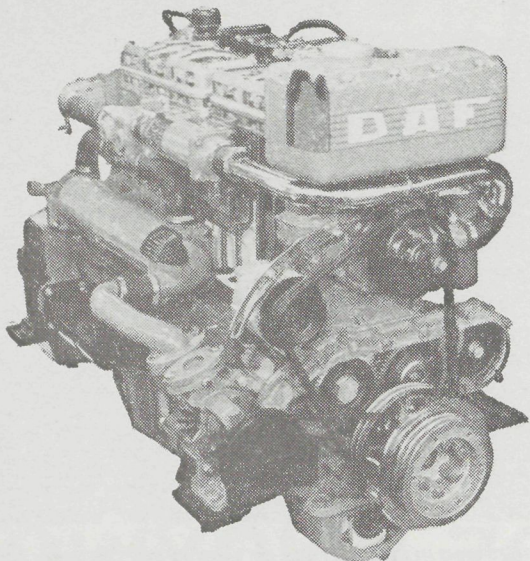
Het gevolg is een enorme olievlek, van ongeveer 45 mijl lang en 30 mijl breed. Met man en macht wordt deze olievlek nu met chemikaliën bestreden, en het mag een groot geluk heten dat de wind plotseling van richting veranderd is en deze olievlek van de kust van Saldanka Bay weggedreven heeft. Aldus werd op het eerste gezicht een verschrikkelijke ecologische ramp vermeden.

Nochtans rijst na dit voorval terug de vraag hoe zulks kan gebeuren. Werden de internationale veiligheidsvoorschriften dan niet nageleefd? Alhoewel men momenteel de juiste oorzaken van de ramp nog niet heeft kunnen vaststellen, kan nu reeds gezegd worden dat deze vijf jaar oude tanker, bij Lloyd's Register geïnspecteerd was, en slechts zeer recent een hele reeks controles achter de rug heeft. De jaarlijkse inspectie had nog in januari van dit jaar plaatsgevonden.

Deze moderne eenheid van Empresa Nacional de la Marina-Mercante, de eigenaars, was op de Castelleros Espanoles' Pierto Real werf gebouwd en was uitgerust met een crude oil washing system, alsmede met inert gas system. Eveneens had deze tanker, – volledig in overeenstemming met de IMO-regels (MARPOL 73/78) – afzonderlijke ballasttanks (segregated ballast tanks).

Alles wijst er dus op dat de internationale veiligheidsvoorschriften terzake werden nageleefd. En toch is het gebeurd.

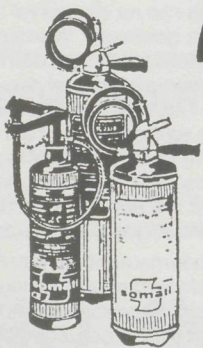
Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier.

DAF Diesel

Antwerpsesteenweg, 126
2630 AARTSELAAR
Tel. (03) 887.40.00



- brandbeveiliging in machinekamer
- snelblussers, nazicht en hervulling
- Somati 100 % Belgische firma
- wendt U tot S.V. SCAP

somati

Ille Industriezone, 9440 EREMBODEGEM
Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

EKSKLUSIEVE TWAALFMIJLSZONE VOOR NEDERLANDSE KUST

Eindelijk heeft de Nederlandse minister van landbouw, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, beslist een exclusieve 12-mijlszone in te stellen voor de visserij voor de Nederlandse kust. Op basis van het Beneluxverdrag mogen alleen de Belgische en Nederlandse vissers op alle soorten vis in deze zone vissen. Voor vissers uit derde landen is dit natuurlijk verboden omdat het hier gaat over gemeenschapswateren, die tot de 200 mijlszone behoren. Franse vissers mogen echter wel vanaf 6 mijl uit de kust komen vissen en de Britse vissers vanaf 6 mijl uit de kust voor het Waddengebied, waar zij op een traditionele visserij kunnen bogen. Voor de Deense en West-Duitse vissers is er visserijgelegenheid vanaf drie mijl uit de kust. Voor de Franse vissers is vissen eveneens toegelaten vanaf 6 mijl uit de kust. Voor haring en makreel geldt er echter een verbod op vissen.

Deze nieuwe maatregel neemt echter de reeds bestaande verbodsmaatregelen in de twaalfmijlszone niet weg, zoals onder meer deze voor de bokkervisserij met vaartuigen boven de 300 pk en groter dan 70 Brt.

Woordvoerders van het Nederlandse Productschap en van het Visserijchap hebben dit een goede maatregel genoemd vanwege minister Braks.

HET KOPEN VAN TWEEDEHANDS VAARTUIGEN

Nu de N.M.K.N., met de steun van het Ministerie van Verkeerswezen, kredieten verleent aan jonge vissers, worden nogal veel oude vaartuigen van de hand gedaan tegen allerlei prijzen.

We raden de jonge onervaren schippers of motoristen echter aan, vooraleer een schip te kopen, niet alleen bij hun beroepsvereniging te rade te gaan, maar zich vooral ook te vergewissen van de toestand waarin het te kopen schip en vooral de motor zich bevindt.

Tevens moeten zij zich bij de Zeevaartinspectie inlichten om te weten te komen of het schip over een bewijs van zeewaardigheid beschikt en welke eisen deze bij aankoop zal stellen inzake herstellingen en vernieuwingen.

Maar al te vaak wordt vastgesteld dat veel zaken tussen pot en pint geregeld worden, en het is te laat de put te vullen als het kalf verdrongen is.

Het is een gekend feit dat een visser weinig van financiële zaken afweet en veelal maar al te gemakkelijk akkoorden maakt, waarvan achteraf vastgesteld wordt, dat zij te goedertrouw zijn.

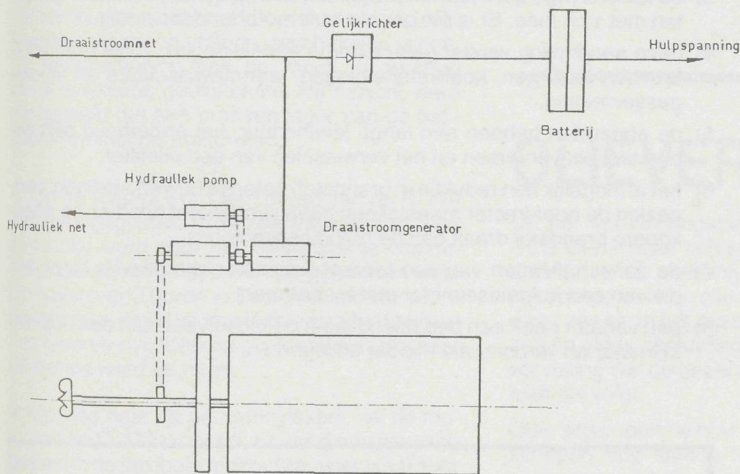
Raadpleeg dus een goede techniker inzake motoren en de toestand van het te kopen schip.

HET NUT VAN DE TOEPASSING VAN TOERENTALREGULATOREN

De rekeningen die de reders moeten betalen voor de aankoop van brandstof gaan steil de hoogte in en zijn, sedert enkele jaren, uitgegroeid tot de zwaarste post op de begroting. Een grote bokkentreiler, zoals die nu meer en meer in bedrijf wordt genomen, vergt allicht een uitgave van pakweg een miljoen als de tanks worden volgegooid, zegmaar de helft van een modale besomming. Het valt dus gemakkelijk te begrijpen dat de brandstofrekening centraal staat in de exploitatie van een vissersvaartuig. Er moet wat aan gedaan worden, zegt men in betrokken middens, wil men straks niet tenonder gaan of minstens marginaal gaan werken.

In dat verband kregen wij kennis van een rapport, uitgaande van Ir. G. Vanden Broucke, verbonden aan de werkgroep Techniek (C.T.W.O.Z.) Rijksstation voor de Zeevisserij, en dat handelt over de brandstofbesparing door toepassing van continu regelbare toerentalregulatoren.

In de inleiding stelt de h. G. Vanden Broucke dat, aan boord van vissersvaartuigen, momenteel de elektrische energie wordt opgewekt door een gelijkstroomdynamo, aangedreven door de hoofd- en/of hulpmotor. Omdat de jongste tijden echter meer en meer toepassing wordt gemaakt van elektromotoren met grotere vermogens en mede door de toepassing van elektronische apparatuur, werd thans overgegaan op een wisselstroomnet. Het is echter wel zo dat die elektronische apparatuur een uiterst konstante frequentie en spanning vereist. Algemeen beschouwd wordt deze stroomvoorziening opgewekt door een dieselmotor met alternator. Er is ook nog een andere manier om deze alternator aan te drijven, met name door gebruik te maken van de hoofdaandrijving, via een transmissie. De beweegredenen voor een dergelijke aandrijving, t.a.v. een afzonderlijke dieselmotoraandrijving, zijn de geringe investeringen en de lagere installatiekosten. Ook de onderhoudskosten liggen lager. Het is evenwel zo dat het toerental van de hoofdaandrijving niet altijd konstant is, terwijl anderzijds het toerental van een wisselstroomalternator, waarop een net is aangesloten dat bestaat uit elektronische apparatuur, konstant binnen de 2% dient gehouden te worden. Een continu regelbare toerentalregulator tussen de hoofdaandrijving en draaistroomgenerator kan het toerental van de generator constant binnen deze grenzen houden.



Figuur 1 (c)

Deze continu regelbare toerentalregulatoren hebben zowel toepassing op de binnenschepen als op de zeeschepen; in het laatste geval zowel als generatoraandrijving dan wel als aandrijving van hydraulische pompen en compressoren (zie fig. 1 (c)). De voortstuwing van deze schepen kan in het algemeen in drie categorieën worden ingedeeld:

1° Enkele- of dubbele schroefvoortstuwing, aangedreven door één of twee motoren.

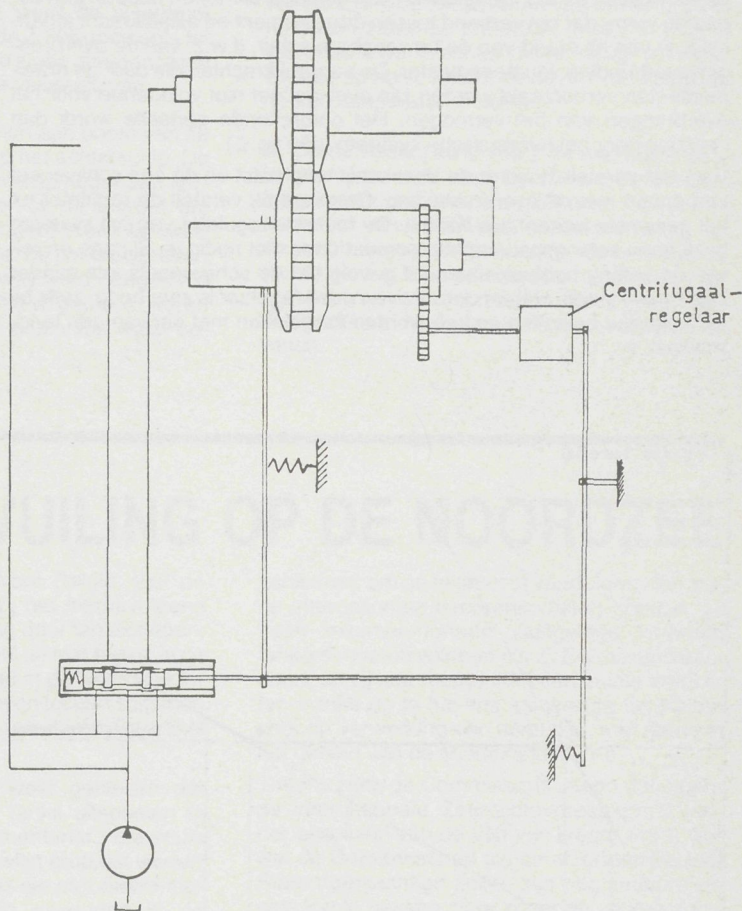
De keuze van deze voortstuwing is afhankelijk van bv. scheepskonstruktie, de sleepcapaciteit, de vaarsnelheideigenschappen en grootte van de machinekamer.

2° Motor met variërend toerental direkt gekoppeld aan conventionele schroef. Over het algemeen een minder kompakte installatie, waarbij alleen het maximale vermogen verkregen wordt bij het maximale toerental. Vanaf deze aandrijving kunnen dus geen hulpwerktuigen worden aangedreven zonder tussenschakeling van een toerenregelaar.

3° Motor met konstant toerental direkt gekoppeld aan een verstelbare schroef. Een voortstuwingsmethode toegepast om de machinekamer kompakter te bouwen, doordat vaak slechts één hulpmotor nodig is, aangezien de overige aandrijvingen verkregen worden vanaf de hoofdaandrijving.

Het totale vermogen, nodig voor de hulpwerktuigen, is verschillend per schip terwijl bovendien de afname van het hulpwerktuig sterk wijzigt onder de diverse bedrijfsomstandigheden. Zeer zeker op treilers, bevoorradingschepen en ook wel op sleepboten, is het opgenomen vermogen van hulpwerktuigen zoals lieren, hydraulische pompen, compressoren en waterpompen, veelal juist hoog bij verminderde snelheid van het schip en dus veelal bij een verminderd toerental van de hoofdaandrijving. Niettemin, om toch over de volledige capaciteit van deze hulpwerktuigen te kunnen beschikken, is een tussenschakeling van een continu regelbare toerentalregulator noodzakelijk om een vast toerental en een constant vermogen te bekomen.

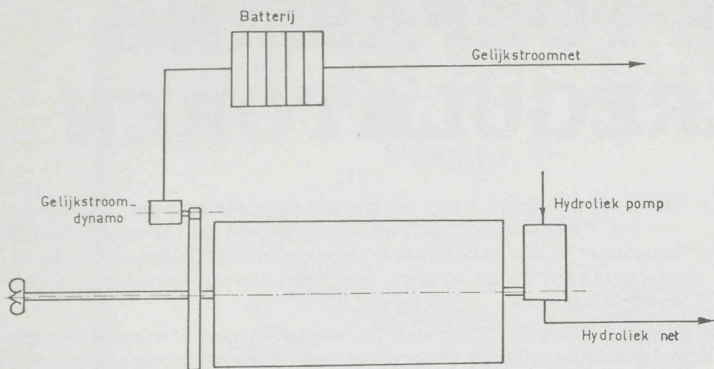
CONTINU REGELBARE TOERENTALREGULATOREN



Figuur 1 (a)

Figuren 1 (a) en (b) geven een schets weer van dergelijke toerentalregulatoren. Ze bestaan uit staal, het draaimoment wordt mechanisch overgebracht en hydraulisch vermeld. De zeer lichte ketting laat hoge snelheden toe waardoor grote vermogens bij relatief kleine afmetingen kunnen worden overgebracht. De konische schijven zijn glad terwijl de ketting is uitgevoerd met rollende wrijving in de scharnierpunten. Bij die regulatoren wordt de aandrukking van de schijven, die afhankelijk is van het draaimoment, op de ketting toegepast. Beide, identieke schijvensets bestaan elk uit een „vaste” schijf, een beweegbare schijf met aangebouwde cilinder en een as. Ze worden omgekeerd tegenover elkaar geplaatst, derwijze dat de beweegbare schijven diagonaal tegenover elkaar staan. Door het draaimo-

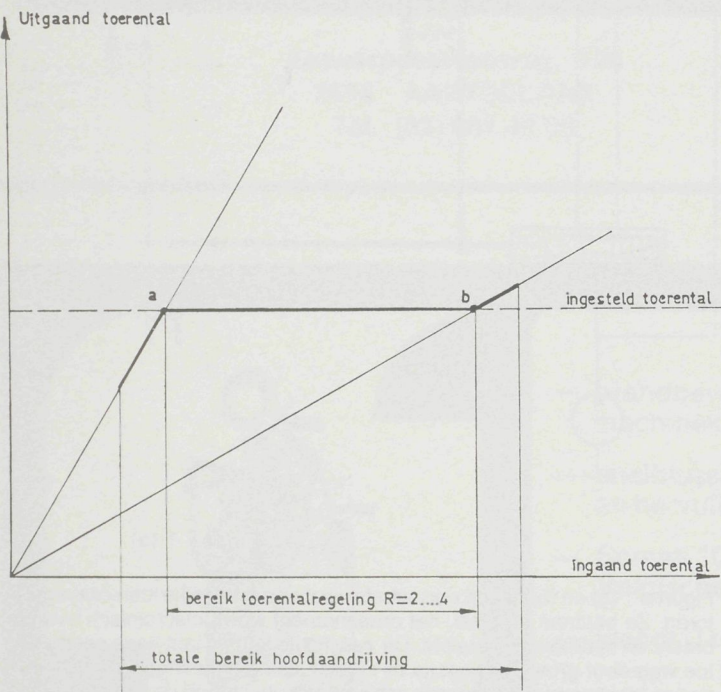
(vervolg volgende bladzijde)



Figuur 1 (b)

ment aan de as wordt via de met de as verbonden aandrukmof, de rollen en de beweegbare schijf een axiale kracht op de ketting uitgeoefend. Deze kracht wordt via de schijf en de rollen, weer op de as overgebracht, zodat deze kracht niet buiten de schijvenset komt en de lagers van de as niet axiaal worden belast. De leibanen van de aandrukmoefen hebben een zodanige vorm, dat het verband tussen draaimoment en axiaalkracht afhankelijk is van de stand van de beweegbare schijf, d.w.z. van de overbrengingsverhouding van de regulator. De aandrukkrachten die door de draaimomenten veroorzaakt worden zijn evenwel niet voldoende voor het overbrengen van het vermogen. Het ontbrekende gedeelte wordt dan voorzien door het hydraulische systeem. (Zie fig. 2).

Voor het verstellen wordt de stuurschijf verplaatst en de ene schijvenset verbonden met de overdrukleiding. De overdruk verinst de regulator tot het gewenste toerental is bereikt. De toerentalregulator van het systeem bezit geen kettingspaninrichting omdat deze niet nodig is. Slijtage en rek van de ketting hebben alleen tot gevolg dat de schijvensets iets minder „ver open” staan. Het rendement van deze regelaar is zeer hoog, zelfs bij gedeeltelijke belasting en kan worden vergeleken met dat van een tandwielkast.



Figuur 2

REGELING VAN HET TOERENTAL

In het apparaat dat het toerental regelt is de stuurhefboom scharnierend verbonden met de stuurschuif. Op de ene zijde van deze hefboom werkt de door de uitgaande schijvenset aangedreven centrifugaal reguleerder, terwijl aan de andere zijde het gewenste toerental vast wordt ingesteld.

Elke verandering van het uitgaande toerental heeft zodoende een verschuiving van het stuurschuif tot gevolg, en veroorzaakt zodoende een overdrukverandering.

Verandert het ingaande toerental, dan zal in eerste instantie ook het uitgaande toerental wijzigen.

Door de optredende drukverandering wordt de overbrenging zo veresteld, dat het ingestelde uitgaande toerental weer wordt bereikt. Reeds bij zeer geringe verplaatsing van de stuurschijf wijzigen zich de overdrukken (2 tot 12 bar.) voldoende om de overbrengingsverhouding van de toerenregelaar te veranderen.

De afwijking tussen het ingestelde en het werkelijke toerental blijft zodoende binnen $\pm 1\%$.

De regeling van het toerental is werkzaam tussen de punten a en b van fig. 2. Hierbuiten wordt de overbrengingsverhouding i.p.v. het toerental geregeld. De glijsteen tast de stand van de beweegbare schijf, dus de overbrengingsverhouding, af en houdt deze konstant. Binnen het bereik van de toerentalregeling beweegt zich het eind van de aftastarm vrij tussen de aanslagen van de regelbereikbegrenzing. Komt het ingaande toerental buiten de ingestelde begrenzing, dan wordt de stuurschuif door de glijsteen bediend, en wel zodanig dat de overbrengingsverhouding konstant wordt gehouden.

Een ingebouwde oliepompe zorgt voor de benodigde hydraulische druk en de smering. Deze pomp, die verbonden is met de uitgaande schijvenset, zuigt via een filter de olie uit de afloop en pompt het naar het toerentalregelaarapparaat.

VOORDELEN

Een aantal beweegredenen welke mogen leiden tot het installeren van een continu regelbare toerentalregulator, kunnen als volgt worden samengevat:

- 1) doordat het toerental van de aan te drijven alternator konstant wordt, is een kleiner type alternator te gebruiken voor gelijke krachtafname.
- 2) de gehele installatie wordt compakter, hetgeen kan resulteren in een kleinere machinekamer, doordat de hulpdieselmotor kan wegvallen.
- 3) de continu regelbare toerentalregulator brengt minder installatiekosten met zich mee. Er is bv. geen zware motorfundatie nodig.
- 4) deze aandrijving vereist geen externe aansluitingen, zoals brandstoftoevoer, leidingen, koelwaterleidingen, warmtewisselaars en afvoergassenleiding.
- 5) de apparaten hebben een lange levensduur, het onderhoud blijft beperkt tot olieversen en het verwisselen van een oliefilter.
- 6) het is mogelijk een reductie in brandstofkosten te bewerkstelligen, aangezien de hoofdmotor meestal een beter rendement heeft en op goedkopere brandstof draait dan de hulpdieselmotoren.
- 7) de aanschafkosten van een toerentalregulator zijn dikwijls lager dan die van een hulpdieselmotor met toebehoren.
- 8) een variator heeft een beduidend lager geluidsniveau dan een hulpdieselmotor en veroorzaakt minder trillingen.

Apollinaris

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

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Op de visserij verminderde plots het toerental van de hoofdmotor van de Z.84. Bij nader toezicht werd vastgesteld dat er een vreemd voorwerp in de schroef stak. Contact werd opgenomen met de Z.89 waarvan de schipper en de motorist het duiken als hobby bedrijven. Deze waren onmiddellijk akkoord om langszij te komen en beiden slaagden er in het vreemd voorwerp dat een stuk net- en touwwerk was, uit de schroef te halen, waarna de motor van de Z.84 weer normaal draaide. De Z.89 wenste hiervoor geen vergoeding hetgeen wel eens dik mag onderlijnd worden.

■ Bij het naar de visserij lopen kreeg de O.279 plots een harde klop op het achterschip. Hierop verminderde het toerental van de motor terwijl de motortemperatuur steeg en trillingen in het vaartuig waargenomen werden. Oostende werd terug aangedaan en het vaartuig op de slip gezet waar vastgesteld werd dat één blad van het vierbladenschroef geplooid en gescheurd was.

■ Toen bij het binnenvaren van Zeebrugge de O.131 na het achteruitslaan, men de motor terug op vooruit wilde zetten, weigerde deze het manoeuvre waardoor de O.131 bleef achteruit varen. Hierdoor kwam dit vaartuig in aanvaring met de redeboot nr 4, gemeerd aan de steiger van het loodswezen tegenover de toegangsgewel van de vismijn. De O.131 werd door werksleepbootjes in de vissershaven binnengesleept.

■ Gemeerd in de haven van Nieuwpoort werden de korretouwen van de winch van de N.700 afgewikkeld bij middel van een voorheftruck. Bij het afwikkelen van het bakboordkorretouw blokkeerde plots de op vrijloop geschakelde winch. De handbediening van de winch in de brug bleek eveneens geblokkeerd. Bij nazicht werd vastgesteld dat een bronzen lager van de bakboordtrommel gebroken was.

■ Op de visserij werd aan boord van de N.719 een lek vastgesteld in de zoetwaterleiding. Terzelfdertijd werd door het kijkvenstertje vastgesteld dat de vierde cilinderkop gebarsten was. De haven van Thoron in Denemarken werd binnengelopen en de leiding ter plaatse hersteld en een reserve-cilinderkop geplaatst waarna naar Oostende werd gevaren.

■ Op weg naar de garnalenvisserij viel de motor van de O.472 plots stil. Er werd een lek vastgesteld in de flexibele mazootaanvoer waardoor lucht werd aangezogen. Door de O.473 werd het vaartuig naar Oostende gesleept.

■ Tijdens het winden op de bokkenvisserij stelde men aan boord van de Z.499 vast, dat er een abnormaal geluid kwam uit de tandwielkast van de vislier. Na de kast van de tandwielen geopend te hebben, werd vastgesteld dat er zich ijzervijlsel tussen de tandwielen en op de bodem bevond. Besloten werd de visserij te staken en koers te zetten naar Oostende.

■ Bij het wegzetten van de korre op de visserij door de Z.553, is de rem van de winch gebroken en is matroos Henri Vlietinck die deze rem bediende met de middenvinger en wijsvinger van de rechterhand tussen deze geklemd geraakt. Koers werd na verzorging van matroos Vlietinck naar Zeebrugge gezet, waarna de gekwetste naar het Fabiolahospitaal te Blankenberge werd overgebracht.

■ Op visvak 102 werd aan boord van de Z.430 in de machinekamer plots lawaai gehoord. Er werd vastgesteld dat de flexibel van de zoetwaterpomp gebroken was. Deze kon niet aan boord hersteld worden. De Z.474, die zich in de nabijheid bevond, heeft de Z.430 naar Zeebrugge opgesleept.

■ Bij het uitzetten der boelen en het inschakelen van de motor is de stuurboordkuil van de N.22 in de schroef verstrengeld en moest dit vaartuig door de N.590 naar Nieuwpoort opgesleept worden.

■ Door met de schroef op een zich tussen water en wind bevindend voorwerp te slaan, brak de flexibelverbinding tussen de motoras en de keerkoppeling van de Z.30. De Z.30 diende de visserij te staken en kon via de VHF sleephulp vragen en bekomen van de Z.483 die de Z.30 naar Zeebrugge binnensleepte.

■ Tijdens het lopen naar de visgronden kreeg de Z.506 een stuk tros in de schroef. Na vergeefs gepoogd te hebben het stuk tros te verwijderen door herhaaldelijk voor- en achteruit te slaan met de schroef, werd contact opgenomen met Radio Oostende en werd de sleepboot Zeearend uitgestuurd die de Z.506 opsleepte tot voor de havendam waar de sleep overgenomen werd door de Z.30 tot in de vissershaven.

■ Op de visserij hoorde men aan boord van de N.40 plotseling een klop op het achterschip. De motortemperatuur kwam hierop hoger dan normaal. Nazicht werd gedaan op de schroef, die echter vrij was. Op verminderd toerental werd koers gezet naar Oostende. Bij het droogzetten van het vaartuig op de slipway werd vastgesteld dat de 4 bladen van de schroef geplooid waren vanwege het slaan op een zich onder water bevindend voorwerp.

■ Op weg naar de garnalenvisserij werd aan boord van de O.472 vastgesteld dat het toerental van de motor plots begon te verminderen. De schroef werd uitgeschakeld en de motor stilgelegd. Vastgesteld werd dat het deksel van de motor af was en dat verbrande olie langs de uitlaten van de tuimelaars ontsnapte. Via de VHF werd om sleephulp aan het Loodswezen van Oostende verzocht en werd het vaartuig door de sleepboot te Oostende binnengesleept.

■ Op de visserij werd aan boord van de Z.576 vastgesteld dat een bout van de cilinderkop was afgebroken met een lekke cilinderkop als gevolg. De visserij kon toch normaal voortgezet worden.

■ Toen men aan boord van de N.782 de vaart uit het schip wilde minderen door de motor in achteruitstand te plaatsen, terwijl men de netten aan het ophalen was, is de flexibel tussen de schroefas en de keerkoppeling gebroken. De schroef werd hierdoor buiten gebruik gesteld. Via de VHF werd sleephulp aan Nieuwpoort aangevraagd en is het vaartuig veilig te Nieuwpoort binnengesleept.

■ Op de terugreis van de visserij liep aan boord van de Z.578 de temperatuur van de motor plots fel op en zakte de turbodruk. Met verminderd toerental kwam echter alles terug normaal, waarbij op halve kracht de haven van Zeebrugge kon aangedaan worden.

■ Op de visserij kwam de Z.44 met beide boelen aan een wrak vast. Eerst werd de BB-boel losgekregen en daarna de SB-boel. Bij het binnenhalen van de SB-boel stelde men vast, dat de winch weigerde optimaal te werken. Hierna werd naar het Deense Hanstholm gevaren voor verkoop van de vis en daarna koers gezet naar Stellendam in Nederland voor reparatie van de winch.

OLIEVERVUILING OP DE NOORDZEE

Uit het voorlichtingsblad voor België, van de EEG-Commissie lichten wij het hiernavolgend artikel over de olie vervuiling door tankschepen, die doorgaans hun olie-afval uit hun tanks, in de open zee en in het bijzonder in de Noordzee lozen en aldus aanleiding geven tot een stijgende vervuiling van de oppervlaktewateren. Dit artikel luidt als volgt:

Ook afgelopen winter is weer gebleken dat schepen nog steeds hun tanks uitspoelen in open zee. En Europarlementariër, mevrouw Marijke van Hemeldonck, wijst erop dat wederom honderden dode vogels die met zware motorolie bedekt waren, zijn gevonden in de Noordzee.

Volgens Commissaris Karl-Heinz Narjes heeft de Commissie op vier verschillende niveaus maatregelen getroffen tegen dit „onverantwoordelijk en dikwijls onnadankend optreden van sommige bemanningen van olietankers”.

Zij heeft bij de Lid-Staten erop aangedrongen de Marpol-Overeenkomst te ratificeren, die het bestrijden van verontreiniging door schepen nastreeft en in oktober a.s. van kracht wordt. Tot dusver hebben alleen het V.K., de Bondsrepubliek, Frankrijk, Italië, Griekenland en Denemarken de Overeenkomst geratificeerd en zullen zij de voorschriften in toepassing brengen.

Ook heeft de Commissie aanbevolen een controlestelsel in de havens van de Lid-Staten te or-

ganiseren, om na te gaan of vaartuigen zich aan de internationale overeenkomsten houden; zij heeft minimumnormen vastgelegd waaraan tankers moeten voldoen als zij EG-havens aandoen, en zij laat momenteel een studie verrichten inzake de in havens aanwezige faciliteiten voor de verwerking van afval-olie, met name in het gebied van de Middellandse Zee.

Tevens zette de Commissaris uiteen dat, zodra de internationale Zeerechtovereenkomst (onder auspiciën van de VN) van kracht wordt, zowel de Gemeenschap als de afzonderlijke Lid-Staten gemachtigd zullen zijn nog striktere regels toe te passen, voor zover de verkeersomstandigheden of de ecologische kenmerken in delen van hun exclusieve economische zones zulks rechtvaardigen.

We stellen vast dat België één van de E.E.G.-landen is die de Marpol-Overeenkomst nog niet geratificeerd heeft. Trouwens geen enkel Beneluxland heeft dit tot nog toe gedaan, samen met het ander, overblijvend E.E.G.-land, Ierland.

Volgens deze overeenkomst moeten er in de havens faciliteiten geschapen worden om de (tank)schepen toe te laten hun afvalolie met spoelwater in grote reservoirs kwijt te geraken. Deze afvalolie zou dan een bewerking ondergaan om de olie van het water te scheiden. Slechts weinige havens bezitten een installatie waar men op deze manier zijn afvalolie kwijt kan.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

MARKTOVERZICHT

Weinig vis op de Oostendse markt. Geen IJslandse soorten deze week, schelvis werd bijgevolg alleen aangevoerd van de Monkey Bank. Schelvis die doorgaans vlot verkocht werd, alleen de kleinste sortering totten deed het niet en werd herhaaldelijk naar vismeel verwezen.

Maandag was eens te meer duidelijk de beste verkoopdag. Vooral gul en haai kregen toen betere prijzen. Ook wijting deed het dinsdag aanzienlijk minder goed en viel op het einde van die dag terug van 60 naar 36 fr. het kg. Kabeljauw noteerde tussen 60 en 80 fr., de gulsoreringen kregen tussen 36 en 66 fr.

Pladijs werd schaars aangevoerd, één enkele vangst maandag, die moet het zeker niet beklagen de vangst op de Oostendse markt gezet te hebben. Er werd tussen 48 en 54 fr. het kg. betaald, de platjes haalden zelfs nog 40 fr. In Engeland was de prijs dit keer niet zoveel beter terwijl de kosten er toch hoger liggen.

Behoorlijk wat rog op de markt, aangevoerd door enkele Westschepen. Grote rog kreeg rond de 66 fr. en was niet de duurste sortering. Gladrog kreeg inderdaad tot 80 fr. het kg.

Soorten als vlaswijting, zeewolf en leng, met mondjesmaat aangevoerd door de Monkey Bankers, kregen behoorlijke prijzen met zeewolf tot 80 fr. en vlaswijting tussen 55 en 70 fr.

Tarbot, griet en staartvis waren op de markt niet veel te zien. Ook soorten als rode knorhaan, rode poon en kongeraal bleven schaars.

De kustvisserij had nogal wat last van de harde wind. Hierdoor kregen we einde voorgaande week bijna geen garnaal. Zaterdag liep de prijs dan ook op tot 190 fr., dinsdag noteerden we veel matiger prijzen: 75 en 105 fr. het kg. volgens de kwaliteit. Over het algemeen blijft de garnaal aan de kleine kant, toch werd er dinsdag voor het eerst een ruimere aanvoer genoteerd.

VRIJDAG 26 AUGUSTUS 1983

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-------------|------|-----|------|---------|
| NOORD | | | | |
| N.706 | 11 | 180 | — | 443.203 |
| MONKEY BANK | | | | |
| O.141 | 14 | 200 | — | 348.245 |
| O.127 | 15 | 260 | — | 356.898 |
| WEST | | | | |
| N.736 | 9 | 130 | — | 250.257 |
| WEST | | | | |
| N.45 | 8 | 220 | — | 483.713 |

MAANDAG 29 AUGUSTUS 1983

| | | | | |
|-------------|----|-----|---|-----------|
| MONKEY BANK | | | | |
| O.135 | 15 | 250 | — | 499.743 |
| WEST | | | | |
| O.285 | 13 | 360 | — | 927.167 |
| O.128 | 12 | 195 | — | 499.946 |
| N.3 | 14 | 390 | — | 1.144.539 |
| N.752 | 12 | 290 | — | 577.891 |
| NOORD | | | | |
| O.705 | 14 | 390 | — | 1.018.529 |

DINSDAG 30 AUGUSTUS 1983

| | | | | |
|-------------|----|-----|---|---------|
| MONKEY BANK | | | | |
| O.274 | 12 | 260 | — | 475.221 |

| | | | | |
|-------|----|-----|---|---------|
| N.719 | 12 | 210 | — | 401.505 |
| WEST | | | | |
| N.41 | 10 | 220 | — | 499.524 |
| O.279 | 12 | 265 | — | 525.585 |
| N.40 | 10 | 80 | — | 86.931 |

WOENSDAG 31 AUGUSTUS 1983

| | | | | |
|-------|----|-----|-------|---------|
| WEST | | | | |
| O.26 | 13 | 250 | — | 405.439 |
| KRP | | | | |
| N.723 | 8 | 75 | 3.390 | 487.718 |

WOENSDAG 31 AUGUSTUS

| | | | | |
|-----------|------|-----|----|-----------|
| Z.408 K | 500 | 50 | 9 | 348.700 |
| Z.324 N | 1 40 | 335 | 13 | 770.174 |
| Z.12 K | 500 | 50 | 4 | 290.510 |
| Z.55 K | 600 | 60 | 4 | 247.950 |
| Z.559 KRP | — | 230 | 9 | 666.202 |
| Z.159 KRP | — | 180 | 9 | 696.257 |
| Z.431 W | èé00 | 90 | 11 | 542.430 |
| | | | | 3.562.223 |

NIEUWPOORT

VRIJDAG 26 AUGUSTUS

VIS
N.346 4604 kg 172.423 fr
N.710 726 kg 73.596 fr
Eén vaartuig van de West en één kustvaartuig losten op de vrijdagmarkt hun vangst. Tong der sortering 1 à 2 kreeg 318 à 330 fr per kg. Voor tong nr 3 of bloktong werd 324 à 340 fr per kg betaald en voor tong nr 4 of fruitong 332 à 338 fr per kg. Tong nr 5 haalde 305 à 310 fr per kg en kleine tong 230 à 240 fr per kg. Grote tarbot bewam 345 à 370 fr per kg en varia 180 à 240 fr per kg en griet 238 à 245 fr per kg. Koningsvis werd aan 190 tot 200 fr per kg geboekt, tong-schar aan 80 tot 140 fr per kg en de rode soldaten aan 85 tot 95 fr per kg. Grote pladijs kocht men tegen 70 tot 75 fr per kg aan, middenslag of drieling pladijs tegen 3.250 à 3.500 fr de ben en visjes tegen 1.750 à 2.000 fr de ben. Kabeljauw noteerde men aan 85 tot 95 fr per kg en gul aan 2.000 tot 3.750 fr de ben. Grote wijting haalde 65 à 70 fr per kg en kleine wijting 1.750 à 2.250 fr de ben. Moerrog werd tegen 4.250 à 4.500 fr de ben aangekocht, tilten tegen 4.000 à 4.250 fr de ben en scherpstaarten tegen 3.250 à 3.500 fr de ben. Voor grote zandschar werd 2.100 à 2.250 fr de ben neergepend en voor kleine zandschar 1.600 à 1.750 fr de ben. Zeehond kreeg 1.900 à 2.300 fr de ben, zeehaai 400 à 600 fr de ben en knorhaan 1.750 à 2.250 fr de ben.

ZATERDAG 27 AUGUSTUS

VIS
N.720 291 kg 61.036 fr
Op de zaterdagmarkt bood één vaartuig van de Kust zijn vangst aan. Tong nr 1 kreeg 270 à 280 fr per kg en tong nr 2 : 280 à 290 fr per kg. Bloktong of tong nr 3 haalde 305 à 310 fr per kg en fruitong of tong nr 4 : 280 à 290 fr per kg. Tong nr 5 bewam 265 à 270 fr per kg en kleine tong 220 à 230 fr per kg. Grote pladijs werd aan 60 tot 70 fr per kg geboekt, middenslag of drieling pladijs aan 3.250 tot 3.500 fr de ben en visjes aan 1.750 tot 2.000 fr de ben. Door varia werd 140 à 180 fr per kg neergepend en voor knorhaan 35 à 45 fr per kg.

MAANDAG 29 AUGUSTUS

VIS
N.88 70 kg 15.315 fr
N.590 140 kg 25.875 fr
N.720 132 kg 31.796 fr
N.597 8181 kg 347.446 fr
N.738 4036 kg 191.684 fr
N.551 1340 kg 136.156 fr
Twee vaartuigen van de West en vier kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Samen voerden ze ongeveer 14.000 kg vis aan

Verwachtingen

VRIJDAG 2 SEPTEMBER

Kreeftenput : O.123 (50 kreeft)
Z.563 (30 vis - 100 kreeft)

Monkey Bank : O.309 (190 m. waarvan 100 schelvis en totten, 45 gul, 20 gutvis)

West : Z.424 (260 m. waarvan 160 platvis en 40 rog)

MAANDAG 5 SEPTEMBER

IJsland : O.318 (450 m. waarvan 120 bonen, 60 kab., 80 leng, 40 Schotse schol, 10 wolf, 90 koolvis, 50 varia)

Kanaal : Z.583

Monkey Bank : O.243

Noord : O.306 - O.369 - O.33

West : O.134

DINSDAG 6 SEPTEMBER

West : Z.502

Noord : O.114 - O.229

WOENSDAG 7 SEPTEMBER

Noord : O.118

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

MAANDAG 29 AUGUSTUS

| | | | | |
|-----------|------|-----|----|-----------|
| Z.98 W | 300 | 600 | 16 | 1.641.340 |
| Z.44 WN | 200 | 25 | 3 | 127.120 |
| Z.89 WN | — | 200 | 10 | 633.230 |
| Z.84 W | 500 | 450 | 14 | 1.376.878 |
| Z.296 W | 1800 | 150 | 12 | 1.094.430 |
| Z.27 W | 3200 | 300 | 14 | 1.352.569 |
| Z.307 KRP | — | 300 | 10 | 851.618 |
| Z.510 KRP | — | 250 | 10 | 689.867 |
| Z.564 W | 600 | 120 | 11 | 666.450 |
| | | | | 8.432.502 |

DINSDAG 30 AUGUSTUS

| | | | | |
|------------|------|-----|----|-----------|
| Z.512 W | 400 | 100 | 10 | 374.440 |
| Z.196 W | 3000 | 225 | 16 | 1.714.250 |
| BA.558 KRP | — | 125 | 10 | 322.960 |
| Z.43 W | 1000 | 190 | 12 | 1.013.124 |
| Z.589 W | 250 | 250 | 15 | 741.781 |
| | | | | 4.176.555 |

voor de brutowaarde van 748.272 fr. In ruime mate werd varia en Westvis aangevoerd, zodat iedere handelaar ruimschoots zijn gading vinden kon. Tong nr 1 haalde 262 à 270 fr per kg en tong nr 2 : 314 à 326 fr per kg. Bloktong of tong nr 3 kreeg 312 à 324 fr per kg en fruitong of tong nr 4 : 290 à 300 fr per kg. Tong nr 5 werd tegen 266 à 278 fr per kg geboekt en kleine tong tegen 188 à 195 fr per kg. Grote tarbot kocht men tegen 390 à 398 fr per kg aan, middenslag tarbot tegen 240 à 300 fr per kg, varia tegen 190 à 230 fr per kg en griet tegen 210 à 240 fr per kg. Koningsvis haalde 210 à 240 fr per kg, tongschar 90 à 140 fr per kg, rode soldaten 76 à 85 fr per kg en robaard 90 à 100 fr per kg. Grote pladijs bekam 3.250 à 3.750 fr de ben als marktwaarde, drieling- of middenslag pladijs 3.000 à 3.500 fr de ben en visjes 1.900 à 2.250 fr de ben. Kabeljauw werd tegen 4.100 à 4.300 fr de ben geveild en gul tegen 2.400 à 3.750 fr de ben. Voor de voorkele- ne gul werd 2.850 à 3.100 fr de ben opgetekend. Grote wijting noteerde men aan 2.500 tot 2.900 fr de ben en kleine wijting aan 1.100 tot 1.500 fr de ben. De marktprijs voor grote zandschar werd 1.950 à 2.300 fr de ben en voor kleine zandschar 1.200 à 1.250 fr de ben, wijl voor knorhaan 1.500 à 2.300 fr de ben werd bekomen. Er werd in ruime mate rog aangevoerd, doch deze soort kende een fikse prijsdaling in vergelijking met de prijsnotering der vorige week. Moerrog kreeg 2.900 à 3.000 fr de ben, tilten 2.400 à 2.600 fr de ben, scherpstaarten 2.250 à 2.500 fr de ben en katrog 1.800 à 2.100 fr de ben. Voor doorn- of speurhaai werd 2.000 à 2.700 fr de ben neergepend, voor zeehond 2.000 à 2.300 fr de ben en voor zeehaai 700 à 1.000 fr de ben. Op de maandagmarkt kon een goede interesse vanwege de handelaars vastgesteld worden en alle aangevoerde soorten kenden een stabiele marktnotering.

DINSDAG 30 AUGUSTUS

| GARNAAL | | |
|---------|--------|-----------|
| N.349 | 147 kg | 18.870 fr |
| N.782 | 126 kg | 17.073 fr |

WOENSDAG 31 AUGUSTUS

| VIS | | |
|-------|---------|------------|
| N.172 | 3596 kg | 151.985 fr |
| BR.15 | 1065 kg | 172.400 fr |
| N.590 | 354 kg | 46.373 fr |
| N.720 | 356 kg | 69.565 fr |

Drie kustvaartuigen en één vaartuig van de West losten hun vangst op de woensdagmarkt. Voor tong nr 1 werd 315 à 326 fr per kg betaald en voor tong nr 2 : 340 à 350 fr per kg. Bloktong of tong nr 3 haalde 280 à 290 fr per kg en fruitong of tong nr 4 : 285 à 290 fr per kg. Tong nr 5 bekam 240 à 250 fr per kg en kleine tong 175 à 210 fr per kg. Grote tarbot werd tegen 394 à 400 fr per kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 220 à 280 fr per kg, varia tegen 180 à 210 fr per kg en griet tegen 160 à 210 fr per kg. Tongschar kreeg 52 à 88 fr per kg, rode soldaten 80 à 90 fr per kg, robaard tegen 85 à 90 fr per kg en knorhaan tegen 35 à 45 fr per kg. Voor grote pladijs werd 3.500 à 4.000 fr de ben opgetekend, voor drieling of middenslag pladijs 3.250 à 3.750 fr de ben en voor visjes 1.850 à 2.100 fr de ben. Kabeljauw werd tegen 3.800 à 4.000 fr de ben geboekt en gul tegen 3.250 à 3.500 fr de ben. Grote wijting noteerde men tegen 3.250 à 3.500 fr de ben en kleine wijting tegen 2.250 à 2.500 fr de ben. Voor grote zandschar werd 2.100 à 2.250 fr de ben neergepend en voor kleine zandschar 1.600 à 1.750 fr de ben. Moerrog haalde 85 à 90 fr per kg, tilten 3.750 à 4.000 fr de ben en scherpstaarten 3.500 à 4.000 fr de ben. Zeehond bekam 2.500 à 2.900 fr de ben en zeehaai 900 à 1.200 fr de ben. Tevens werd een vangst garnaal van uitstekende kwaliteit te koop aangeboden, waarvan de prijs van 129 à 130 fr per kg evolueerde.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

| | (1) | (2) | (3) | (4) |
|---------|-----|-----|--------|---------|
| 26 aug. | 2 | | 5.330 | 246.019 |
| 27 aug. | 1 | | 291 | 61.036 |
| 29 aug. | 6 | | 13.900 | 748.272 |
| 31 aug. | 4 | | 5.371 | 440.323 |

GARNAALAANVOER

NIEUWPOORT

| | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) |
|---------|-----|-----|-----|--------|-----|-----|
| 30 aug. | 2 | | 273 | 35.943 | 118 | 130 |
| 31 aug. | 1 | | 106 | 14.232 | 129 | 130 |

(1) Datum; (2) Vangsten; (3) Kgr.; (4) Fr.;
(5) Minimum; (6) Maximum.

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

Onze lezers worden er aan herinnerd dat de heer **VANDEBERGHE 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.

UURTABEL DER OVERVAARTEN

Voor de week van 4.9 tot 10.9.83

SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10.05 en te 13.50 u. *
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 4 en 5.9.83
- Dagelijks te 06.35 u., behalve op 10.9.83
- Op 10.9.83 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 4.9.83
- Dagelijks te 06.00, te 08.00 en te 18.00 u.
- Dagelijks te 15.00 en te 20u00, behalve op 10.9.83
- Op 4, 9 en 10.9.83 bijk. afv. te 12u00.
- Op 10.9.83 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 10.9.83

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 4.9.83
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 4 en op 5.9.83
- Op 4, 9 en 10.9.83 bijk. afv. te 16u00.

Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 23.45 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.

GETIJEN TE OOSTENDE

SEPTEMBER

| | (1) | (2) | (3) | (4) |
|-----------------|------|-----|------|------|
| 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 |
| 17 zaterdag | 0949 | 388 | 0335 | 141 |
| | 2227 | 410 | 1621 | 115 |
| 18 zondag | 1055 | 410 | 0450 | 130 |
| | 2326 | 434 | 1730 | 096 |
| 19 maandag | 1147 | 435 | 0550 | 111 |
| | — | — | 1825 | 076 |
| 20 dinsdag | 0011 | 456 | 0636 | 092 |
| | 1225 | 456 | 1906 | 059 |
| 21 woensdag | 0047 | 471 | 0712 | 077 |
| | 1257 | 470 | 1940 | 048 |
| VM 22 donderdag | 0117 | 479 | 0744 | 067 |
| | 1324 | 479 | 2009 | 043 |
| 23 vrijdag | 0144 | 483 | 0813 | 062 |
| | 1351 | 485 | 2038 | 043 |
| 24 zaterdag | 0212 | 485 | 0842 | 063 |
| | 1420 | 488 | 2106 | 047 |
| 25 zondag | 0242 | 484 | 0913 | 068 |
| | 1451 | 488 | 2136 | 052 |
| 26 maandag | 0313 | 481 | 0943 | 075 |
| | 1525 | 487 | 2206 | 060 |
| 27 dinsdag | 0348 | 474 | 1015 | 085 |
| | 1601 | 481 | 2238 | 072 |

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 :

| | 1 h 13 | vóór | Oostende |
|-----------------|--------|------|----------|
| Dover | 1 h 13 | » | » |
| Boulogne | 1 h 04 | » | » |
| Calais | 0 h 53 | » | » |
| Duinkerke | 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 :

| | 0 h 07 | vóór | Oostende |
|------------|--------|------|----------|
| Duinkerke | 0 h 07 | » | » |
| 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

| | 29 augustus | 30 augustus | 31 augustus |
|-------------------|-------------|-------------|-------------|
| Lappen | | | |
| Grote | | | |
| 3/4 | | 274 | ..... |
| Bloktongen | | 230 | ..... |
| Vóór-kleine | | 211 | ..... |
| Kleine | | 198 | ..... |
| Slips | | 189 | ..... |

ZEEBRUGGE

| | 332 | 363 | 346 | 369 | 371 |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|---------|
| Grote | 332 | 363 | 346 | 369 | 371 |
| Bloktongen | 320 | 365 | 330 | 349 | 353 |
| Fruittongen | 243 | 324 | 224 | 270 | 264 |
| Schone kleine | 192 | 243 | 182 | 208 | 226 |
| Kleine | 169 | 199 | 161 | 174 | 181 |
| Tout petit | 142 | 179 | 133 | 146 | 159 |
| Slips | 133 | 155 | 122 | 137 | 154 155 |

NIEUWPOORT

| | 262 | 270 | ..... | 315 | 326 |
|---------------------|-----|-----|-------|-----|-----|
| Tong I | 262 | 270 | ..... | 315 | 326 |
| Tong II | 314 | 326 | ..... | 340 | 350 |
| Tong III | 312 | 324 | ..... | 280 | 290 |
| Tong IV | 290 | 300 | ..... | 285 | 290 |
| Tong V | 266 | 278 | ..... | 240 | 250 |
| Kleine tongen | 188 | 195 | ..... | 175 | 210 |

PLADIJS

OOSTENDE

| | 29 augustus | 30 augustus | 31 augustus |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Platen | 48 52 | ..... | ..... |
| lek (groot-klein) | 49 52 | ..... | ..... |
| Derde slag | 50 52 | ..... | ..... |
| Platjes | 31 40 | ..... | ..... |

ZEEBRUGGE

| | 44 | 48 | 48 | 50 | 50 | 52 |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| I | 44 | 48 | 48 | 50 | 50 | 52 |
| II | 49 | 52 | 50 | 54 | 56 | 59 |
| III | 49 | 53 | 52 | 54 | 54 | ..... |
| IV | 38 | 40 | 37 | 41 | 39 | 41 |
| V ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

NIEUWPOORT

| | 65 | 75 | ..... | 70 | 80 |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Moeien | 65 | 75 | ..... | 70 | 80 |
| Grote pladijs | 38 | 45 | ..... | 37 | 42 |
| Platjes | 60 | 70 | ..... | 65 | 75 |
| Drielingen ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

ZEEBRUGGE: WORDT DE HUIDIGE STAPELPLAATS VOOR STENEN, LATER HAVENTERREIN?

Minister van Openbare Werken Olivier is wel te vinden om het terrein, ten oosten van de zeeluis te Zeebrugge, dat nu gebruikt wordt als stapelterrein voor stortstenen, later in te schakelen in het havengebied van Zeebrugge. In een antwoord op een vraag van senator Declercq wees minister Olivier erop dat op dit terrein reeds voor 520 miljoen BF, aan infrastructuurwerken werd geïnvesteerd.

Op het gewestplan is voor dit gebied een dubbele bestemming opgegeven nl. als bufferzone en als „gebied voor gemeenschapsvoorziening en openbare nutsvoorziening”.

Het zou geen probleem stellen indien de plek later een havenfunctie zou toebedeeld krijgen.

Senator Declercq wenste van de minister een nadere omschrijving te krijgen van de bestemming van de „bufferzone” die aan dit gebied was gegeven.

De minister wees er nog op dat, om deze terreinen als stapelplaats voor stenen te kunnen gebruiken ze vroeger werden onteigend, drooggelegd en vervolgens uitgerust met wegen, sporen, geluidwerende berm en verlichting. Tevens werd een vaste brug over de kustlaan aangelegd waardoor het terrein in directe verbinding staat met de oostelijke nieuwe voorhaven. Derhalve is dit terrein ideaal gelegen voor een aantal havengebonden nevenactiviteiten zoals werkplaatsen voor herstelling, opslagruimte voor materiaal, verkoopcentra, parkeerruimte e.d.m.

Gelet op de gedane infrastructuurwerken, waardoor het onder andere mogelijk is dat, na het voltooiën van de havenwerken, grotere vissersschepen zullen gaan aanleggen in de huidige werkhaven, en gelet op de geplande jachthaven te Heist, moet op het bijzonder plan van aanleg, waar nu het centraal werkerrein gelegen is, een zone voorbehouden worden voor havengebonden activiteiten, omdat er een ongehinderde verbinding zal bestaan met de voorhaven, meent minister Olivier, die er van overtuigd is dat een compromis mogelijk blijft dat tegemoet komt aan de bekommernis van de gemeente Knokke-Heist voor haar toerisme en dat tevens de noodzakelijke vernieuwingen van de haven van Zeebrugge veilig stelt.

Zoals men weet zijn er voor de huidige werkhaven diverse bestemmingsmogelijkheden: de haven kan zowel gebruikt worden als uitbreiding van de vissershaven, maar ook als afmeerplaats voor „dienstvaartuigen” (slepers, baggerschepen die instaan voor de onderhoudsbaggerwerken in Zeebrugge). Er is zelfs sprake van een mogelijk gebruik ervan voor veerdiensten. Voor deze laatste oplossing zou er reeds belangstelling betoond zijn vanwege een buitenlandse maatschappij die overweegt haar diensten over het kanaal naar Groot-Brittannië verder uit te breiden. Dit alles zijn echter „toekomstplannen” die slechts over drie/vier jaar nader kunnen geconcretiseerd worden.

Van wat men zal doen voor de vissershaven, is niets geweten en blijft men steeds in het duister.

Familiaal
3/4



▲ Apollinaris ▲

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

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

| | Oostende | | Zeebrugge | | Oostende | | Zeebrugge | | Oostende | | Zeebrugge | | Nieuwpoort | | Nieuwpoort | |
|------------------------|----------|---------|-----------|---------|----------|---------|-----------|---------|----------|---------|-----------|---------|------------|---------|------------|---------|
| | 29 aug. | 29 aug. | 30 aug. | 30 aug. | 31 aug. | 31 aug. | 31 aug. | 31 aug. | 29 aug. | 29 aug. | 31 aug. | 31 aug. | 29 aug. | 29 aug. | 31 aug. | 31 aug. |
| Tarbot grote | 397 | | 414 | | 418 | | | | 390 | 398 | 394 | 400 | | | | |
| Tarbot middel | 299 | 351 | 351 | | 329 | | | | 240 | 300 | 220 | 280 | | | | |
| Tarbot klein | 270 | | | | 254 | 289 | | | | | | | | | | |
| Griet groot | 237 | | | | 253 | | | | 210 | 240 | 160 | 210 | | | | |
| Griet middel | 237 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Griet klein | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Schelvis groot | 66 | 68 | | | | | | | | | | | | | | |
| Schelvis middel | 52 | 55 | | | | | | | | | | | | | | |
| Schelvis klein | 20 | 38 | | | | | | | | | | | | | | |
| Heek grote | | | 100 | 111 | | | | | | | | | | | | |
| Heek middel | 76 | 80 | 80 | 95 | | | | | | | | | | | | |
| Heek klein | 61 | | 73 | | | | | | | | | | | | | |
| Lom | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Leng | | | 62 | 66 | | | | | | | | | | | | |
| Rog I | 61 | 68 | 66 | 68 | | 60 | | | 58 | 60 | 85 | 90 | | | | |
| Keilrog | | | | | | | | | 48 | 52 | 80 | 85 | | | | |
| Rog | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tilten | 58 | 63 | 67 | | 61 | | | | 48 | 52 | 75 | 80 | | | | |
| Scherpstaart | 52 | 62 | 70 | | | | | | 45 | 50 | 70 | 80 | | | | |
| Halve mans | 56 | 71 | 80 | | 67 | | | | | | | | | | | |
| Teelt | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Katrog | 30 | | | | | | | | 40 | 42 | | | | | | |
| Kabeljauw | 57 | 80 | 60 | 70 | 70 | 73 | | | 82 | 86 | 76 | 80 | | | | |
| Gul (groot) | 62 | 65 | 60 | 66 | 60 | 63 | | | 75 | | 70 | | | | | |
| Gul (middel) | 60 | 66 | 51 | 60 | 51 | 58 | | | 48 | | 65 | | | | | |
| Gul (klein) | 24 | 38 | 22 | 36 | 26 | 41 | | | | | | | | | | |
| Hozemondhamme | 175 | 280 | | | 288 | | | | | | | | | | | |
| Wijting groot | 56 | 62 | 36 | 57 | 24 | 41 | | | 50 | 58 | 65 | 70 | | | | |
| Wijting klein | 18 | 27 | 18 | 19 | 18 | 19 | | | 28 | 30 | 45 | 50 | | | | |
| Schar | 18 | 34 | 18 | 39 | 24 | 26 | | | 25 | 40 | 35 | 45 | | | | |
| Steeschol | 23 | 139 | 32 | 139 | 39 | 128 | | | | | | | | | | |
| Zeehaai | 37 | 52 | 34 | 42 | 44 | | | | 14 | 20 | 18 | 24 | | | | |
| Hondshaai | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Doornhaai | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pieterman | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Makreel | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Horsmakreel | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zeekreeft | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Schaat | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zeebaars (klipvis) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kongeraal | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Schartong | | | | | | | | | 90 | 140 | 52 | 88 | | | | |
| Volle haring | | | | | | | | | | | | | | | | |
| IJle haring | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Haringshaai | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Steenhok | 23 | 27 | 19 | 21 | | | | | | | | | | | | |
| Heilbot | | | 260 | | | | | | | | | | | | | |
| Steur | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Koolvis | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zeewolf | 52 | 80 | 46 | 80 | | | | | | | | | | | | |
| Pollak | 70 | | 58 | 67 | | | | | | | | | | | | |
| Zonnevis | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Koningsvis | 174 | 180 | 170 | | | | | | | | | | | | | |
| Vlaswijting | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zeeduivel | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Schotse schol | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zeehond | | | | | | | | | 40 | 46 | 50 | 58 | | | | |
| Bot | | | | | | | | | 10 | 15 | 10 | 15 | | | | |
| Rode Poon (roobaard) | | | | | | | | | 90 | 100 | 85 | 90 | | | | |
| Grauwe poon (knorhaan) | 6 | 24 | 6 | 8 | | | | | 30 | 46 | 35 | 45 | | | | |
| Rode knorhaan | 52 | 96 | 61 | 95 | | | | | 76 | 85 | 80 | 90 | | | | |
| Posten | | | | | | | | | | | | | | | | |

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 23 augustus werd aangevoerd: 555 kg. tong; 13 kisten tarbot en griet; 64 kisten kabeljauw; 21 kisten schelvis; 41 kisten wijting; 33 kisten schol; 1 kist schar; 3 kisten makreel en 31 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: heilbot 13,01; tarbot 18,25-18,05; grote tong 21,04-20,60; grootmiddel tong 15,32-14,79; kleinmiddel tong 11,42-10,53; tong één 9,45-8,55; tong twee 7,27-7,04.

Per 40 kg.: poontjes 41; bot 26; horsmakreel 71,52; hake 160; tarbot 708-420; griet 427-340; kabeljauw één 108; kabeljauw twee 120; kabeljauw drie 122; kabeljauw vier 114-112; kabeljauw vijf 84-76; schelvis vier 63-60; schol één 126; schol twee 132-122; schol drie 140-112; schol vier 104-72; schar 68-61; makreel twee 96; tongschar 144; wijting drie 61-46.

De besommingen waren: HD 71 f 1.250; UK 129 f 450; VD 18 f 2.200; WR 98 f 850; YE 25 f 2.880; IJM 2 f 350; IJM 3 f 12.000.

Aan de vrijdagmarkt van 26 augustus werd aangevoerd: 6.060 kg tong; 88 kisten tarbot en griet; 1.574 kisten kabeljauw; 18 kisten koolvis; 90 kisten schelvis; 1.832 kisten wijting; 589 kisten schol; 131 kisten schar; 65 kisten makreel en 175 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: heilbot 19,09-9,99; tarbot 20,85-18,78; grote tong 23,30-20,36; grootmiddel tong 16,27-14,57; kleinmiddel tong 11,88-10,49; tong één 11,03-10,19; tong twee 10,48-6,55.

Per 40 kg.: schartong 73; rode poon één en twee 228-182; rode poon drie 168-80; haai 86-47; poontjes 33-26; kleine kreeft 272-220; krab 46-24; bot 28-26; steenbol 34-26; horsmakreel 28-17; tarbot 750-402; griet 514-300; kabeljauw één 168; kabeljauw twee 172-132; kabeljauw drie 140-110; kabeljauw vier 122-100; kabeljauw vijf 124-42; schelvis één 168; schelvis twee 176-59; schelvis drie 162-104; schelvis vier 94-59; schol één 152-118; schol twee 144-120; schol drie 134-98; schol vier 100-72; wijting drie 75-24; schar 73-13; makreel twee 57-22; tongschar 180-38.

De besommingen waren: KW 34 f 2.900; KW 45 f 36.900; KW 77 f 6.900; UK 138 + KW 137 f 48.500; UK 27 + UK 307 f 29.200; UK 50 + UK 52 f 28.700; UK 75 f 9.500; UK 90 f 11.100; UK 137 + WR 1 f 35.400; UK 208 f 9.800; UK

234 f 4.100; VD 6 f 7.300; VD 18 f 1.600; VD 20 f 1.150; WR 109 + WR 175 f 31.500; IJM 2 f 2.200; IJM 18 f 750; IJM 27 f 11.400. Verder zes Texelaars en vijf Goedereeders met een gezamenlijke besomming van f 195.000.

Aan de maandagmarkt van 29 augustus werd aangevoerd: 9.280 kg. tong; 105 kisten tarbot en griet; 1.190 kisten kabeljauw; 42 kisten schelvis; 1.365 kisten wijting; 847 kisten schol; 79 kisten schar; 10 kisten makreel en 444 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: heilbot 20,51-14,49; tarbot 22,41-19,67; grote tong 23,01-20,29; grootmiddel tong 14,46-12,00; kleinmiddel tong 10,42-9,20; tong één 9,60-9,32; tong twee 6,83-6,19.

Per 40 kg.: wolf 276-156; poontjes 41,26; inktvis 224; krab 28-26; tarbot 727-380; griet 506-266; kabeljauw één 192-166; kabeljauw twee 204-118; kabeljauw drie 140-106; kabeljauw vier 122-100; kabeljauw vijf 118-55; schelvis één en twee 168-138; schelvis vier 134-94; schol één 128-118; schol twee 132-120; schol drie 130-116; schol vier 106-90; wijting drie 59-45; schar 65-44; makreel twee 65-22; steenbol 34-26; kleine kreeft 236-146; schartong 81; tongschar 214-63.

De besommingen waren: KW 4 + KW 149 f 26.500; KW 11 f 28.500; KW 22 f 24.100; KW 25 f 37.500; KW 26 f 21.500; KW 51 f 20.700; KW 88 f 27.500; KW 113 f 13.900; KW 173 + KW 214 f 34.200; KW 189 f 28.100; KW 221 f 11.700; UK 216 + UK 247 f 20.100; IJM 44 f 15.800.

Vanuit de Golf van Biscaje werd nog aangevoerd: 2.480 kg. tong.

Prijzen hiervan in guldens. Per 1 kg.: grote 15,09; grootmiddel 12,04-11,85; kleinmiddel 9,55; éénen 8,85; tweeën 5,87.

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

■ Het onderzoeksvaartuig van het Nederlands Rijksinstituut voor Visserijonderzoek (R.I.V.O.), de „Tridens” zal begin september naar de Shetlands uitvaren voor een onderzoek op de haringlarven. Eenzelfde onderzoek zal gebeuren in de Centrale Noordzee. Naderhand zullen, aan de hand van een telling van de haringlarven weer eens ruwe schattingen kunnen gemaakt worden van de biomassa aan volwassen haring, schattingen waarmede de vissers niet altijd akkoord gaan. Inderdaad zijn de biologen doorgaans aan de voorzichtige kant, maar beter zo dan anders.

■ Volgens het Nederlands Instituut voor Visserijonderzoek bestaat er een grote kans dat de Bonamia-parasiet, die de oesterbedden zwaar aangetast heeft, zowel in Frankrijk, op de Oosterschelde als zelfs sinds enkele maanden in Groot-Brittannië, voor wat de Oosterschelde betreft, zou bedwongen zijn. Op de Yersekebank in de Oosterschelde zijn de proefoesters nog altijd vrij van deze ziekte. Mogelijks hebben de oesters zich zelf immuun gevochten tegen deze ziekte. Men zou het dus kunnen wagen vanaf het volgend jaar weer oesters in de Oosterschelde uit te zetten.

■ Door het gemeentebestuur van Vlissingen wordt een krediet van meer dan 80 miljoen B.fr. ter beschikking gesteld voor de bouw van de nieuwe vismijn waarover men in feite sinds jaren de noodzakelijkheid van heeft ingezien. Eerst waren er echter strubbelingen met het departement van landsverdediging omdat men terreinen nodig had die militair domein waren. Nu de militairen de beschikking kregen over andere gronden, en na het uitvoeren van studies en opmaken van plannen, zal er binnenkort met de bouw van wal gestoken worden. Het is duidelijk dat de nieuwe vismijn heel wat ruimer en moderner zal opgevat worden.

Oostende kan er een lesje gaan nemen.

■ Omdat de wachtsman van de Nederlandse koter „WR 32” de brug verlaten had om zich enige tijd naar de messroom te begeven en in die periode zich een aanvaring voordeed met een kustvaarder waardoor de „WR 32” zware schade opliep, werd betrokken wachtsman „Gerrit O.” voor een maand geschorst door de Raad voor de Scheepvaart. Ook stond de VHF van de „WR 32”, die niet vissende was en naar de thuishaven liep, niet op het gewenste VHF-Kanaal, zodat de stuurman van de kustvaarder, tevergeefs op dit kanaal contact zocht met het vissersvaartuig, waardoor het manoeuvre van het laatste ogenblik door betrokken schip, niet volledig de aanvaring kon doen voorkomen.

CANADA

■ Komt het tot een nieuw konflikt tussen de federale Canadese regering en de Atlantische provincie Quebec in verband met het feit, dat de federale regering alle bevoegdheid aan de kustprovincie Quebec afgenomen heeft in verband met de administratie over de visserij. In elk geval heeft de provinciale regering van Quebec reeds laten weten, dat ze geen enkel visserijrecht afstaat aan de federale regering en dat zij bereid is tot het uiterste te gaan. Nu maar zorgen dat de visserij zelf hier niet het slachtoffer van dit bevoegdheidskonflikt wordt. Ook de andere kustprovincies staan eerder aan de kant van Quebec. De visserij voor de kustprovincies is van heel groot belang gezien de rijke visgebieden langs de Canadese kusten.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 22-08 t.e.m. 26-08-1983

Door 103 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

| Hoeveelheid | Vissoort | Opbrengst | Prijs in kg. |
|--------------------|-----------|-----------------------|--------------|
| 51.182 kg. | Tong | f 495.698,45 | f 9,69 |
| 14.545 kg. | Tarbot | f 191.854,50 | f 13,19 |
| 128.820 kg. | Schol | f 340.015,47 | f 2,64 |
| 21.000 kg. | Kabeljauw | f 44.708,39 | f 2,13 |
| 3.227 kg. | Griet | f 27.756,33 | f 8,60 |
| 15.210 kg. | Schar | f 18.676,57 | f 1,23 |
| 8.200 kg. | Wijting | f 10.317,47 | f 1,26 |
| 189.901 kg. | Diversen | f 938.936,83 | |
| 432.085 kg. | | f 2.067.964,01 | |

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GAAT DE IJSLANDSE WALVISVANGST VOOR GOED VERLOREN?

Zoals men weet, werd verleden jaar in de zomersessie van de Internationale Walvisvangst-commissie te Brighton in Groot-Brittannië, met tweederde meerderheid van de aanwezige landen, met ingang van 1986, een vangstverbod op de walvis uitgesproken. Wel konden de landen leden hun bezwaar laten gelden binnen een bepaalde tijd. Slechts Noorwegen, Japan en Rusland gingen met de beslissing niet akkoord en zullen dus verder na 1986 de walvisvangst uitoefenen, ook al zullen zij niet willekeurig gaan vissen, maar vrijwillige bepaalde beperkingen aan hun eigen vissers opleggen. Ook in IJsland wenste men bezwaar aan te tekenen, maar onder druk van de Verenigde Staten en vooral onder bedreiging van boycot van de IJslandse invoer van zeevisproducten, is het parlement ten slotte gezwicht en werd de beslissing van Brighton aanvaard. Dit betekent natuurlijk, dat vanaf 1986 een traditionele IJslandse visserij zal verdwijnen.

Waar men in 1982 nog meer dan 350 walvissen aan de harpoen sloeg en dit voor 1983, volgens de beschikkingen van de Commissie te Brighton met 25% tot 267 teruggebracht is geworden, heeft dit reeds aanleiding gegeven tot het stilleggen van een walvisvaarder waardoor tientallen jobs verloren zijn gegaan. Sinds jaren kent men in IJsland slechts één enkele rederij op de

walvisvangst die deze visserij nog met 4 walvisvaarders uitoefende en thans nog slechts met drie. Deze rederij zal dus moeten verdwijnen.

Niettegenstaande IJsland, relatief gezien, nog slechts op beperkte schaal aan walvisvangst deed, heeft dit land in deze visserij toch een grote traditie. Men aanvaardt dat de walvisvangst ontstaan is van de eerste tijden van de nederzetting op dit eiland en dus sinds meer dan duizend jaar, alhoewel deze nooit grote toppen scheerde. Met het verschijnen van de Basken in de 16de eeuw in de IJslandse wateren op de walvisvangst en vooral door het vestigen van een walvisvaartstation door de Noren op het laatst van de 19de eeuw in de Westerse fjorden op IJsland, kreeg deze visserij ook meer betekenis voor de IJslanders en ging men er eveneens met aangepaste walvisvaarders op vangst.

Daar vooral de Noren aan overbevissing op de walvis deden, verbood het IJslandse parlement, de „Alting” in 1915, de walvisvangst van uit IJslandse havens. Dit verbod werd vernieuwd in 1935 maar terug opgeheven in 1948. Lange tijd gingen alle walvisproducten uit IJsland naar het buitenland, behalve een zeer beperkte lokale consumptie van walvisvlees en voornamelijk van het walvispek dat, op een speciale manier bereid, een delicatesse voor de kenners is.

KABELJAUW, ZORGENKIND IJSLANDSE VISSERIJ

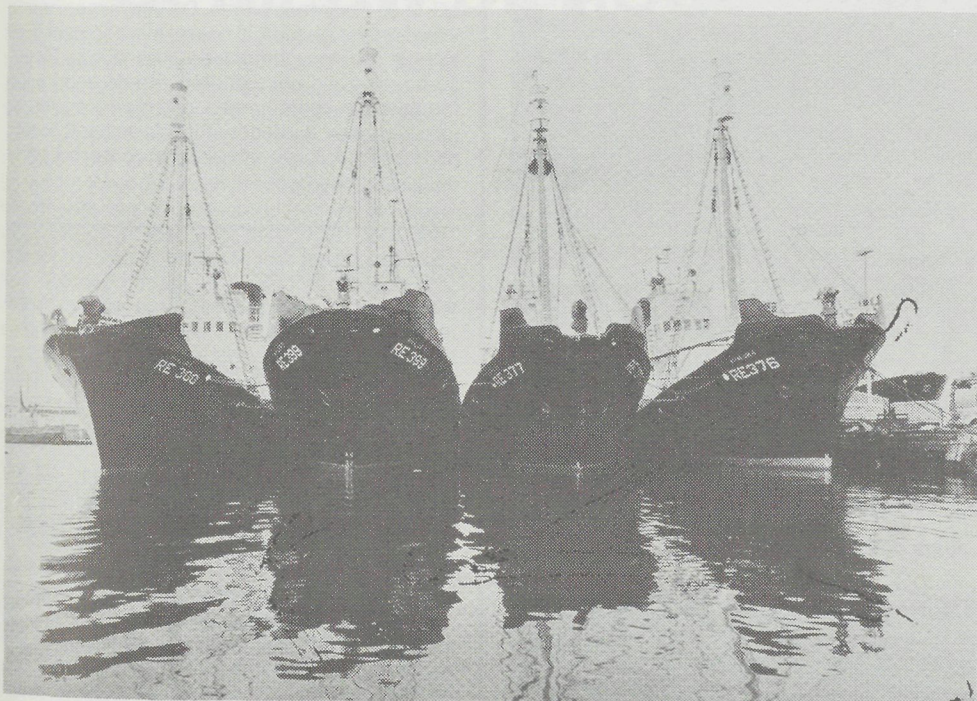
Het voornaamste exportartikel in de visserij voor IJsland, namelijk de kabeljauw, vooral als filet, is wat de vangst hiervan betreft, het echt zorgenkind van IJsland geworden. Jaar op jaar, werden de vangstkota verminderd, maar toch stelt men nog een achteruitgang in de aanvoer vast. Voor de eerste zes maanden van dit jaar stelt men een teruggang in de vangstcijfers van de kabeljauw met 23% vast tegenover 1982 over dezelfde periode. De totale aanvoer van vis in IJsland liep over diezelfde periode echter slechts terug met 13% omdat meer andere vis werd aangevoerd. Waar in 1982 gedurende het eerste half jaar, nog bijna 241 duizend ton kabeljauw werd aangevoerd, verminderde dit tot 185 duizend ton over dezelfde periode in 1983. De grote treilers kenden een gemiddelde minderaanvoer van kabeljauw met bijna 13%, maar de middenslag- en kustvissersvaartuigen moesten het doen met gemiddeld 28% minder aanvoer.

Wanneer het zo doorgaat, wat de kabeljauw-aanvoer betreft, voorspelt men een jaarvangst van 300.000 ton kabeljauw voor 1983, hetzij 21,5% minder dan het vorig jaar. Dank zij echter een groter aanvoer in andere bodem- en pelagische soorten zou de minderaanvoer over 1983 nog kunnen herleid worden tot 9%.

Dit alles heeft de IJslandse regering er toe verplicht, bijzonder wat de kabeljauw betreft, speciale maatregelen tot bescherming van deze visstand te nemen, onder meer het opvoeren van de vangsgroote van de kabeljauw. Vroeger werd, onder meer, de kabeljauwvisserij verboden in gebieden, die 30% of meer kabeljauw opleverden van 55 cm. lengte en minder. Thans werd dit tot 57 cm. opgevoerd. Ook wordt de kabeljauwvisserij gedurende bepaalde perioden in bepaalde vangstgebieden verboden. Met Rusland en Noorwegen werden er ook reeds algemene afspraken gemaakt voor beschermingsmaatregelen voor de kabeljauw.

Had men in IJsland een tijdlang gedacht dat, met het uitwijzen van Groot-Brittannië uit de IJslandse 200-mijlszone, in 1976, de aanvoorzorgen in het algemeen en de aanvoorzorgen aan kabeljauw in het bijzonder, voorbij waren, dan heeft men zich toch vergist. Men is inderdaad na het uitwijzen van derde landen, te hard van stapel gelopen en dit niettegenstaande herhaalde verwittigingen vanwege het Instituut voor Marine-Onderzoek. Bij het cijfer door dit Instituut vooropgezet, en onder druk van de betrokken visserijsector, deed de regering er nog altijd een schep bovenop.

Maar IJsland mogen we toch als voorbeeld stellen van het nemen van harde maatregelen, zelfs voor de eigen visserij. En dat mogen andere landen tot voorbeeld dienen.



De nog 4 in 1982 in bedrijf zijnde IJslandse walvisvaarders waarvan er thans één stilgelegd werd.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

MOEILIJKE HARINGBESPREKINGEN

Binnen één maand (per 1 oktober) start het winterharingseizoen in het Kanaal en de Zuidelijke Noordzee. Het gaat om de haring die uit het noordelijk gedeelte van de Noordzee afzakt naar het Kanaal en de Seinemonding om daar kuit te schieten. Op 1 oktober gaan zowel de Belgische, als de Franse, de Nederlandse en de Engelse haringvissers zich dan op deze betrokken haringvisserij storten, dat wil zeggen als men te Brussel overeenkomt wat aan elk land zal toekomen.

Indedaad als we de verlangens en de cijfers samentellen, door elk land voor het vissen vooropgezet, dan komt men nagenoeg aan het dubbele van wat vrij zou kunnen gegeven worden. Als we nu rekening houden dat elk land dan nog zegt, dat hun cijfer het strikt minimum is, dan kunnen we ons voorstellen welke moeilijke besprekingen er terug aan de haringvisserij zullen moeten vooraf gaan. We denken hierbij dan aan de zomerharing, de zogenaamde groene haring of maatjesharing, waar de betrokken landen slechts een stuk van het hun normaal toekomstend contingent konden opvissen, eveneens vanwege de onenigheden in de schoot van de Commissie, alhoewel het, meer speciaal, het dwarsliggen door Denemarken gold, die niet wilde toegeven en zijn veto stelde, indien dit land terzelfdertijd geen andere voordelen toegekend werden.

Van onze Belgische staatssecretaris, de hr De Keersmaecker vernamen we ondertussen dat België zeker niet genoeg toegewezen kreeg en dat alles in het werk zal gesteld worden om een groter kwotum toegekend te krijgen. Hiervoor refereert België naar de jaren waarin wij nog een grote vloot haringvissers telden. Andere landen wensen dan omgekeerd dat men met een referentieperiode rekening houdt, waarin zij nog met een grote haringvloot in zee trokken. Hieruit volgt dan een duwen en trekken waaruit natuurlijk moeilijk klaarte kan ontstaan. Hopen we nu maar, dat het niet wordt zoals met de zomerharing, namelijk eerst het toekennen van een voorschot en naderhand omdat men niet overeenkomt, het stilleggen van de haringvisserij. We vrezen in dit geval dat men moeilijk de haringvissers zal kunnen thuis houden en dat het wel eens tot een ongehoorzaamheid zou kunnen komen. Duimen we dan ook voor een gunstige afloop van de besprekingen. Vermits het anderszits vast staat, dat er meer haring aanwezig is in de Noordzee dan de cijfers van de biologen vooropstellen, zou men gemakkelijk het totaal kwotum voor alle landen samen kunnen verhogen, zodat elk land dan ongeveer aan zijn trekken zou komen. We menen dat dit de voor de hand liggende oplossing is.



Wordt het terug haring voor de vismeelfabrieken, zoals dit hierboven het geval was?

ALLERLEI

■ Herhaaldelijk hoorden wij, in verband met de praktisch reeds in ontbinding verkerende visafval, de opmerking maken, of dit nog wel geschikt is voor vismeelfabrikatie. Welnu is visafval of vis zelf die gevangen wordt voor vismeel doeleinden, beter te verwerken voor vismeel wanneer het reeds in ontbinding is. Zo gebeurt het dan ook, dat scheepsladingen verse vis zoals spiering, zandaal, enz. voor vismeel doeleinden aangevoerd, eerst nog wat in de visruimen gelaten wordt vooraleer met water vermengd, uitgepompt te worden, dat vergemakkelijkt en vermindert het werk in de betrokken fabriek.

■ En nog altijd verspreid zich de olie in de Golf van Perzië nadat een paar olieputten in Iran door Irak gebombardeerd werden. Zowat 1.000 m³ per dag loopt er nog altijd in de Perzische Golf en bedreigt de visstapel en de flora van deze zee. Ook worden de kusten van Bahrein, Koeweit, Quatar en de Verenigde Arabische Staten bedreigd. De olie heeft reeds zo een grote oppervlakte bereikt, dat de astronauten van uit de ruimte dit olietapijt konden vaststellen. De olie is begonnen in zee te lopen sinds half februari van dit jaar, dus reeds 6 maand aan een stuk. De schade aan de visstapel is enorm.

■ Het „Vliegend Hert” de Oost-Indië karveel die zowat 250 jaar geleden voor de Westerschelde verging, heeft niet alleen oude munten vrijgegeven bij de berging, maar tevens een kleine honderdtal flessen wijn, die gedurende al die tijd nog goed en intact bewaard zijn gebleven. Een echt visserswijntje zou men mogen zeggen, rechtstreeks uit zee.

■ Het paaien van de haring heeft voor het ogenblik in de Noordzee plaats. De volwassen haring vanaf driejarige leeftijd neemt hieraan deel. Gezien de haringvisvangst, door de stugge Deense houding, na het uitputten van de voorlopige toegewezen contingenten, niet meer kon verder gezet worden, niettegenstaande de totale kwota niet opgevist waren, verwacht men van het paaien goede resultaten.

NOORWEGEN

■ Noorwegen is van plan beroep te doen op satellieten voor visserijcontrole in de uitgestrekte Noorse wateren, gaande vanaf Denemarken tot de zones in de Noordelijke IJszee rond Svalbard en het eiland Jan Mayen. Binnen een paar jaar zal de radar-techniek, ingebouwd in satellieten een zeer duidelijke visserijcontrole mogelijk maken van grote uitgestrekte zeegebieden. Dit zou de taak van de kustwacht enorm verlichten. Radar-satellieten zullen het in de toekomst mogelijk maken, tot de kleinste vissersvaartuigen in hun visserij controleren en hun positie door te zien, wat ook de weersomstandigheden zijn en dit zowel bij dag als bij nacht. Aldus zullen de kustwacht en de visserijluchtmacht onmiddellijk naar de plaats van de eventuele overtreding kunnen geloodst worden. Illegale vissers zullen dus kunnen gekiekt worden zonder dat zij er enig vermoeden van hebben en in de overtuiging, dat de kust schoon is.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ELEKTRISCH VISSEN IN DE NABIJE TOEKOMST?

Volgens de „Sea Fish Industry Authority” zal vanaf het volgend jaar het elektrisch vissen, of beter nog het vissen met een elektrisch veld voor de netopening, vanaf het volgend jaar een uitgebreide toepassing krijgen.

In verscheidene landen, zelfs in België, via het Rijksstation voor de Zeevisserij, werden er proefnemingen ondernomen voor toepassing van het elektrisch opwekken van de vis uit de bodem. Dat men echter in Groot-Brittannië reeds zover gevorderd is, dat nu reeds met zekerheid kan gezegd worden dat men, vanaf volgend jaar naar een algemene toepassing hiervan gaat, is toch wel enigszins verrassend.

Het grootste voordeel bij dergelijke visserij is de brandstofbesparing omdat de wekkers zullen afgedaan hebben. Zelfs met inbegrip van de brandstof nodig om een bijkomende generator te spijzen, die nodig is voor de toelevering van de elektriciteit, zal dit nog altijd tijdens het vissen een besparing van 30% op de brandstof uitmaken. In de plaats van de zware kettingswekkers, komt er een set lichte elektrodes bij te pas, die een reeks elektromagnetische impulsen uitzenden, dit alles gekontroleerd van uit de brug. De impulsen bezorgen over een bepaalde oppervlakte voor het net een elektrisch veld, die de vis

uit de bodem doet opspringen waardoor deze gemakkelijker door het net gevangen wordt. Men heeft dit jaar heel wat proeven ter zake uitgevoerd met een 27-meter vaartuig ter hoogte van Start-Point tussen Portland, Brixham, Devon over een zachte bodem. De laatste proefnemingen waren zeer succesvol met geen enkele technische moeilijkheid of storing. Er werden van 60 tot 70 trekken van ongeveer 3 uur uitgevoerd. Voornaamste gevangen vissoort was de Dovernog, verder steenschol, pladijs, tarbot en monk.

Het betrokken vaartuig was uitgerust met een motor van 600 pk maar kreeg zoveel vis in het net als een vaartuig uitgerust met een motor van 1200 pk.

Er wordt reeds 7 jaar aan dit systeem gewerkt en de leidende ingenieur verklaarde dat, nu alle problemen een oplossing kregen, deze manier van vissen veruit staat boven alle andere visserijen. Het is duidelijk dat men zeker wel een patent op deze nieuwe visserijmethoden zal nemen, of minstens trachten te nemen. In elk geval is de S.F.I.A. reeds in onderhandelingen met firma's die over de vereiste ateliers beschikken om als agent voor hen op te treden.

BRANDSTOFFPRIJZEN IN GROOT-BRITANNIË OPNIEUW DE HOOGTE IN

Nadat de prijzen voor de brandstof in Groot-Brittannië op een peil gekomen waren, het laagst sinds 18 maand, komt er nu, in bepaalde havens terug een merkbare tendens naar verhoging. Verleden week reeds trok Philips de prijzen op met 0,80 B.fr. en kijkt men intussen uit naar Esso met hoeveel deze zijn prijs zal optrekken voor leveringen aan vissersvaartuigen, nadat deze maatschappij reeds voor leveringen voor niet-schepen met 1,50 B.fr. de liter heeft opgetrokken. Tot nog toe kijkt B.P. de kat uit de boom, maar ook daar verwacht men een verhoging van de brandstofprijzen.

Verleden week werd in de voornaamste Schotse vissershaven, namelijk te Peterhead, na rekening gehouden te hebben met de teruggave, reeds 14 B.fr. de liter aangerekend. Alleen Rosco-Oils, het buitenbeentje op de Schotse markt, een eerder kleine maatschappij, die echter zelf haar petroleum raffineert, verkoopt aan 0,80 B.fr. minder.

Herinneren we dat begin 1983 de brandstofprijzen te Peterhead één pond de gallon aangerekend werden, hetzij meer dan 17 B.fr. de liter! Intussen was deze prijs in de loop van het jaar gezakt met 20% tot juist beneden de 14 B.fr. waarmede de laagste koers werd bereikt, vermits men de prijzen nu terug aan het optrekken is. Om hieruit te redden wat te redden valt, heeft de machtige Schotse Redersfederatie S.F.F. beslist onderhandelingen aan te knopen met de

verschillende petroleummaatschappijen en leveranciers voor een speciale prijs mits levering aan alle leden van de redersfederatie. Hiertoe werden de leden reeds aangezocht te laten weten hoeveel brandstof zij afnemen. In sommige havens op de westkust van Schotland ligt de brandstofrijd nog 0,20 B.fr. hoger, terwijl in Grimsby daarentegen deze bijna 2 B.fr. lager ligt rechtstreeks aan de Conoco-raffinaderij.

Ondertussen vernamen we nog, dat ook de maatschappij „Seaflame” in de Schotse havens een prijsstijging van de brandstof heeft aangekondigd.

EN OOK IN BELGIË

Heden vrijdag wordt ook in België de gasolieprijs voor de visserij van 0,26 fr per liter verhoogd, zodat de officiële prijs van 13,12 fr op 13,38 fr wordt gebracht.

Ook de diesel voor weggebruik verhoogt van 0,26 fr zodat deze van 19,76 fr, nu 20,02 fr plus de BTW.

In Frankrijk is de regering zo moedig geweest de prijsverhoging, gezien de dollarkoers, te blokkeren.

Hier zitten we in de handen van de multi-nationals en moet men ons niet komen vertellen dat er geen voorraden zijn aan veel goedkopere prijzen gekocht, vermits men een voorraad moet hebben van minstens drie maanden gebruik.

GROOT-BRITANNIË

De Britse Organisatie voor Overzeese Ontwikkelingshulp heeft een hulpprogramma voor steun aan de visserij van het Afrikaanse Tanzania op punt gesteld. Hiermede zullen kleinere ijsfabrieken opgericht worden en een centrum voor het roken van visprodukten. Verder zal er eveneens door Groot-Brittannië een schatting gemaakt worden van alle visstocks vanaf de grens van Mozambique. Het kontinentaal plateau van Tanzania is eerder smal, maar anderszits weinig uitgebaat door de plaatselijke visserij, die noch over uitgeruste vaartuigen noch over aangepast vistuig beschikt.

■ Lord Gray de nieuwe Schotse visserijminister, heeft laten weten, dat de in het vooruitzicht gestelde verhoging van de minimum vanggrootte voor de kreeftjes van 83 mm. karkas tot 85 mm. met ingang van 1 mei dit jaar, uitgesteld werd omdat de Commissie te Brussel een dergelijke verhoging zelf voorstelt, maar dan met ingang van 1 mei 1984. Groot-Brittannië zal dit voorstel steunen.

■ De diepzeetreiler „Ross Revenge”, een vroegere top zijvisser uit Grimsby die stil werd gelegd, heeft een nieuwe bestemming gevonden. Deze treiler werd ingericht als piraatradio „Radio Caroline”. Zij zal ankerplaats vinden aan het Knock Deep, zowat 17 mijl uit de Engelse kust van Sussex. De „Ross Revenge” is 68 meter lang en meet 798 Brt. In 1976 verwezenlijkte dit vaartuig nog een brutobesomming van nagenoeg 50 miljoen B.fr. met een aanvoer van 34.800 van onze bennen uit 14 reizen, zijnde ongeveer 2.500 bennen per reis. Toen kwam echter het einde van de IJslandvisserij en eveneens het einde van de „Ross Revenge”.

■ In de Schotse haven van Ullapool is verleden week de eerste makreel aangevoerd. De Schotse purser „Radiant Star” bracht 30 ton makreel van zeer goede kwaliteit binnen. Wel ging het om makreel van gemengde grootte, hetgeen een handicap betekende voor bepaalde kopers, die over een gelijkje grootte van makreel dienen te beschikken voor verwerking. Prijs voor de makreel was in het begin van 16 tot 19 fr het kg. Naderhand viel die terug op 14 fr waarop de faktorijschepen aan bod kwamen. De 30 ton (600 bennen) van de „Radiant” werden aan boord gehaald in twee trekken. De meeste van de andere vaartuigen gaan echter nog op de haring.

■ Niettegenstaande het pursenet niet het aangewezen vistuig is voor de visserij op de blauwe wijting, hebben drie purseseiners uit Shetland verrassend goede vangsten blauwe wijting verwezenlijkt ongeveer 100 mijlen ten Noorden van de Shetland, nadat ze van de haringvisserij op de Minch weggelopen waren wegens de povere resultaten. In 2 dagen konden de 3 betrokken vaartuigen samen duizend ton blauwe wijting aan boord nemen bestemd voor de vismeelfabriek van Fuglafjord op de Faroë. Zij kregen er 3.200 B. fr de ton, hetzij 3,20 fr het kilo. Gemiddeld berekend over de 3 vaartuigen toch nog altijd 1.050 miljoen BF voor een tweedaagse reis, als we het verloren varen op de haring en het zoeken naar de blauwe wijting er niet bijnemen!

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

■ Niettegenstaande door de grote warmte de gemiddelde visprijzen in de afslag te Petersburg in Schotland, terug vielen tot 1.780 fr. de ben, werd ook verleden week de kaap van 1 miljoen pond, nagenoeg 80 miljoen B.fr. overschreden. Met 208 aanvoeren werden 46 duizend bennen in de afslag geteld. Hiervan werden er 2.270 bennen opgevangen waaronder 1.144 bennen jonge schelvis. De 208 aanvoeren betekenen een gemiddelde van 222 ben per vaartuig.

■ In Groot-Brittannië is men bezig nieuwe regels waaraan de landing en het lossen van de vis zal onderworpen worden, dit vooral met het oog op de hygiëne en betere kwaliteitsverzorging. Nochtans heeft de Britse Nationale Producentenorganisatie in dit verband reeds een waarschuwing laten horen, dat het onmogelijk is een toepassing van één stel regels te verlangen, wanneer er zoveel verschillen optreden naargelang de havens. Aldus wordt in bepaalde zeer kleine vissersplaatsjes de vis op het strand gelost. In andere kleine havens gebeurt het lossen en het aanvoeren door de bemanningsleden zelf, terwijl het in grotere havens gebeurt door de visdokers verbonden aan de machtige Trade Unions. Wat er ook van zij, ook hier dient er naar modernisering en sanering gestreefd.

■ Een onderzoek in Groot-Brittannië uitgevoerd op basis van de jaarresultaten van 232 rederijen en visverwerkingsbedrijven, heeft uitgewezen, dat hiervan in het laatst afgelopen jaar 40% met verlies hebben gewerkt. Doorgaans gaat het om stijgende kosten, terwijl de visinkomsten gelijk bleven of zelfs achteruit gingen. Zo te zien, zijn we nog niet aan het eind van de economische recessie en aan het eind van de voor de deur staande falingen.

■ Een olievlek van enkele honderden meters bedreigt de stranden van Kent en Essex. De meningen zijn verspreid of het hier gaat om een vaartuig die zijn tanks ter plaatse heeft schoongemaakt ofwel of dit afkomstig is van één van de vele olie-installaties rond Canvey-eiland en de Essexkust. Enkele olievelden die op het strand van Southend aangetroffen werden, zijn met detergenten behandeld geworden. Gezien men van uit zoveel plaatsen op de Noordzee de aanwezigheid van olievelden meldt, zal het er in de toekomst niet op verbeteren, noch voor de stranden, noch voor de visserij zelf die dit alles lijdzzaam ondergaat.

IJSLAND

■ Ter bescherming van het kabeljauwbestand is het de IJslandse minister voor de visserij, op voorstel van het Instituut voor Marine-Onderzoek, toegelaten de visserij op kabeljauw in de IJslandse wateren te verbieden, wanneer vastgesteld wordt, dat op die bepaalde visgronden de vangsten 30% of meer bedragen aan kabeljauw van 57 cm. lengte en minder. Vroeger mocht de minister slechts ingrijpen vanaf 55 cm. en minder.

■ Volgens de laatste beschikbare cijfers, door de FAO vrijgegeven, blijkt dat IJsland in 1981 de tweede grootste voortbrenger van gezouten haring is met meer dan 18.000 ton in vaten van 100 kg., zijnde dus méér dan 180.000 vaten. In 1980 was dit zelfs nog 269.000 vaten. Eerste in de rij van de voortbrengers van gezouten haring is Rusland. In de totale wereldvoortbrengst aan gezouten haring neemt IJsland 16% in.

■ De IJslandse Stoomschip Compagnie heeft een maandelijkse lijndienst op Spanje en Portugal ingelegd, waarbij vooral gemikt wordt op de jaarlijkse uitvoer van gezouten vis naar deze beide landen. Voor Spanje 10.000 en voor Portugal 37.000 ton. Het vaartuig dat deze lijn verzekert wordt uitgerust met een speciaal koelruim. Met deze nieuwe lijn verwacht men anderzijds de uitvoer van gezouten vis naar deze landen op te voeren.

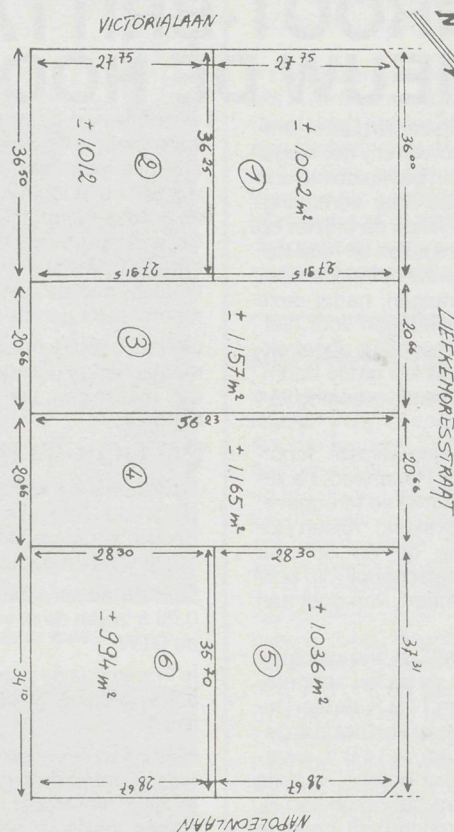
INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naargelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.

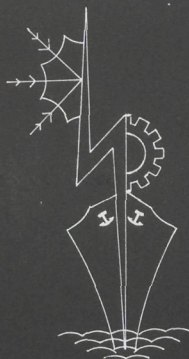
Op deze gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.

Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoeleinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.

Tel. tussen 14 en 17 u., 059/32.29.51.



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.

