



1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 30 SEPTEMBER 1983 - NR. 35





LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 – 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
☎ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :
JAMES A. LAMBERT
Werfkaai 43,
8380 Zeebrugge
☎ (050) 54.64.26
Privé : (02) 731.74.66

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN – INRICHTEN



Agent en dephouder voor de visserij :

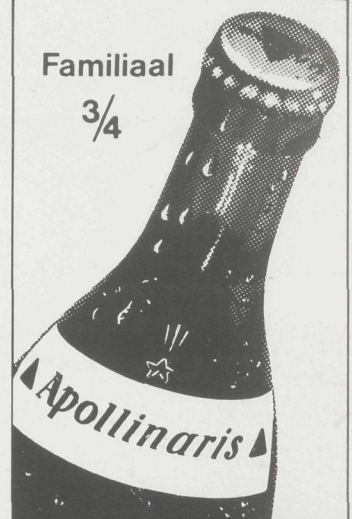
Scheepsverven Sigma Coatings

(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

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

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 –

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 30 september 1983 – Nr. 35

Koning Leopold III is niet meer

De dagbladen van begin deze week hebben het plots overlijden van Koning Leopold III, na een spoedoperatie aan het hart in het St-Lucasziekenhuis te Brussel, gemeld.

De nationale uitvaart van onze diepbetreurde Koning zal heden zaterdag 1 oktober om 11u30 in de kerk van St Jacob op de Koudenberg plaats hebben, gevolgd van een plechtigheid aan het Monument

van de Onbekende Soldaat en van de absouten in de kerk van O.L-Vrouw van Laken.

Wij buigen diep voor de man die ons land in een der moeilijkste ogenblikken van onze geschiedenis van tienduizenden doden heeft gered op een ogenblik dat miljoenen mensen in ons West-Vlaanderen in mei 1940 waren samen gedruimd en het ergste vreesden.

Hij was geen koning voor de mooie schijn. Hij had zijn eigen opvattingen over het bestuur van ons land en over de vele politieke knoeiers, die bij de eerste stoten die dienden opgevangen, de vlucht namen, niet om het land en zijn bevolking te redden, maar hun eigen vel.

Wat men over Hem denke of schrijve, Koning Leopold III zal voor ons land en zijn volk in de geschiedenis een voorbeeld blijven van karakter en zelfverloochening.

Ons vakblad is overtuigd de tolk te zijn van gans de visserijgemeenschap, door aan Prinses Liliane, Koning Boudewijn en de ganse Koninklijke Familie zijn innig rouwbeklag aan te bieden in de zware rouw welke hen en ons land komt te treffen.

Eerste sprout was steeds voor Z.M. de Koning

Het was sedert 1950 een traditie geworden, het eerste mandje gerookte sprout aan de Koning en de Koninklijke Familie en daarna aan de minister van Verkeerswezen en de Gouverneur van West-Vlaanderen, aan te bieden.

Het was een zeer typisch en voor de kustvisserij plechtig gebeuren geworden, waarvoor een afvaardiging van de kustvisserij onder leiding van hun toenmalige voorzitter van het Verbond der Kustvisserij op het paleis te Laken ontvangen werd.

In een der nummers van Het Visserijblad daterend 5 november 1955, lezen we dat de afvaardiging bestond uit drie kustvissers-reders van Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge, die om 15 uur op het paleis



November 1955 – Een delegatie van het Verbond van de Kust- en Middenslagvisserij werd ontvangen op het Koninklijk Paleis waar de eerste sprout werd overhandigd aan de Koning en de Koninklijke Familie. Een traditie die nu, door het totaal verdwijnen van die typische sproutvisserij, helaas is weggefallen. V.l.n.r. herkennen wij Jan Dobbelaere, Alex Verbanck, Prosper Vandenberghe (Voorzitter van het Verbond), Koning Leopold, Prinses Liliane, Prins Albert, Koning Boudewijn en Jef Klausning, toenmalig secretaris van het Verbond. Het werd steeds een gezellige happening waarbij de Koninklijke Familie telkens een bijzondere aandacht besteedde aan de problematiek van de kustvisserij.

(Vervolg volgende bladzijde)

ontvangen werden, waar twee mandjes gerookte sprot, een voor Koning Boudewijn en een voor de Koninklijke Familie van Leopold III, overhandigd werden en waar dan rustig met hen gekeuveld werd over het wel en wee van de visserij in deze na-oorlogse periode.

Op een dezer plechtigheden werden zelfs in het bijzonder voor Prinses Liliâne, die de dochter is van wijlen Gouverneur Baels, vijftig gedroogde schollen, door drie vissersparen van de Heistse Klakkertjes toegevoegd.

Tijdens dit gemoedelijk onderhoud werd de vissers een glaasje wijn en

een goede sigaar aangeboden.

Kustvisser-reder Jan Dobbelaere stak die zorgvuldig weg om er te Heist mee te kunnen pronken. En toen Zijne Majesteit hem vroeg waarom hij die wegstak, kreeg hij voor antwoord: „Menhère de Koning, 't is bi us 'n café en 'k goan hem doar oproken”.

En Jan kreeg een tweede sigaar om dadelijk op te roken.

Aan de ingang van het paleis werd de groep opgewacht door talrijke journalisten en persfotografen, die de kleurige delegatie in visserstenu op de gevoelige plaat brachten.

Daarna werd een bezoek gebracht aan de Wetstraat, waar ze ontvangen werden door minister Seghers om over al hun problemen te spreken om tenslotte te belanden in het lokaal van de journalisten waar ook hier gerookte sprot met brood en een ferme geuze deze reclamestunt beëindigde en de televisie dezelfde avond er een niet betaalde maar uitstekende reclame voor over had.

Toen bestonden er nog een 40-tal sprot- en haringrokerijen, meestal langs de kust en Brugge verspreid.

Van dit alles kan men thans nog wel eens spreken, maar weinig of niet meer genieten.

HOELANG NOG SPORTVISSERIJ ZONDER STANDPLAATS TE BETALEN

We hadden zaterdagmorgen de gelegenheid ons bezoek aan de vissershaven te herhalen en ook ons wekelijks bezoek aan de vismijn zelf.

We telden er rond acht uur niet minder dan 52 auto's en kamionetten van alle kanten uit het binnenland gekomen tussen de sluizen en het vismijngebouw.

93 personen waren aan boord van een afgedankte loodsboot, die als sportvisser de haven uitvaart, zonder te spreken aan de overzijde van het tijdok, waaraan nog enkele grote afgedankte vissersvaartuigen alsook sportvissers uitvaren en die zijde vol met allerlei auto's belasten.

We stellen ons tenandere de vraag welke politiecontrole op dit alles plaats heeft, moest er zich een ongeluk voordoen, daar vele mensenslevens hiermee kunnen gemoeid zijn.

Verder is het een feit dat die 93 personen welke aan boord van die afgedankte loodsboot mee in zee gaan, er aan boord eten en een welgevulde bar toelaat er drinks te nemen.

Naar het schijnt betaalt men er 700 fr. per dagreis voor.

Maar van al deze toeristen komt geen frank in de stadskas, noch bij de restaurateurs of winkeliers van de kust.

Integendeel, de vismijn die een privé-instelling is van de stad wordt volledig en kosteloos misbruikt, waar men voor het parkeren van zijn auto in stad minstens 10 fr. per uur betaalt.

Wanneer men 's avonds terug uit zee komt, met de gevangen vis, dan is het de vlucht per auto naar het binnenland, na eerst vuil en afval in de vismijn achter gelaten te hebben.

Is het dan zo'n groot werk een stadsbeamte die dienst doet in de vismijn, daarmee te gelasten en hem een andere dag in de week vrijaf te geven nu er de helft van de week toch geen vis verkocht wordt? En waarom geen parkeermeters?

Of moeten we voortgaan, zoals nu, door de staat en de stad een maandloon vooraf aan het personeel te zien uitbetalen en hen voor de rest toelaten wat zij en syndikaten willen: nl. zo weinig mogelijk presteren maar zoveel mogelijk verdienen en van hun luilekker leventje genieten en de honderden miljoenen deficit nog wat meer te verhogen?

Dit alles is slechts mogelijk waar de leiding zelf gebrek aan daadkracht stelt, veel woorden gebruikt maar weinig verwezenlijkt. Nochtans zijn er in de vismijn onder de ambtenaars, jongens die niet beter vragen orde en netheid te schepenen en er meer activiteit te brengen.

Maar het is niet aan hen te bevelen of te organiseren. Wij hebben gemeend de toestand zoals ze nu is, meer dan ooit te moeten aanklagen omdat allen, die bekommerd zijn om de vooruitgang van de visserij en de vishandel, niet kunnen blijven dulden al hetgeen wat door gebrek aan daadkracht teloor gaat.

Aan ons het woord. Aan het Oostends schepencollege en gemeenteraad te tonen waartoe ze in de toekomst in staat zijn in het belang van visserij en vishandel en in het belang van de financiën van de stad in het algemeen.

P. VANDENBERGHE

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 500 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.

DE NOODZAKELIJKE MODERNISERING VAN DE OOSTENDSE VISMIJN

We hebben het in een ander artikel over de verwaarloosde toestand van de Oostendse vismijn, waaruit duidelijk blijkt dat de huidige toestand niet mag en kan blijven duren...

Bij het doorbladeren van ons dossier over de Vissershavencommissie, moet erkend, dat het vraagstuk wat de reinheid en de orde betreft, wel gemakkelijk met wat doortastend optreden van het vismijnbestuur zou kunnen aangevat en geregeld worden.

Maar de modernisering van het bedrijf met het oog op het lossen, de bennen, de pakhuizen, het bouwen en in gebruik nemen van koelcellen, het vervoer in de halle, enz., zijn echter niet in een handomdraai te verwezenlijken en vergen niet alleen ondervinding, bekwaamheid, overleg en kijken wat in buurlanden op dat vlak onlangs reeds verwezenlijkt werd en zou kunnen aangepast aan onze vismijninstallaties, die, wat grootte en ligging betreft, uitstekend geschikt zijn om er iets zeer goeds van te maken, passend in het kader van een modern bedrijf, maar ook met het oog op de verkoop van een gezond voedsel in de vele vormen, en vooral kwalitatief die dergelijk product moeten kenmerken. Maar daarvoor is, zoals we hiervoor schreven, technische bekwaamheid in het vak en grondige studie van het visserijvraagstuk in zijn geheel nodig.

En eens dat aangepakt en goed ingestudeerd, wie zegt er ons niet dat dan een E.E.G.-financiële tussenkomst ook hier niet zou kunnen bewerkstelligd worden. Ondertussen hebben we het nuttig geoordeeld, hierna eens een kijkje in het verleden te nemen, gezien het vraagstuk niet van vandaag dateert, maar onze stadsmaagstraten, reeds twintig jaar geleden heeft bezig gehouden.

WAT HISTORIEK

De behoefte aan modernisering van de vismijn wordt reeds sinds 20 jaar en meer aangevoeld en maakte toen reeds het voorwerp uit van heel wat commissievergaderingen van de Commissie belast met het onderzoek der modernisering van de vismijn. Deze Commissie werd geïnstalleerd door het College van Burgemeester en Schepenen van Oostende op 27/8/62. Ten titel van inlichting was deze Commissie toen samengesteld als volgt:

Becu R., voorzitter, havenkapitein; Baeckelandt, stadsbediende; Roger Boels, Pierre Hovart, Roger Hubrechtsen, Camiel Menu, P. Vandenbergh, Willem Verstraete en Fernand Vincke. Sekretaris Zanders F., stadsambtenaar ter vismijn.

In 1962/63 werden reeds voorstellen voor modernisatie ingediend door de heren Boels en Hovart en verder door Menu C. en Vandenbergh P. vanwege de Rederscentrale.

De Commissie vergaderde onder meer op:

- 1) 7/6/63
- 2) 12/7/63
- 3) 9/8/63
- 4) 6/12/63
- 5) 27/11/64
- 6) 6/8/65
- 7) 21/1/66
- 8) 25/2/66

Als men thans dus terug spreekt over de modernisering van de Oostendse vismijn, is dit niets nieuws onder de zon.

Toen had men het in de voorstellen over, enerzijds structuurwerken die moesten uitgevoerd

worden, zoals de verbreding van de vismijnlaan, toegang tot de vismijn, volledig overdekken van de haringhalle, het 2de vismijndok, parkingplaatsen voor auto's, nieuwe slipway, enz., en anderzijds over de modernisering van de pakhuizen, loskaden en vishalle.

Van de structuurwerken werd één en ander uitgevoerd, maar van de modernisering van de pakhuizen, loskaden, vishal, bouw koelhuizen, enz., kwam niets in huis.

MODERNISERING VISMIJN

Een eerste vereiste is de noodzakelijkheid de modernisering van de vismijn te plaatsen in functie van de toekomst van de visserij en vooral wat deze te wachten staat. Dit is juist de grote onbekende.

Wie had bv. 15 jaar terug verwacht, dat de IJslanvisserij in het begin der tachtiger jaren praktisch tot nul zou herleid worden. Nochtans waren de besprekingen in de jaren 1963 voor de modernisering van de vismijn in grote mate gericht op de IJslanvisserij, om voor de aanvoer hiervan een afzonderlijke vishal en kompleks te voorzien. Hieruit kan men dus het gevaar afleiden van een planning voor een modernisering van de vismijn, die toch toekomstgericht moet zijn en die, omdat men de toekomst niet kent, zich later totaal verkeerd uitgevoerd, zou laten kennen. Inderdaad wat brengt ons de toekomst voor de visserij? We kregen de kwotareglementering, het verbod op de haringvisserij 1976/1982, de vele visserijbeperkingen, uitbreiding

der visserijlimieten door praktisch alle landen, een twaalfmijlsverbod voor het vissen met de boomkorre op tong, pladijs en schol voor vaartuigen boven de 70 Brt en/of 300 Pk. En wie kan zeggen welke beperkingen er nog in de toekomst zullen volgen voor de bescherming van de visstanden. Dit zijn allemaal zaken waarmee rekening zou moeten kunnen gehouden worden bij modernisering en/of nieuwbouw van de vismijn, hetzij in zijn geheel of slechts gedeeltelijk.

Een andere vaststelling is, dat de modernisering van de vismijn tevens moet gezien worden in functie van de aanvoermogelijkheden van de visserijvloot. Waar we, een tiental jaren terug nog regelmatig op de maandagen en zelfs de dinsdagen, twee volle mijnen vis kregen, is dit nu drastisch herleid tot nog geen enkele volle mijn de maandag en de overige dagen moet men het doen met een viertal middenslagvaartuigen. Rekening hiermede houdend, zou men dus de modernisering en/of eventuele nieuwbouw van de pakhuizen, zeer bescheiden moeten aanpakken. Indien later blijkt dat dit ruimer moet, dan zou dit kunnen uitgebreid worden; want niemand kan nu voorspellen hoeveel en in welke mate de aanvoer door vreemde vaartuigen eventueel kan mee- of tegenvallen, zo er werkelijk van die modernisering iets goeds en niet te kostend kan gemaakt.

(Vervolg volgende bladzijde)

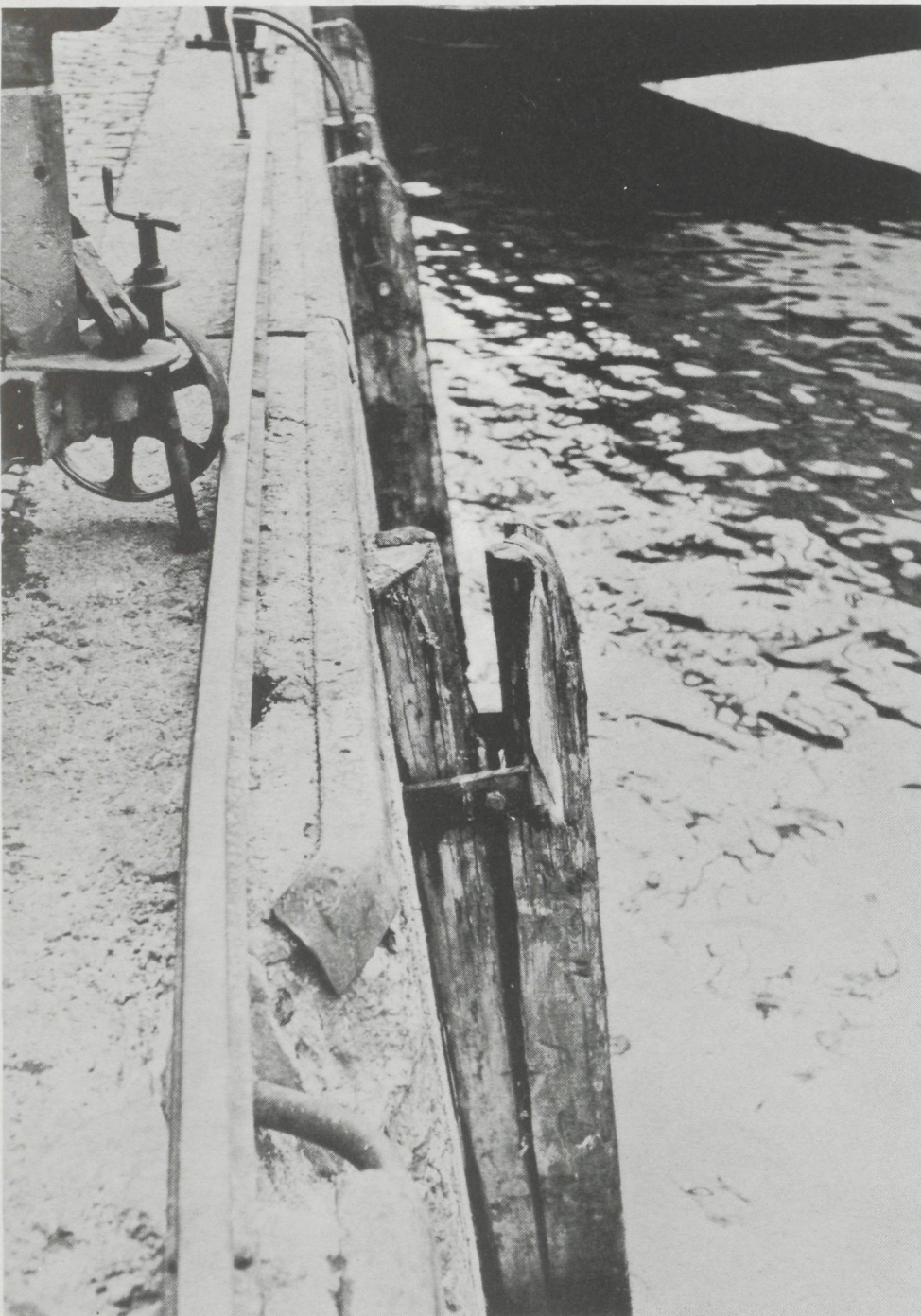


VERKEERSPROBLEMEN IN DE VISMIJN

In een nieuw opgevatte vismijn, zou er beslist ook veel meer aandacht moeten verleend worden aan een vlotter verkeersregeling tussen de rijen pakhuizen, in aanmerking genomen dat, behalve de geparkeerde wagens voor de pakhuizen voor het lossen en laden, het doorgaan- de verkeer niet zou mogen gehinderd worden. Thans geeft dit dikwijls aanleiding tot verkeers- opstoppingen en de vorming van grote files. Ook het verkeer tijdens de verkoopuren dient dringend aangepakt en geregeld.

LOSKAAI

Deze zou ook moeten breder zijn dan thans en opgevat in functie van de toekomstperspectie- ven wat betreft eventueel mechanisch lossen en voor de toekomst zelfs mechanisch sorteren. Wat het invoeren betreft, hoe sneller dit eveneens gebeurt, hoe minder opwarming van de vis, die de kwaliteit hiervan schaadt. Moderne losprocé- dés en invoer in de hal dienen in de buitenland- se, recent gebouwde moderne vismijnen nage- trokken te worden.



Wat de visbakken betreft, namelijk de grote plat- te bakken, geeft dit thans eveneens aanleiding tot een sneller opwarming van de vis omdat de vis over een groter oppervlakte aan de buiten- temperatuur is blootgesteld. De bakken zouden dus minstens, voor wat de gewone vis betreft, op elkaar dienen gestapeld te worden omdat de onderste bak aldus beschermd wordt tegen de blootstelling aan de warmere lucht. Voor de soorten die in ruime hoeveelheden aangebracht worden en die in het huidig verkoopssysteem per tien bakken moeten geveild worden, zou dit zelfs per vijf op elkaar gestapelde bakken mo- gen gebeuren. Dit zou tevens, het weghalen uit de markt bevorderen, gezien dit thans overal per clark gebeurt.

Er zou aldus eveneens meer ruimte vrij komen in de verkoophalle zelf.

DE PAKHUIZEN

Ook hier zou de zeer recente nieuwbouw in het buitenland dienen bezocht te worden vooraleer iets te plannen. Men staat, wat de pakhuizen be- treft, voor twee mogelijkheden, namelijk deze

van het verbouwen of van het volledig herbou- wen. Men dient hierbij natuurlijk rekening te houden met de financiële haalbaarheid van de zaak. Over de huidige pakhuizen is inderdaad heel wat te zeggen. Zij voldoen niet aan de vereisten van het K.B. van 30/4/76 genomen in ver- band met de viskeuring en op basis hiervan, mo- gen ze zelfs afgekeurd worden, zowel wat de sanitaire accomodaties betreft als de hygiëni- sche verplichtingen zelf. Er zou moeten luchtaf- zuiging zijn en binnen gezonde luchtcirculatie. Weinig vensterruimten om de binnentempera- tuur laag te houden, overvloedige kunstbelich- ting, de vloeren uitgevoerd in anti-sliptegels. In ieder pakhuis een koelruimte van de nodige lei- dingen voorzien en waarvoor de huurder zelf in de koelingsapparatuur voorziet volgens zijn noodwendigheden. Hij mag dit eventueel aan een volgende huurder overlaten of bij zijn ver- trek uitbouwen. Er moet zo weinig mogelijk roestend bouwmetaal gebruikt worden, zoals thans met de ijzeren trapleuningen, de ijzeren beschermende trapneuzen, de ijzeren be- schermkappen over de riolen, die binnen het pakhuis doorlopen en die in feite buiten de pak- huizen zouden moeten liggen, enz... Het grote probleem is hier echter of men de modernise- ring betracht of haalbaar acht bij middel van aanpassingswerken, ofwel door een totale nieuwbouw. In dit laatste geval zouden de pak- huizen niet zo hoog mogen gebouwd worden omdat hierdoor veel ruimte verloren gaat.

Men dient dus voorafgaandelijk te weten of een modernisering zou gebeuren:

- 1) via aanpassingswerken
- 2) via nieuwbouw

Rekening zou moeten gehouden worden met: de toekomstmogelijkheden van de Belgische visserijvloot en haar aanvoermogelijkheden.

Slechts wanneer dit bekend is, voor wat de uit te voeren werken betreft en voor wat de voorziene visserijbeperkingen aanbelangen en de aan- voermogelijkheden, kan de planning van een modernisering werkelijkheid worden.

Of zullen we ook hier blijven ter plaatse trappe- len, om te weten wat dient gedaan om onze vis- serij, welke zeker een toekomst kan hebben, naar moderner, kwalitatieve verkoop te leiden omtrent een produkt dat geen hormonen nodig heeft en bewezen heeft een uitstekend en voor- al gezond voedsel te zijn?

Ons blad staat nu in verband hiermede open voor alle suggesties, die het vraagstuk kunnen oplossen.

P. VANDENBERGHE

Opleiding tot REDDER

De Provinciale Commissie voor Zwem- en Reddingsbrevetten West-Vlaanderen richt ook dit jaar een opleidingscursus voor redders in, die zal doorgaan vanaf 8 oktober a.s. gelijktijdig in de Provinciale Zwembaden te Brugge en Kortrijk en in het Stedelijk Zwembadcomplex te Oost- ende.

Deze opleidingsvorm loopt over een twintigtal weken.

Belangstellende kandidaten, die min- stens 17 jaar oud zijn, kunnen zich voor nader informatie of inschrijving wenden tot het Sekretariaat van de Commissie, 't Spelhof 39, te 8200 Brugge.

Wij raden de jongeren aan deze nuttige en belangrijke opleiding niet te missen.

DE WANTOESTAND IN DE VISMIJN TE OOSTENDE

Krachtadig ingrijpen noodzakelijk

We hebben het in onze vorige nummers al verschillende malen over de wantoestanden in de Oostendse vismijn gehad, die in de loop der jaren ontstaan zijn, en waarop in al die tijd door de stad veel te weinig gereageerd werd.

Dat het nieuw schepencollege voor toestanden staat, welke niet in een omgedraai uit de weg geruimd kunnen worden, is begrijpelijk.

Maar dat het zo niet mag blijven duren in het belang van de hygiëne, de modernisatie, de trafiek met camions tijdens de verkoop en het kosteloos stationeren door allerlei autogebruikers en in het bijzonder door sportvissers, is een even grote waarheid waaromtrent weinigen en in het bijzonder de stadsoverheid zich niet schijnen te bekommeren op een ogenblik dat men spreekt van besparingen en vooral ook van noodzakelijke aanpassingen en modernisering en hygiëne.

Jaren geleden was er een vismijndirecteur in de persoon van Gustaaf Velthof, die gans zijn tijd aan de vismijn wijdde en een voorbeeld was voor alle stadspersoneel, er 's morgens vroeg reeds was om allerlei zaakjes in het oog te houden, niet veel te zeggen, maar de hand te houden aan al de vismijnreglementen, orde en hygiëne en wat niet regelmatig verliep.

Hij werd opgevolgd door de vroegere havenkapitein Rene Becu, die aldus de twee havens onder zijn bevoegdheid kreeg, voor de vissershaven zijn hall-chef de nodige instructies gaf, er elke dag in zijn bureau van 10 tot 12 uur kwam gade slaan, en geen pardon kende noch voor de gebruikers van de vismijn, noch voor zijn eigen personeel wanneer ze meenden het te gemakkelijk te moeten opnemen. Maar dit personeel wist dat en ging in zijn baas op, zoals dit het geval was met Velthof.

Er was orde, netheid, en men wist waaraan zich te houden.

Als bediende van de stad, en later als griffier van de ongevalkas der visserij, die er in het bestuursgebouw meer dan 20 jaar onze burelen hadden, wisten we er met het nodige ontzag van mee te praten.

Het stadsbestuur en het schepencollege moesten er weinig of niet tussenkomen en dan nog volgens nuttige directieven. In de laatste 10 jaar heeft de orde, de netheid, het onderhoud van de pakhuizen en al wat de vismijn aanbelangt, zonder te spreken van het geheel der vissershaven, veel te wensen over gelaten, daar men zich in het schepencollege voornamelijk bezig hield met syndicale belangen. En voor wat die leiding van de vismijn zelf betreft, dit totaal verwaarloosd werd waardoor nog weinig of geen gezag meer uitgeoefend werd en de directie er zich sporadisch vertoont, welke redenen van gebrek aan tijd of wat anders ook mogen ingeroepen worden.

Het is nochtans een feit, dat 10 en meer jaar geleden de verkoop tijdens de eerste drie dagen van de week regelmatig twee volle vismijnen meebracht.

Nu zijn er weken waar er zelfs op een dinsdag en woensdag, zonder te spreken van een donderdag, door gebrek aan schepen geen verkoop meer plaats heeft.

En als er dan verkoop is, dan is er tijdens die verkoop geen orde. Er rijden grote camions en vele

heftrucks in de verkoophallen heen en weer en wordt ook de verkoop gestoord.

De huidige verkoopwijze is ten andere uit de mode, maar alleen de stad Oostende heeft dat tot op heden niet ingezien.

Het gemeentebestuur van Brugge, pas zelf betrokken in de visafslag, waar dit vroeger alleen door enkele vishandelaars gebeurde, heeft dit met de reders aldaar ingezien en is zijn licht in andere landen gaan opsteken om na te gaan hoe ze te Zeebrugge de verkoop, het lossen, enz. kunnen verbeteren.

Daar heeft men zolang niet gewacht en denkt men aan bepaalde zijde niet aan persoonlijke belangen.

De stad Oostende heeft op zijn begroting honderden miljoenen deficit welke straks door de gebruikers van de vismijn en de bevolking zal moeten betaald worden.

Een overbodig personeel zoals een ontvanger overplaatsen, alsook tegenschrijvers, die door hun moderne verkoopmethode kunnen uitgeschakeld en naar andere diensten verplaatst

worden, daar wordt wel aan gedacht maar een beslissing blijft uit.

Sedert jaren is er geen stadsontvanger der vismijn meer nodig.

Deze ontvanger die er nutteloos is, verplaatsen, gaat niet. Hij heeft een statuut als zodanig.

Alles wordt kosteloos geïnd van de reders door de visafslag. We noemen hier mijn-, dok-, sluis-, slipwayrechten, bennen, ijs, water, elektriciteit.

Eens in de maand worden deze gelden zonder verder kopzorgen aan de stadskas overgemaakt.

En wie of welke dienst zal dat goedkoper, vlugger, en beter doen?

Want alles wordt afgehouden van de besomming van de reder en wat de vishandel betreft, vandaag niet kontant betaald, is morgen geen vis meer zo de onherroepelijke bankwaarborgen in de bank overschreden zijn.

De ontvanger van de vroegere directies van de vismijn, moest dat allemaal zelf innen.

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1983

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

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verkrijgbaar:

IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.

Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.

Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.

OVA, Vismijn, Oostende.

Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.

Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.

Fa Harri, Prins Hendrikkade 90, Amsterdam.

Maritiem, Vissersweg 46 te Scheveningen.

Observator, Steenhouwerstraat 15, 3200 Hoogvliet.

Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.

Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

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

HARINGVISSERIJ START OP 1 OKTOBER

De vergadering voorzien op vrijdag om 10 uur in het bestuursgebouw tussen de stad Oostende, de visgroothandel en de rederijen komt te laat opdat wij in dit nummer hierover de resultaten zouden kunnen weergeven. Op deze vergadering zal er beslist worden over de modaliteiten van de verkoop, het aantal bennen die minimum moeten genomen worden, wanneer de verkoopbeurten kunnen plaats hebben, enz. Op dezelfde dag komt eveneens te Oostende de Frans-Belgische Visserijkommissie bijeen in verband met de voorwaarden waarop de sproten haringvangst in de territoriale wateren van beide landen zal mogen bedreven worden waarvoor men over een vergunning moet beschikken. Inderdaad valt dit onder de bevoegdheid van de lidstaten zelf, voor wat de visserij binnen de 6 mijl betreft. Nochtan is er een onderscheid gemaakt tussen vaartuigen van maximum 35 Brt. met een motorvermogen die niet boven de 250 PK gaat die zelfs in de 3 mijlszone mogen vissen. Schepen tot maximum 60 Brt. en 400 PK mogen dan vanaf 3 mijl uit de kust, in de 6-mijlszone vissen. Buiten de 6 mijl is de visserij vrij. Of de bijeenkomst van 30 september tussen de vertegenwoordigers van Frankrijk en België hieraan verandering zal brengen moeten we nog afwachten.

Wat nu de specifieke haringvisserij betreft tast men in het onzekere hoeveel schepen reeds met de opening van deze visserij van start zullen gaan. In principie mag men zich reeds vrijdagavond ter plaatse bevinden en met de haringvisserij vanaf de eerste minuut van de zaterdagmorgen beginnen vissen. We nemen echter aan dat men waarschijnlijk maar de zondag voor het eerst in zee zal steken om desgevallend de maandagmorgen aan de afslag te komen indien haring gevonden en gevangen wordt.

De koppels die verleden jaar op de haring gingen vissen waren de O.279/O.128 waarvan we vernomen hebben dat deze reeds klaar liggen om de zondag 2 oktober in zee te steken, verder de N.3/O.232, O.135/O.275, O.369/O.141, N.708/N.709, O.306/O.26, O.127/O.303, O.309/N.719 en de N.45 met zijn maat. Waarschijnlijk zullen al deze koppels, of minstens bijna allen terug op de haring gaan met eventueel nog andere koppels die wellicht eveneens de haringvisserij zullen proberen.

HOEVEEL HARING WORDT BELGIË TOEGEKEND?

Het vraagteken is zeker wel op zijn plaats. Inderdaad weet men nog altijd niet hoeveel ton haring België zal mogen aanvoeren.

Het totaalkwotum voor alle landen-lidstaten samen werd wel vastgesteld, maar zoals gewoonlijk kwam slechts de aap uit de mouw vanaf het ogenblik dat men tot een nationale verdeling moest overgaan. Er kon geen overeenkomst bereikt worden omdat geen enkel land tevreden was met wat hen door de andere lidstaten toebedeeld wordt. Ook wat de referentieperiode betreft die in aanmerking moet genomen worden om de belangrjkheid van de haringvisserij van een lidstaat aan te tonen, heerst er groot onderscheid tussen de landen-leden. Voor Denemarken moet het de jaren zestig zijn toen massa's haring binnen gebracht werden voor... vismeeldoelinden, voor België moet het de beginjaren zeventig zijn, voor een ander land nog een

andere referentieperiode, enz... Ook hier blijft er grondige onenigheid hangen. De Belgische staatssecretaris Dekeersmaecker kon zich niet akkoord verklaren met wat België toebedeeld zou kunnen worden en zo start men terug met een haringvisserij zonder in feite te weten hoeveel ton men mag aanvoeren.

Het moeilijke van de zaak is hierbij dan nog, dat men, om zijn eigen kwotum te zien verhogen, een land moet vinden dat bereid gevonden wordt een evenredig deel van het eigen contingent af te staan. En dat zal wel niet haalbaar zijn.

En wat zal het worden met het logboek waar alle gevangen vis, per soort, per gebied, per sleep en per gewicht dient in vermeld? Men zegt dat dit logboek binnenkort in voege komt. De in het logboek aangegeven hoeveelheden zullen dan vergeleken worden met de cijfers uit de afslag. En hoe stelt men zich de controle hierop voor? Zal dit niet leiden tot pogingen om zoveel mogelijk in het grijs en in het zwart te verkopen? Te kleine cijfers in het logboek en om geen te grote verschillen te laten blijken met afslagcijfers, zoveel mogelijk in het zwart?

Het is in elk geval duidelijk, wanneer België zich zal moeten tevreden stellen met een, aan ons land opgedrongen contingent haring, waarvan we nu reeds zeker weten, hoe het ook draait en keert, het veel te klein zal zijn, dan zal het haringseizoen zeer snel afgelopen zijn. In elk geval, indien de lidstaten niet overeen komen over de verdeling van het totaal kwotum haring, dan wordt gevist op basis van de cijfers van vorig jaar, die voor België zeker niet bijzonder is.

HOE LANG DUURT DE HARINGVISSERIJ?

Officieel kan men zeggen dat er, volgens de thans bekende inlichtingen, vanaf 1 oktober tot einde februari 1984 op haring mag gevist worden, met dien verstande dat men de haringvis-

serij moet stoppen wanneer het aan onze vloot toegekend kwotum bereikt wordt. Vermits we ons kwotum nog niet kennen, vermits we evenmin op dit ogenblik juist weten hoeveel koppels aan de haringvisserij zullen deel nemen, en evenmin hoe overvloedig de vangsten zullen zijn, hebben we hier het raden naar. Wat we wel weten is het feit dat het voor de handel die niet in de haring doet, een zeer moeilijke tijd wordt. Inderdaad komen nu reeds niet te veel schepen aan de Belgische afslagen, omdat er nog al wat in het buitenland verkocht wordt en ook omdat het aantal bedrijvige schepen van onze vloot, wegens uitscheiding van bedrijf, stilleggen, het verdwijnen van de IJslandvisserij, enz., gevoelig afgenomen is.

Verscheidene dagen in de week ziet men, in het bijzonder te Oostende, amper een paar vaartuigen aan de afslag en bepaalde woensdagen en donderdagen zelfs geen enkele eenheid. Wat zal het nu worden wanneer zo een twintigtal vaartuigen de haringvisserij zouden bedrijven? Dit zijn inderdaad twintig vaartuigen die zich niet meer zullen aanbieden in de afslag voor de visaanvoer! Daar maakt de handel zich inderdaad problemen over, en zeker niet ten onrechte.

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



Eerste semestriële balans 1983

OOSTENDSE KANAALDIENSTEN VERLIESLATEND QUA TOERISTISCHE TRAFIEK

Na een vrij gunstig jaar 1982 kent de Oostendse Kanaaltrafiek op Dover/Folkestone thans een wisselende evolutie. Zo is de trend bij de ro/ro-vrachtrafiek nu vrijwel positief zowel bij de RMT als bij de Schiaffino Ferries, terwijl het toeristische passagiers- en voertuigenverkeer achteruitboort.

Vorig boekjaar beliep het groei ritme van de RMT-trafiek op Dover/Folkestone respectievelijk 9,5% en 15% voor het passagiers- en voertuigenverkeer. Beslist vrij gunstige cijfers wanneer men bedenkt dat de concurrentie van de Noordfranse veerhavens zich hoe langer hoe scherper laat gevoelen. Promotionele tarieven, super-veerboten, ruime parkeermogelijkheden aan de terminals, kortere vaartijden, moderne glijboten die zowel auto's als passagiers kunnen inschepen zijn allemaal factoren die in het voordeel van de havens pleiten.

Wellicht om deze redenen en ook omwille van de slechte weersomstandigheden die dit voorjaar heersten, sloot de eerste semestriële balans 1983 met rode cijfers af. Zo noteerde men tijdens die periode 25.000 passagiers minder t.o.v. het overeenstemmend halfjaar 1982. Dit verlies was praktisch gelijkmatig gespreid over in- en ontschepping aan de Oostendse RMT-terminals.

Passagiers- trafiek 1-6/1983	Aantal	Evolutie
In	492.390	- 2,6%
Uit	477.909	- 2,3%
Totaal	970.299	- 2,4%

Ook het toeristische voertuigenverkeer liep terug en dit was bijzonder merkbaar aan de trafiek naar het continent toe. In globa bedroeg het verlies ruim 7.600 eenheden tijdens het voorbije halfjaar. Hierbij valt te noteren dat het aantal vervoerde voertuigen in «eenheden» is uitgedrukt. Zo telt een auto voor 1 eenheid, een caravan voor 2 eenheden en een autocar voor 4 eenheden:

Toer. voertuigen 1-6/1983	Eenheden	Evolutie
In	53.123	- 7,3%
Uit	57.441	- 5,6%
Totaal	110.564	- 6,3%

Ro/ro-vrachtrafiek zowel bij RMT als bij Schiaffino Ferries expansief

Wat nu de halfjaarlijkse balans van het ro/ro-vrachtverkeer betreft, maken wij een onderscheid tussen de diensten op Dover/Folkestone verzekerd door de ferries van de Oostendse Sealink en de overvaarten op Dover verzekerd door de 2 ro/ro-schepen van de Schiaffino Ferries.

Vooreerst de Sealink-diensten aan de RMT-terminals, die vorig boekjaar een bescheiden groei voet van 3,9% afdraken. Na afloop van de eerste zes maanden 1983 merken wij een meer

expansieve trend, nl. 8,4% wat 4.800 vrachtwagens en/of trailers meer is dan tijdens het overeenstemmend halfjaar 1982:

RMT-vrachtraf. 1-6/1983	Aantal vrachtwagens	Evolutie
In	30.172	+ 8,9%
Uit	32.225	+ 7,9%
Totaal	62.397	+ 8,4%

Ook de Schiaffino Freight Ferries die opereren vanuit de Oostendse handelshaven boeken winst. Ten opzichte van het overeenstemmend semester van vorig jaar belooft de groei 12% of ruim 47.000 ton. Hierbij valt op te merken dat deze globale vooruitgang uitsluitend te danken is aan de afvoer vanuit Oostende, die met bijna 1/3 is gestegen:

Schiaffino- vrachtrafiek 1-6/1983	Absolute hoeveelh.	Evolutie
In	121.284 t	- 3%
Uit	227.896 t	+ 30%
Totaal	349.180	+ 12%

De ro/ro-vrachtrafiek van de Oostendse Kanaaldiensten kennen dus een vrij expansieve trend, hetgeen een algemeen verschijnsel is voor het ogenblik. Vooral de afvoer uit ons land is bepaald expansief en alhoewel de opgegeven cijfers circa 75% doorvoertrafiek bevatten, is ook onze eigen export naar Groot-Brittannië de laatste tijd gevoelig gestegen. Wat bewijst dat de competitiviteit van onze producten in bepaalde sectoren merkbaar verbeterd is.

H. VAN DER ZEE
(Uit Lloyd's)

OPLEIDINGSCENTRUM VOOR VISBEWERKERS

Zoals reeds in een vorige bijdrage gemeld werd, op initiatief van de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België, in samenwerking met de RVA een opleidingscentrum voor visbewerkers opgericht. Een initiatief dat een vrij goed succes kent. Om dit nu naar buiten te brengen grijpt op donderdag 6 oktober a.s. om 15 u. de officiële opening plaats van dit opleidingscentrum. Daar zullen de geïnteresseerden zich een beeld kunnen vormen van hetgeen reeds werd gepresteerd. Nadien grijpt in de hall van het bestuursgebouw van de Stedelijke vismijn een ontvanst plaats. De eigenlijke opening gebeurt in pakhuis 44 van de Oostendse vismijn.

Zijn Nederlandse werven dupe van Belgisch protektionisme?

Naar aanleiding van ons artikel in Het Visserijblad van 23 september vernemen we van verschillende zijden in België en Nederland pas bij het ter perse gaan nog belangrijke opmerkingen en waarderende betuigingen omtrent de argumenten en gedachten die naar voren gebracht werden.

De betreuwenswaardige stakingen in het postbedrijf hebben voor gevolg gehad dat veel briefwisseling te laat tijdig toegekomen is en we ons moeten beperken tot de melding dat we volgende week op deze kwestie terugkomen met zeer interessante gegevens omtrent de toestand van de Belgische vissersvloot inzake PK en brutotonnenmaat, tengevolge van de sloop, de verkoop naar het buitenland en de nieuwbouw in België op het huidige ogenblik.

We hopen dat het Nederlands vakblad Visserijnieuws, dat het officieel orgaan is van de Nederlandse visserij, de moed zal opbrengen om het stukje in ons blad van 23 september verschenen zijn lezers ten beste te geven.

Of is hun hoofdredacteur, beste vriend van medewerker Gaston van de Belgische Rederscentrale ook rijkelijk betaald door de Belgische reders, zoals Borghouts in Nederland, er slechts op uit geweest aan sensatie te doen en de Belgische overheid in een vals daglicht te stellen ten opzichte van hun Nederlandse en Europese collega's.

Zo zulks het geval is, dan betreuren we dergelijke geestesgesteldheid onwaardig van een mens die het visserijvak en zijn mensen moet verdedigen.

P. VANDENBERGH

h
**netten
probleem?**



**BEL
YMUIDEN
STORES**

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

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Iets meer vis en iets matiger prijzen dan de voorgaande week. Kabeljauw zakte van 150 naar 105 fr. en minder, de gulsoreringen kregen tussen 45 en 85 fr. het kg. Grote wijting blijft erg schaars en buitengewoon duur (tot 71 fr.). De kleine sortering krijgt bescheidener prijzen van 25 tot 40 fr.

Een paar ruime rogvangsten waarvoor tussen 70 en 90 fr. betaald werd, uitzonderlijk haalde grote rog zelfs tot bij de 100 fr. Opvallend dat in hoofdzaak, bijna uitsluitend zelfs, grote rog aangevoerd werd. De andere sorteringen zijn er slechts om de hoop te vullen.

Een partij platvis kreeg vrijdag een erg behoorlijke prijs waardoor de 0.33 het zelfs tot even boven de 2 miljoen bracht. Platvis kreeg tussen 56 en 66 fr. het kg. Voor de rest van de week werd geen enkele platvisvangst meer aangevoerd. Spijtig.

De O.318, enige Ijslander op de markt deze week, loste een vangst van even boven de 1.000 bennen. Een hele tijd dat zoiets nog het geval was. Waar de prijzen voor zowat alle soorten zeer goed bleven, werd een topresultaat van 3,1 miljoen bereikt. Rode zeebaars, blauwe leng, kabeljauw en witte leng kregen rond of over de 3.000 fr. de ben. Voor gul werd rond de 57 fr. gegeven terwijl heilbot verkocht werd tussen 200 en 250 fr. Staartvis haalde boven de 300 fr. het kg. en voor schaat werd bijna 100 fr. het kg. betaald.

Van de Monkey Bank kregen we vrijdag en maandag telkens één vangst. Schelvis werd dan ook niet in overvloed aangevoerd zodat de prijzen ook voor deze soort op een hoog peil lagen. Grote sortering tussen 60 en 70 fr., de middensoorten rond de 55 fr. en totten tot 40 fr. De kleine totten geraakten dit keer ook verkocht, zij het aan 22 fr. het kg.

Rode knorhaan, rode poon en grauwe poon werden iets goedkoper verkocht dan voorgaande weken. Toch nog tot 90 fr. voor „soldaten” en tot 40 fr. voor knorhaan. Pollak haalde ruim 70 fr. het kg. en voor zonnevis telde men tot 260 fr. het kg. neer. Tarbot was echter deze week de duurste vissoort met prijzen tussen 200 en 460 fr. het kg.

De kustvisserij kende eindelijk eens een normale week. Er kon elke dag uitgevaren worden. Vandaar meer garnaal dan gewoonlijk en prijzen die varieerden tussen 60 en 90 fr.; de visvangers brengen stilaan ook wat meer schaar en schol naar de afslag. De prijs hiervoor blijft erg goed.

VRIJDAG 23 SEPTEMBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
NOORD				
O.33	12	700	—	2.024.014
WEST				
O.118	10	160	—	555.336
MONKEY BANK				
O.369	13	410	—	947.747

MAANDAG 26 SEPTEMBER 1983

IJSLAND				
O.318	17	1.050	—	3.135.563
WEST				
O.26	12	210	—	632.012

O.232	11	185	—	639.955
O.279	9	190	—	547.027
O.128	7	130	—	364.041
O.108	11	100	1.000	624.997
N.45	10	310	—	802.168
MONKEY BANK				
O.114	13	380	—	990.910
KANAAL				
O.26	11	230	—	896.295

DINSDAG 27 SEPTEMBER 1983

WEST				
O.285	10	325	—	897.616
N.41	12	170	—	507.998

Verwachtingen

VRIJDAG 30 SEPTEMBER

Monkey Bank: O.141 (340 m waarvan 200 schelvis)
O.243 (330 m waarvan 200 schelvis)
N.706 (320 m. waarvan 200 schelvis)

Noord : O.275 (300 m.) – O.315 (170 m.) – O.35 (170 m.) – O.274 (230 m.).

Kreeftenput : O.123 (30 vis, 80 kreeft).

MAANDAG 3 OKTOBER

IJsland : O.129 (700 m. waarvan 80 kab. en gul, 25 schelvis en totten, 60 kools, 420 rode zeebaars, 80 leng, 25 gutvis, 10 varia).
O.216 (600 m. waarvan 330 rode zeebaars, 50 gul, 30 kools, 100 schelvis en totten, 40 kab. en gul, 50 varia).

Kreeftenput : O.306 (30 vis, 40 kreeft).
Z.563.

Noord : O.705 (340 m. waarvan 220 platvis, rog)
N.719 – Z.499.

Kanaal : Z.183

West : Z.502 – N.708 – N.40

Monkey Bank : O.3143 – O.127.

DINSDAG 4 OKTOBER

West : O.118

Noord : O.369.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 22 SEPTEMBER 1983

Z.509	612.430
Z.162	1.631.830
	2.244.260

VRIJDAG 23 SEPTEMBER 1983

Z.569	KRP	—	70	7	344.603
Z.573	KRP	—	160	10	651.086
Z.14	W	600	90	6	466.280
					1.461.969

MAANDAG 26 SEPTEMBER 1983

Z.60	N	—	400	—	1.517.230
Z.576	N	200	350	16	1.071.660
Z.483	N	—	300	16	1.192.500

Z.559	KRP	—	145	9	727.685
Z.307	KRP	—	120	9	526.995
					5.036.070

DINSDAG 27 SEPTEMBER 1983

Z.512	W	400	30	5	135.220
Z.12	K	400	40	7	282.070
O.313	N	—	520	13	1.524.010
Z.564	W	—	20	4	88.510
Z.507	W	450	90	12	521.650
Z.300	K	500	30	5	395.500
Z.186	N	1.000	420	16	1.410.400
Z.568	K	750	30	5	248.740
					4.606.100

WOENSDAG 28 SEPTEMBER 1983

B.5	W	1.200	280	13	1.156.020
Z.89	N	—	400	15	914.660
Z.44	W	1.000	120	11	751.550
Z.98	N	600	450	13	1.597.510
N.15	W	2.000	330	13	1.281.460
Z.126	W	100	250	13	758.950
Z.560	KRP	—	45	8	150.710
					6.610.860

NIEUWPOORT

DONDERDAG 22 SEPTEMBER 1983

VIS				
N.575	63 kg.	5.739 fr.		
N.590	84 kg.	5.126 fr.		
N.720	49 kg.	2.894 fr.		
GARNAAL:				
N.22	80 kg.	8.644 fr.		
N.349	87 kg.	8.998 fr.		

VRIJDAG 23 SEPTEMBER 1983

VIS			
N.346	1.543 kg.	86.814 fr.	
N.88	292 kg.	21.729 fr.	
N.575	432 kg.	33.305 fr.	
N.720	285 kg.	24.506 fr.	
GARNAAL			
N.22	42 kg.	4.578 fr.	
N.349	142 kg.	15.246 fr.	
O.599	123 kg.	14.068 fr.	
N.782	163 kg.	21.027 fr.	

Op de vrijdagmarkt losten één vaartuig van de West en drie kustvaartuigen hun vangst.

Tong der sortering 1 en 2 kreeg 298 à 309 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 308 à 318 fr./kg. en fruitong of tong nr. 4 290 à 298 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 264 à 278 fr./kg. en kleine tong 204 à 218 fr./kg.

Voor middenslagtarbot werd 264 à 280 fr./kg. betaald, voor varia 190 à 230 fr./kg. en voor griet 170 à 240 fr./kg. Koningsvis bekwam 190 à 204 fr./kg. Koningsvis bekwam 190 à 204 fr./kg., tongschar 90 à 150 fr./kg., rode soldaten 70 à 80 fr./kg. en robaard 95 à 98 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3.500 à 3.750 fr. de ben geveild, drieling of middenslag pladijs tegen 3.000 à 3.250 fr. de ben en visjes tegen 2.000 à 2.250 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4.500 à 4.750 fr. de ben aangekocht en gul tegen 3.000 à 4.500 fr. de ben.

De schaars aangevoerde rog werd aan 70 tot 90 fr./kg. geboekt en zeehond aan 2.500 tot 3.000 fr. de ben. Wijting werd aan 2.500 tot 3.000 fr. de ben geboekt, grote zandschar aan 2.400 tot 2.500 fr. de ben, kleine zandschar aan 2.100 tot 2.250 fr. de ben en knorhaan aan 2.000 tot 2.500 fr. de ben. Vier garnaalvaartuigen losten samen 470 kg. garnaal waarvan de gemiddelde prijs van 108 à 129 fr./kg. varieerde.

ZATERDAG 24 SEPTEMBER 1983

GARNAAL		
N.349	190 kg.	14.100 fr.
O.599	249 kg.	19.922 fr.

MAANDAG 26 SEPTEMBER 1983

VIS		
N.88	431 kg.	43.383 fr.
N.172	2.838 kg.	200.878 fr.
N.551	2.163 kg.	225.080 fr.
N.575	1.058 kg.	77.564 fr.
N.590	237 kg.	29.062 fr.
N.720	717 kg.	55.826 fr.
N.738	2.891 kg.	162.982 fr.
GARNAAL		
N.349	105 kg.	11.040 fr.

Drie vaartuigen van de West en vier kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Voor alle aangevoerde soorten werd een goede prijsnotering bekomen Westvis werd erg gegeerd, zodat de vraag duidelijk het aanbod overtrof. Tong nr. 1 kreeg 300 à 306 fr./kg. en tong nr. 2 320 à 330 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 330 à 338 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 300 à 305 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 260 à 270 fr./kg. en kleine tong 178 à 186 fr./kg. Grote tarbot werd aan 340 tot 360 fr./kg. genoteerd, middenslag tarbot aan 270 tot 310 fr./kg., varia aan 180 tot 240 fr./kg. en griet aan 184 tot 254 fr./kg. Men boekte voor zonnevis 348 à 356 fr./kg. voor koningsvis 214 à 220 fr./kg. en voor tongschar 70 à 140 fr./kg. Voor robaard werd 85 à 95 fr./kg. opgetekend, voor rode soldaten 80 à 90 fr./kg. en voor knorhaan 1.800 à 2.250 fr. de ben.

Grote pladijs haalde 3.200 à 3.400 fr. de ben, drieling of middenslag pladijs 3.000 à 3.300 fr. de ben en visjes 1.400 à 1.600 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5.800 à 5.900 fr. de ben geveild en gul tegen 3.100 à 4.500 fr. de ben. Voor de voorkele gul werd 3.100 à 3.260 fr. de ben opgetekend. Grote wijting werd tegen 3.900 à 4.000 fr. de ben verkocht en kleine wijting tegen 2.650 à 2.800 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2.360 à 2.500 fr. de ben en kleine zandschar 1.900 à 2.000 fr. de ben. Voor rog werd een grote interesse vastgesteld. Zo bekam moerrog 4.800 à 5.000 fr. de ben, tilten 4.250 à 4.500 fr. de ben, scherpstaarten 4.300 à 4.500 fr. de ben en katrog 3.100 à 3.300 fr. de ben. Zeehond boekte men aan 2.600 tot 2.900 fr. de ben, zeehaai aan 900 tot 1.300 fr. de ben en knorhaan aan 1.800 tot 2.250 fr. de ben.

Op de maandagmarkt werd een ruime belangstelling vanwege de handelaars genoteerd.

DINSDAG 27 SEPTEMBER 1983

GARNAAL		
N.349	56 kg.	4.578 fr.
N.22	53 kg.	4.981 fr.
N.782	144 kg.	12.820 fr.

WOENSDAG 28 SEPTEMBER 1983

VIS		
N.346	1.891 kg.	110.755 fr.
N.788	87 kg.	7.353 fr.
N.590	763 kg.	48.118 fr.
N.88	356 kg.	20.715 fr.
N.720	830 kg.	45.639 fr.

GARNAAL		
N.349	100 kg.	8.800 fr.
N.22	217 kg.	20.193 fr.

Een vaartuig van de West en vier kustvaartuigen losten hun vangst op de woensdagmarkt.

Tong der sortering 1 à 2 kreeg 264 à 270 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 268 à 282 fr./kg. en fruitong of tong nr. 4 266 à 278 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 244 à 250 fr./kg. betaald en kleine tong tegen 192 à 198 fr./kg. Middenslag tarbot bekam 296 à 308 fr./kg., varia 190 à 230 fr./kg. en griet 190 à 240 fr./kg. Voor koningsvis werd 204 à 215 fr./kg. geboekt, voor zonnevis 308 à 314 fr./kg. en voor tongschar 70 à 150 fr./kg. Robaard werd aan 75 tot 85 fr./kg. genoteerd, rode soldaten aan 85 tot 90 fr./kg. en knorhaan aan 2.000 tot 2.250 fr. de ben. Grote pladijs kocht men tegen 2.900 à 3.100 fr. de ben op, middenslag of drieling pladijs tegen 2.250 à 2.800 fr. de ben en visjes tegen 1.200 à 1.600 fr. de ben. Voor kabeljauw werd de veelprijs op 5.750 à 6.100 fr. de ben gesteld en voor gul op 2.900 à 4.700 fr. de ben. Grote wijting werd aan 3.000 tot 3.500 fr. de ben genoteerd en kleine wijting aan 2.400 tot 2.700 fr. de ben. Men noteerde voor de grote zandschar 2.400 à 2.500 fr. de ben en voor de kleine zandschar 2.000 à 2.100 fr. de ben. Rog die in schaarse hoeveelheid werd aangevoerd bekam 85 à 95 fr./kg. en zeehaai 1.000 à 1.200 fr. de ben.

NIEUWPOORT

VISAANVOER

	Kgr	Fr
22 sept.	196	13.759
23 sept.	2.552	200.246
26 sept.	10.335	794.775
28 sept.	3.927	232.580

GARNAALANVOER

	Kgr	Fr	Min.	Max.
22 sept.	167	17.642	104	112
23 sept.	479	54.919	108	129
24 sept.	439	34.022	70	85
26 sept.	105	11.040	102	107
27 sept.	253	22.379	78	97
28 sept.	317	28.993	79	104

OPGEPAST!

DE WINTER IS IN AANTOCHT!

DENK AAN UW HOOFD!

BESCHERMT HET MET
EEN HOOFDDEKSEL

natuurlijk van bij
Jacqueloot

Hoek Witte Nonnenstr.
en Christinastraat, Oostende

GETIJDEN TE OOSTENDE

OKTOBER

	(1)	(2)	(3)	(4)
1 zaterdag	0724	395	0125	135
	2016	419	1419	134
2 zondag	0909	401	0301	136
	2150	438	1552	112
3 maandag	1026	429	0425	115
	2301	468	1708	074
4 dinsdag	1123	460	0531	085
	2355	493	1809	035
5 woensdag	—	—	0623	057
	1209	485	1900	007
NM 6 donderdag	0040	508	0706	040
	1251	503	1944	-006
7 vrijdag	0120	513	0749	035
	1330	513	2027	-003
8 zaterdag	0201	512	0832	039
	1411	516	2107	012
9 zondag	0239	506	0913	050
	1452	513	2143	035
10 maandag	0318	495	0951	063
	1533	500	2218	059
11 dinsdag	0357	477	1028	076
	1616	479	2252	083
12 woensdag	0435	453	1109	089
	1658	451	2330	106
EK 13 donderdag	0518	423	1157	102
	1752	420	—	—
14 vrijdag	0614	393	0021	127
	1903	394	1303	114
15 zaterdag	0740	374	0130	143
	2031	388	1420	121
16 zondag	0909	379	0251	147
	2149	404	1542	116
17 maandag	1021	400	0412	136
	2252	427	1654	101
18 dinsdag	1114	425	0517	116
	2338	449	1751	082
19 woensdag	1154	445	0607	095
	—	—	1834	066
20 donderdag	0016	464	0643	079
	1227	460	1907	056
VM 21 vrijdag	0046	474	0713	069
	1252	472	1936	052
22 zaterdag	0112	481	0741	066
	1319	482	2003	051
23 zondag	0139	486	0810	066
	1349	491	2032	053
24 maandag	0210	489	0842	070
	1421	495	2104	057
25 dinsdag	0245	487	0917	073
	1500	494	2139	063
26 woensdag	0323	478	0955	078
	1542	485	2218	073

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:

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

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

Tong- en pladijsprijzen

OOSTENDE

	26 sept.	27 sept.	28 sept.
Lappen	368	...	...
Grote	388	...	...
3/4	340 353	...	...
Bloktongen	253 260	...	...
Vóór-kleine	227 230	...	...
Kleine	200	...	...
Slips	190	...	...

ZEEBRUGGE

	26 sept.	27 sept.	28 sept.
Grote	346 352	312 338	326 346
Bloktong	362 364	266 314	256 278
Fruittong	287 320	240 276	228 248
Schone kleine	260 264	206 222	199 213
Kleine	216 219	176 182	146 179
Tout petit	182 201	151 156	122 152
Slips	178 184	124 154	115 147

NIEUWPOORT

	26 sept.	27 sept.	28 sept.
Tong I	300 306	...	264 270
Tong II	320 330	...	264 270
Tong III	330 338	...	268 282
Tong IV	300 305	...	266 276
Tong V	260 270	...	244 250
Kleine	178 186	...	192 198

OOSTENDE

	26 sept.	27 sept.	28 sept.
Platen	65 68	.....	.....
lek (groot-klein)	73	.....	.....
Derde slag	74	.....	.....
Platjes	38 42	.....	.....

ZEEBRUGGE

	26 sept.	27 sept.	28 sept.
I	50 57	46 52	46 34
II	50 53	47 51	48 51
III	50 52	50 52	47 50
IV	34 40	34 38	33 27
V .....	.. ..	.. ..	.. ..

NIEUWPOORT

	26 sept.	27 sept.	28 sept.
Moeien .....	.. ..	.. ..	.. ..
Grote pladijs	64 68	.. ..	58 62
Drielingen	60 66	.. ..	45 56
Platjes	28 32	.. ..	24 32

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

Rederskaai 21, Zeebrugge ☎ 050/54.41.17

Apollinaris

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

Voor uw **AANKOPEN** van
PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

LICHTE FUEL

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

SCAP SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	26/ 9	26/ 9	26/ 9	26/ 9	27/ 9	27/ 9	27/ 9	27/ 9	28/ 9	28/ 9	28/ 9	28/ 9	26/ 9	26/ 9	28/ 9	28/ 9
Tarbot grote	407	456	450	485	...	...	430	447	...	...	430	475	340	360	...	...
Tarbot middel	294	360	331	419	...	...	306	393	...	...	345	396	270	310	296	308
Tarbot klein	250	265	211	299	...	...	290	294	...	...	179	278	...	...	...	...
Griet groot	273	285	354	364	...	...	308	312	...	...	337	353	...	...	...	...
Griet middel	244	...	274	290	...	...	249	254	...	...	127	248	...	...	...	...
Griet klein	194	210	157	162	...	...	155	169	...	...	111	133	...	...	...	...
Schelvis groot	66	72	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schelvis middel	50	58	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schelvis klein	22	44	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heek grote	141	144	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heek middel	111	113	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heek klein	68	87	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Lom	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Leng	60	63	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rog I	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	96	100	85	95
Keilrog	95	100	...	...	90	...	...	...	...	...	...	...	95	98	...	...
Rog	86	92	...	...	68	71	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Tilten	83	...	98	...	66	68	95	...	...	...	88	...	95	98	...	...
Scherpstaart	62	71	117	...	75	...	106	...	...	...	88	113	85	90	...	...
Halve mans	80	88	80	83	74	88	84	...	...	...	61	56	...	...	...	...
Teelt	...	...	80	82	...	...	82	...	...	...	60	52	...	...	...	...
Katrog	...	...	40	...	...	...	45	...	...	...	28	36	62	66	...	...
Kabeljauw	86	110	89	94	87	93	94	97	...	...	106	96	116	118	115	122
Gul (groot)	76	84	84	86	70	80	80	84	...	...	107	...	62	90	58	94
Gul (middel)	64	76	69	74	68	74	49	54	...	...	54	...	...	...	...	...
Gul (klein)	32	54	30	36	24	64	34	38	...	...	36	60	...	...	...	...
Hozemondhamme	...	...	140	359	...	...	154	337	...	...	154	297	...	...	...	...
Wijting groot	63	68	47	51	69	71	54	44	...	...	59	64	79	80	60	70
Wijting klein	27	43	22	27	24	44	24	...	...	...	18	26	53	56	48	54
Schar	21	42	30	34	26	40	24	...	...	...	25	...	40	50	40	50
Steenschol	40	158	58	139	44	158	46	112	...	...	15	97	...	...	...	...
Zeehaai	54	62	54	58	51	58	56	59	...	...	44	48	18	26	20	24
Hondshaai	42	46	...	...	10	12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Doornhaai	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Pieterman	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Makreel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Horsmakreel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeekreeft	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schaat	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeebaars (klipvis)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kongeraal	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schartong	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Volle haring	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
IJle haring	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Haringshaai	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Steenholk	25	40	...	...	25	26	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heilbot	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Steur	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Koolvis	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeewolf	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Pollak	64	72	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zonnevis	168	380	...	...	112	324	...	...	...	...	...	...	384	356	308	314
Koningsvis	207	192	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	214	220	204	215
Vlaswijting	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeeduivel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schotse schol	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeehond	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	52	58	...	...
Bot	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	14	20	15	20
Rode Poon (roobaard)	58	72	...	...	61	...	...	...	...	...	...	...	85	95	75	85
Grauwe poon (knorhaan)	24	33	...	...	25	30	...	...	...	...	...	...	35	45	40	45
Rode knorhaan	54	93	...	...	48	64	...	...	...	...	19	...	...	...	...	...
Posten	...	...	20	26	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

NEDERLAND

IJMUIDEN

Nadat er dinsdag 20 september geen aanvoer was werd er aan de woensdagmarkt verwerkt: 670 kg. tong; 3 kisten tarbot en griet; 10 kisten wijting; 130 kisten schol; 10 kisten schar en 32 kisten diversen.

Prijzen in guldens. - Per 1 kg.: tarbot 24,65-24,19; gr. tong 23,60-21,88; grm. tong 15,40-14,27; klm. tong 12,30-10,68; tong één 9,60-8,61; tong twee 8,40-7,59.

Per 40 kg.: tarbot 868-398; griet 591-340; kabeljauw drie 216; kabeljauw vier 228; kabeljauw vijf 208-122; schol één 164; schol twee 168-164; schol drie 158-136; schol vier 120-106; wijting drie 106-94; steenbolk 58; schar 116-92; horsmakreel 27-23; rode poon drie 198; bot 42-41.

De besommingen waren: UK 27 + UK 307 f 2.750; VD 20 f 3.000; IJM 18 f 850; IJM 25 f 1.590.

Aan de donderdagmarkt van 22 sept. werd aangevoerd: 440 kg. tong; 4 kisten tarbot en griet, 101 kisten kabeljauw; 7 kisten schelvis; 22 kisten wijting; 104 kisten schol; 7 kisten schar; 53 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 24,99-24,40; gr. tong 23,36-22,79; grm. tong 16,15-15,17; klm. tong 13,71-12,65; éénen 9,62-9,11; tweeën 8,60-8,21.

Per 40 kg.: tarbot 885-472; griet 562-328; kabeljauw één 282; kabeljauw twee 274; kabeljauw drie 246-240; kabeljauw vier 238-232; kabeljauw vijf 230-130; schol één en twee 200-176; schol drie 174-160; schol vier 130-96; schelvis één en twee 194; schelvis drie 210; schelvis vier 206; wijting drie 140-126; schar 140-108; rode poon drie 266-246; horsmakreel 31; krab 36; bot 46-36; poontjes 61.

De besommingen waren: HD 71 f 1.200; UK 27 + UK 307 2.000; UK 234 f 5.300; VD 6 f 8.400; VD 18 f 5.800; VD 19 + VD 73 f 23.000; IJM 18 f 600.

VLISSINGEN

VRIJDAG 23 SEPTEMBER 1983

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	984	21.288	21,63
Tong gm	3.323	44.586	13,42
Tong km	4.079	42.401	10,40
Tong l	5.670	45.045	7,95
Tarbot I	1.112	27.160	24,42
Tarbot II	535	11.274	21,07
Tarbot III	967	14.062	14,54
Tarbot IV	1.136	11.035	9,71
Tarbot afw	24	292	12,15
Griet I	1.414	20.586	14,56
Griet II	1.224	9.709	7,93
Schol 1 (G)	19.304	61.421	3,18
Schol 2 (G)	30.640	101.847	3,32
Schol 3 (G)	30.922	93.584	3,03
Schol 4 (G)	15.793	41.039	2,60
Kab 1 (G)	956	4.519	4,73
Kab 2 (G)	1.490	7.301	4,90
Kab 3 (G)	3.861	16.575	4,29
Kab 4 (G)	7.166	30.279	4,23
Kab 5 (G)	16.044	43.589	2,72
Kab (afw)	34	48	1,41
Wijt. 3 (G)	2.173	3.336	1,54
Wijt. 4 (G)	662	688	1,04
Schar 1	12.828	22.137	1,73
Tongschr 1	4.338	25.718	5,93
Tongschr II	4.076	16.807	4,12
Zeebaars	23	412	17,89
Tng besch.	10	27	2,75
Poon gr	594	1.831	3,08
Poon 1	5.091	1,12	
Poon 2	5.143	1.849	36
Rog I	27	137	5,07
Rog II	103	515	5,00
Rog III	492	1.152	2,34
Koolv. 3 (G)	6	22	3,73
Koolv. 4 (G)	17	46	2,71
Schel. 3 (G)	427	1.157	2,71
Schel. 4 (G)	1.043	1.370	1,31
Bot	582	420	72
Haai + P	282	908	3,22
Zandhaai	101	205	2,03

Inktvis W	390	3.413	8,75
Inktvis ZW	13.815	16.996	1,23
Harder	22	79	3,58
Steenbolk	4.047	2.521	62
Mullen	567	1.698	3,00
Kreeft	2	34	16,80
Hammen	217	3.364	15,50
Paling	24	336	14,02
Diversen	12.716	35.744	2,81
Krabben	138	151	1,10
H. Makreel	471	422	90
Zonnevis	60	213	3,55
Parlourdes	13	23	1,79
Heek	24	91	3,78
Krab. poot	216	446	2,07
TOTAAL	219.978	815.538	21

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 18 t.m. 24 september 1983

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	56.258	3,22
Handels Garnalen	1.296	2,42
Tong	289	12,67
Schol	2.580	2,21
Schar	254	1,73
Bot	311	0,70
Tarbot	57	9,01
Griet	18	6,46
Kabeljauw	954	3,38
Wijting	2.000	1,05
Zeebaars	100	19,67
Harder	206	3,84
Paling	1.140	10,06
Horsmakreel	83	1,24
Steenbolk	13	0,71
Diversen	105	—

BOLNES ONTVANGT VOOR 9 MILJOEN GULDEN AAN ORDERS

Bolnes Motorenfabriek B.V. te Krimpen aan de Lek heeft de afgelopen drie weken voor ca. 9.000.000 gulden aan opdrachten afgesloten voor de levering van 9 dieselmotoren met een gezamenlijk vermogen van 15.000 kW (20.400 pk).

Alle dieselmotoren zijn bestemd voor de Nederlandse baggerwereld.

IHC gaf de opdracht voor de levering van een haven-aggregaat en 4 voortstuwingmotoren van elk 875 kW (1.190 pk). De dieselmotoren zijn bestemd voor respectievelijk een 8.000 m³ sleepopperzuiger van Zanen Verstoep B.V. en 2 sleepzuigers van D. Blankevoort.

Van Oord Utrecht bestelde een dieselmotor van 2.500 kW (3.400 pk).

De dieselmotor gaat een zandpomp aandrijven.

De snijkopzuiger welke Scheepswerf „De Merwede” voor de Firma Breejenbout te Overveen gaat bouwen, wordt voorzien van 4 dieselmotoren met een totaal vermogen van 7875 kW.

(Medegedeeld)

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 5-9 t.e.m. 9-9-1983

Door 52 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrenst	Prijs in kg.
25.415 kg.	Tong	f 269.073,65	f 10,64
7.936 kg.	Tarbot	f 118.975,56	f 14,99
140.145 kg.	Schol	f 360.249,67	f 3,31
8.180 kg.	Kabeljauw	f 30.451,16	f 3,72
1.860 kg.	Griet	f 20.005,87	f 10,76
7.460 kg.	Schar	f 12.147,40	f 1,63
2.900 kg.	Wijting	f 6.784,63	f 2,34
101.669 kg.	Diversen	f 544.325,77	
265.565 kg.		f 1.362.013,71	

10^e Galabal Beschermings- comité voor Verlaten Kinderen

Dit jaar viert het Beschermingscomité voor Verlaten Kinderen van het Gerechterlijk Arrondissement Brugge, zijn 25-jarig bestaan als vzw, hoewel het in feite reeds sedert 1894 op een bijzondere manier actief verleden kon bogen.

Ook dit jaar is men toe aan de tiende organisatie van het jaarlijk Galafeest, samen met het Provinciecommando van West-Vlaanderen en met de er gestationeerde eenheden van Land-, Lucht-, en Zeemacht, de Medische Dienst en de Rijkswacht en met de medewerking van de Rederij „Towsend Thoresen” N.V. Belgium-Zeebrugge.

Het feest gaat door in de „Duinse Polders”, Rutzeltelaan 195, baan Blankenberge-Zeebrugge, op zaterdag 22 oktober vanaf 21 uur. Drie orkesten spelen ten dans: The Toppers, The Dirty Band en Fonsy aan het hammondorgel.

De deelname in de kosten wordt zoals voorheen beperkt tot 600 fr., een prachtig uitgebreid koud buffet, verzorgd door de Stedelijke Hotelschool Oostende, inbegrepen.

Kaarten kunnen bekomen worden door storting op nr. 088-0801490-71 van het Steunfonds Beschermingscomité, Meerstraat 7, 8000 Brugge, tel. (050) 33.29.65.

Reserveren kan eveneens op het sekretariaat: Provinciecommando, Kuiperstraat 21, 8000 Brugge, tel. (050) 33.44.17.

OPENBARE VERKOPINGEN

ONTVANGKANTOOR DER DOMEINEN

Sint Jansstraat 8, 8000 BRUGGE

Op dinsdag 11 oktober 1983, te 14 uur in het Hotel „DIE ROYA”, 't Zand, 5, Brugge, opening van de gesloten aanbiedingen voor de

OPENBARE VERKOPING

van:

1 lot allerlei schrootafval, gestapeld bij het Bestuur der Wegen, K. Albertlaan, 293 - Brugge 2.

1 lot van 5.000 jerrycans van 20 l. stuk in het 93e Bataljon Logistiek, Veerbootstraat 20, Zeebrugge.

Wrak van een Yacht met buitenboordmotor „Yamaha 55 Electr.” liggende op het Werf van de Firma Van Heule te Oostende.

Een aslijnmachine, een Volkswagen bus (1973), een Camion Dodge (1971) en een auto Renault R 4 (1975) bij Bestuur der Wegen te Middelerke.

1 lot van ongeveer 12.000 kg. oude metalen, bij het Bestuur der Wegen, K. Albertlaan 360, Brugge 2.

1 lot van ongeveer 3.905 kg. oud ijzer, bij het Bestuur der Wegen te Jabbeke.

4 personenwagens CITROEN DYANE (bouwjaren 1981 - 1976 - 1972 - 1977)

1 personenwagen FIAT PANDA (bouwj. 1981), staande Werkhuisstraat 11, Brugge.

Kosten: 20% (behalve voor de personenwagens): 5%.

Voor alle verdere inlichtingen, vraag kosteloos katalogoog en kohier van lasten en voorwaarden aan voormeld kantoor (T. 050/33 17 50).

DE VERSPREIDING VAN «HET VISSERIJBLAD»

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

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

AAN DE MIDDENKUST:

Algemene Lektuur
Dedecker O.

Dirix

Internationale Boekhandel

Internationale Boekhandel

Internationale Boekhandel

Internationale Boekhandel

Lievens M. Fr.

Saelens

Thoon G.

Van Belle J.

Algemene Lektuur

Berten M.

Bolle G.

Paulus

Torhoutsesteenweg 332, Oostende

Torhoutsesteenweg 442, Oostende

Spaarzaamheidstraat 1, Oostende

Kapellestraat 65, Oostende

Ad. Buylstraat 33, Oostende

Alf. Pieterslaan 9, Oostende

Th. Van Loostraat 26, Oostende

Koninginnelaan 39, Oostende

Langestraat 95, Oostende

Voorhavenlaan 179, Oostende

Stuiverstraat 422, Oostende

Duinenstraat 302, Bredene

Buurtspoorwegstraat 48, Bredene

P. Elisabethlaan 72, Bredene

Vosseslag 123, De Haan

AAN DE OOSTKUST:

Verstraete

Alg. Lektuur

Vanderveen A.

Verstappen

Wicke

Heiststraat 71, Zeebrugge

Knokkestraat 118, Heist

Vlamingstraat 22, Heist

St. Antoniusstraat 45, Heist

Stationsplein 2, Knokke-Heist

AAN DE WESTKUST:

Vermote

Vandenbruwaene

Langestraat 127, Nieuwpoort

Pyliserlaan 25, Koksijde

Belgische zeelui herdacht

Naar jaarlijkse traditie had in Antwerpen de „dag van de zeelieden” plaats. In aanwezigheid van een vertegenwoordiger van de koning, nl. divisie-admiraal burggraaf Pouillet, werd er de Solennele mis van Charles Gounod uitgevoerd.

Later vond aan het monument der zeelieden voor het Loodswezen een bloemenhulde plaats. Reserve-fregattenkapitein Deseck hield er een korte toespraak. Hierin werd beklemtoond dat zeelui nog steeds niet de erkenning kregen die ze verdienen voor hun inzet tijdens de tweede wereldoorlog. Ook havenscheper Huyghebaert stelde dat de zeelieden niet de nodige aandacht krijgen.

**Oersterke
vislijnen
Zwaar gevet, dubbel
gegalvaniseerd**



**BEL
YMUIDEN
STORES**

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

WAT VERSTAAT DE E.E.G. DOOR REMPAARDEKRACHT?

Door Jaak Vandemeulebroucke, Lid van het Europees Parlement, werd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen hiernavolgende schriftelijke vraag gesteld naar aanleiding van een artikel in het Visserijblad verschenen.

Betreft: E.E.G. verordening nr. 171/83 - definitie rempaardekracht.

Teruggrijpend naar de E.E.G.-verordening nr. 171/83 van de Raad van 25 januari 1983, verschenen in het PB van 27 januari 1983 lezen wij onder artikel 14.3: „Vaartuigen van meer dan 70 brt of 300 rempaardekracht mogen het gebied binnen 12 mijl van de kusten van België, de Bondsrepubliek Duitsland, Nederland, Frankrijk en van de westkust van Denemarken tot de vuurtoren van Hirtshals, gemeten van de basislijnen vanwaar de territoriale wateren worden gemeten, niet met boomkorren op tong of schol vissen.

Kan de Commissie mij meedelen wat ze nu juist bedoeld met „schepen van 300 rempaardekracht“? Bedoelt men rempaardekracht, uitgeoefend op de scheepsschroef, of bedoelt men totaal geïnstalleerd motorvermogen?

Moeilijkheden in Franse tonijnvisserij

Het gaat slecht in Franse tonijnvisserij, zodanig dat de grote rederijen een witboek hebben uitgegeven waarin hierop gewezen wordt. Op basis van de balans van 1982 en de uitbatingsrekeningen werd bewezen dat de grote nieuwe tonijnvissersvaartuigen van 70 m. met helikopter aan boord om de tonijn scholen op te sporen, er het slechtst aan toe zijn en in 1982 een minder zakencijfer kenden met 20 %. Deze cijfers voor de 63-meters en voor de 51 meters zijn iets minder slecht namelijk respectievelijk met -14 % en -11 %

De oorzaken hiervan zijn veelvuldig. Aldus werden bepaalde gebieden waar de tonijn door de Fransen gevestigd werd, het ontzegd, zoals in de Golf van Guinée. Anderzijds blijven resultaten over de onderhandelingen met landen zoals Ekwatoriaal Guinée, Sao-Tome en Principe volledig uit en zijn zelfs nog moeilijker geworden als gevolg van het opbrengen van Franse tonijnvissersvaartuigen. Hierdoor komt de tonijnkampagne in de wateren van deze eilanden ten zeerste in gevaar.

Hierbij komt nog dat de meest gezochte tonijnsoort omdat zij het meest opbrengt, namelijk de „albacore“ minder en minder voorkomt, juist omdat zij op het maximum peil bevist werd. De terugval hierin is meer dan 20 %.

Voor de beterkopere soort, de zogenaamde „listao“ die de twee derden van de Franse aanvoer uitmaakt, is de prijs teruggelopen met 20 tot 30 %, als gevolg van de zware concurrentie in de

Verenigde Staten door ... de hamburger, het varkensvlees en het pluimvee dat nu veel gebruikt wordt in voor geprepareerde sandwiches en in andere zogenaamde snelvoeding. Omgekeerd echter heeft de hoge koers van de dollar er voor gezorgd dat de ernstige terugloop van de prijzen voor de mindere soort tonijn, de zogenaamde „listao“, toch nog niet het volle effect kreeg dat het anders zou gehad hebben. Een mindere prijs in dollars, maar aan een hogere Franse koers, heeft de ineensstorting op de Amerikaanse markt nog binnen de perken gehouden.

FRANKRIJK

■ De Franse staatssecretaris, de heer Iengangne, die de visserij onder zijn beheer heeft, heeft uitdrukkelijk verklaard dat de tien E.E.G.-ministers die visserij onder hun bevoegdheid hebben, duidelijk hebben laten kennen dat Spanje bij een eventueel toetreden tot de E.E.G. geen enkel recht zal kunnen laten gelden op visserijrechten in de 6 en/of 12 mijlszone. Verder zullen de kwota die buiten de 12 mijlszone aan Spanje zouden toegekend worden, niet hoger kunnen liggen dan deze waarover dit land thans beschikt via het systeem van de vergunningen. Verder zullen de Spaanse vissers nog de bewijzen moeten leveren dat zij de nodige tucht kunnen opbrengen om de uitgevaardigde visserijreglementen te eerbiedigen. Eerst zien ze de blinde! Wij zelf zijn niet zo kategoriek en zo gerust als de Franse staatssecretaris het schijnt te zijn. Morgen kunnen er andere regeringen en andere ministers op deze plaats zitten.

■ In het Franse Nantes, waar in september het Internationaal Visserijsalon doorging, heeft men dit jaar 16 duizend bezoekers geteld tegenover slechts 13 duizend in 1981. Te Nantes gaat dit salon om de twee jaar door. Er waren 150 stands ingenomen waarop meer dan 350 firma's vertegenwoordigd waren. Vooral de bezoeken van ministers en regeringsvertegenwoordigers uit Franssprekend Afrika, zoals Gabon, Bissau, Marokko, Mauritanië, Sénégal, Tunesië, de Seychellen-eilanden Sao-Tomé enz... gingen niet onopgemerkt voorbij.

■ De Franse staatssecretaris voor de zeevisserij heeft onlangs verklaard dat men in Frankrijk zal afstappen van het criterium van de tonnage die als basis genomen wordt voor allerlei te betalen vergoedingen voor diensten en zelfs voor fiscale aanslagen. Dit systeem heeft er inderdaad toe geleid dat men de tonnage zo klein mogelijk hield om nog onder bepaalde normen te vallen en dit ten nadele van de veiligheid.

■ Franse scheepswerven voor vissersvaartuigen hebben reeds in hun stalen nieuwbouw voor vaartuigen van 24 meter, de stalen bol vooraan op de boeg opgenomen die men tot op heden slechts op de grote schepen aantreft. Deze stalen bol verhindert of vermindert het stampen van het vaartuig in slecht weder en vooral de invloed van de zijdelingse golvendeking. Hiermede kan het vaartuig rustiger varen en dit geeft aanleiding tot een besparing van brandstof.

■ Door het op vervroegd pensioen gaan van verscheidene dokkers-lossers in de Franse visser haven Concarneau, was het effectief teruggevallen op 111. Dat hier geen nieuwe aanwervingen gebeurden namen de syndikaten echter niet en na hun herhaald protest werd naar de werkelijke belangen van de visserij niet meer gekeken. Zoiets mag men inderdaad niet vragen of verlangen van de syndikaten.

■ De Franse rederij Le Goff uit Lorient had ernstige inlichtingen genomen in Milford-Haven om de mogelijkheden na te gaan voor een vooruitgeschoven basis voor zijn vaartuigen. Vanaf het ogenblik dat de syndikaten hiervan lucht kregen hebben zij de rederij onmiddellijk laten weten dat dit niet kon doorgaan zonder voorafgaandelijke contacten met henzelf. De syndikaten zullen natuurlijk de belangen van hun aangesloten moeten vrijwaren en wel op dergelijke manier dat de rederij er geen financiële voordelen meer zal kunnen uithalen. Ofwel zullen zodanige eisen gesteld worden van bijkomende verlopen, overvliegen van de bemanning enz... dat het sop de kool niet meer waard zal zijn.

SPANJE

■ De Spaanse reders hebben een tegenzet gevonden tegen de Franse rechtbanken die de Spaanse visserijovertrekkingen, voornamelijk door het vissen in E.E.G.- (Franse) wateren zonder vergunning, veel zwaarder aanslaan wanneer het gaat om een schipper die in herhaling valt. Telkens wanneer een Spaanse schipper veroordeeld wordt door een Franse Rechtbank wordt de schipper vervangen door een ander die nog een blanco-straftregister heeft ter zake. Aldus gaat het telkens om een eerste overtrekking en zijn de uitgesproken boetes dan ook veel minder zwaar.

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

ZATERDAG 12.11.83 - 20.30 u.

NANA MOUSKOURI

Plaatsen: 300 tot 800 F.

VRIJDAG 25.11.83 - 20.30 u.

BRASIL TROPICAL

Plaatsen: 200 tot 550 F

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIE

■ Het is vooral Groot-Brittannië en de Britse visserij die aandringen op de inzet van de door de E.E.G. voorziene onafhankelijke visserijtoezichters, omdat Groot-Brittannië van oordeel is dat het de Britse wateren zijn door de vissers uit de andere lidstaten geplunderd worden. Hierop inpikkend had het Britse, Europees Parlementslid voor Noord-Oost Schotland, Jim Provan, zich zelf aangeboden om volledig gratis als visserij-inspecteur op te treden gezien er in de E.E.G.-begroting geen gelden voorzien waren voor de uitbetaling van de betrokken toezichters. Het is duidelijk dat tussen theorie en praktijk een hele weg ligt en dat het Brits lid voor het Europees Parlement hierbij wel in de eerste plaats aan kiezerspubliciteit denkt.

■ Een firma uit Hull brengt thans een nieuw systeem op de markt om de vis, bij het aan boord komen van de kuil en vooraleer de kuilstrop los gemaakt wordt, te wegen en een datum en uurmerk op het betrokken weegticket aan te brengen. Het systeem kost ongeveer 130 duizend B. fr. Het is duidelijk dat dit slechts mogelijk is bij pelagische visserij. Het systeem zou de schipper aanduidingen geven over het al of niet overschrijden van zijn kwotum.

■ Een Britse vissersvrouw die haar man van zee niet zag terug komen nadat het wrak van zijn schip op de klippen terug gevonden werd in november van verleden jaar, heeft nu bijkomende problemen omdat het lijk van haar man niet teruggevonden werd en aldus het overlijden niet officieel werd vastgesteld. Deze weduwe moet zich nu tot de rechtbank wenden om het overlijden van haar man te laten uitspreken. Alleen staat nog niet vast of de rechtbank het overlijden zal uitspreken zolang het lijk niet gevonden is.

■ Voor het lossen van pelagische vissoorten, onder meer haring en makreel, heeft een industrieel-administratieve rechtbank te Aberdeen vonnis geveld waarbij de vissers niet verplicht zijn beroep te doen op de diensten van de dokwerkers. Deze uitspraak kan verstrekkende gevolgen hebben. Een woordvoerder van de betrokken syndikatenbond heeft reeds laten weten dat hij de lossers er toe zou aanzetten geen rekening te houden met het betrokken vonnis!

■ De eerste overtreding van de gemeenschappelijke kwotaregeling sinds het tot stand komen van de E.E.G.-visserijreglementering op 25 januari jl. werd verleden week voor een Engelse rechtbank te Dover behandeld en eindigde met de veroordeling van een Franse schipper uit Boulogne. Het Frans vissersvaartuig „Petit Jules” werd in overtreding genomen wegens het vissen op makreel in de zuidelijke Noordzee in de nabijheid van de Zuid-Fallsboei. Frankrijk beschikt in dit gebied niet over een makreelkwotum en het is dus duidelijk dat „Petit Jules” een illegale visserij bedreef. De rechtbank van Dover legde een tamelijke gepeperde rekening voor met 320.000 B. fr. als boete, 40 duizend fr. kosten, het in beslag nemen van de vis ter waarde van 32 duizend fr. en het in beslag nemen van de gebruikte netten geschat op 120 duizend fr. Het was tevens de eerste vangst van

een zo pas benoemde E.E.G.-visserijinspecteur die aan boord van het Brits marinevaartuig was op proef- en probatiereis. Veel goede punten voor de inspecteur, maar vele slechte voor de schipper van „Petit Jules”.

■ De zeer gekende Buchan-rederij uit Peterhead heeft opnieuw een bouworder in Noorwegen geplaatst voor de bouw van een zeer moderne 41-meter lange purseseiner, uitgerust met een motor Caterpillar van 1.450 Pk en nog 3 hulpmotoren, waaronder een motor voor havengebruik, een motor voor lieraandrijving en één voor energievoortbrenging. De rederij voor wie het de derde in Noorwegen gebouwde purse-seiner is, kreeg geen Britse leningen noch subsidies omdat dit voor de bouw van pursers niet toegekend wordt.

■ Brixham, de bij onze vissers goed gekende haven, waar ondermeer in de laatste wereldoorlog heel wat Belgische vissersvaartuigen een onderkomen hadden gezocht, kende in de begin zestiger jaren nog maar een 30 tot 40 eigen houten vissersvaartuigen van ongeveer achttien meter lengte. Thans kent deze haven een vloot van een honderdtal vissersvaartuigen waarvan velen in staal gebouwd zijn en heel wat groter dan vroeger. In de Belgische havens is het juist het omgekeerde wat men vaststelt, wat het aantal vaartuigen betreft. Hier zijn er aanzienlijk minder alhoewel de meeste houten vaartuigen eveneens verdwenen zijn om plaats te maken voor stalen. Brixham krijgt thans een vernieuwde steiger en een nieuwe aanlegsteiger bij.

■ In een antwoord op een vraag, gesteld door een lid van het Brits Lagerhuis, heeft de Britse visserijminister geantwoord dat sinds de aanpassing van de Britse wet op de vlaggeschepen, waarbij de schipper en 75 % van de bemanning Brits moeten zijn, er geen Spaanse vlaggeschepen meer in Britse wateren opgemerkt werden en dat de Britse marine een waakzaam oog in het zeil houdt.

■ Verleden week telde men nog 37 faktorij-schepen te Ullapool in Schotland die de makreel, op de Minch gevangen, kwamen overnemen. Hieronder telde men 4 Nederlandse diepvrieshektreilers, 8 Russische, 13 uit Oost-Duitsland, 3 Poolse en 9 Bulgaarse schepen. Verleden week werden rond de 10 duizend ton makreel van heel goede kwaliteit en commercieel van stuk door de makreelvissers aangevoerd. Hiervan werd 40 % door de plaatselijke handel opgenomen.

■ Een kustvissersvaartuig uit het Schotse Scarborough is van een kale reis thuis gekeerd nadat de bemanning gehoopt had op een redigspremie toen het op de visserij plots een anders vissersvaartuig aan zich zag voorbijrijven met de boeg eventjes onder water. Dit vaartuig zag er nog goed uit en het redden hiervan kon een aardige stuiver opbrengen. Het eindigde echter met een opsleping van het eigen vaartuig en zware motorschade!

■ Een in het Britse Truro gevestigde scheepswerf voor vissersvaartuigen wordt toegeschreven binnen kort met de bouw van 23 m. over

alles bokkentreibers te zullen starten, uitgerust met 2 motoren waarvan één met maximum 300 pk om het verbod voor visserij in de 12-mijlszone te omzeilen, door voor de visserij binnen de 12 mijl slechts deze motor in werking te stellen. Deze vaartuigen zouden toch nog de aardige som van 44 miljoen B.Fr. kosten. De ene motor zou een vermogen van maximum 300 Pk ontwikkelen en de andere motor 400 Pk. De vaartuigen beschikken over een gekoeld ruim van 80 m³ inhoud.

■ Driemaal is scheepsrecht zegt men, en dit is wat voorviel met een lekgeslagen seiner uit Grimsby toen zich een lek aan boord voordeed op ongeveer 80 mijl van Flamborough Head. Een opgeroepen helikopter zette een pomp af aan boord, maar de pomp weigerde. Een twee helikopter bracht dan een pomp aan, maar een defekt aan boord van de helikopter verplichtte deze te landen op het platform van een booreiland. Een derde helikopter werd ingezet en deze slaagde er in een goed functionerende pomp aan boord af te zetten, op een ogenblik dat de machinekamer reeds half onder water stond. Dank zij de derde pomp kon de bemanning het water onder controle houden en de seiner, de „Mary Ronn” kon ten slotte naar de haven opgesleept worden.

■ Om de traditionele kleine makreelvisserij van de lokale vissers uit het Engelse Cornwall te beschermen werden door de Bristse regering bepaalde vangstbeperkingen aan de Schotse purseseiners opgelegd, onder andere een weekkwotum per vaartuig dat niet mag overschreden worden. Dit zou dan voor de betrokken Schotse seiners neerkomen op een verlieslatende visserij, vooral daar ook beter de hand zal gehouden worden aan de controle over de hoeveelheden die op zee overgeldaden worden op de faktorij-schepen.

DUITSLAND

■ In Duitsland wordt de garnalenstand ernstig aangetast door de wijting, vooral door de kleine wijting die in deze tijd sterk op de garnaal jaagt. Wanneer het om heel grote scholen wijting gaat is het duidelijk dat de betrokken garnalenstand hierdoor gevoelig aangetast wordt zodat de voorspellingen en de vooruitzichten op een goed nazomer-garnalenseizoen zich niet zouden kunnen waarmaken voor de Duitse kustvisserij.

E.E.G.

■ Eindelijk heeft men in de Commissie te Brussel de kredieten gevonden om de in de E.E.G.-reglementering onafhankelijk optredende visserij-inspecteurs, te kunnen vergoeden. Aldus zullen vanaf 15 oktober e.k. 4 inspecteurs met het toezicht kunnen starten, gevolgd eind november door nog 3 visserij-inspecteurs. Zal dit het begin inluiden van een opgedreven controle? Onze schippers zijn verwittigd!!!

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

■ Een 19 jaar oude houten vissersvaartuig uit het schotse Aberdeen van iets boven de 23 meter over alles, werd compleet afgebouwd nadat vastgesteld was dat de houten romp nog in perfecte staat was. De overgebleven romp wordt nu terug opgebouwd en volledig modern uitgerust, hetgeen mogelijk wordt voor de prijs van 20 miljoen B.fr. waardoor een moderne seiner ontstaat die ten slotte maar de helft van de prijs kost van een nieuwe. Voor deze modernisatie kreeg de reder dan nog een belangrijke F.E.O.G.A.-subsidie. Een oude kloeke stalen scheepsromp nadat alles uitgebouwd werd en dan terug modern opgetuigd is misschien wel haalbaar voor vele schippers en jonge reders, waar een totaal nieuw vaartuig niet financieel haalbaar is.

■ In Groot-Brittannië hebben zich weerom verscheidene reders losgemaakt van een grote producentenorganisatie om in een kleinere lokale organisatie hun belangen te verdedigen. Inderdaad zijn de belangen tussen de kustvisserij, middenslagvisserij, grote visserij, bokkenvisserij, seiners, potten- en fuikenvissers, zo uiteenlopend dat één enkele producentenorganisatie, waarin altijd bepaalde belangenhebbenden het voor het zeggen hebben, onmogelijk de belangen van zo een verscheiden visserij kan verdedigen. Als in België één enkele producentenorganisatie mogelijk is, of kan opgedrongen worden, dan is dit omdat de visserij in ons land zo klein is en tegenover visserijen in het buitenland, zo onbeduidend. Dit als voorbeeld te stellen aan andere landen is zeker een zotte vergelijking.

■ Op ongeveer 300 km ten westen van de Franse havenstad Brest zal de Franse oliemaatschappij „Elf-Aquitaine” twee nieuwe boorputten uittesten, dit in associatie met „B.P.” en „Esso”. Weerom nieuwe hindernissen voor de visserij, die dit er maar bovenop moet nemen omdat er toch niets te beginnen valt tegen de machtige oliemaatschappijen en de belangrijke kapitalen die zij vertegenwoordigen.

„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.

DE VISVANGST IN GEMATIGDE STREKEN

Aan de uitgave „Visserij” van het Nederlandse Ministerie van Landbouw en Visserij ontleen we volgende bijdrage:

In voedselrijke, ondiepe zeegebieden in de gematigde streken wordt de visfauna beheerst door grote populaties van een gering aantal soorten. Onder de bodembewonende vissen zijn hier vooral de kabeljauwachtigen van grote betekenis, in het bijzonder in het noordatlantische gebied. In het noorden van de Stille Oceaan is de Alaska-pollak de belangrijkste vissoort. In de tropische wateren komen deze soorten niet voor. Een andere belangrijke groep bodembewonende vissen in deze gematigde zeegebieden zijn de platvissen. In de tropische gebieden blijven zij veel kleiner en spelen daarom commercieel gezien geen enkele rol.

Wereldaanvoer van kabeljauwachtigen in duizenden tonnen

Soort	1962	1966	1970	1974	1978	1980
Atlantische kabeljauw	3.010	2.872	3.076	2.802	2.172	2.180
Pool kabeljauw	—	1	268	125	5	>0
Pacifische kabeljauw	90	111	185	161	118	144
Schelvis	549	729	913	581	338	375
Wijting	157	240	228	264	206	202
Koolvis	278	452	598	716	459	432
Alaska pollak	578	1.221	3.057	4.907	3.904	4.015
Kever	174	73	309	895	425	581
Blauwe wijting	11	27	38	38	551	1.123
Heek en alle soorten	525	1.270	1.421	1.793	1.819	1.010
Andere kabeljauwachtigen	188	294	227	415	453	658
Wereldproductie	5.560	7.290	10.320	12.697	10.450	10.720

Bron: RIVO, IJmuiden.

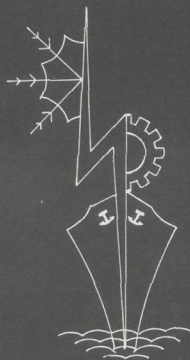
Grote populaties van een vissoort produceren veel eieren. Het aantal eieren is afhankelijk van het lichaamsgewicht van het wijfje. Het totale gewicht aan paairijpe vis (spawning stock biomass) bepaalt dus het geproduceerde aantal eieren ongeacht het formaat van de dieren waaruit deze paaistand is opgebouwd.

Bij overbevissing van bodembewonende soort neemt het formaat van de aangevoerde vissen af en wordt minder rendement gehaald van iedere vis die de wettelijke maat bereikt dan bij een optimale bevissing mogelijk zou zijn. Door de zeer intensieve bevissing van de kabeljauw in de zuidelijke Noordzee is het gemiddelde gewicht van de aangevoerde kabeljauw gezakt tot 1.050 gram, bij een leeftijd van gemiddeld twee jaar. Na drie jaar weegt de snelgroeiende kabeljauw in de zuidelijke Noordzee al 2,5. De kabeljauwstand heeft hierdoor te lijden van groei-overbevissing. Dit geldt ook voor alle andere bodemvissoorten van commercieel belang in de Noordzee. De paaipopulaties zijn evenwel nog steeds groot genoeg gebleken om voor voldoende eieren te zorgen. Bij de in scholen voorkomende haringsoorten in de Noordzee en op tal van andere plaatsen heeft in de jaren zestig door overbevissing een zodanige reductie van de stand van paairijpe dieren plaatsgevonden, dat de eierproductie niet meer voldoende was om voor voldoende sterke jaarklassen te zorgen. Met andere woorden: het recruitment van deze soorten werd onvoldoende zodat er sprake was van een recruitment-overbevissing.

In de Noordzee zien wij het opmerkelijke verschijnsel dat de sterke teruggang van de dominerende haring gepaard is gegaan met sterk toegenomen vangsten van andere soorten, in het bijzonder kort levende, klein blijvende soorten zoals zandspiering, kever en sprot en een ontegenzeggelijke vergroting van het gemiddelde recruitment van bijv. de kabeljauw waardoor de visaanvoer uit de Noordzee sinds 1960 is verdubbeld.

Dit wordt uitgelegd door het feit dat de haring zeer vraatzuchtig is en hele massa's eieren van andere vissoorten wegvreet. Daarom ook dat nu meer gedacht wordt aan regelingen onder oogpunt van de multispecie, dus in verband met de gezamenlijke vissoorten. Aldus is een te grote haringbestand slechts voor de andere vissoorten en mag dus niet overdreven worden in de bescherming van bepaalde visbestanden (haring).

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.

