



1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 25 NOVEMBER 1983 - NR. 43



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
32 09 31

Voor uw **AANKOPEN** van
PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

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

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 – 54 41 92

– volledig en deskundig advies en bijstand –

**REDERS en
VISSERS.**

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ☎ 32.11.01

In de toekomst zal het dan ook belangrijk zijn de werking verder uit te diepen. Om dit te bereiken zal de aandacht moeten gericht blijven op de jongens zelf, hun eigenheid, hun kunnen en niet kunnen, hun begeleiding en de evaluatie van de werking voor hen.

HUIDIGE BEHEERRAAD

De samenstelling van de huidige Raad van Beheer is als volgt:

Voorzitter: A. Opstaele, Raadsheer in het Arbeidshof te Gent.

Secretaris: H. Caestecker, Directeur K.W. Ibis.

Penningmeester: J. Seghers, Reder.

Beheerder: Dr. Claeys, Ere-Volksvertegenwoordiger.

R. Decloedt, Industrieel.

J.P. Duquenne, Beheerder van vennootschappen.

J. Felix, Advokaat.

Mevr. E. Vercruyse-Haghebaert, Gemeenteraadslid Oostende.

H. Pintelon, Voorzitter Rederscentrale Oostende.

M. Quaghebeur, Notaris, Schepen te Oostende.

R. Taillaert, Leraar.

G. Van Eeckhoutte, Commandant Opleidingsvaartuig Zeevaartschool Oostende.

De dagelijkse leiding wordt waargenomen door de Heer J. Claeys, Maatschappelijk Assistent.

DE DOOP VAN DE Z.48 „WODAN”

Het is heden zaterdag 26 november dat om 15 uur en niet om 16 uur de doop van het voorlopig grootste vissersvaartuig van de Zeebrugse vissersvloot plaats heeft in de visserhaven van Zeebrugge.

Het is de heer Decroo, minister van P.T.T. en Verkeerswezen die dus het peterschap, niettegenstaande zijn drukke bezigheden, aanvaard heeft.

De „Wodan” is een vaartuig voorzien van een ABC motor van 1.080 p.k., is 32,50 m lang, 8 m breed en 4,10 m diep. De sterke en mooie romp ervan werd gebouwd op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp. De elektriciteit, koeling, motorinplanting en al de rest werd volledig ingebouwd door de werkhuizen van S.C.A.P. te Oostende.

We hopen in ons volgend nummer over de feestelijkheden en de doop een uitgebreid verslag te kunnen brengen.

Het vaartuig wordt, apparaten niet inbegrepen, die ook afzonderlijk verzekerd worden bij Hulp in Nood, verzekerd voor de som van 60 miljoen frank.

Heden woensdag had de proefvaart in uitstekende omstandigheden plaats. De Z.48 is het eigendom van de rederij „Dolfijn” (Constant Pauwaert) die terzelveertijd de Z.497 en de Z.161 welke gezamenlijk een bruto tonnenmaat hadden van 350 BT, liet slopen.

Het is de zoon André Pauwaert die als schipper de zware verantwoordelijkheid draagt het **nieuwe en prachtige** vaartuig economisch renderend te maken.

TOT 50% SUBSIDIE-TUSSENKOMST BIJ NIEUWBOUW

Uit het onderhoud dat op het kabinet van het departement van Verkeerswezen in datum van 21 november 1983 doorging met een vertegenwoordiging van Landbouw en van de Rederscentrale blijkt dat de E.E.G.- en de eigen overheidstussenkomst 50% bedraagt of **kan** bedragen van bouwkosten voor een nieuw vissersvaartuig.

In een vorige uitgave hebben we aangeduid dat de E.E.G. bereid is tot maximum 25% subsidie voor nieuwbouw te verlenen op voorwaarde dat de eigen regering eveneens een subsidie-tussenkomst verleent. Beide subsidies samen mogen slechts 50% bedragen. Indien de regering aldus een subsidie verleent, ook al zij het onder vorm van een rentetussenkomst op de lening die bv. over 15 jaar 30% bedraagt van de bouwkosten, dan komt de E.E.G. nog tussen met een toelage van 20% van de bouwkosten van het vaartuig. Is de rentesubsidie door de regering verleend slechts 25% of minder dan 25% dan blijft de maximum-tussenkomst van de E.E.G. tot 25% beperkt. Met een concreet voorbeeld stippen we aan dat, zo de rentesubsidie door de regering over het verloop van de regering bv. 17% bedraagt dan krijgt de bouwder de maximum-tussenkomst van 25% van de bouwkosten van de E.E.G., hetgeen dan in totaal 42% zou bedragen.

Ook vroeger kreeg de bouwder een rentesubsidie op de interesten van de lening, maar daar bleef het dan normaal bij, uitzondering gemaakt voor de paar keren dat er door de E.E.G. een bepaalde subsidie toegekend werd. Verder werd de bouwder van het vaartuig dan nog door de regering verplicht die subsidie aan te wenden als inkorting op zijn lening. Thans moet dit niet meer gebeuren, zodat we in feite kunnen zeggen dat de E.E.G.-subsidie als eigen middelen kan aangezien worden.

De bouwder krijgt nog altijd, als hij aan de voorwaarden voldoet, 80% leningskrediet van de Staat. Nemen we nu aan, dat het vaartuig 60 miljoen kost en dat de rentesubsidie door de Staat verleend over 15 jaar berekend, 15 miljoen zou bedragen, hetzij 25% van de bouwkosten, dan krijgt de bouwder, in de veronderstelling, dat zijn aanvraag voor een E.E.G.-subsidie ingewilligd wordt, nog 25% van de bouwkosten, hetzij 15 miljoen van de E.E.G. Gezien echter de rentesubsidie die de bouwder van het vaartuig van de regering krijgt, al naar gelang de rentevoet van de Nationale Bank, hoger of lager kan liggen, volgt hier ook een tussenkomst van de E.E.G., die hoger of lager kan liggen, zonder de 25% te kunnen overschrijden. De Staat komt inderdaad tussen in de interestlast van de lening zodanig, dat de bouwder nog slechts 4% moet betalen. Op een hoger rentevoet is deze tussenkomst dan ook groter dan op een minder hoge rentevoet. Hoofdzaak is echter, dat er nu voor nieuwbouwers een subsidie van de E.E.G. klaar ligt of kan klaar liggen, die als eigen middelen door de bouwder kan aangewend worden.

Als er een aanvraag voor een E.E.G.-subsidie ingediend wordt voor een nieuwgebouwd vaartuig, waarvan de tussenkomst in de interestlasten 33% bedraagt van de bouwkosten van het vaartuig, dan kan nog hoogstens 17% E.E.G. subsidie toegekend worden, namelijk samen maximum 50% subsidie-tussenkomst bij nieuwbouw.

De besprekingen op het kabinet van Verkeerswezen moeten nu echter nog het akkoord van minister Decroo wegdragen. Inderdaad hangen de leningsvoorwaarden af van het Ministerie van Verkeerswezen. De andere zaken zoals de

kwota, de visserijbeperkingen, de opvangstregeling, enz. behoren tot de bevoegdheid van het Ministerie van Landbouw via de dienst Zeevisserij te Oostende.

Als besluit mogen we zeggen, dat de subsidie die de regering verleent, onder dezelfde vorm blijft gegeven, namelijk als tussenkomst in de rentelasten, maar dat er hier bovenop nu nog een subsidie van maximum 25% komt vanwege de E.E.G., waarover we bijna kunnen zeggen, dat de bouwder van het vaartuig hierover vrij kan beschikken. Voor de verstandige reders betekent deze vrijheid een zeer welgekomen gelegenheid om er bovenop te komen en om eventueel te kunnen aanspreken bij tegenslagen waarmee men altijd rekening moet houden.

BERICHT

Werving en aanleg werfreserve personeel in vast verband van:

- HALFGESCHOOLD WERKMAN**
(na proefperiode van 6 maanden)
- GESCHOOLD WERKMAN B LOODGIETER**
(na proefperiode van 6 maanden)
- HULPREKENPLICHTIGE VISMIJN**
(na proefperiode van 6 maanden)

De wervingsvoorwaarden en alle inlichtingen zijn te bekomen op het stadssecretariaat en worden kosteloos toegezonden op aanvraag.

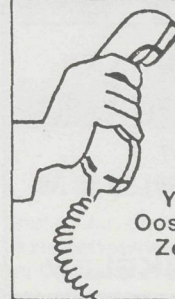
De schriftelijke aanvragen, vergezeld van de nodige bewijsstukken dienen aangetekend gericht aan het college van burgemeester en schepenen van de stad Nieuwpoort en ontvangen uiterlijk op 25 december 1983.

Namens het College,

De Secretaris,
R. T'Jaecx

De Burgemeester,
G. Mommerency

'n
**netten
probleem?**



**BEL
YMUIDEN
STORES**

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

TANIK®

DE ROESTSTABILISATOR

TANIK maakt de roest passief. TANIK neutraliseert de roest en stelt een einde aan elke verdere roestontwikkeling.

TANIK is een BEHANDELINGS-PRODUKT en veroorlooft VOORBEREIDING van de ingevreten oppervlakken op de verflagen.

TANIK schenkt ELKE MOGELIJKE WAARBORG van hoogstaande kwaliteit.

De doeltreffendheid van TANIK wordt bevestigd door referenties uit de nijverheidssector, waar metalen constructies blootgesteld zijn aan de korroderende inwerking van in de omgevingslucht aanwezige chemische stoffen, zeezoutsporen en nijverheidsafvalgassen.

Geen moeilijk en saai afborstelen noch afkrabben noch afpuimen meer.

TANIK leent zich volmaakt tot behandeling van ALLE gekorrodeerde oppervlakken; haveninstallaties, opslagtanks, metalen bruggen, tankwagens, leidingen, landbouwmaterieel, kraanwerk, koetswerk, fietsen, motorrijwielen, tuinhekkens, gasketels, pijpleidingen, enz.

Het oppervlakrendement van TANIK is bijzonder hoog. TANIK kan 25 m² roest per liter neutraliseren.

✂

ANTWOORDSTROOK:

Ik wens meer inlichtingen over TANIK.

NAAM:

STRAAT:

GEMEENTE:

KONTAKTPERSOON:

TEL.:

Mijn problemen zijn:

.....

.....

TERUG TE ZENDEN NAAR:

p.v.b.a. VANDENBULCKE
Torhoutsesteenweg 607
8400 Oostende - ☎ (059) 50 88 38

**VERVEN EN
INDUSTRIE ARTIKELEN**

TEGEN ROEST: TANIK + NIEUW BELGISCH MIDDEL

De roestvorming op ijzer is in hoofdzaak het gevolg van de aanwezigheid van een groot aantal cathoden en anoden op het ijzeroppervlak wanneer dit in aanwezigheid gebracht wordt van zuurstof en vocht. Precies door deze heterogene chemische opbouw van roest zijn traditionele oppervlaktebehandelingen door middel van anti-roestmiddelen weinig doeltreffend. Fosforzuur bijvoorbeeld is niet in staat te zorgen voor de verbinding tussen het omgezette roest en het metaaloppervlak. Dit zuur is immers niet in staat om tegelijk het tweewaardige en het driewaardige ijzer te binden.

TANIK + is een chelaterend polymeer met lage viscositeit dat een groot aantal actieve bestanddelen bevat en een erg hoog moleculair gewicht heeft. Het reageert in de diepte op roest. De ijzeroxydatieproducten worden gestabiliseerd onder de vorm van een metallo-organisch complex dat volledig neutraal is. Het chelateerproces is een scheikundige omhulling van het ijzer op atomisch vlak. TANIK + verhindert de migratie van ionen op zo'n wijze dat geen enkele scheikundige reactie nog mogelijk is op het ijzeroppervlak. TANIK + valt vooral op door de homogene reactie die het produkt heeft met oxydatieproducten van het ijzer.

TANIK + is geen verf maar een behandelingsprodukt voor de gecorrodeerde oppervlakken. Het behandelde oppervlak moet worden beschermd met een verfsysteem. De verf moet bij voorkeur worden aangebracht binnen de 48 uur na het aanbrengen van TANIK +.

Toepassingen van TANIK + zijn: haveninstallaties, scheepswerk, metalen bruggen, carrosserieherstellingen, tanks voor vloeibare brandstof, materiaal voor leidingen, landbouwmateriaal, scheikundige industrie, gasindustrie, elektriciteitspylonen, betonijzer, kerncentrales, aanhangwagens, smeedijzer, tuinhekken, enz....

BLEEF ONS LAND IN GEBREKE?

Aan de hand van een vraag gesteld door een lid van het Europees Parlement, hebben we, jammer genoeg moeten vaststellen, dat ook ons land geen gebruik gemaakt heeft van ter beschikking staande kredieten voor de lidstaten van de E.E.G. ten voordele van de beroepsopleiding van vissers en de verbetering van hun omstandigheden.

Ten gerieve van onze lezers geven wij desbetreffend artikel dat in „Eurofocus” verscheen hieronder weer.

VISSERIJ: De kunst van het vissen

Af en toe een hengeltje uitwerpen dat lukt iedereen nog wel, maar van de visvangst een broodwinning maken dat is iets anders. Er zijn zo'n 200.000 beroepsvissers in de Gemeenschap die over een degelijke beroepskennis moeten beschikken. Het Europees Sociaal Fonds (ESF) verleent financiële steun aan de beroepsopleiding van vissers en de verbetering van hun levensomstandigheden.

Mevrouw Sylvie Le Roux, Frans afgevaardigde voor de communistische fractie in het Europees Parlement, vroeg de heer Ivor Richard, Europees commissaris belast met onderwijs en beroepsopleiding, de balans op te maken van de kredieten die in 1981 en 1982 werden verstrekt aan de Lid-Staten.

Frankrijk ontving zo'n 9,7 miljoen Franse francs

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Tijdens het lossen van de vangst van de Z.39 in de Zeebrugse vismijn kwam de loopbrug terecht op het vaartuig. Dat gebeurde nadat de Z.324, die er naast lag gemeerd, achteruit sloeg. Er vielen gelukkig geen gekwetsten te betreuren maar de loopbrug liep wel schade op. Het is de eerste maal niet dat men met deze loopbrug miserie heeft.

■ Tijdens de visserij kreeg de O.128 de korre in de schroef. Pogingen om de schroef weer vrij te krijgen mislukten zodat de sleephulp diende ingeroepen van de O.279 waarmee de haringvisserij bedreven wordt. De sleep verliep naar de haven van Boulogne waar een duiker de korre verwijderd en tevens vaststelde dat één van de schroefbladen lichtjes geplooid was.

■ Tijdens de visserij kreeg men aan boord van de N.575 af te rekenen met een defect aan de koelwaterpomp. Pogingen om op zee te herstellen mislukten zodat de sleephulp werd ingeroepen van de N.346 die in de buurt aan het vissen was. De sleep verliep zonder nieuwe hindernissen naar de haven van Nieuwpoort.

■ Aan boord van de O.455 kreeg men moeilijkheden met de motor toen de bevestigingsring tussen de keerkoppeling en de motor scheurde. Dat gebeurde in de buurt van de NO-Akaertboei. Sleephulp werd ingeroepen van de O.225 die het onklaar geraakte vaartuig naar Oostende opsleepte.

■ Tijdens het beoefenen van de spanvisserij liep de O.473 averij op aan stuurboordzijde na een aanvaring door de O.555. De O.473 liep een lek op onder de waterlijn.

(67 milj. B.fr.) (3,9 miljoen in 1981 en 5,8 miljoen in 1982). Ierland 481.000 Ierse ponden (30,3 miljoen B.fr.) (217.000 en 264.000 resp. in 1981 en 1982) en Groot-Brittannië 511.000 pond (41 miljoen B.fr.) in 1981. De overige Lid-Staten hebben volgens de heer Richard geen specifieke steunaanvragen ingediend met betrekking tot de beroepsopleiding van vissers.

De Europese Commissie heeft zelf wel een gemeenschappelijk programma opgezet op dit gebied. Met dit programma streeft ze ernaar de beroepskwalificaties te bepalen die nodig zijn voor het uitoefenen van het beroep van visser, gemeenschappelijke opleidingsprogramma's op te zetten, informatie-uitwisseling tussen Lid-Staten aan te moedigen, enz. De nieuwe technologieën (audio-visuele middelen, simulatoren, enz.) zullen volledig in het programma geïntegreerd worden.

Wellicht krijgen wij een antwoordje van het betrokken departement waarom hier in België zo weinig gebruik gemaakt wordt van dergelijke mogelijkheden.

We vragen ons ten andere af waarom bij ons een producentenorganisatie bestaat, of is het om Engelsen te ontvangen of naar Aberdeen te reizen om te zien hoe men daar buiten de markt kan verkopen.

Nagels met koppen, vragen we waarop men eens te meer ontwijkend zal antwoorden.

VISSERSTEHUIS „DE BOLLE” VIERDE TWINTIGJARIG BESTAAN

Dinsdagavond, midden een zeer ruime belangstelling heeft de beheerraad van het visserstehuis „De Bolle” feest gevierd. Aanleiding hiervoor was het twintigjarig bestaan van deze sociale instelling die, zoals voorzitter Opstaele zegde, ontstaan is uit een soort noodzaak om tegemoet te komen aan de sociale toestanden die toen, twintig jaar geleden, heersten in de visserijmiddens. Later méér daarover. Eerst aandacht voor deze bijzondere sympathieke plechtigheid met als enige spreker namens „De Bolle” voorzitter Opstaele maar die wist dan ook ruim een vol uur de aanwezigen in de ban te houden.

Onder die aanwezigen o.a. burgemeester Goeckint en Eerebout van Oostende en Bredene, schepenen Christiaens, Bourgois, Quaghebeur en Vermeersch van Oostende; ere-voledigheidswoordiger Dries Claeyls, afgevaardigden van de Zeemacht, Roger Cattoor, directeur van de Onderlinge Visafslag; Fernand Boels, ere-directeur van de Stedelijke Visserijschool John Bauwens; aalmoezenier Cornillie, meerdere Jeugdrechtters; directeur Decluyre van het S.T.H.I.O.; de beheerraad van „De Bolle” met ondermeer de heren Taillaert, Seghers, Pintelon, Caestecker, Van Eeckhoutte e.v.a. Bovendien hadden meerdere personen zich noodgedwongen dienen te verontschuldigen.

Het hele gebeuren van die avond stond in het teken van de viering van meerdere mensen die zich in die twintig jaar ongeremd ten dienste hadden gesteld van het Visserstehuis „De Bolle”. Helaas diende men eerst even te blijven stilstaan bij het overlijden van de heer Henri Dumarey. Voorzitter Opstaele omschreef de afgestorvene als een eenvoudig en sympathiek man met evenwel een enorme inzet. Ter nagedachtenis van de heer Dumarey werd een minuut stilte in acht genomen.

Daarna kon de viering beginnen. Hierbij liet voorzitter Opstaele zich als volgt uit:

„Het gaat hier niet om titels en functies maar gewoon om mensen die zich, wars van hun andere verplichtingen, voluit hebben ingezet om van „De Bolle” te maken wat het visserstehuis nu is, met name een thuis voor vissers die nergens anders onderdak kunnen vinden. De mensen die zich hiervoor hebben ingespannen weten wat ze gedaan hebben en ook waarom ze het deden. Wij zijn gestart, zo zegde voorzitter Opstaele, met niks maar wij kregen wel een steun mee van de stad die ons het gebouw voor een habbekras verkocht. Die aankoop werd gefinancierd door de firma Decloedt. Zonder die mensen hadden wij hier nu niet feest kunnen vieren, aldus voorzitter Opstaele die meteen aan een lange rij mensen een herinnering kan aanbieden.

Vele sympathisanten van „De Bolle” komen aldus naar voren en krijgen een tekening aangeboden, als blijk van erkentelijkheid voor hun werk t.b.v. „De Bolle”. Zo herinnert voorzitter Opstaele ondermeer aan de anecdote die zich op de Kamina voordeed. Toen was huidig vice-admiraal Schlimm nog bevelvoerder op die eenheid. Op zijn initiatief werd onder de bemanning een collecte gehouden en dat was goed genoeg voor de aankoop van twee slaapkamers voor de kostgangers. Dat gebeurde nu weeral twintig

jaar geleden maar nu nog doen die kamers dienst.

Na al die sympathisanten gevierd te hebben, komen ook de beheerraadsleden aan de beurt; ook die mensen worden gelauwerd, heel in bijzonder schatbewaarder Jean Seghers die er steeds in slaagde, zonder vaak één cent in kas, alle rekeningen te betalen en secretaris Caestecker die op een perfecte manier de administratieve verplichtingen vervult. Beiden mochten, als aandenken een extra herinnering in ontvangst nemen.

Niettemin, zo herhaalde voorzitter Opstaele nogmaals, het voornaamste doel van „De Bolle” blijft aandacht schenken aan „de mens” in de visserij en dat zowel op sociaal als familiaal vlak. Tot slot werd ook nog hulde gebracht aan directeur Claeyls die uur noch tijd kent als „De Bolle” ter sprake komt. Ook hij mocht een geschenk in ontvangst nemen.

HULDE AAN VOORZITTER OPSTAELE

Na die pittige toespraak van voorzitter Opstaele kwam schepen Quaghebeur nog aan het woord in zijn functie van voorzitter van de Kon. Ver. De Vismijnvrienden. Namens die vereniging werd aan voorzitter Opstaele een check overhandigd terwijl door „Meetje van de Koaie” twee doeken werden overhandigd die een ereplaats zullen krijgen in de ontvangstaal van „De Bolle”.

Tot slot kwam ere-voledigheidswoordiger Dries Claeyls nog aan het woord. De bedoeling hiervan was een warme hulde te brengen aan voorzitter André Opstaele voor zijn twintig jaar durende werking ten voordele van „De Bolle”. Dries Claeyls liet zich ondermeer als volgt uit:

„Ik wil hier openlijk hulde brengen aan die mensen die aan de basis liggen van de oprichting van „De Bolle” met als grote bezieler André Opstaele. Een man die eerder in stilte werkt maar

dan als doel heeft de mensen meer levenskansen en geluukskansen te geven. Steeds was hij paraat om jongens die problemen hebben op te vangen en te helpen. Hij was zich bewust van de problemen die zich in de visserij voordeden; vooral met jongere vissers die geen thuis hadden. Dat lag aan de basis van de oprichting van „De Bolle” en sedertdien, zo zegt Dries Claeyls, werd een enorme weg afgelegd.

Als aandenken aan die viering kreeg voorzitter Opstaele een prachtige makette van de treiler Z.597 „Jupiter” aangeboden terwijl mevrouw Opstaele met bloemen werd bedacht. Zichtbaar ontroerd dankte voorzitter Opstaele.

WELGEKOMEN STEUN

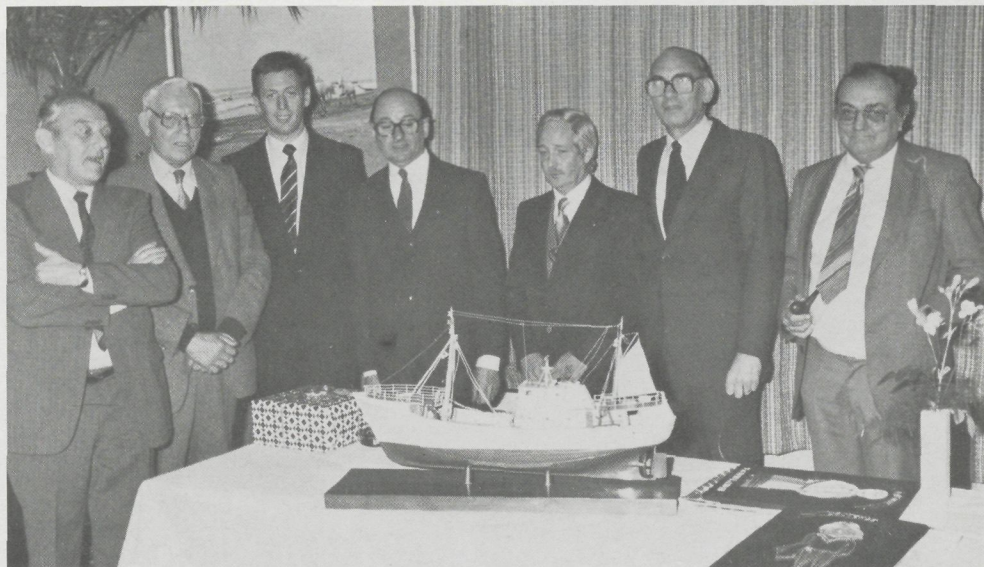
Door de coöperatieve verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood, door S.C.A.P., door de Onderlinge Visafslag Oostende en door Hand in Hand Oostende werd ter gelegenheid van dit 20-jarig bestaan aan de heer Opstaele ondertussen een geschenk aangeboden in de vorm van een financiële steun van 20.000 frank van elk dezer maatschappijen, aldus eens te meer bijdragend tot een werk voor het opleiden van jonge vissers of sociale gevallen van jonge lieden, die ter visserij zouden kunnen ingezet worden.

DE HISTORIEK

Het Visserstehuis „De Bolle” is een v.z.w. die in 1963 op 22 november (de fatale vrijdag waarop President J.F. Kennedy werd vermoord te Dallas) werd gesticht als gezinsvervangend tehuis voor jonge vissers die wegens hun sociale situatie niet thuis kunnen opgevangen worden.

Aan de officiële stichtingsvergadering van 22.11.63 waren een drietal preliminaire contactvergaderingen voorafgegaan die gehouden werden op het K.W. Ibis te Bredene. Dank zij een eendrachtig initiatief van het toenmalig

(Vervolg volgende bladzijde)



De beheerraad van het Visserstehuis „De Bolle” met v.l.n.r. de hh. Pintelon, Dries Claeyls, Taillaert, Opstaele, Seghers, Caestecker en Felix. Enkele beheerraadsleden ontbreken op de foto. Op de voorgrond de scheepsmakette die voorzitter Opstaele overhandigd kreeg voor zijn twintig jaar durende werking ten voordele van het Visserstehuis.

bestuur van de Rederscentrale, van het Beschermingscomité voor verlaten kinderen van het gerechtelijk Arrondissement Brugge, en van het Stadsbestuur van Oostende kon tot de oprichting van het Visserstehuis „De Bolle” besloten worden. De vereniging telde bij de stichting 28 leden afkomstig van gemeenten gespreid over de ganse kust.

Na de stichtingsvergadering van 22 nov. '63 had het nog heel wat voeten in de aarde vooraleer met de eigenlijke werking van het tehuis kon gestart worden op 1.7.1965. Het gebouw verkeerde in een uiterst bouwvallige toestand en was niet geschikt voor onmiddellijke ingebruikstelling. Van bij de start kon het tehuis rekenen op de substantiële steun van het Provinciebestuur van West-Vlaanderen en de Nationale Loterij, terwijl dankzij talrijke initiatieven van zowel private personen als officiële instanties financiële en morele hulp werd aangebracht. Op 5 juli 1965, anderhalf jaar na de stichting, werd de eerste minderjarige opgenomen. Het betrof een jongen van 16 jaar die zopas de IBIS had verlaten, ging varen ter visserij en in zekere zin de eerste „pleegzoon” zou worden van het echtpaar Belligh dat sinds 3 juli 1965 zijn intrek nam in De Bolle. Deze mensen, Henri en Georgine, hebben negen jaar lang wel en wee gedeeld met

„hun” jongens en van het visserstehuis een echte thuis gemaakt.

Begin september 1974 trokken zij zich terug om te genieten van hun welverdiend rustpensioen en werden zij vervangen door het echtpaar Hoeghenae, dat tot 1977 instond voor het „huishouden” van De Bolle. Tevens konden wij achtereenvolgens rekenen op de Heer Gaston Van Eeckhoutte, de Heer Kris D'Hondt en Mevrouw Ingrid Boey. Sedert oktober 1979 wordt de dagelijkse leiding waargenomen door de Heer Jan Claeys.

MINISTERIËLE ERKENNING

In september 1972 werd een erkenning verkregen van het Ministerie van Justitie – Dienst Jeugdbescherming – waardoor het mogelijk werd opvoedend personeel in dienst te nemen dat door hogergenoemd Ministerie werd gesubsidieerd.

Bij de oprichting stond het tehuis open voor 18 jonge vissers. Door de evolutie die zich in de visserijsector manifesteerde (m.n. een geleidelijke afname van het personeelstekort en een verandering in de beroepskeuze van de jongeren) werd in 1979 door de Raad van Beheer beslist om naast jonge vissers ook jongeren op te ne-

men die in andere bedrijfssectoren zijn tewerkgesteld. In principe blijft echter prioriteit verleend aan vissers en jongens die tewerkgesteld zijn in het visserijbedrijf.

Het tehuis heeft momenteel een capaciteit van 14 jongens die elk over een eigen kamer beschikken. In het gebouw, daterend van rond de eeuwwisseling, zijn de afgelopen twee jaren grote opschik- en herstellingswerken uitgevoerd. Het komt de jongens dan ook ten goede dat hen het nodige comfort en de knusse gezelligheid van een tweede „thuis” kan geboden worden.

Bijna alle jongens die in het tehuis verblijven worden geplaatst in het Kader van de wet op de Jeugdbescherming van april 1965. De aanleiding tot opname van een jongen kan uiteenlopend zijn: verwijdering uit het milieu wegens een gevaarsituatie, verwaarlozing door de ouders of ontzetting uit de ouderlijke macht, onbuigzaamheid, persoonlijkheids- en gedragsproblemen...

VOORBEREIDING OP ZELFSTANDIG LEVEN

De voornaamste doelstelling van het tehuis is de jongeren voor te bereiden op een later zelfstandig leven en het hen bijbrengen van een adequate levenshouding. De jongens die aan het tehuis worden toevertrouwd nemen in vele gevallen een defensieve houding aan. Deze houding is het gevolg van hun verleden dat gekenmerkt werd door mislukkingen en tegenslagen, etikettering door de omgeving en de onmacht om in hun eigen levenswereld verandering te brengen.

Om aan deze problematiek tegemoet te komen moet men een vertrouwensrelatie opbouwen met de jongere, hetgeen impliceert dat wij zijn kracht en ontwikkelingsmogelijkheden weten te hanteren in zijn confrontatie met zichzelf en de anderen. Wij moeten hem de ruimte laten om binnen de normen van het tehuis en deze van de samenleving de gevolgen van zijn gedrag te laten dragen. Het is de taak van het bestuur de jongens voortdurend te stimuleren en op te vangen in hun zoeken naar een eigen levenshouding waardoor zij zich in de samenleving kunnen handhaven.

VEEL VERANDERINGEN

Tijdens de twintig jaar werking van het Vissers-tehuis De Bolle hebben er zich vele veranderingen op allerlei gebied voorgedaan. Niettegenstaande deze veranderingen moeten wij stellen dat het tehuis nog steeds voldoet aan een behoefte binnen het kader van de gerechtelijke jeugdbescherming in het algemeen en in de visserijsector in het bijzonder.

Tot op vandaag werden niet minder dan 198 jongeren opgenomen. Al naargelang de omstandigheden verbleven die jongens kortere of langere perioden in het tehuis. Heel wat jongeren zijn rechtstreeks uit De Bolle uitgehuwelijkt. Tijdens hun verblijf aldaar werd hen zin voor het sparen bijgebracht. De meesten hadden dan ook een spaarboek die hen in staat stelde de materiële problemen op te lossen en een degelijke uitzet te bekostigen wanneer zij in het huwelijksbootje stapten.

Voor de beheerraad van De Bolle en voor het personeel dat instaat voor de dagelijkse begeleiding is ieder huwelijk aangegaan door één der jongens niet alleen een gelegenheid om hem van harte „Good luck and congratulations” toe te wensen, maar het betekent ook telkens weer „mission completed”.



Voorzitter Opstaele (rechts) met de check in handen die hij zopas overhandigd kreeg van de h. Quaghebeur (uiterst links). In het midden „Meetje van de Koaië” die twee werkjes overhandigde aan het Visserstehuis „De Bolle”.



Als erkentelijkheid voor hetgeen het stadsbestuur presteerde ten bate van „De Bolle” in de voorbije twintig jaar overhandigde voorzitter Opstaele een herinnering aan burgemeester Goekint.

(Vervolg volgende bladzijde)

In de toekomst zal het dan ook belangrijk zijn de werking verder uit te diepen. Om dit te bereiken zal de aandacht moeten gericht blijven op de jongens zelf, hun eigenheid, hun kunnen en niet kunnen, hun begeleiding en de evaluatie van de werking voor hen.

HUIDIGE BEHEERRAAD

De samenstelling van de huidige Raad van Beheer is als volgt:

Voorzitter: A. Opstaele, Raadsheer in het Arbeidshof te Gent.

Secretaris: H. Caestecker, Directeur K.W. Ibis.

Penningmeester: J. Seghers, Reder.

Beheerder: Dr. Claeys, Ere-Volksvertegenwoordiger.

R. Decloedt, Industrieel.

J.P. Duquenne, Beheerder van vennootschappen.

J. Felix, Advokaat.

Mevr. E. Vercruysse-Haghebaert, Gemeenteraadslid Oostende.

H. Pintelon, Voorzitter Rederscentrale Oostende.

M. Quaghebeur, Notaris, Schepen te Oostende.

R. Taillaert, Leraar.

G. Van Eeckhoutte, Commandant Opleidingsvaartuig Zeevaartschool Oostende.

De dagelijkse leiding wordt waargenomen door de Heer J. Claeys, Maatschappelijk Assistent.

DE DOOP VAN DE Z.48 „WODAN”

Het is heden zaterdag 26 november dat om 15 uur en niet om 16 uur de doop van het voorlopig grootste vissersvaartuig van de Zeebrugse vissersvloot plaats heeft in de visserhaven van Zeebrugge.

Het is de heer Decroo, minister van P.T.T. en Verkeerswezen die dus het peterschap, niettegenstaande zijn drukke bezigheden, aanvaard heeft.

De „Wodan” is een vaartuig voorzien van een ABC motor van 1.080 p.k., is 32,50 m lang, 8 m breed en 4,10 m diep. De sterke en mooie romp ervan werd gebouwd op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp. De elektriciteit, koeling, motorinplanting en al de rest werd volledig ingebouwd door de werkhuizen van S.C.A.P. te Oostende.

We hopen in ons volgend nummer over de feestelijkheden en de doop een uitgebreid verslag te kunnen brengen.

Het vaartuig wordt, apparaten niet inbegrepen, die ook afzonderlijk verzekerd worden bij Hulp in Nood, verzekerd voor de som van 60 miljoen frank.

Heden woensdag had de proefvaart in uitstekende omstandigheden plaats. De Z.48 is het eigendom van de rederij „Dolfijn” (Constant Pauwaert) die terzelveertijd de Z.497 en de Z.161 welke gezamenlijk een bruto tonnenmaat hadden van 350 BT, liet slopen.

Het is de zoon André Pauwaert die als schipper de zware verantwoordelijkheid draagt het **nieuwe en praktische** vaartuig economisch renderend te maken.

TOT 50% SUBSIDIE-TUSSENKOMST BIJ NIEUWBOUW

Uit het onderhoud dat op het kabinet van het departement van Verkeerswezen in datum van 21 november 1983 doorging met een vertegenwoordiging van Landbouw en van de Rederscentrale blijkt dat de E.E.G.- en de eigen overheidstussenkomst 50% bedraagt of **kan** bedragen van bouwkosten voor een nieuw vissersvaartuig.

In een vorige uitgave hebben we aangeduid dat de E.E.G. bereid is tot maximum 25% subsidie voor nieuwbouw te verlenen op voorwaarde dat de eigen regering eveneens een subsidie-tussenkomst verleent. Beide subsidies samen mogen slechts 50% bedragen. Indien de regering aldus een subsidie verleent, ook al zij het onder vorm van een rentetussenkomst op de lening die bv. over 15 jaar 30% bedraagt van de bouwkosten, dan komt de E.E.G. nog tussen met een toelage van 20% van de bouwkosten van het vaartuig. Is de rentesubsidie door de regering verleend slechts 25% of minder dan 25% dan blijft de maximum-tussenkomst van de E.E.G. tot 25% beperkt. Met een concreet voorbeeld stippen we aan dat, zo de rentesubsidie door de regering over het verloop van de regering bv. 17% bedraagt dan krijgt de bouwder de maximum-tussenkomst van 25% van de bouwkosten van de E.E.G., hetgeen dan in totaal 42% zou bedragen.

Ook vroeger kreeg de bouwder een rentesubsidie op de interesten van de lening, maar daar bleef het dan normaal bij, uitzondering gemaakt voor de paar keren dat er door de E.E.G. een bepaalde subsidie toegekend werd. Verder werd de bouwder van het vaartuig dan nog door de regering verplicht die subsidie aan te wenden als inkorting op zijn lening. Thans moet dit niet meer gebeuren, zodat we in feite kunnen zeggen dat de E.E.G.-subsidie als eigen middelen kan aangezien worden.

De bouwder krijgt nog altijd, als hij aan de voorwaarden voldoet, 80% leningskrediet van de Staat. Nemen we nu aan, dat het vaartuig 60 miljoen kost en dat de rentesubsidie door de Staat verleend over 15 jaar berekend, 15 miljoen zou bedragen, hetzij 25% van de bouwkosten, dan krijgt de bouwder, in de veronderstelling, dat zijn aanvraag voor een E.E.G.-subsidie ingewilligd wordt, nog 25% van de bouwkosten, hetzij 15 miljoen van de E.E.G. Gezien echter de rentesubsidie die de bouwder van het vaartuig van de regering krijgt, al naar gelang de rentevoet van de Nationale Bank, hoger of lager kan liggen, volgt hier ook een tussenkomst van de E.E.G., die hoger of lager kan liggen, zonder de 25% te kunnen overschrijden. De Staat komt inderdaad tussen in de interestlast van de lening zodanig, dat de bouwder nog slechts 4% moet betalen. Op een hoger rentevoet is deze tussenkomst dan ook groter dan op een minder hoge rentevoet. Hoofdzaak is echter, dat er nu voor nieuwbouwers een subsidie van de E.E.G. klaar ligt of kan klaar liggen, die als eigen middelen door de bouwder kan aangewend worden.

Als er een aanvraag voor een E.E.G.-subsidie ingediend wordt voor een nieuwgebouwd vaartuig, waarvan de tussenkomst in de interestlasten 33% bedraagt van de bouwkosten van het vaartuig, dan kan nog hoogstens 17% E.E.G. subsidie toegekend worden, namelijk samen maximum 50% subsidie-tussenkomst bij nieuwbouw.

De besprekingen op het kabinet van Verkeerswezen moeten nu echter nog het akkoord van minister Decroo wegdragen. Inderdaad hangen de leningsvoorwaarden af van het Ministerie van Verkeerswezen. De andere zaken zoals de

kwota, de visserijbeperkingen, de opvangstregeling, enz. behoren tot de bevoegdheid van het Ministerie van Landbouw via de dienst Zeevisserij te Oostende.

Als besluit mogen we zeggen, dat de subsidie die de regering verleent, onder dezelfde vorm blijft gegeven, namelijk als tussenkomst in de rentelasten, maar dat er hier bovenop nu nog een subsidie van maximum 25% komt vanwege de E.E.G., waarover we bijna kunnen zeggen, dat de bouwder van het vaartuig hierover vrij kan beschikken. Voor de verstandige reders betekent deze vrijheid een zeer welgekomen gelegenheid om er bovenop te komen en om eventueel te kunnen aanspreken bij tegenslagen waarmee men altijd rekening moet houden.

BERICHT

Werving en aanleg werfreserve personeel in vast verband van:

- HALFGESCHOOLD WERKMAN**
(na proefperiode van 6 maanden)
- GESCHOOLD WERKMAN B LOODGIETER**
(na proefperiode van 6 maanden)
- HULPREKENPLICHTIGE VISMIJN**
(na proefperiode van 6 maanden)

De wervingsvoorwaarden en alle inlichtingen zijn te bekomen op het stadssecretariaat en worden kosteloos toegezonden op aanvraag.

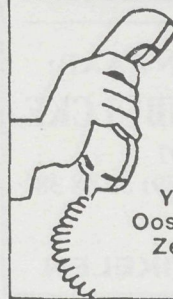
De schriftelijke aanvragen, vergezeld van de nodige bewijsstukken dienen aangetekend gericht aan het college van burgemeester en schepenen van de stad Nieuwpoort en ontvangen uiterlijk op 25 december 1983.

Namens het College,

De Secretaris,
R. T'Jaecx

De Burgemeester,
G. Mommerency

'n
netten
probleem?



BEL
YMUIDEN
STORES

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

TANIK®

DE ROESTSTABILISATOR

TANIK maakt de roest passief. TANIK neutraliseert de roest en stelt een einde aan elke verdere roestontwikkeling. TANIK is een BEHANDELINGS-PRODUKT en veroorlooft VOORBEREIDING van de ingevreten oppervlakken op de verflagen.

TANIK schenkt ELKE MOGELIJKE WAARBORG van hoogstaande kwaliteit.

De doeltreffendheid van TANIK wordt bevestigd door referenties uit de nijverheidssector, waar metalen constructies blootgesteld zijn aan de korroderende inwerking van in de omgevingslucht aanwezige chemische stoffen, zeezoutsoplosningen en nijverheidsafvalgassen.

Geen moeilijk en saai afborstelen noch afkrabben noch afpuimen meer.

TANIK leent zich volmaakt tot behandeling van ALLE gekorrodeerde oppervlakken; haveninstallaties, opslagtanks, metalen bruggen, tankwagens, leidingen, landbouwmaterieel, kraanwerk, koetswerk, fietsen, motorrijwielen, tuinhekkens, gasketels, pijpleidingen, enz.

Het oppervlakrendement van TANIK is bijzonder hoog. TANIK kan 25 m² roest per liter neutraliseren.

✂-----

ANTWOORDSTROOK:

Ik wens meer inlichtingen over TANIK.

NAAM:

STRAAT:

GEMEENTE:

KONTAKTPERSOON:

TEL.:

Mijn problemen zijn:

.....

.....

TERUG TE ZENDEN NAAR:

p.v.b.a. VANDENBULCKE
Torhoutsesteenweg 607
8400 Oostende - ☎ (059) 50 88 38

**VERVEN EN
INDUSTRIE ARTIKELEN**

TEGEN ROEST: TANIK + NIEUW BELGISCH MIDDEL

De roestvorming op ijzer is in hoofdzaak het gevolg van de aanwezigheid van een groot aantal cathoden en anoden op het ijzeroppervlak wanneer dit in aanwezigheid gebracht wordt van zuurstof en vocht. Precies door deze heterogene chemische opbouw van roest zijn traditionele oppervlaktebehandelingen door middel van anti-roestmiddelen weinig doeltreffend. Fosforzuur bijvoorbeeld is niet in staat te zorgen voor de verbinding tussen het omgezette roest en het metaaloppervlak. Dit zuur is immers niet in staat om tegelijk het tweewaardige en het driewaardige ijzer te binden.

TANIK + is een chelaterend polymeer met lage viscositeit dat een groot aantal actieve bestanddelen bevat en een erg hoog moleculair gewicht heeft. Het reageert in de diepte op roest. De ijzeroxydatieproducten worden gestabiliseerd onder de vorm van een metallo-organisch complex dat volledig neutraal is. Het chelateerproces is een scheikundige omhulling van het ijzer op atomisch vlak. TANIK + verhindert de migratie van ionen op zo'n wijze dat geen enkele scheikundige reactie nog mogelijk is op het ijzeroppervlak. TANIK + valt vooral op door de homogene reactie die het produkt heeft met oxydatieproducten van het ijzer.

TANIK + is geen verf maar een behandelingsprodukt voor de gecorrodeerde oppervlakken. Het behandelde oppervlak moet worden beschermd met een verfsysteem. De verf moet bij voorkeur worden aangebracht binnen de 48 uur na het aanbrengen van TANIK +.

Toepassingen van TANIK + zijn: haveninstallaties, scheepswerk, metalen bruggen, carrosserieherstellingen, tanks voor vloeibare brandstof, materiaal voor leidingen, landbouwmateriaal, scheikundige industrie, gasindustrie, elektriciteitspylonen, betonijzer, kerncentrales, aanhangwagens, smeedijzer, tuinhekken, enz....

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Tijdens het lossen van de vangst van de Z.39 in de Zeebrugse vismijn kwam de loopbrug terecht op het vaartuig. Dat gebeurde nadat de Z.324, die er naast lag gemeerd, achteruit sloeg. Er vielen gelukkig geen gekwetsten te betreuren maar de loopbrug liep wel schade op. Het is de eerste maal niet dat men met deze loopbrug miserie heeft.

■ Tijdens de visserij kreeg de O.128 de korre in de schroef. Pogingen om de schroef weer vrij te krijgen mislukten zodat de sleephulp diende ingeroepen van de O.279 waarmee de haringvisserij bedreven wordt. De sleep verliep naar de haven van Boulogne waar een duiker de korre verwijderd en tevens vaststelde dat één van de schroefbladen lichtjes gepluimd was.

■ Tijdens de visserij kreeg men aan boord van de N.575 af te rekenen met een defect aan de koelwaterpomp. Pogingen om op zee te herstellen mislukten zodat de sleephulp werd ingeroepen van de N.346 die in de buurt aan het vissen was. De sleep verliep zonder nieuwe hindernissen naar de haven van Nieuwpoort.

■ Aan boord van de O.455 kreeg men moeilijkheden met de motor toen de bevestigingsring tussen de keerkoppeling en de motor scheurde. Dat gebeurde in de buurt van de NO-Akaert-boei. Sleephulp werd ingeroepen van de O.225 die het onklaar geraakte vaartuig naar Oostende opsleepte.

■ Tijdens het beoefenen van de spanvisserij liep de O.473 averij op aan stuurboordzijde na een aanvaring door de O.555. De O.473 liep een lek op onder de waterlijn.

BLEEF ONS LAND IN GEBREKE?

Aan de hand van een vraag gesteld door een lid van het Europees Parlement, hebben we, jammer genoeg moeten vaststellen, dat ook ons land geen gebruik gemaakt heeft van ter beschikking staande kredieten voor de lidstaten van de E.E.G. ten voordele van de beroepsopleiding van vissers en de verbetering van hun omstandigheden.

Ten gerieve van onze lezers geven wij desbetreffend artikel dat in „Eurofocus” verscheen hieronder weer.

VISSERIJ: De kunst van het vissen

Af en toe een hengeltje uitwerpen dat lukt iedereen nog wel, maar van de visvangst een broodwinning maken dat is iets anders. Er zijn zo'n 200.000 beroepsvissers in de Gemeenschap die over een degelijke beroepskennis moeten beschikken. Het Europees Sociaal Fonds (ESF) verleent financiële steun aan de beroepsopleiding van vissers en de verbetering van hun levensomstandigheden.

Mevrouw Sylvie Le Roux, Frans afgevaardigde voor de communistische fractie in het Europees Parlement, vroeg de heer Ivor Richard, Europees commissaris belast met onderwijs en beroepsopleiding, de balans op te maken van de kredieten die in 1981 en 1982 werden verstrekt aan de Lid-Staten.

Frankrijk ontving zo'n 9,7 miljoen Franse francs

(67 milj. B.fr.) (3,9 miljoen in 1981 en 5,8 miljoen in 1982). Ierland 481.000 Ierse ponden (30,3 miljoen B.fr.) (217.000 en 264.000 resp. in 1981 en 1982) en Groot-Brittannië 511.000 pond (41 miljoen B.fr.) in 1981. De overige Lid-Staten hebben volgens de heer Richard geen specifieke steunaanvragen ingediend met betrekking tot de beroepsopleiding van vissers.

De Europese Commissie heeft zelf wel een gemeenschappelijk programma opgezet op dit gebied. Met dit programma streeft ze ernaar de beroepskwalificaties te bepalen die nodig zijn voor het uitoefenen van het beroep van visser, gemeenschappelijke opleidingsprogramma's op te zetten, informatie-uitwisseling tussen Lid-Staten aan te moedigen, enz. De nieuwe technologieën (audio-visuele middelen, simulatoren, enz.) zullen volledig in het programma geïntegreerd worden.

Wellicht krijgen wij een antwoordje van het betrokken departement waarom hier in België zo weinig gebruik gemaakt wordt van dergelijke mogelijkheden.

We vragen ons ten andere af waarom bij ons een producentenorganisatie bestaat, of is het om Engelsen te ontvangen of naar Aberdeen te reizen om te zien hoe men daar buiten de markt kan verkopen.

Nagels met koppen, vragen we waarop men eens te meer ontwijkend zal antwoorden.

WAAROM KOST ZEEBRUGGE MEER DAN DUINKERKE-WEST?

INLEIDING

In het Antwerps dagblad Lloyd, dat steeds met onze maritieme belangen behept is, verscheen einde vorige week hierna volgend artikel.

Dat sommige volksvertegenwoordigers of senatoren graag een kijkje nemen in ons staatshuishouden, is een feit en wordt niet genoeg gedaan.

Ze zouden echter in andere staatshuishoudens inzake de verkwistingen op ambtelijk en ministerieel vlak in het verleden en zelfs bij sommigen nu nog, het beter kunnen doen.

Al wie gezond oordeelt, weet dat Antwerpen in Zeebrugge een rivaal zoekt. Het is een vergissing, daar Antwerpen nooit de schepen met een diepgang als deze welke Zeebrugge zullen kunnen bereiken, zal kunnen laden of lossen.

Anderzijds hebben we ons in alle opzichten van het protectionistisch Frankrijk los te houden en moet er met alle gezonde middelen naar gestreefd, het Zeebrugs achterland nu economisch up to date te maken om de kosten aan de haven van Zeebrugge uitgegeven, economisch rendeerbaar te maken.

En dat kan, zoals er moet voor gezorgd een breder en dieper kanaal te hebben dat het hinterland bedient, wat ook Oostende kan ten nutte komen als het kanaal Oostende-Brugge behoorlijk uitgediept wordt.

Oostende moet als passagiers- en vissershavens alle mogelijke moderne uitbouw worden toegewezen. Zeebrugge moet het worden op vlak van koopvaardij.

En we zien niet in waarom dit niet zou mogen, gezien het centraal gelegen is en de uitbouw voor schepen van grote diepgang, ook Antwerpen die het niet kan, ten goede zou komen.

P.V.

Hierna volgt dan de vraag en het antwoord van de bevoegde minister.

Af en toe neemt er een Belgisch volksvertegenwoordiger of senator een kijkje in het staatshuishouden en bekijkt hoe de belastingsgelden worden gependend. Uit een onlangs gepubliceerde «Vragen en Antwoorden» van de Kamer van Volksvertegenwoordigers kan worden vastgesteld dat een parlementslid zich vragen begon te stellen over de financiële discrepantie die ogenschijnlijk bestaat bij de aanleg van de nieu-

we havengedeelten in Duinkerke-West en Zeebrugge.

De volksvertegenwoordiger wenste enerzijds te weten hoeveel de aanleg van de haven van Zeebrugge, met uitzondering van de aardgas-terminal, reeds heeft gekost sedert de aanvang van de werkzaamheden en anderzijds wenste hij opheldering over het feit dat de bouw van de haven van Duinkerke (West) slechts 8 miljard BF heeft gekost, terwijl de haven er beschikt over een zone van 6.000 ha en schepen tot 300.000 ton kan ontvangen, haven die op vier jaar tijd werd gebouwd – en de haven van Zeebrugge het tienvoud hiervan zou gaan kosten.

In zijn antwoord heeft de minister van Openbare Werken erop gewezen dat «de aanlegkosten van een haven in hoofdzaak afhangen van een aantal uitwendige fysische gegevens, die verschillen van haven tot haven. Het is dus niet mogelijk de aanlegkostprijs van twee havens met elkaar te vergelijken, zonder rekening te houden met deze verschillende omstandigheden.»

«De nieuwe westelijke havenuitbreiding te Duinkerke is goedkoper dan die zeewaartse uitbouw te Zeebrugge, en dit om de volgende belangrijkste redenen:

– Te Duinkerke was er de mogelijkheid om uit te breiden in de lengte langs de kust; te Zeebrugge is de beschikbare kustlengte zeer beperkt vanwege de omliggende woonkernen en badplaatsen van Zeebrugge en Knokke-Heist, zodat er zover als mogelijk zeewaarts moest uitgebouwd worden;

– Te Duinkerke was een zeer uitgestrekt gebied voorhanden, waar er stedenbouwkundig en planologisch weinig belemmeringen waren, dit in tegenstelling met Zeebrugge, waar de woonkernen van Zeebrugge, Zwankendamme, Lissewege, Ter Doest en zelfs de nabijheid van Blankenberge, Brugge en Knokke-Heist beperkingen oplegden aan de havenoppervlakte;

– In de nabijheid van Duinkerke zijn er op korte afstand van de kust reeds diepe vaarpassen aanwezig met een diepte van 20 m en meer, terwijl de aanlooproutes naar de haven van Zeebrugge tot zeer gesitueerd zijn.

Al deze gegevens, die van louter fysische aard zijn, waren reeds bekend op het ogenblik dat in januari 1970, toen nog helemaal geen sprake was van de aankoop, en de invoer in België, van Algerijns aardgas, de toenmalige regering besloten heeft aan de toen bestaande zeehaven Zeebrugge een belangrijke uitbreiding te geven.

Men mag zelfs gerust beweren dat op het einde van de vorige eeuw, toen besloten werd op de Belgische kust een artificiële zeehaven te bouwen, niets van wat hiervóór werd aangegeven, wezenlijk verschillend was, noch onbekend.

De vraag ertoe strekkend eventueel te insinueren dat de investeringen te Zeebrugge niet verantwoord zouden zijn, lijkt bijgevolg een beetje onwezenlijk, en zonder voorwerp.»

De minister ging verder door erop te wijzen dat na raadpleging van de documenten van de Parlementaire Handelingen, Kamer en Senaat, vanaf 1954 tot op heden, vastgesteld kan worden dat nooit een regering enige beslissing heeft genomen omtrent Zeebrugge zonder dat in het Parlement daarover werd gedebatteerd volgens de gekende formules.

Hierop gaf de minister een overzicht van de sinds 1971 uitgevoerde vaststellingen voor de haven van Zeebrugge.

Deze vaststellingen hebben betrekking zowel op de nieuwe voorhaven als op de nieuwe achterhaven. De vastleggingen in 1983 slaan slechts op de eerste 8 maanden.

Jaar	Bedrag (in mln BF)
1971	1.659,7
1972	1.349,9
1973	196,6
1974	1.030,8
1975	2.620,2
1976	682,9
1977	5.473,3
1978	3.307,9
1979	8.471,9
1980	7.043,9
1981	8.912,6
1982	9.951,7
1983	7.654,6 (*)
TOTAAL	58.355,6

(*) eerste 8 maanden.

In deze vastleggingen zijn uiteraard niet de investeringen begrepen voor de bouw van een gasterterminal. De n.v. Distrigas moet voor de bouw van deze installatie zelf instaan.

Abonnementen 1984

Overwegende dat het abonnement op ons vakblad sedert 1978 niet-verhoogd werd en zowel het papier, de lonen en de posttarieven sedertdien met minstens 20% verhoogden, hebben we ons verplicht gezien, de abonnementsprijs voor 1984 lichtjes te verhogen in acht nemend, dat ons vakblad van inhoud en vorm veel vergroot is en elkeen de waarde en het groot nut er van heeft leren waarderen.

Vanaf volgend jaar zijn de prijzen aldus als volgt vastgesteld:

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. — 6 MAANDEN 1.200 FR. — 3 MAANDEN 600 FR. — BUITENLAND 2.200 FR. — NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. — 6 MAANDEN 1.200 FR. — 3 MAANDEN 600 FR.

REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE — TELEFOON (059) 32 11 13 — 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 OP 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

Wie van nu af inschrijft krijgt „Het Visserijblad” tot 1 januari 1984 kosteloos.

Oersterke vislijnen

Zwaar gevet, dubbel gegalvaniseerd



BEL YMUIDEN STORES

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

BRIEVENBUS

WAAR BLIJFT DE PROPAGANDA VOOR DE HARING?

Mijnheer,

Wanneer men dagelijks in de vismijn van Oostende prachtige levende verse haring ziet aanvoeren, waarvoor onze vissers slechts 10 à 15 fr. per kg. ontvangen, dan vragen we ons af, waarom hiervoor door de Rederscentrale en de Propagandacommissie voor visverbruik langs radio en televisie geen reclame gemaakt wordt. Men heeft in de Propagandacommissie een budget van 1,5 miljoen fr. en tellen onze dure radio- en televisiebelastingen alleen maar om elke dag over politieke onzin en over stakingen te horen spreken.

Is de Rederscentrale, die van ons meer dan 20 miljoen frank per jaar bijdragen ontvangt, dan nog alleen een showbureau om groot geld op te doen met ambtenaars en journalisten of goedkope reisjes op vrije kosten naar het buitenland te doen.

Toen de propaganda destijds vanuit Oostende gevoerd werd, dan werd door de Rederscentrale met Mr. Bauwens, Menu en U, Mr. Vandenberghe, nuttig werk verricht.

Er was een Redersfonds van tien miljoen. Ook daar horen we niets meer van. Zijn al onze reders dan daar maar om eens in het jaar te horen wat men wil kwijt zijn?

Waarom worden elke dag de prijzen van de haring niet langs de radio of tv uitgegeven?

Waarom wordt door de Rederscentrale, die toch een coöperatieve producentenorganisatie is, met de grootwarenhuizen geen akkoord gesloten om ze daar af te zetten aan 15 of 20 fr. per kg. om ze daar aan het dubbele van die prijs overal te zien verkopen en met grote plakbrieven het te verkondigen?

Kost dat voor die heerschappen die door ons vetbetaald worden, dan zoveel moeite?

Een haringvisser

Nota der Red.

Het is de eerste maal niet dat we op het gemis aan propaganda voor een groter visverbruik wijzen en zelf moeten vaststellen, dat er reeds haring moest opgevangen worden aan tien frank. *Waarom vraagt gij niet in een buitengewone Algemene Vergadering wat men doet, want wat baten kaars en bril als de niet zien wil.

REGIE MARITIEM TRANSPORT IN BESTAAN BEDREIGD!

De regering is op zoek om de begroting minder deficitair te krijgen en hiervoor zou men zelfs niet aarzelen een 127-tal parastatalen, waaronder de Regie voor Maritiem Transport te likwidieren ofwel een overnemer hiervoor te zoeken. Als we weten, dat het hier om 2.400 werknemers gaat, waarbij er 's zomers nog verscheidene honderden bijkomen, dan neemt dit voor Oostende en het omliggende de proporties aan van een economische ramp.

Het staat nu reeds praktisch vast, moest het ooit zover komen, dat er zeker geen overnemer te vinden zal zijn, gezien de logge structuur van de R.M.T. en het, doorgaans verouderd, materiaal die een grotere bezetting vereisen en tot zeer grote onderhoudskosten dwingen. Een private maatschappij kan dit niet aan. Er zou dan ook slechts één mogelijkheid voor de hand liggen, namelijk het cliënteel verkopen en de zaak likwidieren. Dit houdt echter eveneens in, dat er nog slechts een heel klein deel van de werknemers ergens nog plaats zouden kunnen krijgen.

Het grote gevaar hierbij ligt nog in het feit, dat de R.M.T. in het Vlaamse land ligt en dat bij het likwidieren of het verdwijnen van werkplaatsen in het Vlaamse land, geen nationale kwestie gemaakt wordt. Het is heel wat anders dan met het staal.

In elk geval heeft Staatssecretaris van het Openbaar Ambt Waltniel een voorstel, medeont-

dertekend door de Minister van Binnenlandse Zaken Nothomb, in de zin van het likwidieren van de parastatalen of van het overnemen door de privé-sektor ingediend.

In de R.M.T. vinden we twee grote krachtlijnen, namelijk het onderhoudspersoneel en het varend personeel. Bij deze laatste zijn er heel wat vissers die daar een plaatsje bemachtigd hebben, nadat zij, als gevolg van het verdwijnen en schrappen van heel wat vissersvaartuigen, op straat kwamen ofwel geen zin meer hadden in het varen als visser. Verder vormde het in- en uitvaren van de mailboten en jet-foils een toeristische attractie. We herhalen dat het voor Oostende in het bijzonder en ook voor de Belgische spoorwegen het verdwijnen van de R.M.T. een enorm verlies zou zijn, mede voor de middenstand van de streek en voor de bevoorradingsfirma's. Het is inderdaad duidelijk, moest het zelfs tot een overname komen, dit bod zou komen van een vreemde maritieme transportdienst, die waarschijnlijk zou trachten het cliënteel naar andere havens, waar betrokken maatschappij reeds gevestigd is, over te brengen.

Indien de nationale regering inderdaad tot een likwidatie besluit, dan blijft er alleen nog hoop op een tussenkomst van de regionale regering, maar ook in dit geval, net als het eventueel geval van een privatisering van deze dienst, zou dit zeker aanleiding geven tot een ontvetten aan personeel.

Wat de Visserij zelf betreft, is het al een feit dat deze nog altijd bekwaam personeel tekort heeft. Op deze aangelegenheid komen we later terug.

HET OPNEMINGS- VAARTUIG PATER PYPE I

Het opnemingsvaartuig Pater Pype I werd in 1939 gebouwd, geraakte tijdens de Tweede Wereldoorlog in Duitse handen en ging vermoedelijk verloren. Wie kan inlichtingen bezorgen over dit vaartuig? Hoe werd het door de Duitsers gebruikt? Hoe kwam het aan zijn einde? Zijn er nog bemanningsleden uit die tijd die hierover kunnen vertellen. De heer Dirk Decuipere, Kleine Wervikstraat 27, 8660 Geluwe, tel 056/51.56.25. werkt aan een boek „Geluwe in de Tweede Wereldoorlog”. En vermits Pater Pype in Geluwe geboren werd, zou onze confrater uit de grensstreek ook het opnemingsvaartuig hierin behandelen. Wie kan en wil hem helpen?

Men kan zich hiervoor wenden tot onze stedelijke bibliothecaris Omer Vilain, Rogierlaan 38, Oostende.

ALLERLEI

NOG STEEDS DE MAKREEL

■ Volgens de manager-directeur van de grote Britse Clipper-Seafood firma zou de maatregel voor het afschaffen van de uitvoersubsidie naar derde landen voor de makreel eveneens ingegeven zijn geweest door het opgeven door Ierse en Nederlandse rederijen van overdreven uitvoerhoeveelheden, die niet overeenkomen met de werkelijke cijfers. In elk geval werd reeds in februari van dit jaar een vermindering van subsidie toegepast, namelijk van ongeveer 2.080 fr. naar 1.680 fr. de ton. Eén der redenen om de uitvoersubsidies af te schaffen was ook wel de groeiende overtuiging te Brussel, dat er aan overbevissing op de makreel gedaan werd. Aan de hand van de Nederlandse vraag voor uitvoersubsidies, namelijk voor 360 miljoen B.fr. (20 miljoen gulden) voor een uitvoer van 150 duizend ton voor 1982 betekent dit zelfs verscheidene malen het aan Nederland toegekend vangstkotum op de makreel!



LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
☎ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

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

ONDERZOEK NAAR HET NEDERLANDS MAKREELGEWETEN

Vroeger hadden we het onder meer over een klacht die tegen Nederland ingediend werd wegens overbevissing van het toegekend makreelkwotum, meer speciaal voor 1982. Deze klacht wordt behandeld door het Hof van Justitie te Luxemburg, net trouwens als destijds een klacht tegen België wegens ontduiking van het verbod op het geven van brandstofsubsidie, dat wil zeggen dat de vorm waaronder aan de Belgische vissersvaartuigen een teruggave op het brandstofverbruik werd gegeven wel overeenkomt met een subsidie.

Dat het makreelgeweten van de Nederlandse betrokken makreelvloot nog altijd bepaalde Europese parlementairen belang inboezemt, zelfs somtijds een ziekelijk belang, bewijst de schriftelijke vraag gesteld door de heer R. Battersby, Europees parlementair voor Groot-Brittannië. Op deze vraag werd thans nog maar geantwoord. We geven hier integraal de vragenstelling en het antwoord weer.

Betreft: Makreel 1982

Kan de Commissie de volgende gegevens verstrekken:

1. de aan Nederland toegestane makreelquota voor 1982;
2. het totale tonnage makreel dat Nederland-

se vissersboten in 1982 in Nederland aan land hebben gebracht;

3. het totale tonnage makreel dat onder de vlag van een der Lid-Staten varende vissersboten in 1982 in Nederland aan land hebben gebracht;
4. het totale tonnage makreel dat Nederland in 1982 naar andere Lid-Staten heeft uitgevoerd;
5. het totale tonnage makreel dat Nederland in 1982 uit andere Lid-Staten heeft ingevoerd;
6. het totale tonnage makreel dat Nederland in 1982 naar derde landen heeft uitgevoerd;
7. het totale tonnage makreel dat Nederland in 1982 uit derde landen heeft ingevoerd;
8. het totale tonnage door Nederland uitgevoerde makreel waarover uitvoerrestitutie is aangevraagd, alsmede het overeenkomstige bedrag in Ecu;
9. het totale tonnage door Nederland uitgevoerde makreel waarover uitvoerrestitutie is verleend en het betaalde bedrag in Ecu;
10. het totale in Nederland op 31 december 1982 opgeslagen tonnage makreel?

(?), de 120 ton ingevoerde uit derde landen daar gelaten, omdat dit de cijfers van de uitvoer naar derde landen praktisch niet wijzigt.

Zo bezien, is het duidelijk dat ergens niets klopt en dat het Nederlands makreelgeweten hiermede in feite moet bezwaard worden. De heer Battersby zal hier waarschijnlijk ook wel haastige conclusies uittrekken, alhoewel we wel eens graag zouden wensen te weten wat het overgewicht geweest is van de Britse rechtstreekse overlandingen op zee aan de Oostblok-faktorieschepen.

Spijtig voor de verdere besluitrekking is wel het feit, dat de cijfers voor 1982 in verband met de tonnage van uitvoer naar derde landen waarvoor uitvoerrestituties werden aangevraagd niet beschikbaar zijn, ofwel niet bekend gemaakt werden. Deze cijfers lopen inderdaad slechts over 1979, 1980 en 1981. Alhoewel er reeds verbazend enorm aan tonnage uitgevoerd werd in 1981, namelijk 164.144 ton, waarvoor de Nederlandse rederijen en/of bedrijven 330 miljoen B.fr. uitvoerprijs kregen (18,5 miljoen gulden), kunnen we ook in verband met dit jaar 1981 geen besluiten trekken omdat we onwetend zijn over de cijfers van de invoer van makreel uit derde landen in 1981.

De Britten zijn anderzijds overtuigd dat de Nederlandse makreelvloot aan roofofbouw deed wat de makreelstocks betreft. We hebben dit van verscheidene kanten moeten horen en lezen in hun vakbladders. Voor de Britten, gaat om het, wanneer het makreel betreft, zowat over Britse vis omdat de makreelscholen zich vooral in de Britse wateren vormen en ophouden. Ze voelen het dan ook enigszins als een diefstal aan, dat HUN makreel zo overvloedig bevist worden door de vloten van andere landen-lidstaten van de E.E.G.

Waarschijnlijk zullen meer duidelijke vragen gesteld worden over 1982 wanneer men de cijfers over dit jaar van de tonnage waarvoor uitvoerprijs betaald werden zal kennen.

Antwoord van de E.E.G.-Commissaris voor de Zeevisserij

De door het geachte Parlementslid gevraagde gegevens zijn voor 1982:

			(in ton)
1.	Quotum		35.000
2.	Aanvoer - Bron: Commissie ⁽¹⁾		36.953
3 en 5.	Invoer uit E.E.G.		
	- vers/gekoeld	9.766	} 35.450
	- diepgevroren	25.684	
4.	Uitvoer naar E.E.G.		
	- vers/gekoeld	2.134	} 13.553
	- diepgevroren	11.419	
6.	Uitvoer naar derde landen		
	- vers/gekoeld	-	} 178.135
	- diepgevroren	178.135	
7.	Invoer uit derde landen		
	- vers/gekoeld ré	-	} 120
	- diepgevroren	120	
8 en 9.	De Commissie beschikt slechts over de in onderstaande tabel vermelde gegevens:		
10.	Voorraad per 31 december 1982		34.715

(¹) Uit zones waarvoor het E.E.G.-quotum. Uit andere zones: niet-beschikbaar.

Nederland: In de periode 1979-1981 uitgevoerde hoeveelheden makreel en daarvoor toegekende restituties

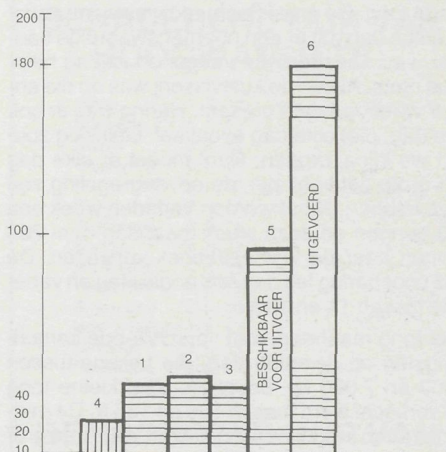
		1979	1980	1981
diepgevroren	ton	64.821	95.843	161.144
	Ecu	4.005.863	5.430.605	7.665.295
makreelfilets	ton	-	-	-
	Ecu	-	-	-
gezouten/gedroogde/ gepekeld makreel	ton	64	-	-
	Ecu	3.171	-	-

Aan de hand van het antwoord stellen we vast dat het Nederlands kwotum voor 1982, 35.000 ton bedraagt en dat er, officieel (witte vis) bijna 37 duizend ton aangevoerd werd. Als we hieraan de invoer uit de E.E.G. aan toevoegen de uitvoer naar de E.E.G. aftrekken, en ten slotte

de op 31/12/81 nog beschikbare voorraad van vorig jaar, dan kon Nederland voor zijn uitvoer naar derde landen, maksimum over 93.565 ton beschikken. We stellen echter vast dat, aan de hand van de vermelde uitvoer naar derde landen, Nederland 178.135 ton uitgevoerd heeft

HET NEDERLANDS MAKREELGEWETEN

IN DUIZEND TON



1. INVOER UIT E.E.G.
2. EIGEN AANVOER
3. OVER VAN 1981
4. UITVOER NAAR E.E.G.
5. BESCHIKBARE UITVOER 1982 (1 + 2 + 3 - 4)
6. UITGEVOERD IN 1982

MARKT- EN VISMIJNECHOS

GEEN VISVERKOOP OP TWEDE KERST- EN NIEUWJAARSDAG

Door het stadsbestuur van Oostende wordt officieel gemeld dat er op de maandag tweede Kerstdag en tweede nieuwjaarsdag geen vis zal verkocht worden.

Dergelijke beslissing, alleen genomen om aan syndikale eisen te voldoen, brengt de visserij miljoenen schade toe. Ook de stadskas, welke zo schreeuwt om inkomsten, zal er schade door lijden en ook de talrijke vislossers.

Op het ogenblik van het ter perse gaan vernemen we dat dat het socialistisch-liberaal bestuur van Nieuwpoort niet is ingegaan op de eisen van syndikale bonzen, die alles naar de vaantjes helpen in plaats van werk te verschaffen en op bedoelde maandagen wel zouden verkopen.

Wat Zeebrugge betreft, was er op het ogenblik van het ter perse gaan nog geen beslissing genomen.

Hier valt het te betreuren dat er zolang mee gewacht wordt, daar het voor de schepen die naar zee gaan van belang is te weten, of men al of niet zal verkopen met het oog op de regeling van hun marktdagen.

Waar blijft ook hier de Rederscentrale oostkust om dit belangrijk punt tijdig af te handelen?

OOSTENDE

Weinige ronde vis en nog veel kanaalsoorten, vooral tong. De maandagmarkt was weer zowat de enige dag dat er een noemenswaardige aanvoer was. Dinsdag één vangst en vrijdag helemaal niets. Alleen de kustvisserij was op die andere verkoopdagen present. Haring was er ook elke dag, niet elke dag evenveel. Gelukkig zouden we bijna zeggen, want moest er elke dag een grote aanvoer zijn, de opvangregeling zou werk hebben. Nu al werden verleden week een 800 bennen en deze week maandag ruim 200 bennen naar de vismeelfabriek verwezen. De prijs voor haring lag dan ook nogal laag en varieerde tussen 11 en 13 fr.

Veel tong maandag, met verschillende kanaalvangsten op dezelfde dag, die telkens tussen 5.000 en 7.000 kg. bevatten. Veel kleine tong die verkocht werd tussen 120 en 135 fr. De middensoorten kregen tussen 140 en 200 fr. en grote tong van 240 naar 275 fr. Nogal lage prijzen voor griet die zelfs herhaaldelijk onder de 100 fr. zakte. De grote sortering viel maandag terug van 170 fr. naar 130 fr. Steenschol kende ook nogal wisselende prijzen waarbij sortering tussen 100 en 150 fr. kreeg en de andere soorten tussen 25 en 80 fr. haalden.

Platvis is duur gebleven, toch op het einde van de markt ook dalende prijzen. Toch nog tussen 55 en 70 fr. voor de platvis, die nogal schaars is momenteel.

Weer hogere prijzen voor kabeljauw en gul waarvan de aanvoer eerder klein was. Kabeljauw tot 90 fr., gulsorteringen van 53 naar 72 fr. Grote wijting is opnieuw gestegen tot 42 fr., de kleine sortering schommelde tussen het opvangpeil en 22 fr. Soorten als rode knorhaan, rode poon en grauwe poon doen het nu niet te best. Als hoogste prijzen noteerden we voor deze soorten tussen 60 en 80 fr., kleine sortering viel onder de 10 fr. IJslandvis is er deze week niet geweest. Normaal moeten we volgende week twee vangsten krijgen van die visgrond, tenware er weer een lange reis gemaakt wordt waardoor we dan de volgende week drie van die schepen zouden krijgen.

Voor de garnaalvisseren blijven de vangsten vrij behoorlijk. De prijzen voor garnaal varieerden tussen 85 en 130 fr.

VRIJDAG 18 NOVEMBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
NOORDZEE				
O.135/275	—	4.000	—	45.600
O.141/369	—	1.900	—	20.900
N.3/232	—	10.250	—	122.826
O.128/279	—	6.250	—	71.426
O.26/306	5	2.750	—	41.570
N.719/O.309	—	7.250	—	85.550
N.708/709	—	2.400	—	28.606
O.127/303	4	650	—	9.630

MAANDAG 21 NOVEMBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
O.33	17	200	7.000	1.877.452
O.83	17	200	4.000	1.430.030
Z.583	17	200	3.000	1.376.279
O.51	17	200	7.000	1.883.274
Z.499	17	210	4.600	1.352.153
NOORD				
Z.44	15	250	5.000	1.558.464
KREEFTENPUT				
O.123	14	100	2.000	563.745
WEST				
O.243	12	170	—	419.223
O.134	12	250	—	472.212
O.35	12	250	—	702.969
O.108	5	120	700	452.333
N.45	11	190	—	351.677
NOORDZEE				
O.26/306	1	60	15.700	197.390
N.708/709	1	10	14.750	191.640
O.128/279	1	4	33.600	417.004
O.309/N.719	1	8	18.300	218.158
O.135/275	1	15	20.250	147.426
O.127/303	1	10	28.250	342.626

DINSDAG 22 NOVEMBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.40	4	80	—	249.761
KUST				
O.225/455	1	30	—	92.686
KUST				
O.309/N.719	1	—	11.950	143.642
O.128/279	1	—	23.300	279.380
N.3/232	1	—	16.250	194.466
N.708/709	1	—	10.450	124.202
O.135/275	1	—	15.000	170.300
O.127/303	1	—	13.000	148.920
O.26/306	1	—	14.250	161.970
O.141/369	1	—	4.000	45.560

WOENSDAG 23 NOVEMBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
KUST				
O.141/369	1	—	19.800	227.792
O.127/303	1	—	5.200	59.854
N.9/232	1	—	8.100	92.288

O.26/306	1	—	4.750	53.150
O.135/275	1	—	3.250	35.750
N.708/709	1	—	10.700	119.732
O.309/N.719	1	7.500	80.620	
O.116/142	1	45	—	103.100
O.225/455	1	25	—	67.168
Z.43	3	15	188	66.077

Verwachtingen

VRIJDAG 25 NOVEMBER

MONKEY BANK: O.247 (120 schelvis en totten 60 gul - 20 platsvis)

MAANDAG 28 NOVEMBER

IJSLAND: O.318 (700 t.t.z., 125 leng, 275 koolvis, 100 schotse schol, 125 rode zeebaars, 25 staartvis en heilbot, 50 kabeljauw en gul, en 10 varia.)
KANAAL: O.518
WEST: O.118 - O.206 - Z.502 - N.597 - N.706
NOORD: O.285

DINSDAG 29 NOVEMBER

WEST: N.752 - Z.431

WOENSDAG 30 NOVEMBER

MONKEY BANK: O.114 (vermoedelijk)

BELGISCHE TREILER VERKOCHT TE GRIMSBY

De O.315 van de rederij Noordzeevisserij N.V., verkocht verleden week in Grimsby. Hij zette 370 van onze bennen vis van zeer goede kwaliteit in de afslag waarmee hij een brutobesomming verwezenlijkte van 1,33 miljoen B.fr., hetzij een mooie gemiddelde prijs van 3.600 fr. de ben.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 17 NOVEMBER 1983

Z.509 KRP 100 100 10 688.551

VRIJDAG 18 NOVEMBER 1983

Z.424	N	100	200	9	508.900
Z.43	W	2000	250	11	1.253.180
Z.568	K	400	40	6	197.751
Z.198	KRP	200	130	9	747.820
Z.483	—	1000	190	12	1.072.790
Z.473/548	K				215.340
Z.554/560	K				239.860
Z.201/601	K				228.440
					4.464.581

MAANDAG 21 NOVEMBER 1983

Z.563	W	300	70	10	374.650
Z.296	W	5000	250	18	1.698.665
Z.582	KRP	150	70	12	309.140
Z.589	W	1500	200	14	894.490
Z.462	W	1200	90	12	535.720
Z.289	N	1300	570	—	2.503.888
Z.126	N	600	300	15	1.063.635
Z.559	KRP	100	150	11	725.390
Z.554/560	K	40 gul + 40 wijt.			240.662
Z.437/548	K	20 gul + 10 wijt.			134.380

Z.201/601 K	50 gul + 70 wijt.	259.206
Z.580/578 K	50 gul + 80 wijt.	289.576
		9.029.392

DINSDAG 22 NOVEMBER 1983

Z.89	W	4500	450	15	2.108.650
Z.162	KM	7000	280	18	2.067.448
B.42	KM	3000	150	16	930.235
Z.55	K	900	70	11	406.160
Z.573	KRP	200	120	10	546.535
Z.12	K	900	70	11	431.760
					6.490.788

WOENSDAG 23 NOVEMBER 1983

Z.196	W	600	100	461.700	
Z.418	N	1500	250	763.758	
Z.307	KRP	100	120	531.713	
GO.54	W	4500	320	1.226.288	
Z.30	N	800	260	1.251.210	
Z.506	N	1000	260	1.089.555	
					5.324.224

NIEUWPOORT

DONDERDAG 17 NOVEMBER 1983

GARNAAL		
N.782	98 kg.	13.622 fr.

VRIJDAG 18 NOVEMBER 1983

VIS		
N.172	2.490 kg.	88.065 fr.
N.788	2.490 kg.	88.065 fr.
N.346	2.697 kg.	100.951 fr.
N.512	2.698 kg.	100.951 fr.
N.88	2.660 kg.	100.081 fr.
N.590	2.660 kg.	100.082 fr.
N.700	1.144 kg.	81.073 fr.
N.346	2.187 kg.	84.225 fr.
N.575	2.187 kg.	84.225 fr.
N.738	1.091 kg.	39.545 fr.
N.736	1.091 kg.	39.545 fr.

GARNAAL		
N.782	102 kg.	14.940 fr.

Op de vrijdagmarkt losten vijf koppels gullenvissers en één vaartuig van de West samen 23.000 kg vis. Er werd opnieuw geen tong en variatie aangevoerd. Zo was de veiling enkel van de traditionele soorten, zoals gul, wijting en pladijs voorzien. Doch voor alle aangevoerde soorten kende de prijsnotering een fikse stijging in vergelijking met de prijzen op vorige marktdagen genoteerd. Varia haalde 180 à 240 fr./kg, grote pladijs 75 à 80 fr./kg, drieling- of middenslag pladijs 3900 à 4000 fr. de ben en visjes 2000 à 2500 fr. de ben. Eveneens was de kabeljauw aan een gevoelige prijsstijging onderhevig. Zo bedroeg de marktprijs der kabeljauw 4000 à 4500 fr. de ben en die der gul 2450 à 3500 fr. de ben, wijl voor de voorkele gul 2450 à 2700 fr. de ben werd genoteerd. Wijting kende op de vrijdagmarkt eveneens een beter afzetgebied dan op de vorige marktdagen. Grote wijting werd tegen 1650 à 1750 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 950 à 1100 fr. de ben. Geen enkele ben wijting diende tegen de opvangwaarde aan de markt onttrokken te worden, zodat voor deze soort van een kentering ten goede gewag kan gemaakt worden. Voor grote schar werd 1950 à 2100 fr. de ben genoteerd en voor kleine zandschar 1300 à 1350 fr. de ben. Er werd vanwege de handelaars eveneens een ruime interesse vastgesteld. Voor garnaal werd de eenheids-prijs van 140 fr./kg bekomen.

MAANDAG 21 NOVEMBER 1983

VIS		
N.723	7.927 kg.	293.248 fr.
N.736	5.778 kg.	199.684 fr.
N.738	5.778 kg.	199.685 fr.
N.22	4.538 kg.	167.517 fr.
N.720	4.538 kg.	167.518 fr.
N.349	1.419 kg.	58.020 fr.
N.512	1.419 kg.	58.020 fr.
N.172	1.119 kg.	50.695 fr.
N.788	1.119 kg.	50.695 fr.
N.88	1.253 kg.	55.860 fr.
N.590	1.253 kg.	55.860 fr.

Vijf koppels spanvissers en één vaartuig van de West losten op de maandagmarkt samen ongeveer 36.000 kg vis voor een totale waarde van 1.356.802 fr. Tong der sortering 1 à 6 bekam 235 à 250 fr./kg, middenslag tarbot 220 à 270 fr./kg, varia 170 à 220 fr./kg en griet 190 à 268 fr./kg. Pladijs kende een dure prijsnotering. Zo haalde grote pladijs 80 à 85 fr./kg, middenslag- of drieling pladijs 3500 à 3900 fr. de ben en visjes 2600 à 2750 fr. de ben. Kabeljauw werd aan 4000 à 4700 fr. de ben geboekt en gul aan 2400 à 4000 fr. de ben. Voor de voorkele gul werd 2400 à 2600 fr. de ben opgetekend. De grote wijting werd tegen 1650 à 1850 fr. de ben aangekocht en de kleine wijting tegen 950 à 1150 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 1750 à 1800 fr. de ben. Moerrog kreeg 85 à 90 fr./kg en tilten 4000 à 4300 fr. de ben, wijl voor scherpstaarten 4000 à 4200 fr. de ben werd bekomen. Voor variatie werd er eveneens een dure prijsnotering geboekt. Koningvis haalde 188 à 206 fr./kg en staartvis 298 à 304 fr./kg. Doorn- of speurhaai werd tegen 2800 à 3000 fr. de ben aangekocht, zeehond tegen 2000 à 2500 fr. de ben en zeehaai tegen 1250 à 1500 fr. de ben. Voor robaard werd 85 à 90 fr./kg genoteerd, voor rode soldaten 80 à 90 fr./kg en voor knorhaan 750 à 1000 fr. de ben. Alle geboekte prijsnoteringen konden op de maandagmarkt lonend genoemd worden.

WOENSDAG 23 NOVEMBER 1983

VIS		
N.22	1.548 kg.	65.270 fr.
N.720	1.548 kg.	65.270 fr.
N.349	1.498 kg.	65.670 fr.
N.512	1.498 kg.	65.670 fr.
N.88	1.827 kg.	83.760 fr.
N.590	1.827 kg.	83.760 fr.
N.172	1.645 kg.	78.000 fr.
N.788	1.644 kg.	78.000 fr.
N.736	2.077 kg.	94.920 fr.
N.738	2.076 kg.	94.920 fr.

GARNAAL		
N.782	104 kg.	13.977 fr.

Op de woensdagmarkt losten vijf koppels spanvissers samen ongeveer 17.000 kg vis, voor de brutowaarde van 789.247 fr. Het gamma der aangevoerde soorten vertoonde een monotoon uitzicht, omdat het hoofdzakelijk uit gul en wijting bestond. Voor de varia werd 190 à 260 fr./kg betaald, voor grote pladijs 70 à 85 fr./kg, voor middenslag- of drieling pladijs 3500 à 3750 fr. de ben en voor visjes 2250 à 2750 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4100 à 4700 fr. de ben aangekocht en gul tegen 2300 à 3500 fr. de ben. Dit volgens de grootte en kwaliteit. Grote wijting haalde 1650 à 1800 fr. de ben en kleine wijting 950 à 1200 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2250 à 2400 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 1400 à 1500 fr. de ben. Voor wat garnaal betreft varieerde de aankoop-prijs van 115 à 119 fr./kg.

GETIJDEN TE OOSTENDE

NOVEMBER

	(1)	(2)	(3)	(4)
25 vrijdag	0354	464	1037	065
	1625	472	2257	084
26 zaterdag	0448	443	1136	068
	1726	453	2357	101
LK 27 zondag	0551	423	—	—
	1836	439	1246	075
28 maandag	0708	412	0108	117
	1959	435	1404	078
29 dinsdag	0829	416	0230	122
	2116	445	1522	072
30 woensdag	0939	432	0346	113
	2220	459	1630	058

DECEMBER

	(1)	(2)	(3)	(4)
1 donderdag	1038	450	0449	094
	2313	469	1728	043
2 vrijdag	1127	465	0541	075
	2357	474	1815	036
3 zaterdag	—	—	0628	062
	1209	475	1856	038
NM 4 zondag	0035	475	0709	056
	1250	482	1934	050
5 maandag	0110	476	0750	057
	1331	487	2009	064
6 dinsdag	0148	477	0831	059
	1412	487	2045	078
7 woensdag	0226	477	0909	061
	1454	482	2121	087
8 donderdag	0307	471	0950	061
	1537	469	2158	093
9 vrijdag	0347	457	1030	063
	1619	451	2238	097
10 zaterdag	0429	438	1114	068
	1704	431	2323	106
11 zondag	0513	417	—	—
	1751	414	1203	080
EK 12 maandag	0607	399	0014	118
	1850	403	1258	097
13 dinsdag	0710	389	0114	133
	1954	402	1401	113
14 woensdag	0817	389	0223	142
	2057	409	1506	121
15 donderdag	0919	398	0328	142
	2156	420	1608	118

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

	21 november	22 november	23 november
Lappen	262 272	.....	.....
Grote	245 250	.....	.....
3/4	195 200	.....	.....
Bloktongen	170 176	.....	.....
Vóór-kleine	144 149	.....	.....
Kleine	125 130	.....	.....
Slips	120 126	.....	.....

ZEEBRUGGE

	21 november	22 november	23 november
Grote	265 272	269 273	269 278
Bloktongen	251 256	238 247	243 258
Fruittongen	206 209	196 200	192 234
Schone kleine	165 175	162 174	167 183
Kleine	133 143	130 139	125 143
Tout petit	122 128	112 127	117 129
Slips	121 126	116 119	114 126

NIEUWPOORT

	21 november	22 november	23 november
Tong I	235 250	.....	.....
Tong II	235 250	.....	.....
Tong III	235 250	.....	.....
Tong IV	235 250	.....	.....
Tong V	235 250	.....	.....
Kleine tongen .....	.....	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	21 november	22 november	23 november
Platen	64 75	.....	.....
lek (groot-klein)	53 63	.....	.....
Derde slag	51 63	.....	.....
Platjes	33 39	.....	.....

ZEEBRUGGE

	21 november	22 november	23 november
I	52 61	54 62	61 63
II	51 60	57 60	59 62
III	52 56	54 59	57 59
IV	42 46	42 45	41 48
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	21 november	22 november	23 november
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	80 85	.....	70 85
Drielingen	70 78	.....	70 75
Platjes	52 55	.....	45 55

OOSTENDE-DOVER

Voor de week van 27.11 tot 3.12.83

SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 10.05 en te 13.50 u.
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 27.11 en 3.12.83

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 00.01 u., behalve op 27.11.83
- Dagelijks te 06.00, behalve op 27 en 28.11.83
- Dagelijks te 18.00, te 20.00 u., behalve op 3.12.83
- Op 29 en 30.11.83 bijk. afv. te 08.00 u.
- Op 3.12.83 bijk. afv. te 21.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01.30 en te 05.15 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 11.40, te 15.30 en te 18.30 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 27.11.83
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 27.11 en op 3.12.83
- Dagelijks te 10.00 u., behalve op 27 en op 28.11.83
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 3.12.83
- Op 29 en 30.11.83 bijk. afv. te 13.00 u.

Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 22.45 u.

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

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

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:

- Dagelijks te 10.35, te 15.20, en te 17.50 u.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

1. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1983.
Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 120 fr. (België)
Verzendingskosten 135 fr. (Nederland)
2. 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.
3. Hoogwaterboekje 1984 - 30 fr.
4. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1983 aangevuld tot einde december 1982.
Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.
5. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.
Verschillende soorten zeevis.
Schaal- en weekdieren.
Prijs 500 fr. + 84 fr. verzendingskosten.
6. „Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.
7. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.
8. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
9. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	21/11	31/11	21/11	31/11	22/11	31/11	22/11	31/11	23/11	31/11	23/11	31/11	21/11	31/11	21/11	31/11
Tarbot groot	286	329	326	356	.....	.....	329	351	.....	.....	337	388	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	225	251	260	280	.....	.....	294	299	.....	.....	235	292	220	270	.....	.....
Tarbot klein	140	182	172	209	.....	.....	113	195	.....	.....	153	179	.....	.....	.....	.....
Griet groot	155	178	151	174	.....	.....	132	166	.....	.....	177	194	190	268	.....	.....
Griet middel	120	149	118	123	.....	.....	90	124	.....	.....	96	127	.....	.....	.....	.....
Griet klein	82	88	64	83	.....	.....	67	73	.....	.....	50	82	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	105	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	65	88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	32	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	62	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	78	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	104	.....	.....	.....	114	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	88	94	.....	.....	90	96	.....	.....	83	.....	85	90	.....	.....
Tiiten	65	97	70	78	.....	.....	80	84	.....	.....	83	.....	80	85	.....	.....
Scherpstaart	34	68	90	96	.....	.....	96	104	.....	.....	83	.....	80	84	.....	.....
Halve Mans	42	82	51	54	.....	.....	49	54	.....	.....	99	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	49	59	.....	.....	46	50	.....	.....	55	49	.....	.....	.....	.....
Katrog	17	.....	6	14	.....	.....	12	19	.....	.....	30	.....	48	54	.....	.....
Kabeljauw	75	92	81	112	87	.....	91	112	.....	.....	82	.....	80	94	82	94
Gul (groot)	66	75	72	90	63	71	82	90	.....	.....	78	68	80	.....	70	.....
Gul (middel)	60	71	51	68	63	73	56	59	.....	.....	72	74	48	.....	46	.....
Gul (klein)	35	50	32	40	57	62	89	41	.....	.....	34	49	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	108	277	111	243	.....	.....	91	287	.....	.....	84	230	298	304	.....	.....
Wijting groot	36	42	20	27	34	43	26	71	.....	.....	31	33	33	37	33	36
Wijting klein	18	21	19	21	18	21	19	22	.....	.....	19	20	19	23	19	24
Schar	28	39	20	25	30	46	16	20	.....	.....	26	29	28	35	30	48
Steenschol	16	144	32	86	62	135	32	150	.....	.....	28	46	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	52	64	40	44	57	60	40	46	.....	.....	32	.....	25	30	.....	.....
Hondshaai	13	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	10	53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	13	39	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60	138	.....	.....
Volle haring	11	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	14	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	80	83	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	58	116	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	188	205	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	13	17	.....	.....	19	.....	.....	.....	14	.....	40	50	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	20	15	20
Rode Poon (roobaard)	8	65	23	36	.....	.....	50	80	.....	.....	16	49	85	90	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	6	9	6	.....	.....	.....	8	.....	.....	.....	6	.....	15	20	.....	.....
Rode knorhaan	7	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	12	17	.....	.....	10	20	.....	.....	10	20	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

NEDERLANDSE AMBTENARENSTAKING OOK ZWARE STROP VOOR DE VISSERIJ HOLLANDSE REDERS KUNNEN IN BELGIE MARKTEN

Voor een land dat een groot gedeelte van zijn aangevoerde vis terug uitvoert komt een staking en/of stiptheidsakcie van de douanediens ten zeker zwaar aan. Dit is nu het geval in Nederland waar de ambtenarij staakt omdat dit korps niet akkoord gaat met de gevraagde 3% inlevering op de lonen en wedden. We hebben hier in een voorgaand artikel reeds op gewezen.

Maar thans zijn de berichten die ons hieromtrent bereiken, heel wat meer alarmerend. Gezien de wagens geladen met garnaal, mosselen en vis, aan de grens opgehouden worden, kunnen deze nog onmogelijk de markten in het buitenland bereiken, dat wil zeggen de plaatselijke handel die in deze markten doorverkoopt. Dit zal wel in de eerste plaats de grote Parijse markt Rungis betreffen, waar anders normaal hele ladingen Nederlandse vis en visprodukten, eventjes na middernacht reeds aanlanden. Het is duidelijk, dat met de onzekere toestand aan de grenzen en het geweldig oponthoud ganse visladingen niet op tijd door geraken, ofwel met zoveel vertraging, dat de kwaliteit van de vis er onder lijdt en ganse visladingen nog alleen goed zijn voor de vismeelfabrieken.

Het is begrijpelijk dat de uitvoerders zich verplicht zullen zien van aankopen in de afslag af te zien, hetgeen dan als gevolg zal hebben, een gevoelige prijsinzinking op de Nederlandse afslagen waarbij het in laatste instantie terug de vissers zijn, die het kind van de rekening worden. Aankopen kunnen nu alleen nog gebeuren voor het plaatselijk verbruik en/of voor de koelvriesshuizen. Voor de reder maakt dit natuurlijk een heel stuk uit in de prijs die men dan voor het produkt bereid is aan te bieden. Anderzijds zou het ook geen verwondering moeten baren, dat heel wat Nederlandse vissersvaartuigen zich in andere landen zullen gaan aanbieden om hun vis in de afslag te gaan zetten, terwijl omgekeerd ook wel geen vreemde vaartuigen zich meer zullen aanbieden. Inderdaad, Duitse garnaalvissers, die de Nederlandse kusten bevissten omdat in het gebied van de Duitse Wadden zoveel niet meer te vangen is, voerden hun garnalen in de Nederlandse havens aan om deze dan per vrachtwagen naar hun thuishaven over te brengen. Ook deze wagens geraken nu moeilijk, of in het geheel niet meer door. Dit scheidt dan terug problemen, vooral zo de Duitse vissers zich verplicht zouden zien de garnalen in de Nederlandse afslagen te verkopen voor plaatselijk en binnenlands Nederlands verbruik. Een overaanvoer aan garnaal zou dan de prijs zeker gevoelig drukken.

Het is in elk geval onaannemelijk dat derden, zoals in dit geval het ambtenarenkorps, dergelijk gebrek aan begrip en discipline vertonen, dat hierdoor ganse bedrijven het slachtoffer van worden. Nochtans bestaat er ook in Nederland wel een wet, dat schaden bewust door anderen aan derden aangebracht, door de eersten moeten hersteld worden. Het is dringend tijd dat de wetgevende en uitvoerende macht tussen komen en mogelijkheden scheppen omdat de verantwoordelijken, die schaden aan derden toebrengen, voor hun onburgerlijke houding voor de rechtbank kunnen betrokken worden en tot uitkering van die schaden verplicht worden. Het

brood ontnemen aan anderen en, door hun onburgerlijke houding zware verliezen toebrengen aan ganse gemeenschappen, mag zeker niet straffeloos gebeuren zoniet zal de gemeenschap alle vertrouwen in de democratiën, die bepaalde uitwassen niet beletten, verliezen.

Anderzijds kunnen Hollandse reders op Hollandse quota zonder de Belgen schade te berokkenen, in Belgische havens verkopen en Hollandse vishandelaars kunnen hier zelf kopen of opdracht geven om voor hen te kopen en te verzenden. We stellen vast dat zulks een tijdelijke oplossing is welke elkeen ten goede komt.

MARKTBERICHTEN NEDERLANDSE VISAFSLAGEN

Wegens de staking in de Nederlandse posterijen komt de briefwisseling zeer onregelmatig toe op onze redactie. Mede hierdoor verkeren wij in de onmogelijkheid de marktberichten regelmatig weer te geven. Wij verontschuldigen ons hiervoor maar het gaat hier echt om een geval van overmacht.

VLISSINGEN

VRIJDAG 18 NOVEMBER 1983

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	1.184	20.128	17,00
Tong gm	3.935	55.167	14,02
Tong km	4.545	50.500	11,11
Tong I	6.198	58.277	9,40
Tong II	3.202	25.767	8,04
Tarbot I	1.348	24.229	17,97
Tarbot II	640	9.194	14,37
Tarbot III	1.274	12.573	9,87
Tarbot IV	680	6.560	9,65
Tarbot afw	12	146	12,15
Griet I	2.244	18.518	8,25
Griet II	1.906	10.001	5,25
Schol 1 (G)	9.164	29.293	3,20
Schol 2 (G)	20.696	65.493	3,16
Schol 3 (G)	39.462	120.582	3,06
Schol 4 (G)	14.919	41.376	2,77
Kab 1 (G)	1.614	5.681	3,52
Kab 2 (G)	2.208	8.070	3,66
Kab 3 (G)	8.951	29.487	3,29
Kab 4 (G)	9.331	28.945	3,10
Kab 5 (G)	20.376	50.012	2,45
Kab (afw)	72	89	1,23
Wijt. 2 (G)	29	40	1,39
Wijt. 3 (G)	19.874	28.218	1,42
Wijt. 4 (G)	5.517	5.117	0,93
Schar 1	11.843	21.956	1,85
Tongschr 1	4.054	19.609	4,84

Tongschr II	6.176	17.202	2,79
Zeebaars	122	2.202	18,05
Poon gr	174	640	3,68
Poon 1	2.945	5.494	1,87
Poon 2	7.856	5.155	0,66
Rog I	110	403	3,67
Rog II	764	2.350	3,08
Rog III	2.335	1.333	0,57
Koolv. 4 (G)	16	47	2,93
Schel. 2 (G)	90	314	3,49
Schel. 3 (G)	999	2.731	2,73
Schel. 4 (G)	1.871	4.390	2,35
Bot	322	222	0,69
Zalm-forel	2	3517,59	
Haai + P	878	2.367	2,70
Zandhaai	147	150	1,02
Inktvis W	1.241	8.206	6,61
Inktvis ZW	6.690	13.578	2,03
Harder	4	14	3,52
Steenbolk	5.260	3.646	0,69
Mullen	240	1.075	4,48
Kreeft	2	57	28,50
Hammen	414	4.609	11,13
Paling	29	406	13,99
Diversen	10.353	26.824	2,59
Krabben	1.090	634	0,58
Kommeraal	31	122	3,93
H. Makreel	635	788	1,24
Zonnevis	42	154	3,66
Parlourdes	15	29	1,92
Krab. poot	696	1.799	2,59
TOTAAL	246.828	852.004	

BRESKENS

Aanvoer over de week van 13 t.m. 19 november 1983

Gemidd. prijs per kg.

4.559 kg. export garnalen	voor f	6,31
5.739 kg. pellerij garnalen	voor f	6,37
997 kg. bot	voor f	0,67
1.020 kg. schar	voor f	1,98
16.765 kg. schol	voor f	2,87
4.732 kg. tong	voor f	10,24
1.291 kg. tarbot	voor f	11,14
2.737 kg. griet	voor f	6,51
22.054 kg. kabeljauw	voor f	3,17
13.047 kg. wijting	voor f	1,22
263 kg. rog	voor f	3,92
2 kg. makreel	voor f	0,91
4.493 kg. poon	voor f	1,26
60 kg. haai	voor f	2,34
77 kg. ham	voor f	15,89
63 kg. baars en herder	voor f	909,11
157 kg. tongschar	voor f	5,32
6 kg. schelvis	voor f	2,25
1.543 kg. inktvis	voor f	2,75
575 kg. bolk	voor f	1,10
9 kg. koolvis	voor f	3,72
16 kg. zonnevis	voor f	7,61

ALLERLEI

■ In het vooruitzicht van de opening van de haringvisserij in het Shetlandgebied, hebben verleden week reeds zes Deense seiners de Schotse haven van Lerwick aangedaan. Zij wilden waarschijnlijk één van de eersten er bij zijn, terwijl er omgekeerd altijd anderen zijn die eerst de kat uit de boom willen kijken.

Z.201/601 K	50 gul + 70 wijt.	259.206
Z.580/578 K	50 gul + 80 wijt.	289.576
		9.029.392

DINSDAG 22 NOVEMBER 1983

Z.89	W	4500	450	15	2.108.650
Z.162	KM	7000	280	18	2.067.448
B.42	KM	3000	150	16	930.235
Z.55	K	900	70	11	406.160
Z.573	KRP	200	120	10	546.535
Z.12	K	900	70	11	431.760
					6.490.788

WOENSDAG 23 NOVEMBER 1983

Z.196	W	600	100		461.700
Z.418	N	1500	250		763.758
Z.307	KRP	100	120		531.713
GO.54	W	4500	320		1.226.288
Z.30	N	800	260		1.251.210
Z.506	N	1000	260		1.089.555
					5.324.224

NIEUWPOORT

DONDERDAG 17 NOVEMBER 1983

GARNAAL			
N.782	98 kg.		13.622 fr.

VRIJDAG 18 NOVEMBER 1983

VIS			
N.172	2.490 kg.		88.065 fr.
N.788	2.490 kg.		88.065 fr.
N.346	2.697 kg.		100.951 fr.
N.512	2.698 kg.		100.951 fr.
N.88	2.660 kg.		100.081 fr.
N.590	2.660 kg.		100.082 fr.
N.700	1.144 kg.		81.073 fr.
N.346	2.187 kg.		84.225 fr.
N.575	2.187 kg.		84.225 fr.
N.738	1.091 kg.		39.545 fr.
N.736	1.091 kg.		39.545 fr.

GARNAAL			
N.782	102 kg.		14.940 fr.

Op de vrijdagmarkt losten vijf koppels gullenvissers en één vaartuig van de West samen 23.000 kg vis. Er werd opnieuw geen tong en variatie aangevoerd. Zo was de veiling enkel van de traditionele soorten, zoals gul, wijting en pladijs voorzien. Doch voor alle aangevoerde soorten kende de prijsnotering een fikse stijging in vergelijking met de prijzen op vorige marktdagen genoteerd. Varia haalde 180 à 240 fr./kg, grote pladijs 75 à 80 fr./kg, drieling- of middenslag pladijs 3900 à 4000 fr. de ben en visjes 2000 à 2500 fr. de ben. Eveneens was de kabeljauw aan een gevoelige prijsstijging onderhevig. Zo bedroeg de marktprijs der kabeljauw 4000 à 4500 fr. de ben en die der gul 2450 à 3500 fr. de ben, wijl voor de voorkleine gul 2450 à 2700 fr. de ben werd genoteerd. Wijting kende op de vrijdagmarkt eveneens een beter afzetgebied dan op de vorige marktdagen. Grote wijting werd tegen 1650 à 1750 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 950 à 1100 fr. de ben. Geen enkele ben wijting diende tegen de opvangwaarde aan de markt onttrokken te worden, zodat voor deze soort van een kentering ten goede gewag kan gemaakt worden. Voor grote schaar werd 1950 à 2100 fr. de ben genoteerd en voor kleine zandschar 1300 à 1350 fr. de ben. Er werd vanwege de handelaars eveneens een ruime interesse vastgesteld. Voor garnaal werd de eenheids-prijs van 140 fr./kg bekomen.

MAANDAG 21 NOVEMBER 1983

VIS			
N.723	7.927 kg.		293.248 fr.
N.736	5.778 kg.		199.684 fr.
N.738	5.778 kg.		199.685 fr.
N.22	4.538 kg.		167.517 fr.
N.720	4.538 kg.		167.518 fr.
N.349	1.419 kg.		58.020 fr.
N.512	1.419 kg.		58.020 fr.
N.172	1.119 kg.		50.695 fr.
N.788	1.119 kg.		50.695 fr.
N.88	1.253 kg.		55.860 fr.
N.590	1.253 kg.		55.860 fr.

Vijf koppels spanvissers en één vaartuig van de West losten op de maandagmarkt samen ongeveer 36.000 kg vis voor een totale waarde van 1.356.802 fr. Tong der sortering 1 à 6 bekam 235 à 250 fr./kg, middenslag tarbot 220 à 270 fr./kg, varia 170 à 220 fr./kg en griet 190 à 268 fr./kg. Pladijs kende een dure prijsnotering. Zo haalde grote pladijs 80 à 85 fr./kg, middenslag- of drieling pladijs 3500 à 3900 fr. de ben en visjes 2600 à 2750 fr. de ben. Kabeljauw werd aan 4000 à 4700 fr. de ben geboekt en gul aan 2400 à 4000 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd 2400 à 2600 fr. de ben opgetekend. De grote wijting werd tegen 1650 à 1850 fr. de ben aangekocht en de kleine wijting tegen 950 à 1150 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 1750 à 1800 fr. de ben. Moerrog kreeg 85 à 90 fr./kg en tilten 4000 à 4300 fr. de ben, wijl voor scherpstaarten 4000 à 4200 fr. de ben werd bekomen. Voor variatie werd er eveneens een dure prijsnotering geboekt. Koningvis haalde 188 à 206 fr./kg en staartvis 298 à 304 fr./kg. Doorn- of speurhaai werd tegen 2800 à 3000 fr. de ben aangekocht, zeehond tegen 2000 à 2500 fr. de ben en zeehaai tegen 1250 à 1500 fr. de ben. Voor robaard werd 85 à 90 fr./kg genoteerd, voor rode soldaten 80 à 90 fr./kg en voor knorhaan 750 à 1000 fr. de ben. Alle geboekte prijsnoteringen konden op de maandagmarkt lonend genoemd worden.

WOENSDAG 23 NOVEMBER 1983

VIS			
N.22	1.548 kg.		65.270 fr.
N.720	1.548 kg.		65.270 fr.
N.349	1.498 kg.		65.670 fr.
N.512	1.498 kg.		65.670 fr.
N.88	1.827 kg.		83.760 fr.
N.590	1.827 kg.		83.760 fr.
N.172	1.645 kg.		78.000 fr.
N.788	1.644 kg.		78.000 fr.
N.736	2.077 kg.		94.920 fr.
N.738	2.076 kg.		94.920 fr.

GARNAAL			
N.782	104 kg.		13.977 fr.

Op de woensdagmarkt losten vijf koppels spanvissers samen ongeveer 17.000 kg vis, voor de aangevoerde soorten vertoende een monotone uitzicht, omdat het hoofdzakelijk uit gul en wijting bestond. Voor de varia werd 190 à 260 fr./kg betaald, voor grote pladijs 70 à 85 fr./kg, voor middenslag- of drieling pladijs 3500 à 3750 fr. de ben en voor visjes 2250 à 2750 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4100 à 4700 fr. de ben aangekocht en gul tegen 2300 à 3500 fr. de ben. Dit volgens de grootte en kwaliteit. Grote wijting haalde 1650 à 1800 fr. de ben en kleine wijting 950 à 1200 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2250 à 2400 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 1400 à 1500 fr. de ben. Voor wat garnaal betreft varieerde de aankoop-prijs van 115 à 119 fr./kg.

GETIJEN TE OOSTENDE

NOVEMBER

	(1)	(2)	(3)	(4)
25 vrijdag	0354	464	1037	065
	1625	472	2257	084
26 zaterdag	0448	443	1136	068
	1726	453	2357	101
LK 27 zondag	0551	423	—	—
	1836	439	1246	075
28 maandag	0708	412	0108	117
	1959	435	1404	078
29 dinsdag	0829	416	0230	122
	2116	445	1522	072
30 woensdag	0939	432	0346	113
	2220	459	1630	058

DECEMBER

	(1)	(2)	(3)	(4)
1 donderdag	1038	450	0449	094
	2313	469	1728	043
2 vrijdag	1127	465	0541	075
	2357	474	1815	036
3 zaterdag	—	—	0628	062
	1209	475	1856	038
NM 4 zondag	0035	475	0709	056
	1250	482	1934	050
5 maandag	0110	476	0750	057
	1331	487	2009	064
6 dinsdag	0148	477	0831	059
	1412	487	2045	078
7 woensdag	0226	477	0909	061
	1454	482	2121	087
8 donderdag	0307	471	0950	061
	1537	469	2158	093
9 vrijdag	0347	457	1030	063
	1619	451	2238	097
10 zaterdag	0429	438	1114	068
	1704	431	2323	106
11 zondag	0513	417	—	—
	1751	414	1203	080
EK 12 maandag	0607	399	0014	118
	1850	403	1258	097
13 dinsdag	0710	389	0114	133
	1954	402	1401	113
14 woensdag	0817	389	0223	142
	2057	409	1506	121
15 donderdag	0919	398	0328	142
	2156	420	1608	118

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 :

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE :

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	21 november	22 november	23 november
Lappen	262 272	.....	.....
Grote	245 250	.....	.....
3/4	195 200	.....	.....
Bloktongen	170 176	.....	.....
Vóór-kleine	144 149	.....	.....
Kleine	125 130	.....	.....
Slips	120 126	.....	.....

ZEEBRUGGE

	21 november	22 november	23 november
Grote	265 272	269 273	269 278
Bloktongen	251 256	238 247	243 258
Fruittongen	206 209	196 200	192 234
Schone kleine	165 175	162 174	167 183
Kleine	133 143	130 139	125 143
Tout petit	122 128	112 127	117 129
Slips	121 126	116 119	114 126

NIEUWPOORT

	21 november	22 november	23 november
Tong I	235 250	.....	.....
Tong II	235 250	.....	.....
Tong III	235 250	.....	.....
Tong IV	235 250	.....	.....
Tong V	235 250	.....	.....
Kleine tongen .....	.....	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	21 november	22 november	23 november
Platen	64 75	.....	.....
lek (groot-klein) ..	53 63	.....	.....
Derde slag	51 63	.....	.....
Platjes	33 39	.....	.....

ZEEBRUGGE

	21 november	22 november	23 november
I	52 61	54 62	61 63
II	51 60	57 60	59 62
III	52 56	54 59	57 59
IV	42 46	42 45	41 48
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	21 november	22 november	23 november
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	80 85	.....	70 85
Drielingen	70 78	.....	70 75
Platjes	52 55	.....	45 55

OOSTENDE-DOVER

Voor de week van 27.11 tot 3.12.83

SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 10.05 en te 13.50 u.
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 27.11 en 3.12.83

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 00.01 u., behalve op 27.11.83
- Dagelijks te 06.00, behalve op 27 en 28.11.83
- Dagelijks te 18.00, te 20.00 u., behalve op 3.12.83
- Op 29 en 30.11.83 bijk. afv. te 08.00 u.
- Op 3.12.83 bijk. afv. te 21.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01.30 en te 05.15 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 11.40, te 15.30 en te 18.30 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 27.11.83
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 27.11 en op 3.12.83
- Dagelijks te 10.00 u., behalve op 27 en op 28.11.83
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 3.12.83
- Op 29 en 30.11.83 bijk. afv. te 13.00 u.

Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 22.45 u.

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

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

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:

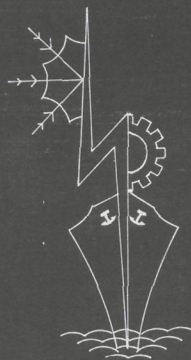
- Dagelijks te 10.35, te 15.20, en te 17.50 u.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

1. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1983.
Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 120 fr. (België)
Verzendingskosten 135 fr. (Nederland)
2. 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.
3. Hoogwaterboekje 1984 - 30 fr.
4. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1983 aangevuld tot einde december 1982.
Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.
5. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.
Verschillende soorten zeevis.
Schaal- en weekdieren.
Prijs 500 fr. + 84 fr. verzendingskosten.
6. „Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.
7. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.
8. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
9. 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

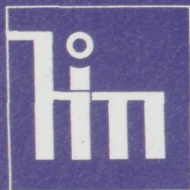


HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



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



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

