50

1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

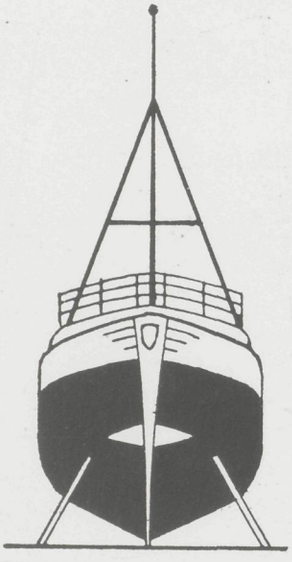
50e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 7 OKTOBER 1983 – NR. 36

DIENST VOOR DE ZEEVISSERIJ
12 10 1983
Dr. Nr.



WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSE



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 – TELEFFOON (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 7 oktober 1983 – Nr. 36

HOE MEN VISVERBOD BINNEN DE 12-MIJLSZONE OMZEILT

Dringend te nemen maatregelen

Om de kleine kustvisserij te beschermen heeft men destijds een verbodsbepaling uitgevaardigd voor het vissen binnen de 12 mijl uit de kust op platvis (tong, pladijs, schol) voor schepen boven de 50 Brt en/of uitgerust met een motor van meer dan 300 pk.

Om aan de wensen van de Nederlandse visserij tegemoet te komen, werd onder impuls van de Nederlandse minister Brackx, door de Commissie en de Raad van Ministers te Brussel, de Brt opgetrokken tot 70 ton, wat een grote vergissing is geweest. Altijd maar meer veiligheidsvoorschriften maakten het, volgens de Nederlandse vissers, nog onmogelijk dit alles onder te brengen in een vaartuig beneden de 50 Brt.

Feit was echter vooral dat heel wat flink uitgeruste Nederlandse vissersvaartuigen boven de 50 Brt hierdoor van een aardige renderende visserij uitgesloten werden.

Heeft men aldus een brede achterpoort open gezet voor heel wat vaartuigen waarvan men nu precies niet mocht beweren, dat zij specifiek tot de kleine kustvisserij behoorden, dan wordt dit reglement nog meer belazerd door bepaalde knepen die men nu aan boord van de vaartuigen uitvoert. Zelfs de administratie in verscheidene landen-lidstaten steekt een behulpzaam handje toe door, hetzij een metingsysteem te huldigen die aan de wensen van de reder tegemoet komt, hetzij de ogen te sluiten voor bepaalde knepen, waardoor de ruimte aan boord van het vaartuig kunstmatig verminderd wordt, door bv. het aanbrengen van dubbele wanden. Dit kan vooral gemakkelijk uitgevoerd worden bij nieuwbouw, waardoor een vaartuig met een veel groter lengte dan normaal mag verwacht worden, als klein kustvissersvaartuig kan doorgaan.

Anderzijds wordt er thans eveneens toe overgegaan om tweelingenmotoren aan boord te plaatsen, zoals 2 motoren van 300 pk. Om in de 12-mijlszone te vissen wordt dan slechts één enkel motor in werking gezet. Onlangs werd zelfs een nieuw vaartuig gebouwd met twee motoren uitgerust waarvan één met een vermogen van 298 pk en de tweede met 400 pk. al naar gelang er binnen of buiten de 12-mijlszone zogezegd gevist wordt. Het is duidelijk, dat men hiermede de geest van het reglement omzeilt, dat in feite in de eerste plaats genomen werd om de kleine kustvisserij te beschermen en ook wel enigzins om de vele kleine tong die in het voorjaar onder de kust verblijft voor volledige uitroeiing te behoeden.

Zonder gevaar ons hierin te vergissen, kunnen we nu reeds zeggen dat, op basis van de huidige aangewende knepen en het gebruik van allerlei achterpoortjes, dit reglement aardig uitgehold werd. Het is dus werkelijk tijd dat de wetgever, zowel op het niveau van de E.E.G. als nationaal, bezint.

Er moet dus begonnen worden met één maatregel vast te leggen voor de ganse Gemeenschap en de toepassing hiervan door een E.E.G.-toezichter (en niet door nationale diensten) te laten nagaan. Verder dient er niet alleen een minimum brutotonnemaat en een grensvermogen voorzien voor romp en motor, maar eveneens een lengtegrens van het vaartuig. Wat het inplanten in een vaartuig van twee motoren betreft, is dit niet strijdig met de wet, van het ogenblik dat er slechts één motor van maksimum 300 pk gebruikt wordt en dit kan zeer goed nagegaan worden daar de tweede motor aldus niet opgewarmd mag zijn. Maar wie zal dat praktisch kunnen kontroleren?

Voor het ogenblik is er zelfs een zaak hangend voor de politierechter van de Ekonomische Kamer te Middelburg tegen een reder van een vissersvaartuig uit het Nederlandse Colijnsplaat, die met een te groot vaartuig van meer dan 70 Brt in de Nederlandse 12-mijlszone gevist heeft en waar de, door de rechtbank aangestelde deskundige, bepaalde knepen om de brutotonnemaat te verminderen, voor de rechtbank uit de doeken deed.

Anderzijds speelt ter zake ook het nationaal medegevoel, dat wil zeggen, dat de scheepsmeetdiensten van een bepaald land altijd min of meer bereid te vinden kunnen zijn de eigen vloot wat voordeel te bezorgen over deze van de andere landen en dat wordt dan het startsein in de andere landen van een immer groter opbod. Men sust zich dan met de wetenschap, dat men het elders in de andere landen ook doet en ten slotte worden grote vaartuigen, met het over het hoofd zien door de scheepsmeetdienst van de aangewende knepen om de tonnage terug te brengen, altijd maar kleiner. Slachtoffer hiervan is dan natuurlijk de werkelijke kleine kustvisserij, die verbaasd staat dat bepaalde grote schepen ook al tot hun kategorie behoren. Hierdoor krijgt de kustvisserij, al weze dit ten onrechte dergelijke uitbreiding, dat het doel van de ingevoerde maatregel niet meer bereikbaar is, namelijk, enerzijds de bescherming van de kleintjes, die vanwege hun kleinschaligheid, niet ver uit de kust kunnen gaan vissen en anderzijds de bescherming van de kleine vis die, vooral periodiek zich in groot getal in de kustwateren ophoudt.

Wij zijn overtuigd, dat de Belgische scheepsmeetdiensten samen met hun Benelux-collega's het zo zullen weten te regelen, dat beide dezelfde conceptie er op nahouden, daar beroep op rechtbanken gezien een verschil van mening omtrent wat mag en niet mag, nooit een gezonde toestand schept en dit in elk geal geen oplossing brengt.

We stellen ons hier dan ook de vraag, wie het zich hier in België zal aantrekken om de kat de bel aan te binden en op te komen voor de vrijwaring van de rechten van de kleine kustvisserij, mede tegen het onzinnig overbevissen van de kleine vis, die zich onder de kust houdt. Op bepaalde organisaties moeten wij in dit verband zeker niet rekenen. Dit bewijst maar eens te meer dat men moeilijk onder één enkele organisatie de verscheidenheid van belangen van de visserij kan benaarstigen, naar gelang het over kleine-, middenslag- of grote visserij gaat en zelfs naar gelang het om verschillende soorten visserij gaat.

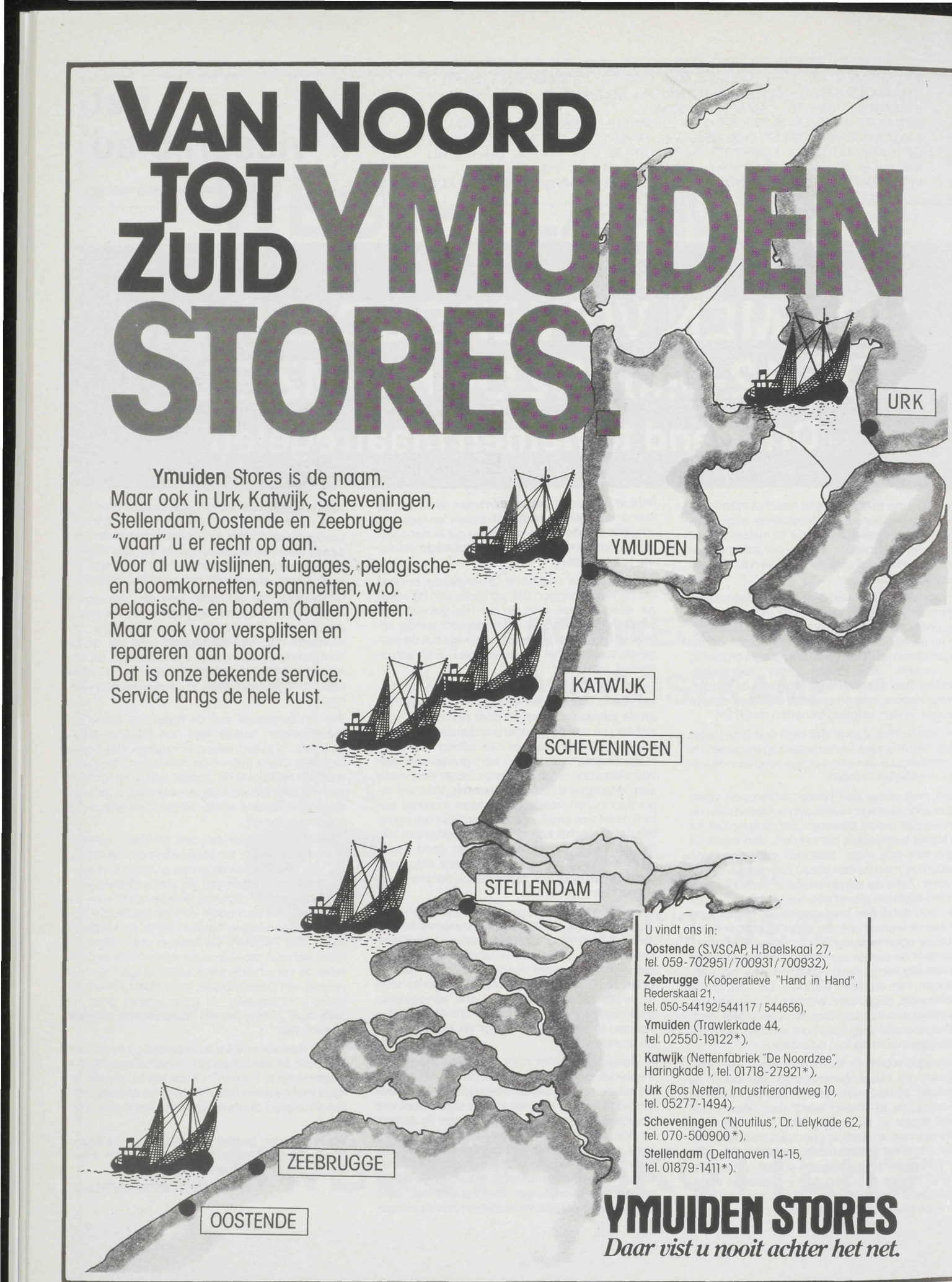
Zal de Rederscentrale zo onpartijdig zijn om het hier voor de kleinen en ook in het belang van de visstand op te nemen? Of zal het bij shows en fotos met bezoekende ministers en andere politiekers blijven, zoals we er al te vaak te zien krijgen?

Wij hopen dat, gezien het belang van de zaak, de visstand en het brood van de kleinen, men hier krachtdadig zal aandringen.

P. VANDENBERGHE

VAN NOORD TOT ZUID YMUIDEN STORES.

Ymuiden Stores is de naam.
Maar ook in Urk, Katwijk, Scheveningen, Stellendam, Oostende en Zeebrugge "vaart" u er recht op aan.
Voor al uw vislijnen, tuigages, pelagische- en boomkornetten, spannetten, w.o. pelagische- en bodem (ballen)netten.
Maar ook voor versplitsen en repareren aan boord.
Dat is onze bekende service.
Service langs de hele kust.



U vindt ons in:

Oostende (S.V.SCAP, H.Baelskaai 27, tel. 059-702951/700931/700932),

Zeebrugge (Kooperatieve "Hand in Hand", Rederskaai 21, tel. 050-544192/544117 / 544656),

Ymuiden (Trawlerkade 44, tel. 02550-19122*),

Katwijk (Nettenfabriek "De Noordzee", Haringkade 1, tel. 01718-27921*),

Urk (Bos Netten, Industrierondweg 10, tel. 05277-1494),

Scheveningen ("Nautilus", Dr. Lelykade 62, tel. 070-500900*),

Stellendam (Deltahaven 14-15, tel. 01879-1411*).

YMUIDEN STORES
Daar vist u nooit achter het net.

ZIJN DE NEDERLANDSE WERVEN DUPE VAN HET BELGISCH PROTEKTIONISME?

- **Wat is de huidige tonnage van onze vloot?**
- **Een statistiek welke niet kan weerlegd!**
- **Waar blijft het Nederlands antwoord, de statistiek en de vloottoestand van heden en het verleden van de Nederlandse vissersvloot.**

Wij hebben in ons nummer van 16 september het beledigend artikel van de hoofdredacteur van het vakblad „Visserijwereld", het officieël orgaan van de Nederlandse visserij weergegeven in ons nummer van 23 september op uitvoerige wijze dit artikel weerlegd, het ten zeerste betreurd, dat een hoofdredacteur van een officieël vakblad, dat het officieël orgaan is van de federatie van Visserijverenigingen, de vereniging van reders van vissersvaartuigen van IJmuiden, en ter bevordering van de **Zeeuwse** visserijbelangen, enz... dergelijke onzin ten beste geeft.

In ons nummer van 30 september hebben we beloofd er op terug te komen, na van verschillende zijden uit Nederland en België, opmerkingen en waarderende woorden omtrent de argumenten en gedachten naar voren gebracht, ontvangen te hebben.

We hebben gehoopt dat de hoofdredacteur, Ton Borghout, ons in het nummer van 30 september van repliek zou gediend hebben of ten minste zo fair zou zijn geweest onze repliek op zijn triestige beschuldigingen te weerleggen of weer te geven.

Niets daarvan, wat niet pleit voor een journalist van het **officieël** vakorgaan van de Nederlandse visserij en vishandel.

Dit kenschetst meteen het fanatisme en de geestesgesteldheid van iemand die in Benelux verband zou moeten geroepen zijn om de mensen uit de visserij in Nederland behoorlijk voor te lichten over de werkelijke toestand in Holland, geschapen door een kustmatige verhoging niet van het getal vissersvaartuigen, maar van hun tonnage en Pk, die in enkele jaren tijd van 50 % gestegen is in afwachting dat nog een 40-tal bouworders deze vloot in de loop van 1983 en 1984 nog zullen komen vervoegen.

Voeg daarbij de kolossale kapitalen die in elk schip geïnvesteerd worden, gaande van 60 tot 80 miljoen Belgische frank voor een visserij, die in E.E.G. verband nog jaren beknot zal blijven. En dan vragen we ons af, hoeveel faillissementen en drama's hieruit zullen voortspruiten niettegenstaande onze Nederlandse geburen mogen aanzien worden als de meest bekwame en ijverige mensen ter zee en in de visserij. Daarbij vergeet men de ontzaglijke kapitalen en bankinteresten, die dienen afgelost zonder te spreken van tegenslagen, slechte vangsten, 200-mijlszone, beperkte vangstgebieden, enz.

EN WAT IN BELGIË?

Dat de Belgische reders en vooral onze verantwoordelijke Overheid, gezien de toestand in E.E.G. verband, het practisch verlies van de IJslandvisserij, de dure brandstofprijzen, het beknotten van de vanggebieden gepaard met het beperken van de aanvoeren van belangrijke soorten een zeer voorzichtige politiek voert inzake invoer, aankoop en bouw van vissersvaartuigen, kan slechts ten goede komen. Zij dienen er voor geloofd.

We hebben ons, gezien het verwijt, oude of afgeschreven vaartuigen in Nederland, zo weinig mogelijk uit Nederland, te laten invoeren, de moeite getroost hieromtrent een statistiek op te maken om de werkelijke stand van de Belgische visserijvloot weer te geven.

Hiernavolgende cijfers zijn niet te weerleggen en getuigenten en volle dat de modernisatie ten onzent een dringende noodzakelijkheid is, wil België nog als visvoortbrengend land kunnen aanzien worden, maar het is een feit dat die modernisatie niet mag bekeken worden in het kader van het invoeren van niet moderne vaartuigen, welke in Nederland verwezen werden.

Want dat is geen modernisatie, maar wel de overname van vaartuigen welke in Holland verwezen worden om aan nieuwbouw te doen.

Deze statistiek luidt op **01.01.83** - Officiële lijst: 203 vaartuigen voor 21.847 bruto ton.
01.10.83: bijgekomen: 3 (nl. Z.46 – 0.51 – Z.90) 728 bruto ton.
Totaal op heden 01.10.83: 206 vaartuigen voor 22'464 bruto ton, waarvan 68 vaartuigen voor Oostende, 105 voor Zeebrugge, 31 voor Nieuwpoort en 2 voor Blankenberge.

Daarvan werden er in 1974, of later, gebouwd:
Oostende: 3 vaartuigen of 4 % voor 689 BT of 9 % van Oostendse vloot.
Zeebrugge: 22 vaartuigen of 21 % voor 4.314 BT of 34 % van de Zeebrugse vloot.
Nieuwpoort: 3 vaartuigen of 10 % voor 607 BT of 24 % van de Nieuwpoortse vloot, of 28 schepen op 206 die maximum 10 jaar oud zijn.

Ingebracht tussen 01.01.64 en 31.12.73:
Oostende: 29 vaartuigen of 43 % voor 2.725 BT of 38 % van de Oostendse vloot.
Zeebrugge: 47 vaartuigen of 45 % voor 5.308 BT of 42 % van de Zeebrugse vloot.
Nieuwpoort: 15 vaartuigen of 48 % voor 1.156 BT of 47 % van de Nieuwpoortse vloot, dit betekent dus 91 vaartuigen van meer dan 10 jaar en 20 jaar maximum.

Op de ganse vloot van 206 vaartuigen zijn er derhalve 87 schepen méér dan 20 jaar oud, als volgt onderverdeeld:
Oostende: 36 vaartuigen of 53 % voor 3.852 BT of 53 % van de Oostendse vloot.
Zeebrugge: 36 vaartuigen of 34 % voor 2.953 BT of 24 % van de Zeebrugse vloot.
Nieuwpoort: 13 vaartuigen of 42 % voor 728 BT of 29 % van de Nieuwpoortse vloot.
Blankenberge: 2 vaartuigen of 100 voor 240 BT of 100 % van de Blankenbergse vloot.

Voorzien is dat er einde 1983 nog kan geleverd worden: N.52 en Z.48; en voor 1984: Z.78, Z.70, Z.76, Z.121 en voor 1985: Z.59. Er is dus zekerheid voor 7 vaartuigen, maar er worden er 5 gesloopt: Z.161, Z.34, Z.497, Z. 176 en Z. 599 en 1 werd aan het buitenland verkocht: Z.492, terwijl de N. 710 jammerlijk verging en de N. 52 een kustvisser wordt, zodat er meer eenheden weggaan dan er bijkomen! Zelfs gezien de aanvraag van de pvba Coudekerke een gunstig gevolg kreeg, kan men de Belgen nog niets verwijten.

Dat Minister Decroo de Belgische vlag geweigerd heeft aan de UK 155 is alleen te wijten aan de gerechtigde opvatting, dat de invoerder minstens evenveel bruto ton uitvoert als hij wenst in te voeren. Daarbij is de interstenvoet voor de E.E.G.-vaartuigen dezelfde als voor binnenlandse schepen die van eigenaar veranderen. **Van „Belgische protektionisme" kan er dus helemaal geen sprake zijn, maar wij betreuren wel dat sommige Nederlanders, benevens hun drang in België te willen invoeren, thans menen beroep te kunnen doen op onze bemanningen en hier Belgische maatschappijen stichten om er hun afgedankte of afgeschreven schepen in Holland onder te brengen, zoals dit bv. met de BR. 15 en de 0.131 het geval is, ten koste van het Belgisch kwota.**

Volgens een schrijven van de Rijksdienst zou dit dus mogelijk zijn, mits dit Nederlandse vaartuig(en) verder de Nederlandse kwota volgt en voor zijn wetsverzekering niét bij de F.A.O. terecht komt.

Als wij aan de Rijksdienst destijds hebben gevraagd of op een Nederlands vaartuig een Belgische bemanning kan aanmonsteren, hebben wij dat uitsluitend gedaan en daaromtrent volledige zekerheid te hebben. Nooit hebben wij geloofd dat Belgische reders zich daartoe zouden laten leiden. temeer omdat deze reders een

(Vervolg volgende bladzijde)

enorm risiko lopen ooit een Nederlandse vergunning inzake kwota te zien afgenomen of minstens strenger gekontroleerd te zien worden.

Anderzijds was het onze bedoeling te weten waar onze eigen visserij thans staat en vast te stellen dat nog heel wat van onze vloot mag vernieuwd worden, als wij zien met welke oude beestjes wij nog verder doen.

Als slotbemerking kunnen wij nog vaststellen dat onze vaartuigen heel wat méér gasoil kunnen laden, waar de Nederlandse kotters meestal maar op 7 vaartdagen voorzien zijn; het doormidden moeten branden van de O.168 ligt iedereen nog vers in het geheugen.

Dit zijn de woorden welke we uit een schrijven hier wensen weer te geven.

Hierbovenvermelde cijfers zijn onweerlegbaar het bewijs, dat België tot op heden in geen enkel geval aan protektionisme heeft gedaan en als er daarenboven twee of hoogtens drie vaartuigen naar Nederland zijn verkocht, gevolg van het opkopen door Nederlanders in een faillissement daarentegen Nederlandse werven en reders in de loop van al die laatste twintig jaren meer dan 40 vaartuigen voor Belgen hebben gebouwd of aan België hebben verkocht. Wij menen met dit te schrijven onbevangen en zonder fanatisme de werkelijke toestand te hebben weergegeven.

Wij danken tevens onze Nederlandse relaties voor het begrip en de feliciterende woorden van vele zijden ontvangen.

Wij hopen dat de nuchtere Nederlander zal begrijpen op welk gevaarlijk pad onze Noorderburen inzake hoge Pk's en nieuwbouw aan het begaan zijn.

We kunnen anderzijds onze reders en onze bevoegde Overheid in Landbouw en Verkeer slechts geluk wensen met de politiek in de laatste vijf jaar gevoerd en zijn overtuigd, dat onze vissers en reders zich niet zo verwaand zullen tonen om in de huidige E.E.G. toestand aan onverantwoorde beleggingen en overbouw te doen.

P. Vandenberghe

ONDERZOEK HEILBOTSTOCKS MET ONDERZEEBOOT

Een onderzoekingsteam van de Internationale Heilbotkommissie voor de Stille Oceaan heeft een onderzeeboot gecharterd om de visstocks en de visvangst met de lijnvisserij op heilbot te filmen. Thuishaven voor dit onderzoekingswerk was de vissersplaats Sitka op de kusten van Alaska. Voorlopige bevindingen duiden aan, dat de scholen heilbot buiten verwachting goed waren en dat er dus dit jaar beter vangsten mogen verwacht worden dan het voorgaande. Een kwotum van 100 ton heilbot werd in dit gebied vrij gegeven door de Internationale Heilbotkommissie. Vanwege de slechte zalmvangst in dit gebied verwacht men echter dat meer vaartuigen zich op de heilbotvangst zullen inzetten.

DE INTERNATIONALE VERENIGING VOOR SPORTVISSERIJ START MET WERELD-KONFERENTIE

De sportvisserij blijft niet bij de pakken zitten en nu zal de Internationale Vereniging voor de sportvisserij in september van volgend jaar een eerste wereldkonferentie houden op een plaats aan de Franse Middellandse Zeekust.

We hebben het in onze uitgaven verschillende malen over de sportvisserij gehad, waarbij wij vooral verplicht waren het aksent te leggen op het feit, dat merendeels de sportvisserij in feite een verkapte beroepsvisserij daarstelt, waardoor de belangen van de wettelijke beroepsvissers geschaad worden. De eersten onttrekken zich aan de wetten en reglementen van toepassing op de beroepsvisserij, zowel wat de navigatie, het bewijs van deugdelijkheid als de fiskale verplichtingen aangaan, maar doen in vele gevallen aan een echte beroepsvisserij.

In Frankrijk bestaan er reeds sterke en zelfs machtige verenigingen van sportvissers die beduidend sterke invloeden hebben tot in regeringskringen. De wereldkonferentie die volgend jaar op de Franse Middellandse Zeekust zal gehouden worden, zal deze invloed wellicht nog beter in de verf zetten. De beroepsvissers zelf beschikken ook over hun beroepsorganisaties, de zogenaamde producentenorganisaties. Daar de toetreding hiertoe, om te kunnen genieten van de opvang en andere, praktisch onomkeerbaar is, worden echter de belangen van de beroepsvissers veel minder gediend. Vooral wat de **sportvisserij betreft, heeft men ondermeer in België praktisch nog niets weten te bekomen om de beroepsvissers te beschermen en hun belangen te zien verdedigen door de producentenorganisatie.**

De wereldkonferentie voor de sportvisserij stelt zich nu tot doel om:

1) uit alle landen van de wereld personen te verenigen, die belang stellen in de sportvisserij, mede om inlichtingen uit te wisselen en over bepaalde problemen van gedachten te wisselen;
2) om de banden en de kontakten tussen de sportvissers uit alle landen aan te moedigen en te benaarstigen;
3) om koncepten en programmas te ontwikkelen ten voordele van een universele sportvisserij;
4) het analyseren, in discutie stellen en het verspreiden van alle inlichtingen in verband met zaken, die voor de sportvisserij van het grootste belang en nut zijn.
5) het verspreiden en doorgeven van inlichtingen met betrekking tot de visplaatsen en de te vangen vissoorten in alle landen ter wereld.
6) het verslag van de resultaten van de nog te houden wereldkonferentie, wijd te verspreiden.

De eerste drie dagen van de konferentie worden besteed aan de dagorde, gehoorzittingen, enz.

De laatste dag wordt voorbehouden aan een festival van films uit verscheidene landen, op verscheidene visplaatsen en op bepaalde vissoorten. Het is duidelijk dat daartussen heel wat grote heren zullen zitten, die met luxeyachten aan sportvisserij doen op tonijn, zwaardvissen, enz. Deze heren beschikken eveneens over bepaalde grote invloeden en het zou alleen maar de sportvisserij kunnen sterken ten nadele van de beroepsvisserij.

Aan deze laatste en hun organisaties waakzaam te zijn.

TE HOGE RENTEVOETEN EN BRANDSTOFPRIJZEN

De twee voornaamste oorzaken van „het moeilijk hebben" in de visserijen, zijn de hoge rentevoeten bij de banken en de hoge gasolieprijzen. De rentevoeten zijn in de laatste tijd iets gezakt. Was dit ook het geval in het begin van het huidig jaar met brandstofprijzen, dan zijn deze naderhand terug de hoogte in gegaan zodat de visserij het terug moeilijk krijgt. We mogen het inderdaad duidelijk stellen, dat beide faktoren, hoge rentelast en hoge brandstofprijzen de boeman voor de visserij zijn. Het is zeker niet de ondernemingszin en de werklust van de vissers en rederijen die in deze zaak te kort komen. Indien aan deze twee zaken kan gesleuteld worden, dan zou men in de visserij veel gemakkelijker de beperkingen nemen.

SUBSIDIE-REGELING VAN EUROPESE SCHEEPSBOUW ONDER DE LOUPE

Het is een feit dat in verschillende Europese landen niet alleen voor de bouw van schepen, de rederijen goedkoop krediet en een rentetoeslag ontvangen, maar dat ook de werven tijdelijk, en dit is vooral voor de koopvaardij, voor de bouw van schepen van welke aard ook, dit om de aktiviteit op hun werven in stand te houden en de werkverschaffing aan te wakkeren, een toelage ontvangen in de vorm van een ten honderd op de bouwwaarde op elk schip door hen gebouwd.

Dat dit aanleiding geeft tot discriminatie in Europees verband, is een waarheid voor zover men aanneemt dat in alle landen de lonen en de sociale lasten dezelfde zouden moeten zijn en de productiviteit van de tewerkgestelden, toelaat beter, sneller en goedkoper werk te leveren. Maar wanneer we het daar zouden moeten over hebben, dan is het een feit dat de werknemer in het ene land, of van de ene werf ten opzichte van de andere veel productiever is. Het koëfficiënt hiervan bepalen is onmogelijk, maar het is een werkelijkheid.

De Europese Commissie zal, in de komende dagen, beginnen met een onderzoek naar de subsidieregeling door de verschillende nationale regeringen van de lokale scheepsbouwindustrie. Dergelijke steun heeft deze industrietak niet geholpen. De Europese Commissie zal dan ook de richtlijnen terzake herzien. Ze wil er toe komen dat de, voor de hulp van de scheepsbouwindustrie uitgetrokken gelden, doelmatiger resultaten zouden opleveren. Het is de bedoeling, met dezelfde overheidsgelden, te komen tot een verbeterde situatie in de door de crisis, zwaar getroffen scheepsbouwsector.

De Europese Commissie zal nagaan of een meer uniforme steunmaatregel kan worden bekomen binnen het kader van de E.E.G. Zij zal tevens trachten om de huidige subsidieregeling van de diverse naties, lid van de E.E.G., doorzichtiger te maken.

Tenslotte is het de bedoeling van de Europese Commissie om de industrietak niet «passief» te ondersteunen zoals dat in de afgelopen jaren het geval geweest is, maar om er de landen toe aan te zetten hun werven te stimuleren tot een produktieverbetering.

DE DIEFSTALLEN EN VERNIELINGSZUCHT IN DE OOSTENDSE VISMIJN EN OP DE SCHEPEN

ZAL HET STADSBESTUUR INGRIJPEN?

Niettegenstaande de talrijke klachten bij de politie, de directie van de vissershaven en het stadsbestuur, blijven de diefstallen, inbraken en vernielingen zich voortdoen met de regelmaat van een klok en wordt wekelijks op schepen, scheepsbouwwerven, in pakhuizen en instellingen, langs de vismijnzijde gelegen, gestolen en vernield voor honderdduizenden franken.

Al de klachten bij de politie hebben tot op heden tot niets geleid en het stadsbestuur heeft ook geen middel noch tijd, noch personeel gevonden om aan dit euvel, dat steeds erger wordt, te verhelpen.

Integendeel, men beperkt zich tot vaststellingen maar van nachtbewaking met een waakhond, waar een nachtwaker regelmatig om het uur of half uur zijn ronde zou moeten doen, is geen sprake.

Vele jaren geleden was er een huisbewaarder, die zelf een sterke waakhond had. In de laatste jaren was dat een nachtwaker, die allesbehalve de instellingen bewaakte en zich beperkte tot lichten aan- en uitdoven, enz.

Op het ogenblik is die plaats vrij en wordt een oproep gedaan om hier niet alleen een goede huisbewaarder te hebben, maar die terzelvertijd nachtbewaker zou zijn.

Het komt ons voor dat het stadsbestuur best van die gelegenheid zou gebruik maken om die job aan een uitstekende politieagent toe te vertrouwen, die er huisbewaarder is, nachtwaker, over een goede politiehond beschikt en tot de tanden gewapend is.

Het moet zoals in het verleden geen huisbewaarder zijn, die het voor de rest aan anderen overlaat voor die instelling en zijn talrijke gebruikers te zorgen, maar een man, die ook een proces-verbaal kan opmaken.

De vismijn zelf zou 's avonds vanaf een bepaald uur verboden moeten zijn aan al wie over geen toegangskaart beschikt, die zowel voor handelaars, reders, vissers, vislossers noodzakelijk zou worden, aldus toelatend aan de bewaker te weten met wie zij te doen hebben.

Zo de zaak goed ingestudeerd wordt en in de praktijk omgezet, zou dit een enorme verbetering kunnen teweegbrengen en tezelvertijd de orde en netheid ten goede komen.

Ook aan de sluismeester zouden bewakingsopdrachten moeten gegeven worden met politiemacht.

We herhalen dat, dit alles kan ingestudeerd en nu een plaats van huisbewaarder nachtwaker open is, is het ogenblik gekomen om daaraan eens en voor altijd knap werk van te maken.

Mijnheer de Schepen van de vissershaven, gij zijt nog jong en onervaren in de geheimen van de vismijnwereld, maar gij hebt ons inziens genoeg intelligentie en wilskracht om daar iets te verwezenlijken waarvoor elkeen je dankbaar zou zijn.

Thans gebeuren de diefstallen met vernieling van vensters en deuren of toegang met valse sleutels, en dit meestal gedurende de weekends in de nacht van vrijdag op zaterdag of zaterdag op zondag, wanneer men zeker is dat er geen aanvoeren zijn en dus geen schepen te lossen zijn.

Dat de stad nu aan besparingen moet doen, na tien jaar het geld er door te hebben gejaagd in allerlei vormen, is begrijpelijk.

Maar het is ook een feit, dat aan de vissershaven, zonder van sluis-, dok- en slipwaypersoneel te spreken, waarvan het sluispersoneel tijdens die nachten toch niet bestendig schepen moet versassen, er toch personeel genoeg is die ook met een andere opdracht zou kunnen belast of zo er een sterke bewakingsdienst komt, zou kunnen overgeplaatst worden.

Er is een vismijnontvanger die er sedert jaren niets te doen heeft; het verkoopsysteem kan overgeschakeld worden en de tegenschrijvers overbodig gemaakt om ze met een ander taak te gelasten.

Alleen een hallchef, marktleider en **behoorlijk** politietoezicht zijn er nog noodzakelijk, alsook een nachtbewakingsdienst, die modern ingericht, het ganse komplex in de gaten kan houden.

Daarenboven kan er, zoals we reeds schreven, een behoorlijke taks op de auto's gelegd, die nu gans de dag de parking bezetten voor reisjes met de lijnvissersschepen en de stad niets opbrengen, zonder te spreken van het aanbrengen van zware hoge gates die alle toegang tot de vismijn en ook het zeewezendok zouden kunnen beletten voor wie er niet thuis hoort.

In samenwerking met de R.M.T. kan ook hier een stelsel uitgevonden worden om dit goedkoop en effektief uit te voeren.

Waarom heeft de stad en de RMT werkhuizen? Men mag er geen jaren over spreken; er moet gehandeld worden.

Het honderdtal auto's, die er in de zomer dagelijks komen en in de winter de weekends om aan sportvisserij te doen, zouden telkens honderd frank moeten betalen voor het gebruik, het berijden en het bevuilen van de vismijn met allerlei vuil bij hun vertrek en bij hun aankomst. Ze kunnen wel aan de eigenaars van sportvissersvaartuigen 750 fr. per dagreisje afdokken.

De nachtelijke bewaking en het aanwenden van nutteloos geworden vismijnpersoneel, zou er ruimschoots door vergoed worden en zou geen enkel reder moeten schuwen zich nog in de vissershaven van de Oostende aan te leggen, die nu daarenboven door volledig onverlicht te zijn, allerlei gedoe toelaat het spelletje van diefstallen en vernielzucht zonder gestoord te worden, voort te zetten. Maar om dat te bereiken is het niet alleen het schepencollege dat zich moet inzetten, maar de verantwoordelijken voor de haven zelf, die er hun werk moeten van maken en geen syndikale eisen noch bemoeiïngen toelaten.

We hopen in het belang van de stad, de nijverheid en de visserij dat het huidig stadsbestuur zulks eindelijk zal willen begrijpen en nu doortastend zal optreden om recht te trekken wat in tien jaar verwaarloosd en naar de vaantjes geholpen werd.

P. VANDENBERGHE

RMT verkoopt veerboot



De ro/ro-veerboot „Koningin Fabiola" van de Regie voor Maritiem Transport is verkocht (zie foto). Het schip werd aangekocht door de Griekse reders Agapitos. Deze hebben vroeger reeds het bijna-zusterschip van de „Koningin Fabiola", namelijk de „Artevelde" aangekocht. De zopas verkochte eenheid, die waarschijnlijk in de komende weken naar haar nieuw inzetgebied in de Middellandse zee zal vertrekken, is het eerste schip dat voor rekening van de Oostende-Doverlijn in Temse bij de werf J. Boel werd gebouwd. Voordien kwamen alle schepen van de staatsrederij van de Cockerill-werf in Hoboken.

En zo wordt onze RMT Oostende-Doverlijn langzaam maar zeker op een verstandige wijze gemoderniseerd.

WEER GEEN OVEREENKOMST OVER DE HARING





Eerste haringen zijn binnen





Maandag werden de eerste haringen van het nieuwe seizoen aangevoerd. Drie koppels boden zich rond de middag aan in de Oostendse vissershaven. Bovenstaand enkele beelden van deze eerste verkoop. Boven links: de N.3 „Frederick-Patrick" van de rederij Vens-Verleene die als eerste de haven binnen liep. Boven rechts: de bemanning van de N.3. „Frederick-Patrick" laat fier als een gieter de eerste nieuwe zien. Onder links : a herring a day keeps the doctor away. Een leuze die nu nog altijd stand houdt want haring blijft een heuse lekkernij. Onder rechts: het lossen is begonnen. Tot eind februari mogen onze vissers weer op haring gaan jagen in het zuidelijk deel van de Noordzee.

WEER GEEN OVEREENKOMST OVER DE HARING

Op de maandag en dinsdag op 3 en 4 oktober gehouden bijeenkomst te Luxemburg werd terug geen overeenkomst tussen tussen de betrokken landen-lidstaten bereikt. We hebben dit trouwens voorspeld omdat geen enkel lidstaat, die belangen heeft in de haringvisserij, akkoord gaat over het hem toebedeeld kwotum zoals in het E.E.G.-voorstel vervat. We hebben dit met te meer overtuiging voorspeld, omdat men van de ene moet afnemen om iets aan het kwotum van een ander te kunnen toevoegen en dit terwijl alle partijen vragend zijn!

Het is dus begrijpelijk, dat de nieuwe vangstverdeling door de Commissie voorgesteld door de meeste visserijministers afgewezen werd.

Hinderlijk is wel dat, ondertussen de haringvangst moet gebeuren op basis van de, in 1982 toegekende vangstcijfers en dit wanneer duidelijk vaststaat, dat ondertussen het haringbestand, ten overstane van 1982 gevoelig is vergroot, wat zowel de volwassen soort als de jonge haring betreft. Dit is jammer genoeg een feit dat alleen de biologen moeilijk aanvaarden met als gevolg vangstcijfers die zij aan de E.E.G. doorspelen, die een te grote beperking van de haringvisserij inhouden. Anderzijds komt het ook tot geen opdeling van de algemene E.E.G.-viskwota in nationale viskwota zolang er geen overeenstemming over de opdeling van de haring is bereikt en moet men ook in dit domein in 1983 verder vissen op basis van de toegewezen landencijfers van 1982.

Het waren vooral Denemarken (niet verwonderlijk) West-Duitsland en Nederland, die zich bij de cijfers opgenomen in het nieuwe E.E.G.-voorstel voor opdeling in nationale kwota van de voor 1983 vrijgegeven haring, niet konden neerleggen. Wij zelf zien maar één oplossing, namelijk het totaal voorzien vangstkwotum voor alle lidstaten samen, optrekken, zodat dan elk land wat beter bedeeld kan worden, alhoewel we overtuigd zijn dat het dan nog altijd tot een duwen en trekken zal komen. Anderzijds mag evenmin uit het oog verloren worden, dat een te grote haringstand nadelig is voor de andere vissoorten omdat de vraatzuchtige haring te veel kuiteieren en larven van de andere vissoorten wegvreet. Dat weten de biologen ook.

HET BELGISCH AANDEEL

In het voorstel van de E.E.G.-Commissie voorgelegd aan de ministerraad op 3 oktober te Luxemburg, wordt aan België 8.300 ton toegekend. Voor onze staatssekretaris voor Europese zaken en landbouw waartoe de visserij behoort, de heer Paul de Keersmaecker, is dit cijfer een goede basis voor verdere bespreking waarbij onze vertegenwoordigers zullen trachten nog iets meer te bekomen, alhoewel dit uiterst problematisch schijnt, gezien dan weerom iets van het kwotum van een ander zou moeten afgenomen worden. In elk geval is het toch al aardig wat meer dan het kontingent voor 1982 dat slechts 5 duizend ton telde. Op basis van bv. 12 spannen zou dit toch voor elk koppel 700 ton betekenen en op basis van een gemiddelde prijs van 13 fr. het kg. eveneens gemiddeld 9 miljoen fr. per koppel. Daar zit ook al eens een ander visje tussen zoals makreel, wijting, kabeljauwgul zodat, indien er redelijke vangsten gemaakt worden per vaart, de haringvisserij wel aan haar trekken zou komen. Indien men echter moet uitvaren op basis van de cijfers van 1982 omdat er tot geen overeenkomst kan gekomen worden, dan wordt dit beduidend minder, namelijk op basis van 12 spannen, voor elk span gemiddeld bekeken, iets boven de 400 ton. De vangsten kunnen ook dan lonend zijn, maar in dit geval zal deze lonende visserij van heel wat korter duur worden en zeker vóór het einde van het jaar reeds afgelopen zijn, als men de strenge hand aan de cijfers wenst te houden.

DE EERSTE VANGSTEN

Wat de vangsten zullen worden, moet men intussen nog afwachten omdat de haringvisserij nog maar gestart is op 3 oktober en dat het voor de 3 spannen die reeds uitvaren nog een zoeken en tasten is. Ook is het mogelijk, dat de haring nog niet tot voldoende dichte scholen gekomen is, die een renderende visserij mogelijk maken.

Uitgevaren voor de eerste maai op zondag 2 oktober, kregen we maandagnamiddag de eerste haring aan de Oostendse afslag. Het waren de koppels N.3-O.232, O.135-O.275, O.128-O.279 die samen 1.024 bennen aanvoerden.

Voor de N.3-O.232 waren het 258 bennen aan een prijs per ben die schommelde tussen 900 en 1.150 fr., dus van 18 tot 23 fr. het kg. Voor de O.135-O.275 werd het een vangst van 280 bennen aan een prijs van 880 tot 1.060 fr. de ben, hetzij van 17,60 fr. tot 21,20 fr. het kg. en voor de O.128-O.279 werden het 484 bennen aan een prijs variërende tussen 15 en 20 fr. het kg. Dit gaf voor de hierboven respektievelijk vernoemde spannen een brutobesomming van 246.000 fr., 257.000 en 378.000 fr.

Het span O.135-O.275 voerde woensdagnamiddag 155 bennen aan waarvoor 107.906 besomd werd. De prijs ging van 17,80 tot... 13,36 fr. Bepaalde handelaren weigerden te kopen omdat het verkoopuur na de overeengekomen laatste verkoopbeurten van 15 uur gehouden werd, namelijk te 16 uur. De laatste verkoopbeurt van 15 uur werd overeengekomen op de vergadering van vrijdag 30 september omdat de werknemers van de haringhandel weigeren nog ganse avonden te besteden aan het invoeren in het pakhuis en aan het laden van de vrachtwagens. Men heeft een ogenblik het gerucht verspreid dat het bestuur van de visgroothandel aangezet had om niet te kopen, maar elke koper heeft zijn eigen verantwoordelijkheid ter zake opgenomen en voor zich zelf beslist en het voorbeeld gesteld. Het is slechts in geval van heirkracht dat de handel latere verkoopbeurten zou aanvaarden, bv. storm, opsleping als gevolg van motorpech, het gesloten blijven van de sassen wegens vliegende storm... Het inroepen van heirkracht door de schippers van het laatste span wegens een gescheurd net werd niet als een geval van heirkracht aanvaard. Door het uitvallen van bepaalde kopers zakte de prijs tot 13,36 fr. het kg. voor het laatste span, hetzij 668 fr. de ben in plaats van 890 fr.

VERGADERING VAN DE HANDEL - REDERIJEN EN DE STAD

Vorige week vrijdagvoormiddag te 10 uur ging er in het bestuursgebouw in de vismijn een vergadering door waarop de visgroothandel, de producenten en de stad vertegenwoordigd waren. Deze bijeenkomst ging door om de verkoopsmodaliteiten vast te leggen voor de haring. Er werd in gemeenschappelijk overleg beslist, zo er zich haringschepen aanbieden om verkoopbeurten in te leggen in de weekdagen te 7u.30, 10 u., 11u.30, 14u.15 en eventueel 15 u.

In heel bijzondere omstandigheden zou eveneens een verkoopbeurt de zaterdag kunnen ingelegd worden, in overeenkomst met de handel.

De verkoop gebeurt per tien ben met mogelijkheid bij te nemen tot honderd bennen. De bijvangst aan vis wordt onmiddellijk, dit per schip, na de haring verkocht in tegenstelling met de bijvangst van de garnalenvissers die slechts verkocht wordt nadat alle garnaal een verkoopbeurt kreeg.

Voegen we er nog aan toe dat het vaststellen van de verkoopuren op de aanvoer van volle haring gaat. Of er een verandering komt met de latere aanvoer van ijle haring, is nog af te wachten.

WALVISSLOEP OVERGEDRAGEN AAN VISSERIJMUSEUM TE OOSTDUINKERKE

Zaterdag werd tijdens een biezonder sympatieke plechtigheid een walvissloep overgedragen aan het Visserijmuseum te Oostduinkerke en meteen is dat reeds zo typisch museum nog een interessant atribuut rijker. Schenkers waren de Seascouts die destijds zelf die walvissloep kregen en daarmee ettelijke uren op zee vaarden. Uiteindelijk, na vele jaren dienst, werd de sloep niet langer zeewaardig verklaard; vandaar dus die schenking aan het Museum omdat de Seascouts er de voorkeur aan gaven de sloep in ere te houden. De Walvissloep was destijds een roeiboot van het Visserijwachtschip „Debrauwere" van de Belgische Zeemacht. Daarmee werden de officieren van het visserijwachtschip overgebracht naar de vissersvaartuigen die hulp nodig hadden of moesten gekontroleerd worden. De sloep was tevens voorzien van zielen en was, gezien zijn scherpe vorm, een flinke zeiler.

Door de gemeente Koksyde werd de walvissloep opgekalefaterd en kreeg het een plaats op het buitenplein van het Museum, naast de grote reddingboot die destijds door Oostende werd geschonken.

In zijn korte toespraak toonde scoutsmaster Marcel Madou zich gelukkig dat de boot nu kan rusten in het Museum in plaats van gesloopt te worden. Voorzitter Cloet van de Vrienden van het Visserijmuseum te Oostduinerkerke dankte vervolgens voor die schenking en toonde zich tevens erkentelijk t.a.v. het gemeentebestuur van Koksyde voor de verleende steun. Burgemeester Dewulf van Koksyde dankte de schenkers en kon tevens met biezondere vreugde melden dat de uitbreiding van het museum in het verschiet ligt. Na de ondertekening van het Gulden Boek van het museum volgde nog een bloemenhulde op het erepark van het museum waar bloemen werden neergelegd namens de Seascouts, de Vrienden van de Museum en Burgemeester Dewulf. De plechtigheid werd besloten met een ontvangst op het gemeentehuis van Oostduinkerke.

SERVICE

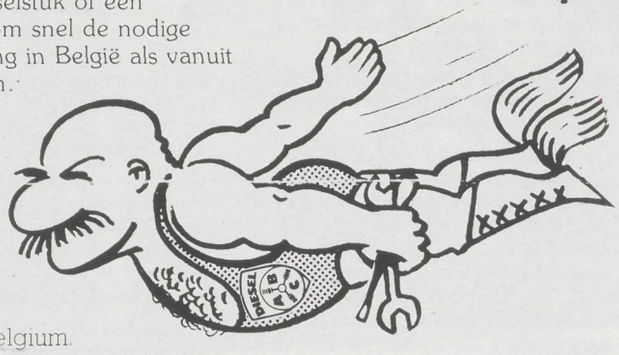
PLUS!

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.

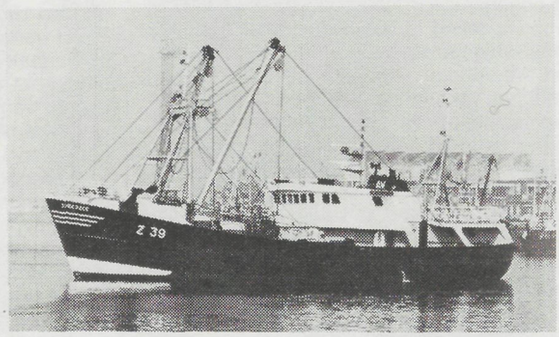
Dat noemt ABC «Betere Service».

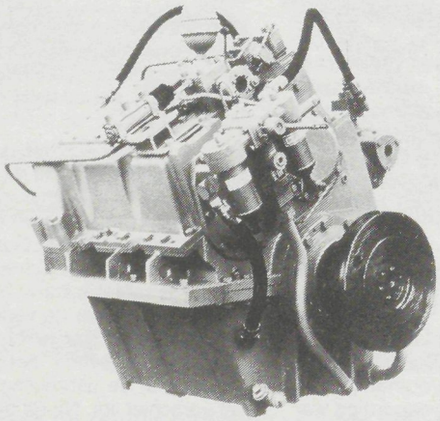


DIESEL A B C

Anglo Belgian Corporation
Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium.
Tel: 091/234541 Telex. 11298

MASSON
&
VAN STIGT BV





MASSON keerkoppelingen worden veelvuldig toegepast in visserijschepen.
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

OOK ONS GODTSCHALCK TEHUIS WORDT VERNIEUWD

Zoals het onze lezers bekend is, wordt het Godtschalcktehuis, waar vissers en ook een viertal huisgezinnen nog steeds thuis horen, door een beheerraad geleid, welke praktisch eens in de maand samenkomt onder leiding van voorzitter De Man en er uitstekend werk verricht.

Er is een tijd geweest, dat op de ongeveer 50 gegadigden, men kamers te veel had, daar de sociale toestanden niet meer deze zijn van voor 50 jaar en vele ouden van dagen, hoe goed verzorgd ze er ook zijn, nu een eigen komfortabele woning hebben en liefst in het milieu blijven, waar ze praktisch gans hun leven hebben doorgebracht.

Daardoor waren er kamers teveel en werden de statuten om er te mogen gehuisvest worden, eerst uitgebreid tot andere zeelieden en tenslotte tot mensen die min of meer met het milieu verbonden waren.

Sedert enkele tijd is daarin zo'n kentering gekomen, dat men er nu slaapkamers tekort heeft en aanvragen moet weigeren.

Maar dit is niet de enige bekommernis!

Dit gebouw dateert van meer dan vijftig jaar geleden zodat, alhoewel sterk gebouwd, er herstellingen en veranderingen noodzakelijk zijn.

Voor gebrekkigen is er een lift nodig om naar de hogere verdieping te gaan. Kamers dienen vernieuwd, electrische leidingen aangepast, enz.

Maar dergelijk huis met een 50-tal bewoners zo maar volledig moderniseren, tenzij men alle kostgangers naar andere instellingen overplaatst, gaat zo gemakkelijk niet.

Uit dien hoofde werd beslist die veranderingen aan te vatten, maar in gedeelten en per tiental kamers tegelijk om met een minimum van moeilijkheden, een maximum van akkomodatie te kunnen realiseren en de oudjes niet naar andere instellingen te moeten verplaatsen.

Een oude boom die er jaren staat, zijn pijpje kan roken en eens zijn „druppel" mag drinken, zonder te spreken van de gezonde lucht, het zicht op de zee vanuit het paviljoen en vooral de goede zorgen welke een verkleefde dame er voor over heeft, verplaatst men zo gemakkelijk niet.

Want nu ook zij straks haar tehuis, want ze is er reeds meer dan veertig (?) jaar, zal verlaten om ook een welverdiende rust te nemen, stelt zich nog een andere vraag: wie daar de leiding van geven? De huidige beheerraad is weliswaar samengesteld uit mensen die veel sociaal en menselijk begrip hebben voor onze vissers, maar ze zijn er niet om zich bezig te houden met de dagelijkse beslommeringen van een tehuis, waar elkeen met zijn grillen en willen, niet altijd een gemakkelijke ingezetene is.

En daarom stelt zich juist niet alleen de vraag van de vele kopzorgzn inzake de modernisatie en veranderingswerken, maar ook van het verder dagelijks beheer.

Moet het een dame zijn, zoals we er achtereenvolgens twee de zaken op een voortreffelijke manier hebben zien leiden, eerst in de persoon van Mevrouw Rombouts, de weduwe van een zee-officier, en daarna een tweede dame, die zich daar vlug heeft weten te doen gelden en er sedert jaren op voortreffelijke wijze leidt?

Moeilijke keuze voor een beheerraad, die als oude en ervaren maniakken, van die instelling waarschijnlijk de emanciepatie van de vrouw, zo gemakkelijk niet aanvaarden, tenware het vrouwelijk element in de beheerraad vertegenwoordigd, het mannelijk egoïsme kan overtuigen, dat de mannen van de zee uit een ander hout gesneden zijn dan deze van de wal.

Het is immers een geschiedkundig feit dat in de visserij, de vrouw steeds baas is geweest in haar huis, het financieel beleid van schip en huishouden, en zij het voor het zeggen had en in onze artisanale visserij zij het nog steeds voor het zeggen heeft.

Dus een delicate vraag welke een oplossing vergt in het belang van de gehuisvesten zelf, die enerzijds niet altijd van de gemakkelijksten zijn, maar anderzijds misschien eerder Madame zullen gehoorzamen of er werkjes zullen voor opknappen dan voor Mijnheer.

Wat er ook van zij, geen gemakkelijke beslissing voor zijn beheerraad, waar de dames in de minderheid zijn en die heren, die nochtans genoeg ervaring hebben opgedaan, niet zo gemakkelijk afstand zullen doen van hun mannelijke fierheid om deze delicate beslissing in goede banen te leiden.

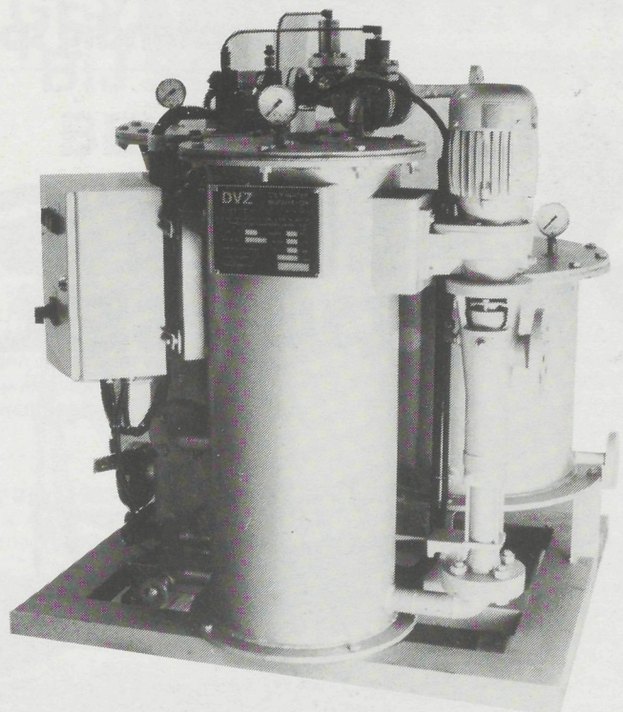
Wat er ook van zij, het is ons bekend dat de er gevestige mensen, er nu nog altijd zeer gelukkig zijn en dat hier in al die jaren een beheerraad het huis heeft beheerd op een wijze, dat weinigen hen zullen nadoen.

Hopen we ook voor haar dat het in de toekomst zo zal blijven en dat de werken in een minimum van tijd zullen kunnen uitgevoerd, en tenslotte dat hun keuze van een toekomstige directrice of direkteur het verder welzijn van de oude zeebonken zal met zich brengen.

P. VANDENBERGHE

kompakte, goedgekeurde
LENSWATERREINIGERS

vlgs. IMO-Res. A 393(x) - minder dan 5 ppm



K&R POMPEN

in 4 types – aansluitklaar
en... SCHERP GEPRIJSD !

utrecht
kuyl & rottinghuis bv
Wittevrouwensingel 71 – 3572 CC Utrecht
Telefoon 030-716842 – Telex 40093 Kaenr. nl.

Beleggen in NMKN-kasbons

méér opbrengst voor uw spaargeld

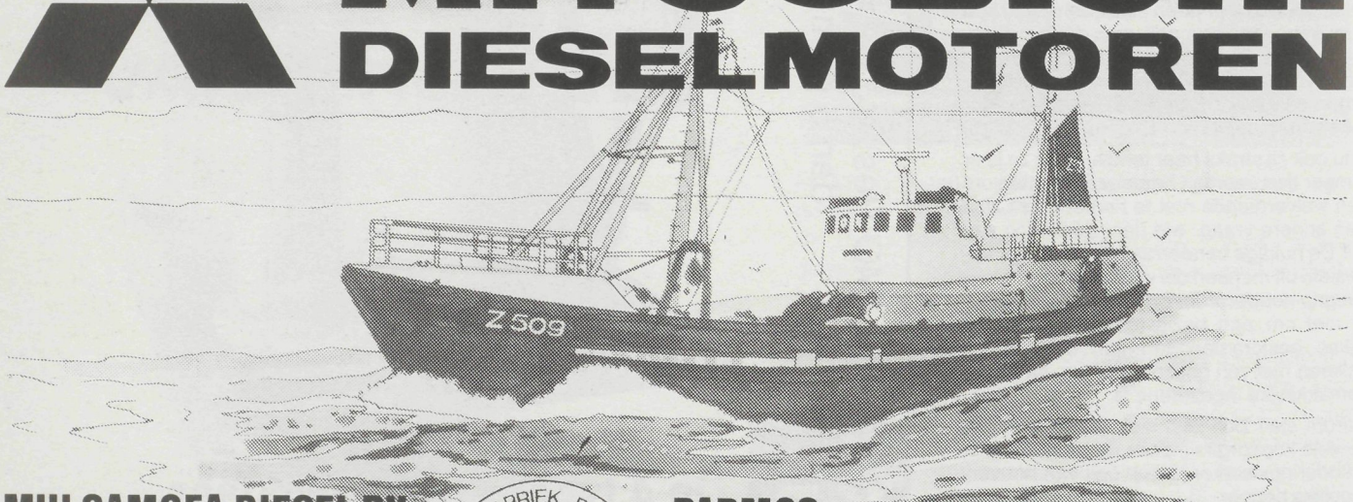
méér mogelijkheden voor het bedrijfsleven en de werkgelegenheid



NATIONALE MIJ VOOR
KREDIET A/D NIJVERHEID

verstandig sparen

MITSUBISHI DIESELMOTOREN



MHI SAMOFA DIESEL BV
IMPORTEUR VOOR DE BENELUX

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

MACHINEFABRIEK PADMOS B.V. HOLLAND

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 STELLENDAM-HOLLAND — Postbus 23, 3250 AA — Tel.: 01879-1766, 1792 Dok: Tel: 01879-1933
Havenkade 12, 4311 BA BRUINISSE-HOLLAND — Postbus 1, 4310 AA — Tel. 01113-1551, 1488

zuinig en betrouwbaar

HET OPSLEPEN VAN VISSERSVAARTUIGEN

Wanneer zijn deze door verzekering gedekt?

Het is een feit dat de reders waarvan het vissersvaartuig op zee defect heeft, om kosten te vermijden hun schip door een ander vaartuig zoveel mogelijk bij dezelfde verzekering aangesloten, laten opslepen naar de thuishaven wanneer het om een zware breuk gaat of in elk geval naar de dichtstbijgelegen veilige haven, waar die ook gevestigd is, zoals doorgaans alle polissen voorschrijven.

Hierover wordt in de laatste jaren veel te lichtzinnig heengegaan, in zoverre, dat weinigen denken aan de gevolgen van een verder en langer opsleping, moest zich een catastrofe voordoen.

In principe moet bij ongevallen en motordefect, waarbij het vaartuig moet opgesleept worden, in de eerste plaats de dichtstbijgelegen veilige haven aangedaan worden.

Waarom?

Om de eenvoudige reden dat bij verder slepen, een aanvaring met ander vaartuigen kan plaats hebben, vooral 's nachts of bij slecht weder.

Ook kunnen beide vaartuigen door een verkeerd maneuver tijdens de reis onderling in botsing komen. Verder kan de weergesteltenis van dien aard zijn, dat tijdens de opsleping, het weder zo verandert, dat er storm op til is.

Sommige reders schijnen dat niet te willen begrijpen of te beseffen, maar voorbeelden kunnen hieromtrent aangehaald van opslepingen, welke in de loop der jaren dramatische gevolgen hadden.

Elkeen natuurlijk uit eigen belang, vraagt niet beter dan van een vaartuig dat schade heeft opgelopen of waarvan zich een motordefect voordeed, deze schade in de thuishaven te kunnen herstellen. Ook de verzekeringsmaatschappijen, wanneer het schadegevallen zijn die ten hunnen laste vallen en ze daardoor betere kontrole hebben op de herstellingen.

Maar wat dan gezegd van koopvaardijschepen, die de wereldzeeën bevaren? Moeten die ook in Europa vertoevend, zich laten opslepen naar Japan, Azië, Afrika of Amerika naar gelang hun thuishaven? Het is hetzelfde principe. De dichtstbijgelegen veilige haven, waar de herstelling plaats kan hebben.

Welke voorzorgen dienen genomen?

Wanneer men schade of motordefect heeft, waarbij een opsleping gewettigd is, dan is de eerste vereiste, zijn reder oproepen, zijn positie opgeven en zoveel mogelijk de aard van de schade of het defect doorgeven. De reder dient ook gemeld welke schepen in de omtrek kunnen aangesproken, wie van deze schepen zijn visserij beëindigd heeft en naar wie de voorkeur voor het slepen gaat, vrij aan de reder zijn beslissing te nemen of raad te geven.

Wanneer het schepen zijn van eenzelfde verzekering, dan is de zaak zo moeilijk niet, en is de opsleping verplichtend praktisch slechts vergoedbaar tot de dichtstbijgelegen veilige haven. Gaat men verder, dan maakt dit een overeenkomst uit tussen beide reders, tenzij de verzekering er belang bij heeft dat het schip een Belgische haven of de thuishaven aandoet, wanneer het een schadegeval ten laste van de polis geldt.

Het kan ook gebeuren en dat is nu en dan het geval, dat het opslepend schip dat zijn visserij daarvoor gestaakt heeft, door een onverantwoorde verre opsleping niet alleen het schip dat moet opgesleept worden in gevaar brengt, maar eveneens mensenlevens.

Voor de terugkeer naar de visserij bestaat er een tarief of is er een overeenkomst in de polis, waarbij het verlies daardoor ontstaan in de vorm van een vergoeding uitgekeerd wordt.

Deze gevallen maken gewoonlijk het voorwerp uit van een ernstig onderzoek om misbruiken te vermijden, inzake marktprijs, duur van het slepen, plaats waar men de visserij bedreef, enz...

Dit alles is zo, voor zover ook de verzekering zijn toestemming heeft gegeven om het schip naar een bepaalde hetzij de dichtste veilige of andere haven, op te slepen.

In die omstandigheden is het **de reders** van beide schepen ook verplicht hun verzekering te raadplegen, in het bijzonder wanneer ze bij verschillende verzekeringen zouden aangesloten zijn.

Zijn ze elk bij een verschillende verzekering aangesloten en die toestemming is niet bekomen, dan kan bij een aanvaring of wat ook, de opslepende gevaar lopen niet betaald te worden.

De wet op de veiligheid verplicht anderzijds een schip in nood steeds ter hulp te komen.

Men kan daarvoor zelfs zwaar gestraft worden zo men een schip in nood niet ter hulp komt.

Tenslotte is de toestand van beide vaartuigen, de opgesleepte en de opsleper het gemakkelijkst, wanneer ze in dezelfde verzekering aangesloten zijn en is het een coöperatieve als Hulp in Nood, dan weet elk lid, opsleper of opgesleept zijnde, waaraan zich te houden

In een volgend artikel zullen wij het hebben over de opsleping van een schip dat zich reeds in een veilige haven bevindt en dit voor de ene of andere reden hetzij herstelling, nazicht, verkoop, enz... naar een andere haven laat slepen. Mag dat geschieden? In welke voorwaarden? Aan welke gevaren stelt men zich bloot en welke voorzorgen dienen vooraf genomen inzake verzekering bij eventueel veroorzaken van schaden, enz...

P. Vandenberghe

AANWEZIGHEID VAN GEVAARLIJKE STOFFEN BIJ SCHEEPSWERVEN BELIARD OOSTENDE

In verband met een teveel aan „Styreen" op de nieuwe polyesterwerf van Beliard Oostende, langsheen het kanaal Oostende-Brugge ter hoogte van de U.C.B., stelde de heer Geyselings van de Kamer van Volksvertegenwoordigers een vraag aan de minister van Tewerkstelling en Arbeid, die wij evenals het antwoord hieronder integraal weergegeven.

Vraag:
Ik lees in de krant 8 juni 1983 dat in de scheepswerven Beliard te Oostende teveel „Styreen" aanwezig is. Hierdoor ontstond een arbeidsconflict.

Styreen wordt als een gevaarlijke stof bestempeld. Ademhalingsstoornissen, oog-, neus- en keelirritaties zijn de eerse symptomen die bij kontakt ervaren worden. Langere blootstelling aan dit produkt kan een totale verzwakking van de spieren tot gevolg hebben.

Graag ontving ik een antwoord van de achtbare Minister op de volgende vragen:

1. Sinds wanneer en door wie werd het teveel aan styreen vastgesteld?
2. Wat werd inmiddels gedaan om het personeel te beschermen tegen styreen?
3. Hoe, door wie en hoe dikwijls wordt op deze en gelijkaardige werkplaatsen controle uitgevoerd om de werknemers te beschermen?
4. Wordt dit soort werk als gevaarlijk/ongezond bestempeld en dienovereenkomstig ook betaald?

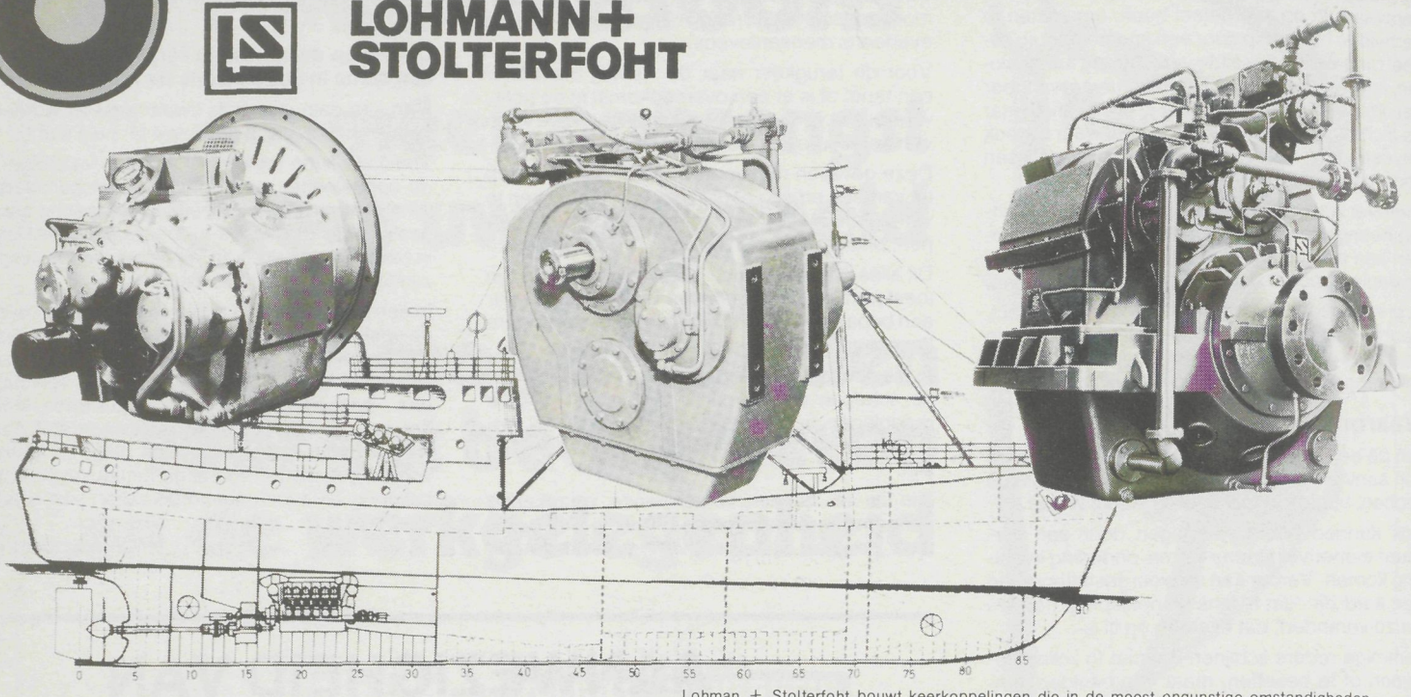
Antwoord:
Ik heb de eer het geacht Lid de door hem gevraagde gegevens mede te delen:

1. Van bij de aanvang van de werkzaamheden aan het polyester schip op de werf N.V. Mercantile-Belliard te Oostende werden in geringe mate en niet frekwent overschrijdingen van de geldende drempelwaarde inzake „styreen" vastgesteld door de bevoegde arbeidsgeneesheer.
2. Vooraleer met de bouw van het polyester schip te starten werden voorafgaandelijke wetenschappelijk opzoekingen verricht in samenwerking met Nederlandse en Franse specialisten om de gezondheid van de werknemers maximaal te kunnen beveiligen. De voorziene maatregelen inzake verluchting en biologische monitoring werden versterkt en gaven aanleiding tot gunstige resultaten vanaf begin juli tot half augustus.
3. Meerdere malen per dag werden concentratiemetingen van styreen uitgevoerd door het diensthoofd veiligheid of de arbeidsgeneesheren en de biologische monitoring wordt per duurtijd van één week uitgevoerd op een selectie van 8 werknemers.
4. Het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming definieert, wat betreft de maatregelen met betrekking tot de arbeidsbescherming, het begrip „gevaarlijk of ongezond" werk niet. In de sector scheepsbouw wordt het verlenen van premies niet beslist op het niveau van de paritaire commissies maar gebeurt eventueel op ondernemingsvlak.

BRUINHOF
a mannesmann company

Keerkoppelingen voor visserijschepen
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 oliedruklamelkoppelingen en ruim gedimensioneerde, niet statisch belaste lagers. Keerkoppelingen die 'beseffen' wat snel maneuvreren betekent ... en van "vol vooruit" tot "vol achteruit" dezelfde onderdelen efficiënt benutten.

publivaria

SCHEEPSWERVEN

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*

VAN MENSEN, SCHEPEN EN DE ZEE

BOOG (1)

Na de vermoeinissen van het harde sjouwen om onze dagelijkse bete broods op de steeds zoute Noordzee hebben wij ons maar eens in de duistere diepten van de vergetelheid gestort. Zonder blozen. Na wekenlang in touw te zijn geweest hebben wij ons eens laten gaan; daar meenden wij eens recht op te hebben. Steeds is de zaterdagavond, in de mate dat onze (verplichte) beroepsbezigheden dit kunnen permitteren, onze dolle tijd geweest. 't Is het uitverkoren tijdstip waarop sporen der inspanning ons door de (verplichte) taak opgelegd om de zure bete broods, worden weggewist. Eventjes maar.

Wij zijn overtuigd de mening toegedaan dat de boog niet immer gespannen kan staan.

Zo zijn wij.

Wij hebben ons ongeremd in het liederlijke nachtleven van de drukke zeestad gestort. O, zo nipt langs de rand van de poel des verderfs. Spelend met het onberekenbare risico van het rechte maar o zo smalle, juiste pad van de deugd af te dwalen.

Niet dat wij zo gemakkelijk te verleiden zijn, wij verheugen ons in een heldere blik, een juist inzicht en een bezonken oordeel.

Maar net daarom zijn we steeds op onze hoede. 't Is ook wat beroepsmisvorming. Zeelui moeten niet van de juiste koers afwijken. Iedere vergissing kan fataal zijn. En deze wetenschap heeft haar terugslag gehad tot in ons duistere ziele. We bewandelen met de nodige ernst het smalle pad der rechtschapenheid. We volgen de nipte koers der burgerlijke deugd en deftigheid.

One small movement can do a lot...

BOOG (2)

We zijn naar onze ekskwiesiete kroeg geweest. Niet dat in deze uitgelezen kroeg de duivel en zijn pomperijen afwezig zou zijn. Dat niet. Maar de boog kan niet altijd gespannen staan. We hebben ons in het kleine lokaal van de pret verdiept in de rock en de jive en de joyfull noises, in de cinéma vérité van ons zilte milieu.

En op het ritme van de daverende meestamper hebben we ons geamuseerd gelijk keuningen.

De boog kan niet altijd gespannen staan.

Niet dat het in onze ekskwiesite kroeg allemaal serieuzer gaat dan in de duistere krochten van de binnenstad. We hebben niets tegen zulke klubs, maar dat het daar serieuzer zou zijn?

Sta ons toe daaraan te twijfelen.

Maar we kunnen de zon in het water zien schijnen.

Dat wel.

BOOG (3)

People can fragment the year. Een mens moet eens wat anders hebben. Maar immer komen we terug tot de zee, onze harde minnares. De kroeg, une tranche de vie.

Altijd komen we terug tot de eindeloze verten van strand en zee, de kreet van de meeuw, Gods grote akker. Zonder de zee zou het leven een dwaling zijn.

Geef ons een rustige wacht op de brug onder de hemelkoepel, het oprijzen uit de verte van de klippen, het tikken van de klok in de rust van het veilige flatje.

That is what emotion feels like.

Deze milde cocktail samen beleefd en gedronken met het wazige, fraaie schepsel gemaakt van onzichtbare muziek, voor de murmelingen van de oceaan, van de schaduwen van de liefde, verhoogt de smaak van ons broze bestaan.

Wie zou nog durven beweren dat we veeleisend zijn?

De boog kan niet altijd gespannen staan.

Morgen gaan we terug de reis op, naar de West.

The watch is changed.

The glass is running.

We shall make a good voyage.

As God may will.

GESCHIEDENIS (1)

In de jaren 1862 werd eindelijk eens serieus de kwestie van het loodswezen en haar diensten aangepakt te Nieuwpoort. Toen was het al net al net zoals nu, het duurde jaren eer er iets van de grond kwam. Dus niks nieuws onder de hedendaagse zon. In ieder geval op 26 november van dat gezegende jaar kwam een hoger ambtenaar uit Brussel en er werd besloten dat men eerst en vooral zou aanvangen met de opleiding van het personeel: stuurlieden en leerling-stuurlieden. Nieuwpoortenaars en Pannenaars waren de beste kandidaten. Ze kwamen uit de visserij (natuurlijk).

En op de 18 december was het eksamen op 't stadhuis van Nieuwpoort. Een twintigtal jonge zeelui hadden zich aangeboden. En in de krant van die tijd wordt gemeld dat een tiental matrozen heel goed geantwoord hebben... Het eksamen begon om 09.30 u. en was eerst maar in de late avond afgelopen. Vanaf dit moment beschikt de loodsdienst dus over bekwame stuurlui en de uitvoering van de loodsdienst kan officieel aanvangen.

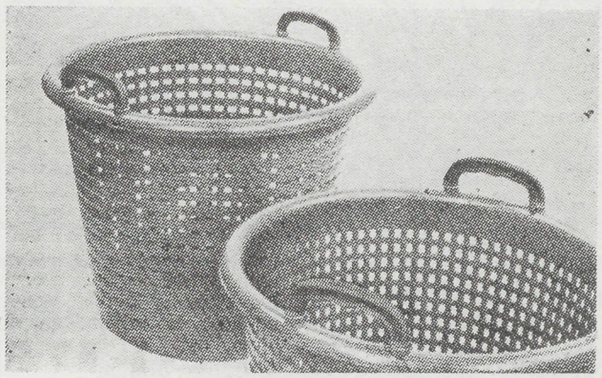
Op 31 december krijgt Nieuwpoort haar nieuwjaarscadeau want het al lang verwachte loodskorvet komt aan uit Antwerpen. Nu is zelf al het schip bemand met jonge zeelui uit Nieuwpoort. Aan boord van het korvet bevind zich eveneens een goevernementsloods.

Nu is het duidelijk dat de Nieuwpoortse loodsen weldra aan de slag zullen kunnen gaan. De Oostendse loodsen barsten van jaloezie want ze hebben de haven van Nieuwpoort steeds als onbevaarbaar afgeschilderd! Nochtans kwamen toen reeds schepen van 200 ton onder zeil, deze kusthaven binnen.

Meteen werd aan de Oostendse loodsen een bijkomende taak, het verzekeren van de loodsdienst op Nieuwpoort ontnomen.

(Vervolg volgende bladzijde)

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 :

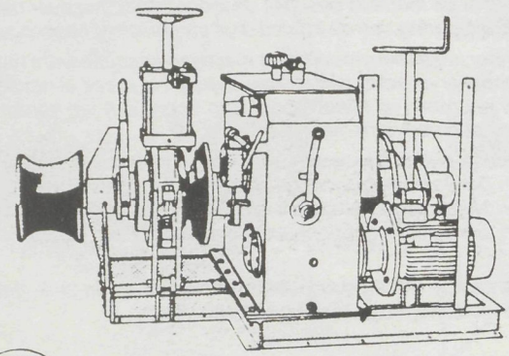
S.C.A.P.

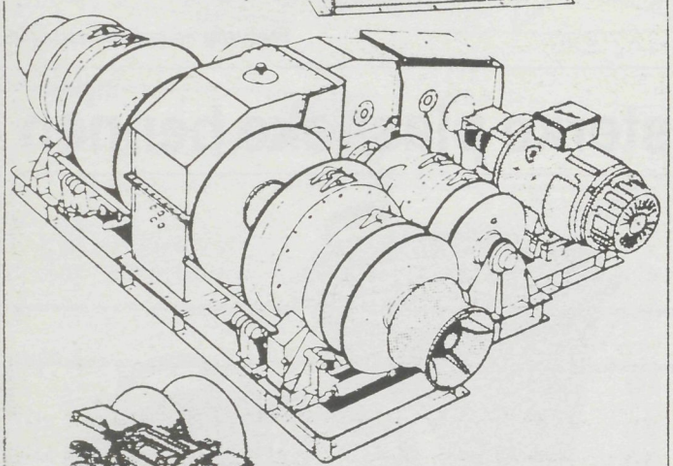
H. Baelskaai 27, Oostende ✆ 059/32 29 51

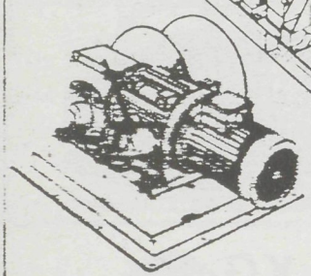
Hand in Hand

Rederskaai 21, Zeebrugge ✆ 050/54.41.17

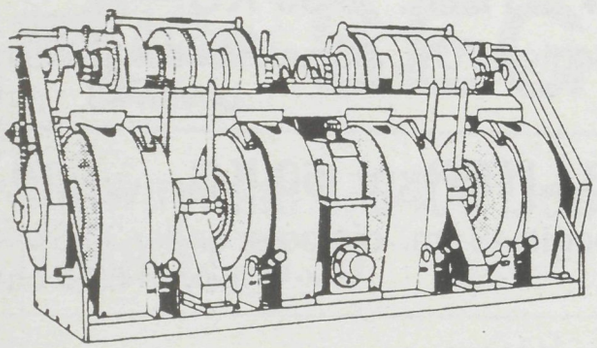
● ankerlieren ● ankerslipdraad-lieren ● bufferlieren ● hijslieren ● koppellieren ● nettenlieren ● vislieren ● verhaallieren ● mosselieren ● lieren voor: offshore, baggervaartuigen, aannemerij, afvierpontons etc.







Aandrijvingen en bedieningen: o.a. mechanisch - elektrisch - pneumatisch en overige onderlinge kombinaties.



MAASKANT LIERENBOUW

Bruinisse
tel. 01113-1710
telex 55342

Stellendam
tel. 01879-1477
telex 26695

Correspondentieadres:
Meester Snijderweg 40
3251 LJ Stellendam

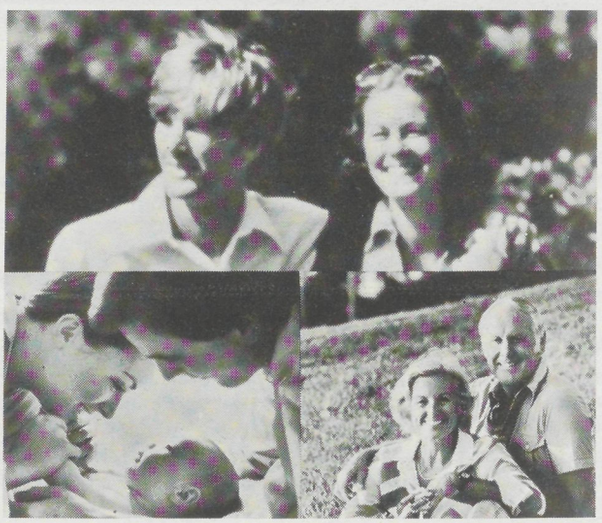
Firma LOUIS CREVITS & Zonen
p.v.b.a.

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

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

Apollinaris

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



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...

Het is eigenaardig – de geschiedenis herhaalt zich – dat thans sedert een viertal jaren terug de haven van Nieuwpoort door loodsen uit Oostende en Zeebrugge bediend wordt en dat er zelfs weer een tamelijk belangwekkende scheepvaartbedrijvigheid heerst. Inderdaad werd een viertal jaar geleden groep kustloodsen terug in het leven geroepen. Zij bedienen alle kusthavens en de standplaats is eigenlijk Zeebrugge. De vroegere Nieuwpoortloodsen zijn, in dit korps opgenomen.

Was het slecht weer en onmogelijk een loods aan boord van het schip te zetten dan loodste de loodsboot de schepen voor naar de haven van Nieuwpoort. De loodsschipper moest dan zoveel als mogelijk was orders geven door middel van een scheepsroeper ook scheepshoorn genoemd. Op die manier kreeg de gezagvoerder van het geloodste schip aanduidingen inzake de zandbanken, gevaarlijke plaatsen, zandbanken, merken, enz.

Eens bemand aan boord van een schip gebruikte de loods zoveel als nodig het dieplood om de diepte van het vaarwater te peilen en ook om de grondsoort na te gaan aan de hand waarvan hij dan zijn positie kon bepalen. Bij dag moesten alle opgemerkte punten in het logboek opgeschreven worden: kerktorens, blinde tonnen, molens en alle herkenbare punten. 's Nachts moest hetzelfde gedaan worden wat de kustvuren, lichten en vuurtorens aanging.

GESCHIEDENIS (2)

Hoe was de zeedienst georganiseerd in de jaren 1863?

Het loodskorvet stond onder het bevel van een loodsschipper en de bemanning bestond gewoonlijk uit vier matrozen die gehard waren in het zeeleven en het beroep onder de knie hadden. Zij hadden trouwens de graad van leerling-loods.

Alvorens hij kon worden aangeworven moest een matroos over 't algemeen een proefperiode doorlopen hebben op de staatsmaalboten die toen al druk varenden waren, of dienst hebben gedaan aan boord van het Aviso-kustwacht visserijschip.

Het loodskorvet vertrok naar zee met het bovendien 2 gebreveteerde loodsen en twee hulploodsen. Vooraleer hij zijn beroep tenvolle kon uitoefenen legde de kandidaat-loods de voorgeschreven eed af en hij ontving dan een zilveren plaat die hij zichtbaar op zijn uniform moest dragen. Zij moesten tevens in het bezit zijn van een aanstellingsdokument en van de uittreksels van de loodsdokumenten.

De reis duurde 14 dagen. Gedurende deze periode verzekerde de loodsboot de dienst op haar kruisstation. Deze strekte tussen de haven van Nieuwpoort en de Westhinderbank. De veertien dagen zee werden gevolgd door 14 wal. De veertien dagen aan de wal werd dienst gedaan op het loodswezen. Beide schepen losten mekaar dus steeds om de veertien dagen af. Tegenwoordig lossen de loodsboten mekaar af om de week telkens de vrijdag.

Het is duidelijk dat de loodsvaartuigen steeds in perfekte staat van zeewaardigheid moeten zijn. Inventarissen werden bijgehouden en de schepen moesten voorzien zijn van twee sloepen met een aantal riemen zeilen en trossen.

De loodsgelden werden berekend volgens de diepgang van de schepen. Alle schepen die de haven van Nieuwpoort in of uitvoeren waren verplicht een loods te nemen. De loodsplicht gold ook voor de vissersvaartuigen die aanspraak maakten op de diensten van een loods, dan moesten zij dus ook de loodsgelden betalen, anders niet. Nu nog is deze maatregel van kracht.

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

S C A P SV
HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE

KOUDE BUSINESS KOMT ALTIJD OP DE EERSTE PLAATS DE VISSERIJ LAATST

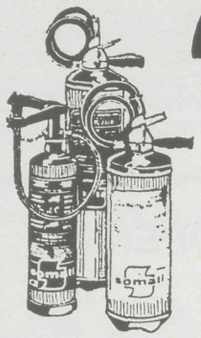
Aan „Eurofocus 32/83" ontlenen we een ijskoud verhaal waarin Europese Volksvertegenwoordiger en Oostendse gemeenteraadslid Vandemeulebroucke Jaak, zich zeer verdienstelijk heeft gemaakt. Eurofocus is een uitgave van de Commissie der Europese Gemeenschappen. Hieraan ontlenen we, dat de millieucommissie van het Europees Parlement zich met een allerkleinste meerderheid van stemmen uitgesproken heeft tegen het „Artic Pilot Project". Dit plan wil kolossale ijsbrekertankers inzetten om vloeibaar gemaakt gas via de zeeëngten tussen Canada en Groenland vanuit het Canadese Noordpoolgebied naar West-Europa over te brengen. De uitvoering van dit plan zal zeker het noordpoolmillieu aantasten en daarom is het zo onverklaarbaar, dat er zelfs in een millieucommissie, namelijk in deze van het Europees Parlement, met moeite aan een meerderheid gekomen wordt om zich tegen dit projekt uit te spreken. Inderdaad is het slechts met 12 tegen 11 stemmen, dat de Europese millieucommissie zich tegen het Artic-Pilot Project van de Petro-Canada, of de geheime invloeden van de hoge business, verzet heeft. De uitvoering van Artic Pilot Projekt vormt een belangrijke bedreiging voor het bestaan van duizenden Eskimo's aan de Westkust van Groenland en de Noordoostkust van Canada waar deze aangewezen zijn voor hun bestaan op de jacht van dieren, die door de uitvoering van betrokken plannen bedreigd worden. In hetzelfde verslag dat werd samengesteld door de heer Jaak Vandemeulebroucke, worden onder meer eveneens bezwaren geüit tegen de aantasting van het zeeleven in dit gebied, voornamelijk van de zoogdieren, witte dolfijnen, narwals, zadelrobben, ringelrobben, walrussen en ijsberen.

Het is vooral door de geluidsoverlast van de tankers, dat het natuurlijk evenwicht van de dieren ernstig zou gestoord worden. Het normale geluidsniveau van ongeveer 40 decibel zou in zee 170 decibel worden en onder het ijs bijna 200! Walvissen die gewoonlijk op 10 km. met elkaar kunnen communiceren, zullen dit, door het lawaai slechts nog op 100 m. afstand kunnen. Ook voor de andere zoogdieren zou dit het geval zijn, terwijl de vis- en garnalenstad in de Straat van Davis ernstig zou te lijden hebben. Duizenden Eskimo's zijn anderzijds van deze visvangst afhankelijk, volgens het verslag. Het is duidelijk dat de Eskimo-Gemeenschappen reeds hun protest en verzet hebben laten horen in Canada en Groenland, evenals het centrale bestuur van Groenland zelf. Oorspronkelijk zou het vloeibaar gemaakt gas uit het Canadees noordpoolgebied naar een terminal in het zuidoosten van Canada vervoerd worden, maar dit plan werd niet weerhouden en er werden plannen opgemaakt om het gas door te verkopen aan West-Europa.

Diezelfde volksvertegenwoordiger heeft nu ook uitleg gevraagd omtrent wat men in de lidstaten verstaat door 300 rempaardkracht of 70 bruto ton. Dit punt is voor de kustvisserij en het behoud van de kweekplaatsen van jonge vis van uiterst groot belang.

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

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



— brandbeveiliging in machinekamer

— snelblussers, nazicht en hervulling

— Somati 100 % Belgische firma

— wendt U tot S.V. SCAP

somati

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

OPEL ⊖ OPEL

Komfort voor 5?
Ruimte voor veel?
Jaren meegaan?

Dieselen
in de Rekord!

AUTOCENTER
PROVOOST

TORHOUTSESTEENWEG 415
8400 OOSTENDE
✆ (059) 70.09.04

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE

VAN PRAET-DANSAERT · WIRE ROPES · BAASRODE BELGIE

ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

– VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING

– NIJVERHEID

– ALLERHANDE

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

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

✆ (052) 33.24.66 B.T.W. 400.332.559

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begrafenissen - Crematies
en voorafregelingen

LUC SERVATY

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

Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende
✆ (059) 50 25 43
Leffingestraat 130, 8400 Oostende
✆ (059) 50 25 40

INVESTERINGSKREDIET

MET

RENTETOELAGE?

RAADPLEEG ONZE

G -KANTOREN!

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Veel vis op vrijdag (te veel) nog een volle mijn op maandag en dinsdag drie vangsten aan de afslag. Heel wat meer vis dan de voorgaande weken met de nadruk op schelvis, kleine wijting en in mindere mate op IJslandse soorten. In de eerste plaats rode zeebaars waarvoor tussen 35 en 53 fr. betaald met aanzienlijk lagere prijzen op de tweede verkoopdag. Tegenslag dus voor de O.216 die dinsdag verkocht.

Enkele vangsten van Monkey Bank, hierdoor kregen we alleszins voldoende schelvis op de markt. Alleen de grotere soorten bleven aan de dure kant, middenslag- en kleine sortering waren goedkoop. Kleine totten gingen bijna allemaal naar de dierenvoeding. Schol was niet zoveel op de markt, de prijs lag op een lager niveau dan de voorgaande weken en varieerde tussen 40 en 60 fr. volgens grootte en kwaliteit.

Kleine wijting schommelde tussen 19 en 30 fr., grote sortering kreeg nog steeds tussen 50 en 63 fr.

Maandag drie vangsten van de kreeftenput. Kreeftjes die nog steeds een behoorlijke prijs halen en tussen 70 en 170 fr. het kg. schommelen. Ook al weer volgens grootte en kwaliteit.

De haringvissers hebben hun seizoen ook al weer ingezet. Maandag kregen we de eerste vangsten. Zij bevatten officieel tussen 270 en 480 bennen en werden verkocht tussen 749 en 1.200 fr. de ben. De primeurprijs lag dus algauw omver.

Voor de kustvissers was de week minder gunstig dan de voorgaande. De garnaalvissers krijgen trouwens al kapers op de kust in de vorm van wijting en gul. Die zullen wel een deel van de buit verorberen zodat een heel grote aanvoer zoals verleden jaar niet meer moet verwacht worden. De prijs schommelde tussen 70 en 110 fr. het kg.

VRIJDAG 30 SEPTEMBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
KRP				
O.123	9	60	3.591	612.067
WEST				
O.35	8	210	—	483.002
O.135	6	160	—	281.921
MONKEY BANK				
O.243	14	380	—	604.470
O.141	14	420	—	515.917
N.706	14	380	—	734.879
WEST				
O.275	13	400	—	615.076
O.274	13	325	—	657.482
N.40	9	110	—	255.245

MAANDAG 3 OKTOBER 1983

NOORDZEE				
O.128/279	1	486	—	377.920
N.3/232	1	258	—	246.200
O.135/279	1	280	—	257.130
IJSLAND				
O.129	18	680	—	1.533.386
MONKEY BANK				
O.134	13	170	—	364.744
O.127	15	260	—	463.207
O.309	11	160	—	331.441
Z.502	13	340	—	549.672
KRP				
O.306	12	80	2.500	536.863
N.723	10	90	2.600	440.118
Z.563	10	120	1.300	455.948
WEST				
N.752	13	220	—	349.745
O.26	5	100	—	150.003
N.597	8	140	—	350.575
NOORD				
O.705	15	370	—	845.489
Z.499	15	440	600	1.009.668
Z.431	12	180	1.300	739.915

DINSDAG 4 OKTOBER 1983

IJSLAND				
O.216	18	600	—	1.134.819
WEST				
N.708	12	—	—	875.652
MONKEY BANK				
O.229	13	240	—	446.630

Verwachtingen

VRIJDAG 7 OKTOBER 1983

MONKEY BANK: N.719 (240 m.);
WEST: N.709 (120 m.);

MAANDAG 10 OKTOBER 1983

IJSLAND: O.317 (800 m., waarvan 100 kab., 250 kools, 100 schelvis, 250 rode zeebaars, 100 leng).
STAR POINT: Z.53;
KANAAL: Z.583;
NOORD: O.369, O.33;
WEST: O.118, O.206, N.45.

DINSDAG 11 OKTOBER 1983

MONKEY BANK: O.114;
KANAAL: O.518.

WOENSDAG 12 OKTOBER 1983

WEST: O.35.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 29 SEPTEMBER 1983

Z.462	W	1.500	130	11	765.517
Z.402	KRP	—	80	10	505.100
Z.321	W	260	30	8	474.680
Z.284	W	160	30	8	394.820
					2.140.117

VRIJDAG 30 SEPTEMBER 1983

Z.484	W	—	250	11	638.941
Z.331	W	700	110	13	580.428
Z.196	W	1.100	330	11	930.722
Z.43	W	1.000	150	11	655.321
Z.181	KRP	—	130	10	552.831
Z.578	K	1.000	40	—	233.667
Z.533	KRP	—	60	10	332.164
					3.923.474

MAANDAG 3 OKTOBER 1983

Z.39	W	1.100	400	11	2.270.750
Z.582	KRP	250	50	13	505.605
Z.580	W	1.000	40	10	321.638
Z.99	W	1.500	170	15	1.022.420
Z.510	KRP	—	140	10	615.880
Z.198	KRP	—	150	12	571.760
Z.30	W	1.200	310	14	1.233.647
Z.506	W	1.600	320	15	1.276.622
					7.818.322

DINSDAG 4 OKTOBER 1983

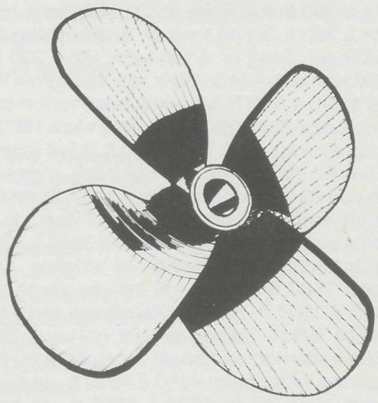
Z.596	W	1.700	190	16	911.998
Z.19	W	600	220	20	1.477.288
					2.391.286

WOENSDAG 5 OKTOBER 1983

Z.408	W	1.200	70	12	523.320
Z.14	W	1.700	200	11	909.290
Z.573	KRP	—	90	10	488.755
Z.189	W	250	280	11	794.139
Z.90	N	1.200	400	11	1.572.890
Z.424	W	200	200	11	589.000

VAN VOORDEN GROEP
VAN VOORDEN ZALTBOMMEL
HODI ZALTBOMMEL
PROMAC NEDERLAND
VAN VOORDEN PROP. REPARATIE

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



VORDAP

Vaste schroeven tot 4 m ∅ Mangaanbrons, nikkelaluminiumbrons, gietijzer en semistaal.

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

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

NIEUWPOORT

DONDERDAG 29 SEPTEMBER 1983

GARNAAL

N.22	239 kg.	20.868 fr.

VRIJDAG 30 SEPTEMBER 1983

VIS

N.736	3.566 kg.	154.059 fr.
N.575	1.180 kg.	36.956 fr.
N.590	705 kg.	34.296 fr.
N.720	971 kg.	40.921 fr.
N.88	656 kg.	32.755 fr.
N.788	136 kg.	7.868 fr.

GARNAAL

N.22	275 kg.	22.615 fr.
N.782	120 kg.	10.621 fr.

MAANDAG 3 OKTOBER 1983

VIS

N.551	1.737 kg.	145.636 fr.
N.590	259 kg.	15.891 fr.
N.700	2.121 kg.	149.110 fr.
N.720	432 kg.	20.275 fr.
Z.525	3.649 kg.	372.827 fr.

GARNAAL

N.22	146 kg.	12.030 fr.
N.782	100 kg.	8.945 fr.

Drie vaartuigen van de West en twee Kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 284 à 288 fr./kg en tong nr. 2 248 à 260 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 234 à 250 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 238 à 256 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 188 à 205 fr./kg en kleine tong 124 à 130 fr./kg. Voor grote tarbot werd 390 à 430 fr./kg genoteerd, voor middenslag tarbot 225 à 290 fr./kg, voor varia 180 à 220 fr./kg en voor griet 155 à 270 fr./kg. Tongschar noteerde men aan 70 tot 148 fr./kg, rode soldaten aan 65 tot 75 fr./kg, robaard aan 75 tot 80 fr./kg en knorhaan aan 1500 tot 1750 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 3000 à 3250 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 1500 à 2900 fr. de ben en visjes tegen 1200 à 1500 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3400 à 3600 fr. de ben geveild, gul tegen 2900 à 3500 fr. de ben en kongel tegen 50 à 60 fr./kg. Moerrog werd tegen 4250 à 4500 fr. de ben geboekt, tilten tegen 4000 à 4250 fr. de ben en scherpstaarten tegen 3750 à 4000 fr. de ben. Voor grote wijting werd 2750 à 3250 fr. de ben neergepend en voor kleine wijting 2250 à 2500 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2200 à 2300 fr. de ben en kleine zandschar 1400 à 1500 fr. de ben. Voor zeehond werd 1250 à 1400 fr. de ben opgetekend en voor zeehaai 750 à 1000 fr. de ben. Voor garnaal werd de marktprijs op 70 à 94 fr./kg gesteld.

DINSDAG 4 OKTOBER 1983

GARNAAL

N.22	213 kg.	17.886 fr.

WOENSDAG 5 OKTOBER 1983

VIS

N.738	3.049 kg.	136.621 fr.
N.590	171 kg.	9.750 fr.
N.788	101kg.	5.914 fr.
N.88	155 kg.	7.030 fr.
N.172	3.453 kg.	193.475 fr.
N.575	1.653 kg.	45.373 fr.

GARNAAL

N.22	104 kg.	9.048 fr.

Op de woensdagmarkt losten twee kustvaartuigen van de West en vier Kustvaartuigen hun vangst. Alle genoteerde prijzen kenden een gevoelige stijging in vergelijking met de prijzen op de maandagmarkt geboekt. Vooral de prijsnotering der Westvis kende een gevoelige stijging. Tong der sortering 1 à 2 kreeg 258 à 264 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 bekwam 272 à 278 fr./kg en fruittong of tong nr. 4 250 à 260 fr./kg. Tong nr 5 haalde 220 à 228 fr./kg en kleine tong 120 à 180 fr./kg. Grote tarbot kreeg 410 à 424 fr./kg, middenslag tarbot 210 à 280 fr./kg, varia 190 à 230 fr./kg en griet 140 à 220 fr./kg. Tongschar werd tegen 66 à 120 fr./kg genoteerd, koningsvis tegen 202 à 210 fr./kg, rode soldaten tegen 60 à 68 fr./kg en robaard tegen 65 à 80 fr./kg. Voor grote pladijs werd 2750 à 3250 fr. de ben neergepend, voor middenslag- of drielingpladijs 1500 à 2250 fr. de ben en voor visjes 1100 à 1400 fr. fr ben. Kabeljauw werd tegen 4500 à 4700 fr. de ben geveild en gul tegen 2500 à 4250 fr. de ben. Voor moerrog werd 85 à 90 fr./kg opgetekend, voor tilten 4000 à 4250 fr. de ben en voor scherpstaarten 3750 à 4000 fr. de ben. Grote wijting kreeg 3250 à 3400 fr. de ben als marktprijs en kleine wijting 2250 à 2400 fr. de ben. De prijs voor zandschar betaald varieerde van 7 tot 18 fr./kg en voor bot van 10 tot 15 fr./kg. Zeehond bekwam 2100 à 2500 fr. de ben, zeehaai 1200 à 1300 fr. de ben en knorhaan 2000 à 2250 fr. de ben. Op de woensdagmarkt werd een ruime belangstelling en een goede interesse vanwege de handelaars vastgesteld.

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN IN GRIMSBY

In de laatste week van september verkochten verscheidene Belgische vaartuigen in de afslag te Grimsby, namelijk de O.231 „St.-Carolus", de Z.57 „Zephyr", de N.36 „Donia" en de O.309 „J. Van Maerlandt".

De O.231 zette 960 van onze bennen in de afslag en verwezenlijkte hiermede een brutobesomming van 2,953 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde van 3.076 fr. de ben. Heden dinsdag was hij opnieuw ter markt te Aberdeen na 7 dagen en besomde er iets meer dan een miljoen frank.

De Z.571 „Zephyr" van de rederij Claeys Raymond-Savels, voerde 498 van onze bennen aan voor een brutobesomming van 1,636 miljoen B.fr., hetgeen een gemiddelde prijs per ben van 50 kg gaf van 3.280 B.fr.

De N.36 „Donia" van de rederij Versluys-Desaever pvba zette 309 bennen in de afslag en bracht het hiermede tot een brutobesomming van één miljoen B.fr. hetzij een gemiddelde prijs per ben van 3.230 fr.

De O.309 van de rederij Decrecal pvba voerde 404 bennen vis aan voor een brutobesomming van 870 duizend B.fr. hetzij een gemiddelde prijs per ben van 2.130 fr.

Alle vaartuigen brachten vis van zeer goede kwaliteit aan. In totaal toch 2.171 bennen vis voor Grimsby van Belgische vaartuigen.

GETIJEN TE OOSTENDE

OKTOBER

		(1)	(2)	(3)	(4)
	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
	27 donderdag	0404	461	1038	086
		1629	469	2302	089
	28 vrijdag	0453	438	1132	097
		1724	447	2358	111
LK	29 zaterdag	0553	412	—	—
		1838	427	1243	108
	30 zondag	0720	395	0117	130
		2012	424	1413	190
	31 maandag	0854	404	0250	132
		2138	443	1540	091

VERKLARING

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

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE:

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	3 oktober	4 oktober	5 oktober
Lappen	268 299	.....	.....
Grote	237 257	.....	.....
3/4	216 226	.....	.....
Bloktongen	200 214	.....	.....
Vóór-kleine	168 175	.....	.....
Kleine	155 163	.....	.....
Slips	141	.....	.....

ZEEBRUGGE

Grote	323 334	318 321	306 327
Bloktongen	256 279	247 265	243 256
Fruittongen	123 234	205 217	219 229
Schone kleine	178 190	174 189	187 230
Kleine	150 160	147 156	142 166
Tout petit	128 136	110 128	129 138
Slips	123 130	103 105	.....

NIEUWPOORT

Tong I	284 288	.....	258 264
Tong II	248 260	.....	258 264
Tong III	234 250	.....	270 278
Tong IV	238 256	.....	250 260
Tong V	188 205	.....	220 228
Kleine tongen	230 234	.....	214 228

PLADIJS

OOSTENDE

	3 oktober	4 oktober	5 oktober
Platen	42 45	.....	.....
Iek (groot-klein)	45 50	.....	.....
Derde slag	40 48	.....	.....
Platjes	33	.....	.....

ZEEBRUGGE

I	40 44	53 57	46 53
II	45 47	58 60	44 50
III	45 51	55	41 49
IV	30 34	34 24	20 34
V	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien	.....	.....	.....
Grote pladijs	60 65	.....	55 65
Platjes	30 58	.....	30 45
Drielingen	24 30	.....	22 28

Nieuwpoortse kikvorsmannen halen verloren winch en warrelnetten van N.700 uit zee.

De N.700 „Alex" van Vanhoutte Ronny bedrijft momenteel de wrakvisserij. Met rechtstaand netten wordt gevist in de onmiddelijke omgeving der wrakken, die vooral het ideale schuiloord zijn voor kabeljauw en gul.

De N.700 was zondag op ongeveer 6 mijl van de Nieuwpoortse haven vissende. Toen men omstreeks 9 uur de netten wilde binnenhalen, ging de winch en een gedeelte der netten verloren.

Deze winch is van een heel modern type en werd in Denemarken ontworpen, de kost- en montageprijs wordt op ongeveer 400.000 fr. geraamd. Samen met de verloren netten betekende dit voor de N.700 een verlies van om en bij de 500.000 fr.

De hulp van de kikvorsmannen der Nieuwpoortse brandweer werd ingeroepen.

Men diende tot op een diepte van 18 meter te duiken om het verloren tuig terug te vinden.

Niettegenstaande de onderzeese stromingen, die zich in de omgeving van de wrakken voordoen, slaagden de duikers erin de verloren winch en netten terug op te halen.

Het werd een heel lastig karwei en gedurende vier uur diende men onverdroten te werken, om alles aan boord van de N.700 te kunnen brengen.

Omstreeks 17 uur liep het vaartuig de Nieuwpoortse haven binnen. In de Nieuwpoortse visserijkringen werden de moedige duikers geprezen voor hun kordaat en succesvolle optreden.

Zo zorgden Luc Davis, Didier Allemeersch, Dirk Vandijcke en Patrick Verbruyne ervoor dat reder Ronny Vanhoutte van de N.700 toch ongeveer een half miljoen fr. aan vistuig kan recupereren.

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	**Torhoutsesteenweg 332, Oostende**
Dedecker O.	**Torhoutsesteenweg 442, Oostende**
Dirix	**Spaarzaamheidstraat 1, Oostende**
Internationale Boekhandel	**Kapellestraat 65, Oostende**
Internationale Boekhandel	**Ad. Buylstraat 33, Oostende**
Internationale Boekhandel	**Alf. Pieterslaan 9, Oostende**
Internationale Boekhandel	**Th. Van Loostraat 26, Oostende**
Lievens M. Fr.	**Koninginnelaan 39, Oostende**
Saelens	**Langestraat 95, Oostende**
Thoon G.	**Voorhavenlaan 179, Oostende**
Van Belle J.	**Stuiverstraat 422, Oostende**
Algemene Lektuur	**Duinenstraat 302, Bredene**
Berten M.	**Buurtspoorwegstraat 48, Bredene**
Bolle G.	**P. Elisabethlaan 72, Bredene**
Paulus	**Vosseslag 123, De Haan**

AAN DE OOSTKUST:

Verstraete	**Heiststraat 71, Zeebrugge**
Alg. Lektuur	**Knokkestraat 118, Heist**
Vanderveen A.	**Vlamingstraat 22, Heist**
Verstappen	**St. Antoniusstraat 45, Heist**
Wicke	**Stationsplein 2, Knokke-Heist**

AAN DE WESTKUST:

Vermote	**Langestraat 127, Nieuwpoort**
Vandenbruwaene	**Pyliserlaan 25, Koksijde**

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende 3 okt.		Zeebrugge 3 okt.		Oostende 4 okt.		Zeebrugge 4 okt.		Oostende 5 okt.	Zeebrugge 5 okt.		Nieuwpoort 3 okt.		Nieuwpoort 5 okt.	
Tarbot grote	360	395	428	447	337		409		.....	365	399	390	430	410	424
Tarbot middel	300	332	340	349	276		320		.....	290	328	325	290	210	280
Tarbot klein	210	260	249	269	243		224		.....	186	213	.....		.....	
Griet groot	193	220	263	267	242		.....		.....	204	213	155	270	140	220
Griet middel	175		180	204	181		219		.....	143	165	.....		.....	
Griet klein	.....		109	114	.....		.....		.....	90	131	.....		.....	
Schelvis groot	58	63	.....		48		.....		.....	.....		.....		.....	
Schelvis middel	35	43	.....		34	38	.....		.....	.....		.....		.....	
Schelvis klein	20	27	.....		20	26	.....		.....	.....		.....		.....	
Heek grote	111	121	.....		120		.....		.....	.....		.....		.....	
Heek middel	85	100	.....		91	104	.....		.....	.....		.....		.....	
Heek klein	35	70	.....		81		.....		.....	.....		.....		.....	
Lom	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Leng	50	62	.....		51		.....		.....	.....		.....		.....	
Rog I	74	90	.....		70		.....		.....	.....		85	90	85	90
Keilrog	.....		.....		.....		.....		.....	61		80	85	80	85
Rog	.....		64	75	.....		77		.....	53	58	.....		.....	
Tilten	68	79	66	69	61		59		.....	52		80	85	80	85
Scherpstaart	45	71	68	79	.....		66		.....	56	65	75	80	75	80
Halve mans	63	83	49	54	.....		34	40	.....	34	49	.....		.....	
Teelt	.....		47	50	.....		33	34	.....	36	38	.....		.....	
Katrog	21		22	27	.....		25		.....	18	26	20	30	46	48
Kabeljauw	68	92	.....		76		.....		.....	53	98	68	72	90	94
Gul (groot)	65	68	76	84	70	72	65		.....	62	86	58	70	50	85
Gul (middel)	60	63	50	54	63	90	56	62	.....	58	75	.....		.....	
Gul (klein)	21	42	29	34	44		25		.....	26	37	.....		.....	
Hozemondhamme	110	240	118	324	.....		91	310	.....	131	236	.....		.....	
Wijting groot	45	63	48	52	50	56	52		.....	57	41	55	65	65	68
Wijting klein	18	28	19	21	18	21	18		.....	20	18	45	50	45	48
Schar	14	21	14	19	.....		40		.....	20		30	40	7	18
Steenschol	15	116	39	79	37	100	26	98	.....	27	91	.....		.....	
Zeehaai	18	26	50	54	.....		.....		.....	36	47	15	20	24	26
Hondshaai	16		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Kongeraal	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Schartong	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Volle haring	15	24	.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Steenholk	17		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Heilbot	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Steur	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Koolvis	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Zeewolf	45	73	.....		72		.....		.....	.....		.....		.....	
Pollak	50	71	.....		68	70	.....		.....	.....		.....		.....	
Zonnevis	.....		.....		300	334	.....		.....	.....		.....		.....	
Koningsvis	.....		.....		133		.....		.....	.....		.....		202	210
Vlaswijting	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Schotse schol	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Zeehond	.....		14	16	.....		21		.....	20		25	28	40	50
Bot	.....		.....		.....		.....		.....	.....		12	15	10	15
Rode Poon (roobaard)	.....		48	52	63		20		.....	33		75	80	65	80
Grauwe poon (knorhaan)	.....		13		.....		.....		.....	12		30	35	40	45
Rode knorhaan	.....		.....		45	60	.....		.....	.....		.....		.....	
Posten	.....		17	19	.....		14		.....	23		.....		.....	

NEDERLAND

IJMUIDEN

Het was verleden week weer goed toeven aan de maandagmarkt van 26 september, want er was weer van alles te koop. De handel kon zich naar hartelust uitleven maar daarmee was de koek gelijk op en moest er tot vrijdag worden gewacht voor er weer sprake was van enige actie van belang. In de midweek moest de handel zich tevreden stellen met dat wat door de dagschuiten werd aangevoerd. Zelfs de spanvissers uit Wieringen, Goedereede en Stellendam, die in de voorafgaande weken van hun aanwezigheid blijk gaven, lieten de afgelopen week verstek gaan.

Groot was dan ook de opluchting toen vrijdag 30 september bleek dat er weer van alles en nog wat te koop was. Onder meer meldden zich drie Urkers met prachtige vangsten platvis. De prijzen hadden onder de grote aanvoer niet te lijden omdat men er van overtuigd was dat het aan de daaropvolgende maandagmarkt, naar men verwachtte, wel weer eens mondjemaat zou kunnen zijn. Men bevoorraadde zich ruimschoots hetgeen met de beschikbare koelruimte geen problemen oplevert. De aanhoudende ondermaatse aanvoer van kabeljauw blijft er de oorzaak van dat de prijzen hoog blijven. De handel klaagt hier terecht over. Voor winkeliers is het niet mogelijk de klant te bedienen met vis die doorgaans tegen normale prijzen wordt verkocht, zonder meer als „duur" moet worden gekwalificeerd.

De grote hektrawlers, die weer met de regelmaat van de klok binnenliepen, zorgden voor het nodige werk. De vangsten bestonden hoofdzakelijk uit grote horsmakrelen en kleine makrelen. Beide soorten zijn op het ogenblik moeilijk af te zetten en worden dus in de diepvries opgeslagen. Opvallend was de komst in de Vissershaven van een diepvriestrawler onder Japanse vlag. Dit schip kwam even 1200 ton ingevroren haring ophalen voor Japan. Het laadvermogen van deze eenheid bedroeg 8.000 ton. Aangenomen mag worden dat elders zal worden bijgeladen.

In Ullapool proberen naast vier Hollandse diepvriestrawlers, acht Russische, 13 Oost-Duitse, drie Poolse en negen Bulgaarse schepen hun vangsten aan de man te brengen. Aan de wal staan de vrachtwagencombinaties klaar om de vangsten naar zich toe te halen. De op deze wijze aangevoerde makreel wordt toch nog redelijk duur als men bedenkt dat boven de aankoopprijzen van 100 pond per ton nog eens de vrachtprijzen komen. Graag geeft men de voorkeur aan vervoer per schip maar daarvoor moeten de vangsten voldoende zijn en daarvan was de afgelopen weken geen sprake.

Zaterdag 1 oktober werd in Harlingen de nieuwste eenheid van de rederij Parlevliet en Van der Plas te water gelaten. De KW-174 „Dirk-Dirk" zal de grootste eenheid worden van de Nederlandse vissersvloot. Het vaartuig kan 100.000 platen diepgevroren vis meevoeren.

Aan de **vrijdagmarkt van 23 september** werd aangevoerd: 10.185 kg tong; 99 kisten tarbot en griet; 676 kisten kabeljauw; 708 kisten wijting; 1104 kisten schol; 65 kisten schar en 140 kisten makreel.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
heilbot 18,49; tarbot 24,00-22,21; grote tong 22,32-20,52; grootmiddel tong 14,56-14,01; kleinmiddel tong 10,63-9,74; tong één 8,49-7,92; tong twee 7,63-6,82.

Per 40 kg.:
kleine kreeft 360; horsmakreel 46-26; haai 180; rode poon twee 122; rode poon drie 92-65; steenbolk 52-48; krab 48; bot 38-26; tarbot 909-400; griet 600-303; kabeljauw één 258-234; kabeljauw twee 252-248; kabeljauw drie 222-168; kabeljauw vier 210-162; kabeljauw vijf 190-80; schelvis één en twee 96; schelvis drie 212-70; schelvis vier 130-84; schol één 170-134; schol twee 156-128; schol drie 142-112; schol vier 112-78; wijting drie 84-52; schar 96-69; hake 330-194; hammen met kop 332-224; roggen 180-168; tongschar 233-156.

De besommingen waren:
KW 45 ƒ 51.000; KW 77 ƒ 19.700; UK 23 ƒ 24.800; UK 90 ƒ 17.600; UK 129 ƒ 2.000; UK 233 ƒ 7.000; VD 6 ƒ 2.980; VD 18 ƒ 2.300; VD 20 ƒ 2.600; WR 9 + WR 175 ƒ 24.000; IJM 3 ƒ 15.200; IJM 25 ƒ 1.590; IJM 27 ƒ 15.300; verder nog een drietal Goedereeders en een viertal Texelaars welke te zamen ƒ 280.000 besomden.

Aan de **maandagmarkt van 26 september** werd aangevoerd: 11.710 kg tong; 205 kisten tarbot en griet; 1.571 kisten kabeljauw; 428 kisten schelvis; 1.071 kisten wijting; 1.879 kisten schol; 131 kisten schar; 17 kisten makreel en 357 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 23,44-20,05; grote tong 20,28-18,61; grootmiddel tong 13,38-12,59; kleinmiddel tong 9,91-8,70; tong één 7,98-6,61; tong twee 7,32-6,63.

Per 40 kg.:
tarbot 869-348; griet 613-300; kabeljauw één 302-248; kabeljauw twee 252-180; kabeljauw drie 188-154; kabeljauw vier 170-140; kabeljauw vijf 160-66; schelvis één 162; schelvis twee 140-118; schelvis drie 130-72; schelvis vier 86-75; schol één 136-114; schol twee 134-124; schol drie 126-112; schol vier 104-78; wijting drie 81-34; schar 81-42; hake 304-140; hammen met kop 330-140; roggen 254-114.

De besommingen waren:
HD 71 ƒ 3.400; KW 4 + KW 149 ƒ 20.000; KW 11 ƒ 40.400; KW 22 ƒ 50.900; KW 25 ƒ 76.900; KW 26 ƒ 25.700; KW 51 + KW 221 ƒ 19.800; KW 88 ƒ 19.900; KW 113 ƒ 13.100; KW 137 ƒ 34.400; KW 145 ƒ 43.300; KW 152 ƒ 22.300; KW 167 ƒ 24.500; KW 189 ƒ 26.800; UK 138 ƒ 8.600; VD 18 ƒ 2.500; WR 67 + WR 68 ƒ 37.200; IJM 44 ƒ 33.600; IJM 154 ƒ 30.700; verder drie Texelaars met een totale besomming, groot: ƒ 80.000.

Aan de **dinsdagmarkt van 27 september** werd aangevoerd: 105 kg tong; 3 kisten tarbot en griet; 5 kisten kabeljauw; 51 kisten wijting; 49 kisten schol; 13 kisten schar en 44 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 22,09-22,00; grote tong 20,50; grootmiddel tong 15,40-13,78; kleinmiddel tong 11,35-10,62; tong één 8,64-7,96; tong twee 7,41-6,99.

Per 40 kg.:
tarbot 828-419; griet 285-275; kabeljauw vijf 116-104; schol één en twee 170; schol drie 134-130; schol vier 96-75; schar 92-75; wijting drie 66-61; horsmakreel 16,5-7; bot 31-30; steenbolk 46.

De besommingen waren:
UK 27 ƒ + UK 307 ƒ 4.000; VD 6 ƒ 3.100; VD 18 ƒ 2.150; VD 20 ƒ 2.600.

Aan de **woensdagmarkt van 28 september** werd aangevoerd: 880 kg tong; 14 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 157 kisten wijting; 197 kisten schol; 17 kisten schar en 88 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 22,27-22,00; grote tong 21,76-20,28; grootmiddel tong 14,20-13,60; kleinmiddel tong 11,03-10,52; tong één 8,87-8,46; tong twee 7,86-7,33.

Per 40 kg.:
tarbot 852-388; griet 526-263; kabeljauw twee 310; kabeljauw 218; kabeljauw drie 194-176; kabeljauw vijf 158-98; schelvis twee 170; schelvis drie 176; schol twee 156-140; schol drie 140-126; schol vier 90-66; wijting drie 90-64; schar 100-90; rode poon twee 248; rode poon drie 218-124; harders 132; steenbolk 55-460.

De besommingen waren:
UK 27 + UK 307 ƒ 11.000; VD 6 ƒ 2.950; VD 19 + VD 73 ƒ 20.600; VD 20 ƒ 2.800.

Aan de **donderdagmarkt van 29 september** werd aangevoerd: 235 kg tong; 9 kisten tarbot en griet; 103 kisten kabeljauw; 13 kisten schelvis; 312 kisten wijting; 110 kisten schol; 9 kisten schar 46 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 22,27-21,52; grote tong 21,02-19,97; grootmiddel tong 14,82-14,61; kleinmiddel tong 11,83-10,71; tong één 8,41-8,25; tong twee 8,54-7,69.

Per 40 kg.:
tarbot 741-400; griet 613-282; kabeljauw twee 266-252; kabeljauw drie 224-216; kabeljauw vier 200-118; kabeljauw vijf 188-94; schelvis drie 226-192; schelvis vier 126-124; schol één 166-162; schol twee 176-166; schol drie 154-120; schol vier 94-71; wijting drie 75-59; schar 148-96; steenbolk 46; hake 258-232; tongschar 120; horsmakreel 25-12,60; bot 35; rode poon drie 102-78.

De besommingen waren:
UK 23 ƒ 21.800; UK 27 + UK 307 ƒ 9.700; UK 234 ƒ 4.560; VD 6 ƒ 1.700; VD 18 ƒ 2.280; VD 19 + VD 73 ƒ 3.500; VD 20 ƒ 2.200;

Aan de **maandagmarkt van 3 oktober** werd aangevoerd: 11.430 kg tong, 183 kisten tarbot en griet, 906 kisten kabeljauw, 287 kisten schelvis, 680 kisten wijting, 1120 kisten schol, 72 kisten schar en 181 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 21,80-19,74, grote tong 21,26-19,73, grootmiddel tong 12,99-12,48, kleinmiddel tong 9,90-9,58, tong één 7,83-7,45, tong twee 7,26-6,91

Per 40 kg:
haai 122-89, krab 29-16, inktvis 430, rode poon drie 94, kleine kreeft 164-100, poontjes 46-47, tarbot 809-340, griet 480-240, kabeljauw één 252-210, kabeljauw twee 288-196, kabeljauw

NEDERLAND

drie 200-168, kabeljauw vier 190-154, kabeljauw vijf 156-56, schelvis één en twee 132-118, schelvis drie 130-112, schelvis vier 89-65, schol één 140-138, schol twee 132-118, schol drie 136-118, schol vier 92-77, wijting drie 75-46, schar 85-66, tongschar 267-138, hammen met kop 354-234, roggen 214-106, hake 234-108.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 ƒ 21.600, KW 11 ƒ 33.400, KW 22 ƒ 47.100, KW 25 ƒ 27.900, KW 26 ƒ34.100, KW 51 + KW 221 ƒ 28.800, KW ƒ 11.500, KW 113 ƒ 18.900, KW 88 ƒ 30.900, KW 137 ƒ 14.800, KW 152 ƒ 19.700, KW 167 ƒ 13.900, KW 189 ƒ32.900, UK 138 ƒ38.400, UK 216 + 247 ƒ1.900, IJM 44 ƒ 24.900, IJM ƒ 11.300.

BRESKENS

Aanvoer over de week van 25 t.m. 30 september 1983

		Gemidd. prijs per kg.
16.280 kg.	export garnalen	voor ƒ 2,67
13.670 kg.	pellerij garnalen	voor ƒ 2,85
1.188 kg.	bot	voor ƒ 0,65
2.986 kg.	schar	voor ƒ 1,50
22.654 kg.	schol	voor ƒ 2,43
4.623 kg.	tong	voor ƒ 9,53
1.014 kg.	tarbot	voor ƒ 12,80
978 kg.	griet	voor ƒ 8,17
6.989 kg.	kabeljauw	voor ƒ 3,13
2.106 kg.	wijting	voor ƒ 1,41
10 kg.	rog	voor ƒ 3,76
8 kg.	makreel	voor ƒ 1,02
3.229 kg.	poon	voor ƒ 1,17
74 kg.	baars en herder	voor ƒ 6,50
191 kg.	tongschar	voor ƒ 4,40
3 kg.	schelvis	voor ƒ 3,94
1.044 kg.	inktvis	voor ƒ 1,75
491 kg.	bolk	voor ƒ 1,38
58 kg.	paling	voor ƒ 12,68

VLISSINGEN

VRIJDAG 30 SEPTEMBER 1983

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	795	16.733	21,05
Tong gm	3.289	41.069	12,49
Tong km	3.896	38.361	9,85
Tong I	5.513	43.176	7,83
Tong II	2.043	14.240	6,97
Tarbot I	872	20.383	23,38
Tarbot II	426	7.964	18,69
Tarbot III	933	11.628	12,46
Tarbot IV	1.116	10.458	9,37
Tarbot afw	17	261	15,35
Griet I	913	11.950	13,09
Griet II	788	4.923	6,25
Schol 1 (G)	28.938	76.924	2,66
Schol 2 (G)	30.253	86.723	2,87
Schol 3 (G)	31.294	86.323	2,76
Schol 4 (G)	20.615	39.393	1,91
Kab 1 (G)	355	1.726	4,86
Kab 2 (G)	1.058	5.285	5,00
Kab 3 (G)	3.624	14.772	4,08
Kab 4 (G)	8.797	29.619	3,37
Kab 5 (G)	17.433	35.058	2,01
Kab (afw)	6	6	1,07
Wijt. 3 (G)	4.226	5.643	1,34
Wijt. 4 (G)	2.801	2.317	83
Schar 1	22.026	35.366	1,61
Tongschr 1	3.144	16.156	5,14
Tongschr II	2.813	6.775	2,41
Zeebaars	4	74	18,54
Tng besch.	8	22	2,69
Poon gr	457	1.513	3,31
Poon 1	4.572	4.835	1,06
Poon 2	6.104	1.865	31
Rog I	36	202	5,62
Rog II	55	327	5,95
Rog III	356	735	2,07
Koolv. 4 (G)	10	24	2,44
Schel. 3 (G)	362	850	2,35
Schel. 4 (G)	1.042	1.230	1,18
Bot	326	282	86
Haai + P	52	169	3,25
Haai – P	23	10	44
Zandhaai	16	22	1,37
Inktvis W	370	3.125	8,45
Inktvis ZW	11.412	16.266	1,43
Kuit/Lever	1	3	3,48
Harder	85	305	3,59
Steenbolk	5.215	978	19
Mullen	390	1.364	3,50
Kreeft	2	20	10,00
Hammen	99	1.442	14,56
Paling	25	329	13,16
Diversen	12.502	29.157	2,33
Krabben	150	198	1,32
Kommeraal	1	2	1,82
H. Makreel	349	127	36
Zonnevis	30	66	2,19
Parlourdes	2	3	1,46
Heek	17	59	3,48
Lipvis	4	10	2,50
Krab. poot	274	615	2,24
TOTAAL	**242.335**	**729.459**	**242.335**

LAUWERSOOG

Aan de woensdagmarkt (19 sept.) werden slechts 600 kisten in de markt geplaatst door twee spanvissers en een platviskotter. Gestripte schol IV leverde ƒ 2,63 per kg. op, schol III ƒ 3,41 en de grotere soorten ƒ 3,85 - ƒ 3,78. Ook de gullen bleven behoorlijk in prijs. Voor de kleine werd ƒ 3,36 - ƒ 3,52 betaald. De middel-gullen brachten rond de ƒ 4,50 per kg. op. De grote gul tot ƒ 4,91 en de kabeljauw II 20 cent minder.

Slechts één span dinsdag met 80 kisten rondvis.

Zeven platviskotters en twee spanvissers zorgden op donderdag voor 1.600 kisten vis. Dichte schol IV werd verhandeld van ƒ 2,32 - ƒ 1,89 per kg. Schol III leverde ƒ 2,92 - ƒ 3,03 per kg. op en de grotere soorten rond de ƒ 3,80. Ook de kleinste tongsoort lag goed in de markt met ƒ 7,02 - ƒ 7,25 per kg.

Vrijdag was er eveneens een ruime aanvoer. Er werden 2.200 kisten gelost en gesorteerd van 14 schepen. Dichte schol IV lag iets beter in de markt met opbrengsten van ƒ 2,03 - ƒ 2,09. Schol III nu iets beter onder de drie gulden en de grotere soorten brachten een kwartje minder op dan donderdag. De gestripte schol lag al naar gelang soort 20 - 50 cent hoger in de markt dan de dichte. Ook de rondvis kon zich handhaven met de kleine haring rond de twee gulden.

Kabeljauw V leverde van ƒ 3,29 - ƒ 3,95 per kg. op en de grotere soorten ruim boven de vier gulden tot ƒ 4,65 per kg. De wijting werd verhandeld al naar grootte van ƒ 1,48 - ƒ 2,01 per kg. Schelvis blijft duur met braadschelvis boven de ƒ 2,70, middel schelvis tot ƒ 3,62 en de grote schelvis tot ƒ 4.

Ruim 100 ton garnalen werden er deze week over de klok verkocht, aangevoerd door 50 schepen.

Van deze aanvoer werd er dinsdag 37 ton en donderdag 43 ton verhandeld.

De pelling garnalen brachten van ƒ 2,25 - ƒ 3,62 per kg. op, hetgeen een gemiddelde weekprijs van ƒ 3,04 opleverde.

Voor de aanvoerders konden wederom redelijke tot uitstekende besommingen genoteerd worden.

Voor zeven schepen resultaten boven de tienduizend gulden met als hoogste een besomming van ƒ 13.781 voor een vangst van 4.375 kg.

Besommingen van acht tot tienduizend gulden konden genoteerd worden voor tien schepen.

De weekaanvoer bestond uit 109.838 kg. garnalen en 180.732 kg. vis, met een weekomzet van acht ton.

Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog over week 19/9 t/m 23/9.

Pelling garnalen	109.838 kg.	2,25 - 3,62 per kg.
Tong	1.442 kg.	6,66 - 22,15 per kg.
Tarbot	1.898 kg.	9,10 - 24,30 per kg.
Griet	6,60 kg.	7,49 - 8,97 per kg.
Tongschar	8,72 kg.	2,33 - 3,33 per kg.
Schol	75.773 kg.	1,85 - 3,85 per kg.
Kabeljauw	27.190 kg.	1,68 - 4,91 per kg.
Wijting	21.378 kg.	0,99 - 2,01 per kg.
Schelvis	2.594 kg.	2,15 - 4,00 per kg.
Schar	3.394 kg.	0,99 - 1,63 per kg.
Bot	9,49 kg.	0,65 - 0,87 per kg.
Haai	1,10 kg.	1,00 - 2,00 per kg.
Poon	2.936 kg.	0,65 - 2,85 per kg.
Heek	5,47 kg.	3,10 - 4,24 per kg.
Horsmakreel	1.210 kg.	0,13 - 0,57 per kg.
Harder	1,35 kg.	3,11 - 4,54 per kg.
Inktvis	37 kg.	4,60 - 5,79 per kg.
Diverse soorten zeevis	39.557 kg.	0,05 - 21,88 per kg.

GOEDEREEDE

DONDERDAG 29 SEPTEMBER 1983

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	88	1.900	21,59
Tong gm	734	9.078	12,37
Tong km	860	8.546	9,94
Tong I	1.910	14.744	7,22
Tong II	833	5.676	6,81
Tarbot I	41	941	22,96
Tarbot II	44	881	20,02

NEDERLAND

Tarbot III	88	1.088	12,37
Tarbot IV	243	2.390	9,84
Tarbot afw	172	1.234	7,17
Griet I	78	1.027	13,17
Griet II	357	2.676	7,49
Schol 1 (G)	14	48	3,46
Schol 2 (G)	25	82	3,27
Schol 3 (G)	40	124	3,11
Schol 4 (G)	120	250	2,08
Kab 1 (G)	—	—	—
Kab 2 (G)	242	1.483	6,13
Kab 3 (G)	1.248	6.079	4,87
Kab 4 (G)	644	2.979	4,63
Kab 5 (G)	2.556	7.550	2,95
Kab (afw)	10	5	50
Wijt. 3 (G)	4.074	6.382	1,57
Schar 1	2.281	3.649	1,60
Makr. III	40	38	95
Poon gr	24	51	2,13
Poon 1	384	558	1,45
Poon 2	1.437	985	69
Rog I	5	21	4,12
Rog II	—	—	—
Koolv. 1 (G)	—	—	—
Schel. 3 (G)	2	8	3,75
Bot	1.155	937	81
Zalm-Forel	5	61	12,20
Tongschar	19	80	4,22
Schol 1 (O)	278	956	3,44
Schol 2 (O)	1.992	6.443	3,23
Schol 3 (O)	9.717	26.557	2,73
Schol 4 (O)	8.001	14.652	1,83
Haai + P	—	—	—
Haai – P	—	—	—
Krab	53	40	76
Inktvis W	2	12	6,19
Inktvis ZW	435	558	1,28
Harder	112	327	2,92
Steenbolk	808	803	99
Mullen	31	71	2,28

29/70

VRIJDAG 30 SEPTEMBER 1983

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	1.151	25.375	22,05
Tong gm	7.308	91.150	12,47
Tong km	9.195	86.636	9,42
Tong I	14.166	105.442	7,44
Tong II	5.803	38.413	6,62
Tarbot I	1.284	29.317	22,83
Tarbot II	866	17.044	19,68
Tarbot III	1.324	16.613	12,55
Tarbot IV	1.277	11.535	9,03
Tarbot afw	916	6.368	6,95
Griet I	1.739	20.119	11,57
Griet II	1.803	11.261	6,25
Schol 1 (G)	—	—	—
Schol 2 (G)	—	—	—
Schol 3 (G)	—	—	—
Schol 4 (G)	1.365	2.295	1,68
Kab 1 (G)	114	528	4,63
Kab 2 (G)	772	3.553	4,60
Kab 3 (G)	4.686	17.758	3,79
Kab 4 (G)	4.557	16.680	3,66
Kab 5 (G)	11.670	25.683	2,20
Kab (afw)	53	27	50
Wijt. 3 (G)	8.200	9.419	1,15
Schar 1	13.045	21.169	1,62
Makr. III	—	—	—
Poon gr	214	319	1,49
Poon 1	2.508	3.195	1,27
Poon 2	6.881	4.163	61
Rog I	438	1.788	4,08
Rog II	2.258	5.245	2,32
Koolv. 1 (G)	2	5	2,28
Schel. 3 (G)	20	72	3,59
Bot	1.251	962	77
Zalm-Forel	38	399	10,50
Tongschar	574	1.971	3,43
Schol 1 (O)	2.759	7.936	2,88
Schol 2 (O)	12.028	33.848	2,81
Schol 3 (O)	74.535	185.067	2,48
Schol 4 (O)	25.260	34.219	1,35
Haai + P	170	687	4,04
Haai – P	8	2	19
Krab	1.020	615	60
Inktvis W	23	182	7,90
Inktvis ZW	936	1.260	1,35
Harder	37	111	3,00
Steenbolk	4.707	3.451	73
Mullen	91	239	2,63

BINNEN DE 12 MIJLSZONE GEVIST

NEDERLANDSE SCHIPPER KREEG INSCHIKKELIJKE RECHTER

Een schipper uit IJmuiden die met zijn kotter binnen de Nederlandse 12-mijlszone illegale visserij bedreef, kwam verleden week voor de rechter. Als bewijsmateriaal een luchtfoto gemaakt van op een helikopter van de zeevaartpolitie. Betrokken kotter is uitgerust met een motor van 1.000 pk en in de 12-mijlszone mocht dit niet boven de 300 pk zijn. Bewuste schipper was dus duidelijk in overtreding, alhoewel hij betwistte dat de foto in de 12-mijlszone genomen werd. Volgens de aanklager viste de schipper op 9 mijl uit de kust. Wat daarbij bezwarend was voor de schipper was de herhaling van het vissen binnen de verboden zone.

Voorheen werd de schipper een boete betekend van 5 duizend gulden, zo ongeveer 80 duizend B.fr., maar deze werd nooit betaald met het gevolg, dat de zaak voor de rechtbank kwam. Ondertussen ging de eigenaar van het vaartuig, tevens schipper, echter op de fles, en dit niettegenstaande 100 uur per week op zee gaan vissen, legde de schipper aan de rechter uit. Thans moest hij rondkomen met 1.300 gulden per maand, een 23 duizend B.fr. De schipper gaf hiervan de schuld aan de E.E.G. die de vissers beperkende maatregelen oplegt en hen volgens hem voortdurend pest. Jaren heb ik op die kotter gezwoegd om toch maar rond te komen, maar het mocht niet! Onze man voegde daar nog aan toe, dat alle Nederlandse schippers in faling zullen gaan als het zo blijft duren en men immer meer gepest zal worden met meer en meer beperkende maatregelen. Of dit de reden is, daar kan over gepraat worden, want over de overvloedige scheepsbouw wordt met alle mogelijke middelen gezwegen.

Het moet zijn dat het betoog van de aangeklaagde ergens toch indruk had gemaakt, want de officier van justitie vond zich bereid de vordering van 80 duizend B.fr. te milderen tot 40 duizend fr. De rechter betoonde zich echter nog inschikkelijker en, alhoewel hij vasthield aan de 5 duizend gulden, moest hiervan maar duizend gulden betaald worden, terwijl 4 duizend gulden voorwaardelijk blijft, dat wil zeggen wanneer binnen de twee jaar geen nieuwe bewijsbare aanklacht tegen de man naar voor wordt gebracht, daar hij intussen terug gaan varen is als schipper voor een reder. Wat meer is, mocht betrokkene zelfs nog in gedeelten afbetalen. Ergens heeft de schipper toch het hart van de rechter weten te beroeren en wat inzicht bezorgd over de zeer moeilijke toestand van de visser, vooral als men dan gekonfronteerd wordt met grote schulden, leningen en bankinteresten.

Maar ook hieruit zou de Nederlandse overheid en de reders een les moeten nemen. Want wat zal de toekomst hen brengen met nog 40 zware treilers in bouw, bankinteresten en brandstofprijzen, die alle te zwaar zijn om er een gezonde uitbating te kunnen op nahouden.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 09-09 t.e.m. 24-09-1983

Door 81 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
39.443 kg.	Tong	ƒ 610.149,29	ƒ 15,47
14.292 kg.	Tarbot	ƒ 202.409,46	ƒ 14,16
160.710 kg.	Schol	ƒ 472.438,20	ƒ 2,94
35.845 kg.	Kabeljauw	ƒ 121.302,56	ƒ 13,38
3.944 kg.	Griet	ƒ 33.853,31	ƒ 8,58
13.915 kg.	Schar	ƒ 23.531,69	ƒ 1,69
6.035 kg.	Wijting	ƒ 9.076,17	ƒ 1,50
190.097 kg.	Diversen	ƒ 717.237,09	
464.281 kg.		**ƒ 2.189.997,77**	

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)



RESTAURANT 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, Oostende – ✆ (059) 32 36 03

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

Neem kontakt met Guido Devolder
't Schuurke ✆ (059) 32 36 03 (10885N)

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
✆ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

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 –

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NEDERLAND

■ Een tiental reders uit Urk hebben het Nederlandse Produktschap verwittigd, dat zij hun lidgeld niet meer zullen betalen wanneer deze er bij blijft dat de minimumlengte voor de aanvoer van schol 27 cm. moet zijn. In andere landen wordt volgens hen schol met 25 cm. in de afslagen verkocht. De Nederlandse Vissersbond en de Federatie schijnen nu bereid te zijn hun leden te raadplegen of het nu weer 25 cm. mag worden, met dien verstande, dat men terug tot 27 cm. zou overgaan wanneer door te grote aanvoer van kleine schol, hiervan te veel zou dienen opgevangen te worden (doorgedraaid zoals men dit bij onze Noorderburen zo typisch uitdrukt). De Commissie te Brussel voorziet wel minimummaten, maar de producentenorganisaties mogen wel hoger gaan wanneer zij dit nuttig of zelfs noodzakelijk achten. Velen begrijpen echter niet het groot nut daarvan. Maar dan hebben de Hollandse reders gelijk, wanneer het voor elkeen niet dezelfde minimummaten moeten zijn. Als men in Holland op 27 cm. heeft gezet, dan is daar een gezonde handelsreden voor. Andere lidstaten zouden dit moeten volgen in 't belang van de visser zelf.

■ De heer Schakel, voorzitter van de Nederlandse Federatie van Visserijverenigingen is van oordeel dat de visserij van zijn land reeds genoeg ingeleverd heeft ten behoeve van de andere lidstaten, die wegens de uitbreiding van de visserijlimieten tot 200 mijl in Noorwegen, IJsland, enz...) grote visserijen verloren, en dat Nederland dus wel wat meer van de EEG-visserijkoek mag krijgen. We kunnen daar wel in komen. Nederland kende in de zeventiger jaren inderdaad een grote uitsanering. Maar hadden zij daar zelf ook niet schuld aan, door zo onstuimig te gaan uitbreiden? En valt hetzelfde nu weerom niet te vrezen als we vaststellen, dat er geen week in Nederland voorbij gaat zonder dat er ergens een nieuwe kotter van de 42-meter, klasse met motoren tot 2.400 Pk. van stapel loopt. En dan durft een hoofdredacteur van een officieël vakblad spreken van Belgisch protektionisme.

■ Men meent in Nederland te weten, dat men nu toch aardig op weg is om de Federatie van Visserijverenigingen en de Vissersbond te laten samensmelten. Op veel terreinen komen de opvattingen tussen Federatie en Visserijbond aardig overeen. Door een eventuele samensmelting zouden dan heel wat krachten vrijkomen, die in andere domeinen nuttig werk zouden kunnen verrichten voor de aangesloten leden door promotiebeleid voor de vis en marketing, door het benaarstigen van hun belangen en een oplossing te zoeken voor bepaalde moeilijkheden en dit zonder dat dit meer aan het bedrijf zou kosten. Maar de bekwame leiders zoeken, is wat anders.

■ Omdat het tongkontingent voor de Nederlanse visserij in de Golf van Biskaye sinds de tweede helft van september uitgeput is, heeft de Nederlandse minister in wiens bevoegdheid de visserij valt, deze visserij met ingang van 23 september voor de Nederlandse vissers gesloten verklaard. Het Nederlandse kontingent bedroeg in dit gebied honderd ton.

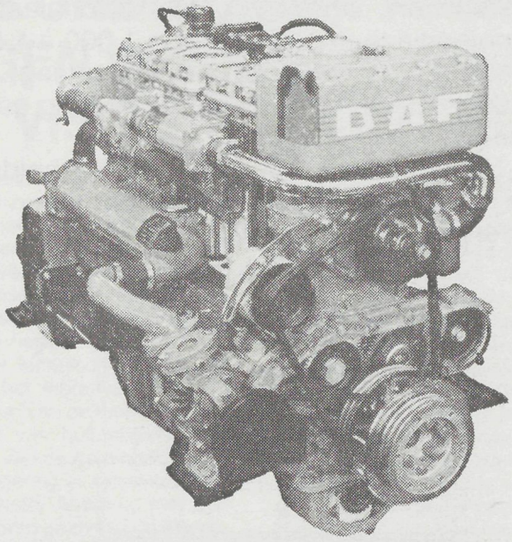
■ Door de heer Tienstra, directeur van de Nederlandse Visserijdienst werd zaterdag 17 september, door het luiden van de afslagbel, een uitbreiding met ruim duizend m^2 van de afslagruimte in het Nederlandse Lauwersoog, officieël in gebruik genomen. In de onderlinge strijd tussen de Nederlandse afslagen voor het aantrekken van de visaanvoer, heeft Lauwersoog hiermede een eindje laken naar zich toe getrokken.

■ Volgens het Nederlands produktschap kan men thans reeds voorzien dat het verbruik van haring per hoofd in Nederland, dit jaar met 11 % zal gestegen zijn, namelijk van 2,7 kg. tot 3 kg. Op een bevolking van laat ons zeggen 12 miljoen inwoners toch een meerverbuik in eigen land reeds met 3,6 miljoen kg. of 3,6 duizend ton. Dit is een verbruik zowel vers, als maatjesharing, gemarineerd, gerookt enz. dat wil zeggen onder alle vorm en bereiding. Daar zit de gevoerde publiciteit voor meer haringkonsumptie zeker achter. Ook de verkoop en uitvoer aan het buitenland is.

■ Bij een handelaar in levende kreeft, de firma Krijn Verwijs werd een partij van meer dan 400 kg. ontvreemd. De partij bestolen kreeft werd door een vishandelaar uit Tilburg opgenomen die de kreeft kookte en in zijn diepvries stopte. De Nederlandse recherche is er echter achter gekomen en zowel de dieven als de handelaar die als heler zal terecht staan werden aangehouden. De dieven schijnen niet aan hun proefstuk te zijn.

(Vervolg volgende bladzijde)

Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier.

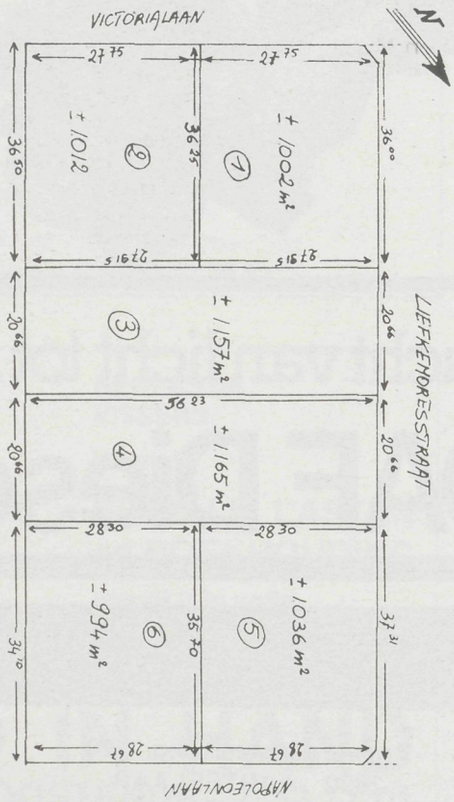
DAF Diesel

Antwerpsesteenweg, 126
2630 AARTSELAAR
Tel. (03) 887.40.00

UW KLEUREN-TV en HI-FI STEREO-VIDEO-SPECIALIST
BARCO
55 JAAR
pvba CAZAUX JVC
ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK rack-s
Vindictivelaan 11 — Zandvoordestraat 19
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.
HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

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.



FALINGEN

Wegens faillissement zijn volgende drie handelszaken over te nemen:

- **KANTINE VISMIJN, gelegen te Oostende, Kantinestraat 1.**
- **CAFE DRIVERS INN, gelegen te Oostende, Dr. Edward Moreauxlaan.**
- **DALLAS PUB, gelegen te Oostende, Van Iseghemlaan.**

Voor meer inlichtingen zich wenden tot Meester Tavernier Franky, Nieuwpoortsesteenweg 64, Oostende (tel. 059/80.37.13) of tot Meester Pol Tanghe, Kolaardstraat 109 te Gistel (tel. 059/27.79.78).

Paul HOSTYN
Ten dienste van de VISSERIJ
CENTRALE VERWARMING
SANITAIR — ZINKWERK
Onderhoudsdienst verzekerd
Tel. (059) 32.31.80
BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

„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.

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

■ In Yerseke wordt de Koningin Julianahaven uitgebreid, waarmede de aangewezen aannemer begin oktober zal starten. Men verwacht dat de werken tegen half januari klaar zullen zijn. Hierdoor zal er meer kaderruimte beschikbaar kunnen gesteld worden voor de mosselschepen. Behalve een uitbreiding met meer dan 200 m. kade, zullen ook de nodige kunstwerken, zoals steigers en meerpalen er komen, waardoor een kleine twintigtal bijkomende ligplaatsen beschikbaar zullen zijn. De uitbreiding van de haven was beslist nodig vanwege het toenemend aantal nieuwe mosselschepen die, zelfs als zij in de plaats van een oud vaartuig komen, toch heel wat langer zijn en meer kaderuimte nodig hebben. Het addertje onder het gras is echter dat de lidgelden, zowel in 1984 als in 1985 et telkens 15 % zullen worden verhoogd.

■ Op het laatst van september werd de „SL 42 Hendrika Cornelia" van schipper Cees Brinkman overgedragen. Niettegenstaande dit vaartuig in de plaats komt van de oude „SL 42", is de vangstcapaciteit ervan beduidend groter. De „SL 42" heeft een lengte van bijna 36 meter op 8 meter breed, uitgerust met een hoofdmotor afgesteld op 1.470 Pk. De oude „SL 42" wordt naar Duinkerken doorverkocht.

■ De voor dit ogenblik toegelaten haringvangst voor de ganse Gemeenschap in de Noordzee is 84 duizend ton. De opdeling in nationale kontingenten bleef echter in de mappen van de Raad van Ministers te Luxemburg gehouden, steken. Volgens de Nederlandse minister Brackx zou het echter mogelijk zijn voor 1984 een algemeen kwotum voor de haringvangst van 400 duizend ton te bepalen, waardoor alle E.E.G.-landen die de haringsvangst uitoefenen, ten zeerste aan hun trekken zouden komen. Wij zelf vragen ons echter af, indien 400 duizend ton voor 1984 mogelijk is, waarom het algemeen kwotum voor 1983 dan niet opgevoerd wordt, zodanig, dat ook in 1983 elk land aan zijn trekken komt, terwijl er nu geen enkel met de opdeling in nationale kwota tevreden is en de bijeenkomsten van de ministers niet tot resultaat komen.

■ Volgens de heer Brackx, minister voor landbouw en visserij in de Nederlandse regering was er geen sfeer voor compromissen te Luxemburg bij de haringonderhandelingen. Volgens Brackx was het nu niet zo zeer Denemarken, maar de Britten, die het been stijf hielden. Een voorstel van minister Brackx was, zolang er minder dan 200 duizend ton haring te verdelen is, zou er meer gaan naar de visserij van die landen die zuiver voor verbruikersdoeleinden vissen. Wanneer meer zou te verdelen vallen, zou hiervan dan aanzienlijk meer naar die landen gaan die haring voor industriële doeleinden vissen. Men verwacht inderdaad dat binnen één jaar aanzienlijk meer haring zal vrij gegeven worden, zodanig dat de betrokken aanvoer nog onmogelijk voor menselijke konsumptie zal kunnen opgenomen worden.

■ De positie van Nederland onder de landen die meer dan een kwart miljoen ton vis aanvoeren, is bijzonder door het ontbreken van industrievis, Nederland behoort daardoor tot de landen die hun gehele aanvoer voor menselijke konsumptie bestemmen. De Nederlandse visserij maakt uitsluitend gebruik van gesleepte vistuigen en onderscheidt zich in alle takken van de visserij door een relatief hoog motorvermogen en is gespecialiseerd op de aanvoer van vooral dure konsumtievis. (Uit „Visserij", uitgave Directie van de Nederlandse Visserijen). Ziedaar wat wij noemen een definitie van de Nederlandse visserij in een paar lijnen.

■ Daar in Nederland praktisch alle voor mosselkweek geschikte gedeelten van de kustwateren voor het ogenblik bezet zijn, kan er van een produktieverhoging door uitbreiding van de teeltgebieden geen sprake zijn. Om tot nog betere bedrijfsresultaten in het mosselbedrijf te komen moet dan ook in het bijzonder de aandacht gaan en het aksent gelegd worden op kwaliteitsverbetering.

■ In Nederland trad de gevreesde oesterziekte Bonamia voor het eerst duidelijk in 1980 in de Oosterschelde op, nadat de Bonamia-parasiet via de Verenigde Staten, Frankrijk had bereikt en vandaar uit Nederland. Om deze ziekte te bestrijden werd er een verbod uitgevaardigd nog oesters vanaf dit jaar in de Oosterschelde uit te zaaien. De Bonamia-parasiet zal dus niet overleven wanneer geen oesters meer aanwezig zullen zijn. De oesterstand in het Grevelingenmeer werd gelukkig niet door de Bonamiaziekte getroffen. Wanneer de Oosterschelde vrij zal zijn van de Bonamia-parasiet zal men er terug de platte oester, die van beter kwaliteit is dan de Japanse, op percelen uitzaaien.

BRITS ONDERZOEK VOOR HET VERLAGEN BRANDSTOFVERBRUIK OP VISSERSVAARTUIGEN

Men is er zich in alle middens en in alle landen van bewust, dat het de zware brandstofkost is, die zowel „heden als toekomst" van de visserij bedreigt. Dit heeft in een paar landen dan ook reeds aanleiding gegeven een onderzoek in te stellen om, voor eenzelfde rendement tot een lager brandstofverbruik te komen. Men spitst zich hiervoor toe zowel op het technisch als niettechnisch vlak. Op het technisch vlak gaf dit reeds aanleiding, tot het inbouwen van een ekonometer, het instellen van de motor op zware fuel, het inbouwen van hulpmotoren aan boord voor het spijzen van de generator, enz... Thans zal de Britse regering in samenwerking met de Sea Fisch Industry Authority met een deskundig team, aan boord gaan van de 24-meter lange Schotse seiner „Acorn" een zesdaagse studie ondernemen om eventuele brandstofverspillingen op te sporen, en op basis hiervan aanbevelingen aan alle seiners in het bijzonder en aan alle vaartuigen in het algemeen, door te spelen.

Op verscheidene gebieden kan inderdaad tot besparing van brandstof overgegaan worden. Aldus werd in Noorwegen, aan de hand van een doorgedreven studie, alleen reeds voor wat een overdreven en een onnodig maksimum snelvaren betreft, vastgesteld, dat door het terugnemen van 7 % snelheid, op de heen- en terugreis naar en van de visgronden, het brandstofverbruik van de helft verminderd werd! Inderdaad is de laatste mijl snelheid de duurste en om deze te bereiken, moet men bijna het dubbel verbruiken. In 1979 verbruikte de Noorse visserijvloot **450 duizend** ton fuel. Deze hoeveelheid werd, voor eenzelfde aanvoer in 1982 teruggebracht tot **325 ton** ton! In Noorwegen heeft men aan de hand van de toen uitgevoerde studies uitgemaakt, dat op velerlei gebied kan overgegaan worden tot het uitsparen van brandstof zonder dat dit het normale rendement van uitbating van het vaartuig schaadt. Ook onder het vissen zal thans nagegaan worden of er geen onnodig brandstofverbruik of een teveel aan verbruik gebeurt. Trouwens heeft de Britse regering zeker belang aan het uitvoeren van deze studie omdat zij reeds een paar malen met een financiële steun van ettelijke miljarden over de brug is moeten komen om de nood in de Britse visserij te lenigen. Deze hulp werd toegekend in evenredigheid van de lengte van het vaartuig. Indien men één van de zwaarste uitbatingskosten in de visserij zou kunnen terugbrengen tot dragelijker normen, zal de regering minder genoopt worden tot financiële tussenkomsten. Het is dus ook in haar belang dat de studie gebeurt.

In dit verband verwijzen wij eveneens naar een studie verricht door Mobil in het kader van de „European Trucks Maintenance Conference" waaruit blijkt dat, ingevolge slecht afgestelde motoren, per jaar 41 miljoen dieselolie in de Beneluxlanden verloren gaat. We kunnen dit zeker ook wel van toepassing brengen op de zeevisserij, waar op de vissersvaartuigen de motoren ook wel niet altijd op het maksimum rendementsverbruik zullen ingesteld zijn. Regelmatig nazicht en revisie van de scheepsmotoren zou aldus niet alleen de levensduur van de motor heel wat verlengen met daarbij minder optredende motordefekten en minder vangstverliezen, maar de aldus uitgegeven onderhoudskosten zouden terug gewonnen worden door een economischer verbruik van de brandstof dank zij beter afgestelde motoren. Het is alleen spijtig dat het telkens in de crisissituaties zijn, dat men daar maar begint aan te denken, een crisissituatie als gevolg van de uitzonderlijk dure brandstofprijzen. Dan alleen maar wenst men er iets aan te doen.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

■ De gemiddelde prijs van een kist Amerikaanse zalm is dit jaar met 20% gedaald, maar de invoer is anderzijds vervierdubbeld! In het eerste kwartaal van dit jaar werden er in Europa 60 duizend kisten ingeblikte zalm ingevoerd in vergelijking met 14 duizend kisten in het eerste kwartaal 1982. Amerika verlaagde de prijs om het teveel aan opgeslagen ingeblikte zalm kwijt te geraken, hierin gevolgd door de Europese verdelers, die om dezelfde reden, eveneens de prijs terugschroefden. In Groot-Brittannië verkocht de detailhandel op een bepaald ogenblik het blikje rode zalm van 250 gram 70 tot 80 B.fr. Dit was zelfs beneden de prijs van de nieuwe ingevoerde zalm.

■ In de promotiekampagnes voor meer visverbruik legt men waarschijnlijk niet voldoende het aksent op het feit dat de vis één van de weinige voedingsstoffen is, die hoog staat in proteïnen en daarentegen laag in caloriën. Een ganse categorie mensen die, ofwel niet te dik mogen worden of niet te dik wensen te komen, kunnen dus gerust hun buikje vol eten aan vis zonder dat dit voor hen een overtal aan caloriën zal opleveren.

GROOT BRITTANNIE

Te Lowerstoft in Groot-Brittannië is men verder dan ooit van de uitvoering van het plan verwijderd voor een volledige herschikking van de vissershaven en akkomodaties, die een 750 miljoen B.fr. zouden kosten. Inderdaad heeft de heer Mac Gregor, staatssecretaris voor de landbouw en visserij, laten weten dat hiervoor een subsidie van 60 % beschikbaar is, maar dat het bedrijf zelf het ontbrekende moet voorzien. Een woordvoerder van de visserij liet onmiddelijk weten, dat het absoluut onmogelijk is door de visserij voor de ontbrekende 40 % te zorgen, namelijk de ontbrekende 300 miljoen, daar men het zo reeds lastig genoeg heeft. Hij voegde er zelfs aan toe, dat het belachelijk is dat ook maar een enkel ogenblik in overweging te nemen. Deze staatssecretaris vergeet ook hoeveel deviezen de aanvoer van vis betekent in plaats van ze te moeten invoeren en welke tewerkstelling en modernisering gepaard met een groter aanvoer, enz. dit voor gevolg heeft.

CANADA

■ De Canadese purse-seinervloot op de haring in de Atlantische Oceaan, die 66 eenheden telt, is veel te groot voor de thans nog beschikbare haringkwota. Ongeveer een 25-tal vaartuigen zouden moeten verdwijnen. Eén en ander is het gevolg van het vissen voor vismeeldoeleinden zowel in de zestiger als in de zeventiger jaren. Men zou thans individuele kwota per vaartuig uitreiken en voor de eerste tien jaar geen bijkomende vergunningen meer uitreiken, waardoor men, via het normaal uitvallen van vaartuigen, tot een evenwicht zal trachten te komen tussen de beschikbare haring en de vlootsterkte.

■ De Canadese Federale regering heeft via het bestuur van de Ophoudingsprijzen voor de Visserij, 6.800 ton blokken vervroren kabeljauwfilet van de verwerkingsbedrijven opgekocht, om deze toe te laten over voldoende likwiditeiten te beschikken om verder in de visafslagen kabeljauw op te nemen. De Canadese minister voor de Visserij, De Bane, heeft echter laten weten, dat dit een tijdelijke tussenkomst is, niet met het doel om de blokken filet te vernietigen, maar om deze terug op de markt te brengen in perioden dat er weinig kabeljauw aangevoerd wordt. Voor 1983 wordt de kabeljauw blokkenproductie op meer dan 50 duizend ton geschat voor een waarde van 6,7 miljard B.fr.

ALASKA

■ Vanaf september van dit jaar tot einde mei volgend jaar richt het Technologisch Visserijcentrum van de Alaska-Universiteit, vier werkseminaries in over elektronika, visserijtechnieken, marinewetenschappen, veiligheid aan boord, marketing, enz. Deze seminaries zullen doorgaan in 14 visserijgemeenschappen over de kust van Alaska verspreid en zullen telkens aangepast worden aan de speciale lokale eigenheden van de visserijgemeenschappen en volgens de soort visserij.

Visserijvloot van USSR verliest aan tonnage

Zoals blijkt uit een overzicht, dat gepubliceerd werd in de „Statistik der Schiffahrt" van het Instituut voor Maritieme Verkeerseconomie te Bremen, heeft de handelsvloot van de Sovjet-Unie zich van einde 1975 tot einde 1982 uitgebreid met 3,112 mln. brt of 23,5 procent. Tijdens deze periode nam de wereldkoopvaardijvloot met slechts ca. 20 procent toe. Daarentegen liep de tonnage van de visserijvloot van de USSR, naast de Japanse de grootste ter wereld, de laatste jaren terug.
Reeds einde 1981 bereikte de Sovjetische visserijvloot haar grootste omvang met 4,701 mln. brt, meer dan een vierde van de handelsvloot der USSR (einde 1982 had die een tonnagevolume van 16,329 mln brt). Dit is zonder weerga bij de westelijke scheepvaartlanden. In het afgelopen jaar ging het echter achteruit met de visserijvloot der USSR. Zij verloor 1,390 mln. brt. Daar deze tonnage einde 1975 reeds 3,883 mln. brt bedroeg, is het verliesquotum over de zeven jaar tot einde 1982 dus 0,572 mln. brt of 14,7 procent. Het aantal Sovjetvisserijvaartuigen daalde in die periode met 292 tot 2.573.

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.

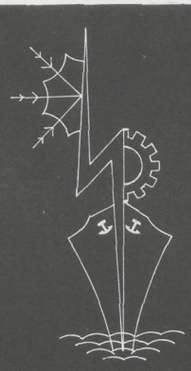
7. **„Een hart aan Zee" door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.**
   Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.

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.

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 risiko's :
eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

■

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

■