

HET VISSERIJBLAD



51e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 14 SEPTEMBER 1984 - NR. 33

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

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

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

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

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

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

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 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 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het
visserijblad

Vrijdag 14 september 1984 – Nr. 33

**„EERSTE STEEN” VAN NIEUWE VERBLIJFSINSTELLINGEN K.W. IBIS
OFFICIEEL ONTHULD DOOR GEMEENSCHAPSMINISTER LENSSENS**

RUIM TWINTIG JAAR GELEDEN REZEN DE EERSTE IDEEEN!

Gedurende pakweg twintig jaar werden onderhandelingen gevoerd, werden invloeden aangevend en werd met een zelden geziene ambitie gestreefd naar een modernisering van de instellingen van het K.W. Ibis maar, mede door gebrek aan financiële middelen in de betrokken overheidsdiensten bleef een realisatie van de bestaande plannen uit... en de knappe schooldirectie met name de heer Caesstecker en het personeel bleven in vaak zeer moeilijke omstandigheden voortploeteren. Dat er toch voortreffelijke resultaten werden gehaald, wijst inzonderheid op de vakbekwaamheid en de bereidheid van deze mensen.

Maar kijk, sedert enige tijd werd vooruitgang gemaakt. Vooral onder impuls van de nieuwe voorzitter, vice-admiraal Schlim, die de visserij zeer genegen is, werden de plannen en projecten in heuse realisaties omgezet en het resultaat daarvan was voorbijge maandag te zien. Door gemeenschapsminister Lenssens werd de „eerste steen” onthuld van de nieuwe verblijfsinstellingen van het K.W. Ibis en dat zal ongetwijfeld een historische dag betekenen voor iedereen die zeer nauw betrokken is bij de entourage van deze voor Oostende toch zo typerende instelling.

Alvorens evenwel in te pikken op het eigenlijk feestgebeuren, hoort het summier een historisch overzicht te geven van „den Ibis” zoals men in Oostende wel eens meer pleegt te zeggen.

De instelling werd in 1906 opgericht onder de hoge bescherming van Prins Albert. Het opzet was duidelijk: de Ibis zou een zeevisserijschool worden en daarnaast ook tegemoet komen aan de soms zeer moeilijke sociale en economische toestanden die toen heersten. Het opzet was tweërlei: het zou een soort opvang worden voor wezen van vissers of zeelieden en anderzijds moest ook gewerkt worden aan de opleiding van de kostgangers tot heuse zeevissers. Het werd meteen een vitale taak voor de mensen die toen met het onderricht belast waren want er deed zich sedertdien een zeer belangrijke technische evolutie voor. De vaartuigen, die tot dan toe doorgaans door het zeil werden voortgestuwd op de grote vlakke, kregen stoommachines ingebouwd en meteen was er de noodzaak om de leerlingen ook op dat vlak wegwijs te maken.

De kostgangers van toen werden ondergebracht aan boord van de H.M.S. Albacore, een vaartuig dat door de Britse Royal Navy ter beschikking werd gesteld. Het vaartuig dat de nieuwe naam „Ibis” mee kreeg, lag gemeerd in de vaart, niet ver van waar nu de huidige instel-

lingen gevestigd zijn. Aan boord al werden de jongens gekonfronteerd met een heus zee-mansleven want er werd ondermeer geslapen in hangmatten. Trouwens, ook de lessen werden aan boord van de „Ibis” gegeven. Na de eerste wereldoorlog werd de zeevisserij getroffen door een massale vlucht van de zeevissers naar te lande gevestigde arbeidsmogelijkheden. Het was veiliger en er werd ook een beter loon uitbetaald. Het was toen dat, op initiatief van Prins Albert, beslist werd dat ook niet-wezen voortaan zouden toegelaten worden. Tevens werd een aanvang gemaakt met de bouw van de nieuwe school waar nu nog altijd de Ibis is gevestigd en in 1924 kon de verhuus van het schip naar de gebouwen plaats vinden. De tweede wereldoorlog noodzaakte de Ibis om te verhuizen naar Brugge gezien de bezetter de gebouwen had opgeëist.

Eenmaal het oorlogsgeweld voorbij, kon men terug de gebouwen betrekken, maar er waren wel omvangrijke herstellingen nodig, hetgeen veel geld vergde. Er moest dus noodgedwongen beroep gedaan worden op de tussenkomst van de regering en in 1952 werd een overeenkomst gesloten waarbij de Staat de onderhoudskosten, alsmede de lonen en wedden van het personeel ten laste zou nemen. Wel werd een beperking opgelegd van het aantal leerlingen: maximum zouden er negentig mogen opgenomen worden.

Die jongens krijgen in de Ibis voortreffelijk onderricht. Er is de vrije gesubsidieerde lagere school en er is daarnaast de afdeling zeevisserijonderwijs, afdeling dek.

UITBREIDING WAS MEER DAN NODIG

Het is duidelijk dat sedert veel jaren, de accommodaties van de huidige school, niet langer beantwoorden aan de vereisten. Er werden wel enkele aanpassingswerken uitgevoerd – ondermeer wat de slaapgelegenheden betreft – maar aanvankelijk werd gedacht aan een heel nieuw kompleks. Spoedig evenwel bleek dat een niet realiseerbare zaak want er zou een investering van minstens 160 miljoen mee moeten gepaard gaan. De projecten bleven dus alsnog in de mappen zitten... tot besloten werd tot een bouwplan dat over verschillende fasen zou lopen. Door bemiddeling van het gemeentebestuur van Bredene en met de samenwerking van het Ministerie van Openbare Werken kon men een perceel verloren bouwgrond verwerven, dat geschikt was voor de bouw van een nieuwe verblijfplaats achter de huidige gebouwen en... meteen zijn wij gekomen tot de aanleiding voor de feestelijkheden van voorbijge maandag toen gemeenschapsminister Lenssens de „eerste steen” onthulde van dit kompleks.

(Vervolg op blz. 3)



Gemeenschapsminister Lenssens onthult de eerste steen van het nieuwe Ibisgebouw onder het waakzaam oog van voorzitter Schlim en directeur Caesstecker.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
TEL. (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en dephouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)
(7772V)

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

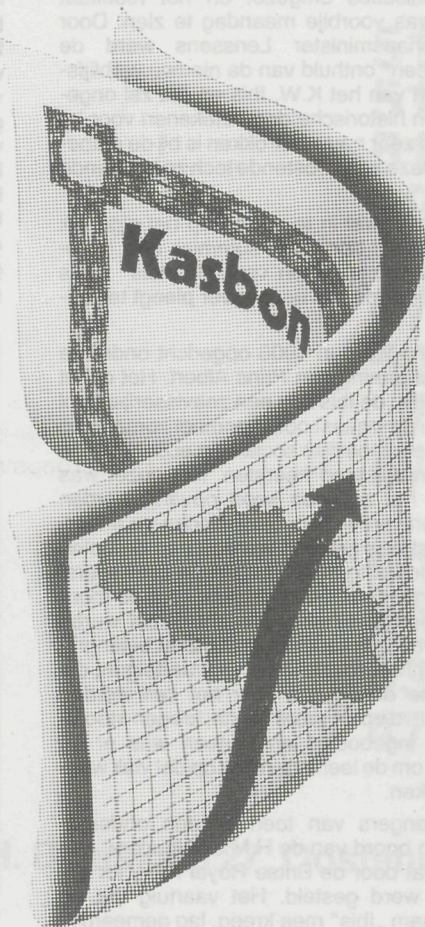
**Beleggen
in NMKN-kasbons
méér opbrengst
voor uw spaargeld**

**méér mogelijkheden
voor het bedrijfsleven
en de werkgelegenheid**



KREDIET A/D NIJVERHEID

verstandig sparen





Toespraak van dhr. Vanden Bosch met v.l.n.r. burgemeester Eerebout (Bredene), vice-admiraal Schlim, gemeenschapsminister Lenssens en directeur Caestecker.

De werken hiervoor werden gestart op 29 februari van dit jaar en zijn ondertussen al flink opgeschoten. Het nieuwe kompleks zal vier verdiepingen tellen waarvan de slaapgelegenheden zich op de twee hoogste verdiepingen zullen bevinden. Daaronder bevinden zich dan de refter, de wasplaatsen en het administratief gedeelte, terwijl de keuken zich ondergronds bevindt.

De financiering van de kosten gebeurt voor zestig procent met Staatsgelden terwijl verder financiële steun werd gekregen van de provincie en de Nationale Loterij. Voor de rest zal de Ibis zelf voor de gelden moeten instaan maar ondertussen heeft ook de privé-sector haar steentje bijgedragen en werden door instellingen, bedrijven en personen die rechtstreeks bij de zeevisserij betrokken zijn of er iets voor over hebben, ook al belangrijke financiële bijdragen geleverd.

MAANDAG HEERSTE HOERASFEERTJE IN HET K.W. IBIS

Maandagavond, omstreeks vijf uur, heerste een massale belangstelling op de Ibis-instelling. Aanleiding hiervoor was, zoals gezegd, de onthulling van de „eerste steen” van de nieuwe verblijfsinstellingen. Iedereen die op een of andere manier betrokken is bij de werking van de Ibis was present toen gemeenschapsminister Lenssens tot het officiële gedeelte over ging.

Eenmaal dat afgewerkt, kwam als eerste spreker de heer Marcel Vanden Bosch aan het woord. De heer Vanden Bosch is bestuursdirecteur bij het Ministerie van Verkeerswezen maar tevens beheerder-secretaris van het K.W. Ibis. Namens voorzitter Schlim en de beheerraad van de Ibis liet spreker zich als volgt uit:

Wanneer vandaag te Bredene, de vlaggen en de wimpels in de zilte zeelucht wapperen, en wij op het Koninklijk Werk Ibis de grote eer genieten zoveel hoogwaardigheidsbekleders te mogen welkom heten, is het omdat hier iets gebeurt waarnaar de Raad van Bestuur, de directie en

het personeel van deze instelling sedert vele jaren met groeiend ongeduld uitkeken. Vandaag wordt inderdaad een lang gekoesterde droom werkelijkheid. De heer Minister van Leefmilieu, Waterbeleid en Zeevisserijonderwijs zal zo dadelijk, op plechtige wijze, de eerste steen onthullen van een gloednieuwe verblijfsinstelling ten behoeve van een honderdtal Ibis-jongens.

Het is dus een feestgebeurtenis die ons niet onberoerd kan laten. Wij voelen het in de Ibis-gemeenschap aan, als de definitieve stap naar de bekroning van vele jaren betrachting, naar een doelgericht streven.

Het is met een zekere fierheid, ja met oprechte trots, dat vandaag door het K.W. Ibis wordt gevlagd. Maar het is meteen met gevoelens van diepe erkentelijkheid en echt gemeente dankbaarheid. Deze dank gaat uiteraard naar alle personen en instanties die de verwezenlijking van ons opzet hebben mogelijk gemaakt door het verstrekken van de nodige financiële middelen.

Oprechte, hartelijkste dank aan de heer Jan Lenssens, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Waterbeleid en Onderwijs die – met het akkoord van de Vlaamse Executieve – voor rekening van de Vlaamse Gemeenschap een betoelaging van 60% van de nieuwbouw heeft willen toekennen.

Even erkentelijke dank aan de heer Provinciegouverneur Olivier Vanneste, de Bestendige Deputatie en heel speciaal de heer Gedeputeerde Hilaire Defauw, alsook aan de Provincieraad, voor de toegezegde subsidies vanwege de Provincie West-Vlaanderen.

Een derde belangrijke tussenkomst mochten wij reeds ontvangen vanwege de Nationale Loterij en het past hier zeker hulde en dank te betuigen aan het adres van de Heer Administrateur-Generaal Wiams.

Zonder de welwillende medewerking van het Ministerie van Openbare Werken, Dienst der Kust, ware het niet mogelijk geweest dit gebouw

op deze plaats in te planten. Voor hun bereidwillige tussenkomst danken wij dan ook graag de heren Inspecteur-Generaal Robert Simoen en Hoofdingenieur-Directeur Verslype. Ook het Gemeentebestuur van Bredene was onmiddellijk bereid een perceel grond over te dragen ten einde het dienstgebouw te kunnen inplanten.

Het voltallig Bredense College en gemeentebestuur zijn wij daarvoor oprecht erkentelijk.

De heer architect Jef Baekelandt en Hoofdaannemer René Keysabl, in wie wij vlotte en gewetensvolle uitvoerders van de opdracht aantreffen, willen wij dank zeggen voor de aangename samenwerking, terwijl wij als vertegenwoordigers van de inrichtende macht van het K.W. Ibis onze grote erkenning willen uitdrukken voor de medewerking en het deskundig advies van zowel de heer e.a. Ingenieur Jan Baeyens als de heer Aimé Vanden Eede bij de planning en uitvoering van de werken.

En dan zijn er die vele Ibis-vrienden, die op tastbare wijze hun echte sympathie en belangstel-

(Vervolg op blz. 4)

DE PERSONALITEITEN

Tijdens de onthulling van de „Eerste Steen” van het K.W. Ibis werd een massale belangstelling opgetekend van personaliteiten.

In de eerste plaats natuurlijk minister Lenssens, vergezeld door opdrachtgever Verleye en administrateur-generaal Berckx.

Minister De Croo was vertegenwoordigd door attaché Van Caneghem terwijl de heer Hilaire Defauw, bestendig afgevaardigde het provinciebestuur vertegenwoordigde.

Verder waren er de kapiteins-ter-zee Thas (Provinciekommandant) en Meeze namens de Zeemacht.

Uiteraard was ook het bestuur van het K.W. Ibis vertegenwoordigd in de figuur van voorzitter, vice-admiraal Schlim en de bijna voltallige beheerraad.

De secretaris-generaal Marcel Poppe van Verkeerswezen had zich laten verontschuldigen maar directeur-generaal Vancraeynest, van hetzelfde departement was wel aanwezig.

Ook de gemeentebesturen van Oostende en Bredene waren vertegenwoordigd door de respectievelijke burgemeesters en een afvaardiging van het schepencollege.

En verder bemerkten wij o.a. erevolksvertegenwoordiger Dries Claeys, tevens voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij; P. Vandenberghe, directeur van de rederscoöperatieven S.C.A.P. en Hulp en Nood en tevens voorzitter van de Onderlinge Visafslag; Blomme, bestuursdirecteur bij het Bestuur van Zeezeven; Beyen, directeur R.M.T.; De Bock, ere-nautisch directeur bij het Loods- en Reddingsdiensten; Pintelon, voorzitter van de Rederscentrale; Pluyers, ere-directeur bij het Bestuur van het Zeewezen; Bultinck van het Waterzuiveringsbekken; Deroose, directeur van de beroepsvereniging Hand in Hand Zeebrugge; G. Van Oost, griffier bij het Fonds voor Arbeidsongevallen en de directoren van de verschillende visserij scholen. Daarnaast tenslotte een grote groep sympathisanten van het K.W. Ibis.

ling hebben willen betonen door een financiële steun te verlenen om ons in staat te stellen de zware opgave waarvoor wij ons geplaatst zien tot een goed einde te brengen. Wij kunnen hier niet alle personen en instanties die een steentje bijdroegen bij naam vermelden. Toch wil ik de heer Prosper Vandenberghe citeren. Dank aan zijn initiatief, kwam heel wat geld in het Ibislaadje terecht, terwijl ook de Rederscentrale namens de Belgische Zeevisserij een belangrijke steun toezegde.

Samenvattend dient ook een gemeend woord van dank gericht aan de Administraties van de Vlaamse Gemeenschap en het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart alsook aan de leden van de Raad van Beheer die in nauwe samenwerking borg stonden voor een vlotte afwerking van alle dossiers, daarbij meteen de overtuiging uitsprekend, dat ook in de toekomst voor de verdere uitbouw en afwerking op een zelfde begrip en soepele medewerking zal kunnen gerekend worden.

EEN „TWEDE THUIS”

Indien zoveel personen en instanties samen de inspanning leveren, die nodig is tot verwezenlijking van ons bouwproject, dan is het in feite omwille van alle jongens die ons nu, maar ook in de toekomst, toevertrouwd worden en zullen worden.

Van in de beginne, bij de stichting in 1906 door Z.K.H. Prins Albert, is men de woorden indachtig geweest van de Doorluchtige Stichter, die wilde dat de Ibis-pupillen niet alleen tot degelijk opgeleide visserslui werden gevormd, maar dat zij tevens een goede opvoeding zouden genieten, waarbij ze zich uiteindelijk in hun „tweede thuis”, die de Ibis voor deze jongens toch is, gelukkig zouden voelen.

Het Werk heeft in zijn niet altijd gemakkelijk bestaan – denken wij maar aan de onverminderde activiteit gedurende twee wereldoorlogen – goede en minder goede momenten gekend. Maar wat ook gebeurde, steeds werd als primordiale betrachting die koers gevolgd die voor de leerlingen naar het beoogde doel moest leiden.

Hoeveel oud-leerlingen van deze instelling treft men niet aan in alle takken van het maritiem bedrijf, hetzij in de zeevisserij, de koopvaardij, de sleep- en baggermaatschappijen, onze Zee-macht.

Om ook in de toekomst borg te kunnen staan voor de verwezenlijking van de doelstellingen van het Koninklijk Werk, dienen de middelen nodig aangepast aan de evolutie van onze tijd. Deze nieuwe verblijfsinstelling zal vanaf volgend jaar aan honderd jongens een moderne, echte tweede thuis kunnen bieden. Wij prijzen ons gelukkig dat dit mogelijk wordt.

EEN TWEDE OPDRACHT

Maar er is meer! Ons wacht nog een tweede opdracht. Naast het wonen, eten en slapen in aangepaste accommodatie is het voor de Ibis-leerling zeker even belangrijk, dat zijn opleiding in optimale huisvestingsvoorwaarden kan gebeuren. Voor wat het lager secundair zeevisserijonderwijs betreft, beantwoorden de huidige klaslokalen zeker niet aan de gestelde vereisten.

Het lerarenkorps moet reeds gedurende een paar decennia van de nood een deugd maken in klassen die deze benaming nauwelijks verdienen.

Wanneer in 1985 dit nieuwe gebouw in gebruik zal genomen worden, nemen wij ons voor, onmiddellijk de nodige aanpassingswerken te laten uitvoeren om van de vrijgekomen lokalen, namelijk de huidige slaapzaal, eetzaal en kelderdieping, geschikte klaslokalen te maken. Bij de herstructurering van het lager secundair zeevisserijonderwijs is trouwens de duur der

studiën van drie op vier jaar gebracht waardoor alleszins nieuwe klasruimten nodig zullen zijn wanneer op 1 september 1986 gestart wordt met het vierde leerjaar.

Namens Vice admiraal Schlim, Voorzitter van het Koninklijk Werk en als tolk van de Raad van Beheer en de directie van deze school, betuigde ik U onze oprechte, erkentelijke dank voor wat reeds kon verwezenlijkt worden. Wij weten dat U ook in de toekomst alle mogelijk begrip zult willen opbrengen en alle steun zult willen verlenen, die het ons mogelijk moet maken onze opzet verder af te werken.

Bij voorbaat betuig ik U daarvoor onze warmste dank.

*
*
*

Vervolgens verzocht spreker Gemeenschapsminister Lenssens tot de onthulling te willen overgaan van de „eerste steen”.

VISSERIJONDERWIJS MOET VOORTDUREN IN BEWEGING ZIJN

Nadat gemeenschapsminister Lenssens de plichtplegingen had vervuld richtte hij zich tot de menigte waarbij hij zich als volgt uitliet:

Het is voor mij een eer en een genoegen hier vandaag aanwezig te kunnen zijn op de symbolische eerste steenlegging van het nieuw internaat van het Koninklijk Werk Ibis.

Ik kan mij voorstellen dat een gebouw dat sedert 1924 in gebruik was als internaat, na ruim een halve eeuw, zowel architectonisch, als functioneel en pedagogisch, dringend aan vernieuwing toe was.

De Raad van Beheer en de Directeur van het Koninklijk Werk waren hier reeds in het begin van de zestiger jaren overtuigd.

Inderdaad, de eerste ideeën omtrent een nieuw internaat werden, aldus lees ik in het gedenkboek „De Ibis-story” van Robert Coelus reeds in 1962 geformuleerd.

De problemen in verband met de financiering van de nieuwbouw zijn er de oorzaak van dat eerst in 1983 de Vlaamse executieve en de Provinciale Overheid de nodige toelagen konden verlenen.

Het Koninklijk Werk Ibis heeft een reeds lange en vooral vruchtbare geschiedenis.

Oppericht in 1906, op initiatief van de latere Koning Albert I, verzorgde de instelling de opleiding van de haar toevertrouwde jongeren tot aan de eerste wereldoorlog op oefenscheepen. In het begin van de twintiger jaren werden de huidige gebouwen in gebruik genomen.

In ieder geval, sedert het begin van deze eeuw, ontvingen honderden jongeren, voornamelijk wezen van vissers en andere kansarme kinderen, hier een vorming die hen in staat stelde in het latere leven – meestal vissersleven – hun man te staan.

Dit mede dank zij de Koninklijke belangstelling en bescherming, die zowel bij het ontstaan van de instelling als in de latere geschiedenis ervan, steeds zeer groot was.

Inderdaad mag het Koninklijk Werk Ibis zich ook vandaag verheugen in deze Koninklijke belangstelling in de persoon van Z.K.H. Prins Albert, die onlangs aanvaardde zijn doorluchtige vader, wijlen Koning Leopold III op te volgen als beschermheer van de Ibischool.

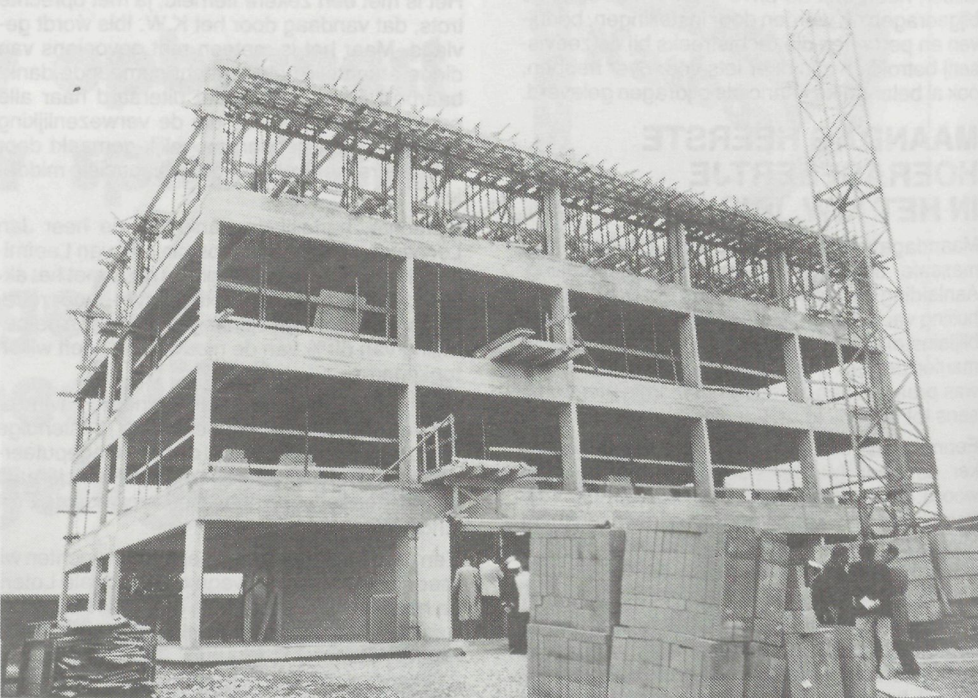
Ibischool inderdaad, die één der vijf instellingen is van het Zeevisserijonderwijs in Vlaanderen, dat op zijn beurt gesitueerd moet worden binnen het algemeen en technisch secundair onderwijs.

Dit onderwijs moet voortdurend in beweging zijn ten einde de maatschappelijke en technologische evolutie te volgen. In alle sectoren van de samenleving doen zich fundamentele wijzigingen voor. Geen enkele industriële, commerciële of maatschappelijke sector staat buiten deze diepgaande omwenteling. Ook de sector van de zeevisserij niet. Deze sector heeft een ruimer aandeel in de Belgische en Vlaamse economie dan velen denken.

Een tweehonderdtal geregistreerde zeevisserij-scheepen met bijna duizend bemanningsleden zorgden voor een jaarlijkse aanvoer van 40.000 ton vis, die een miljardenomzet betekent.

Zoals reeds gezegd zijn ook in de visserijsector de technologische veranderingen duidelijk aanwijsbaar.

(Vervolg op blz. 5)



De nieuwe Ibis gebouwen die maandagavond door gemeenschapsminister Lenssens ingehuldigd werden.

Ik verwijs enkel naar de steeds meer gesofisticeerde boordapparatuur. Deze veranderingen zijn een permanente uitdaging voor het zeevisserijonderwijs dat zich aan deze technologische omwenteling dient aan te passen.

Jarenlang werd er in de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs en in verschillende commissies en ministeriële werkgroepen voorbereidend werk geleverd om de herstructurering van het zeevisserijonderwijs aan de maatschappelijke en beroeps-technische aktualiteit mogelijk te maken.

HERSTRUCTURERING VAN ZEEVISSERIJONDERWIJS

Op 28 juli 1983 heeft de Vlaamse regering mijn voorstel tot herstructurering van het Zeevisserijonderwijs goedgekeurd. Deze hervorming van het Zeevisserijonderwijs beoogt een dubbel doel:

— aanpassing van de structuur enerzijds en de inhoudelijk programmatische vernieuwing anderzijds.

Vooreerst werd dus de structuur van het Zeevisserijonderwijs grondig aangepast.

Concreet betekent dit dat het Zeevisserijonderwijs voortaan ingericht wordt op het niveau van het Lager Secundair Technisch en Lager Secundair Beroepsonderwijs.

Dit betekent eveneens dat de jongeren zich in de toekomst kunnen voorbereiden op de verschillende beroepen die in de zeevisserijsector voorkomen.

Tevens — en ook dit is belangrijk — wordt hierdoor een zekere polyvalentie gewaarborgd die een eventuele doorstroming naar andere beroepsvelden of naar het Hoger Secundair Technisch Onderwijs mogelijk maakt.

Maar ook inhoudelijk werd de opleiding in het Zeevisserijonderwijs aangepast en verruimd.

Einde mei 1984 werd hiertoe een programma-commissie opgericht. De taak van deze commissie bestaat er in mij omtrent de programma's inzake de algemene vorming en de inhoudelijke aanpassing van de technische en praktijkvakken te adviseren.

Er kan niet genoeg de nadruk worden gelegd op de noodzaak deze inhoudelijke onderwijsaanpassing zo snel mogelijk te realiseren.

Uit recente gegevens blijkt dat de doorgevoerde

aanpassing van het Zeevisserijonderwijs beantwoordde aan de verwachtingen.

Zo is het aantal leerlingen in het Zeevisserijonderwijs, ondanks de demografische factoren, die in de meeste scholen een daling van het leerlingenaantal tot gevolg hebben, het laatste jaar met 10% toegenomen.

Ik ben ervan overtuigd dat deze trend zich in de komende jaren zal doorzetten.

De hele geschiedenis van deze herstructurering bewijst dat overleg tussen de verschillende instanties tot goede resultaten kan leiden.

Inderdaad, sommige aspecten van de vernieuwing van het Zeevisserijonderwijs behoren tot de bevoegdheid van mijn collega's, de Ministers Daniël Coens en Herman Decroo, die ik bij deze gelegenheid oprecht dank voor hun medewerking.

Aanpassingen en hervormingen van de onderwijsstructuren en onderwijsinhoud zijn noodzakelijk.

Maar om een degelijk onderwijs uit te bouwen moet men beschikken over bekwame en toegewijde schooldirecties en leerkrachten. Op dit vlak mag het Zeevisserijonderwijs zeker niet klagen. Integendeel, mijn ervaring leert mij dat de inzet en de toewijding van directie en leraars bijzonder groot is. Ik stel er prijs op hen hiervoor zeer oprecht te danken en geluk te wensen.

Mijnheer de Voorzitter,

Dit nieuw internaat in aanbouw zal U de gelegenheid bieden om in de toekomst over een aangepaste accommodatie te beschikken die ten volle beantwoordt aan de noden van uw instelling.

Wees ervan overtuigd dat de Vlaamse Regering, de Zeevisserijsector, het Zeevisserijonderwijs en het Koninklijk Werk Ibis steeds zal blijven aanmoedigen en steunen.

Dit weze een aanbod tot verdere samenwerking om het Zeevisserijonderwijs verder uit te bouwen en aldus de toekomst van de zeevisserijsector te waarborgen, maar tevens om de aan deze onderwijssector toevertrouwde jongeren een volwaardige vorming te geven die hen gelijke kansen biedt.

Totdaar Gemeenschapsminister Lenssens.

Meteen was het officiële gedeelte afgesloten en werd plaats gemaakt voor een bijzonder geslaagde ontvangst waarop uiteraard de toekomst van de Ibis centraal stond.

**TE KOOP GEVRAAGD
om en rond Bredene
of Opex:**

WONING

met living, badkamer,
keuken, 3 à 4 slaapkamers.

Schrijven kantoor blad
nr. 9720.

HET OPSLEPEN VAN VISSERSVAARTUIGEN IN DE OOSTENDSE VISSERIJDOKKEN REDERS OPGELET!!!

De reders verzekerd bij de Rederscoöperatieve „Hulp in Nood” worden er nogmaals attent op gemaakt, dat zij zich NIET mogen laten opslepen in het visserijdok van Oostende, noch van uit de sluizen van de vissershaven, door het sleepbootje van de firma O.S.M.A., daar men hen hiertoe, zelfs als zij defect hebben, NIET kan verplichten.

Inderdaad brengt deze firma de lef op, de reders of schippers te verplichten zich bij defect, van uit de sluizen naar het vissersdok te laten slepen, wat hoogstens een tiental minuten kan duren om hiervoor 5.229 fr. te vragen om ze 50 meter te slepen in het dok.

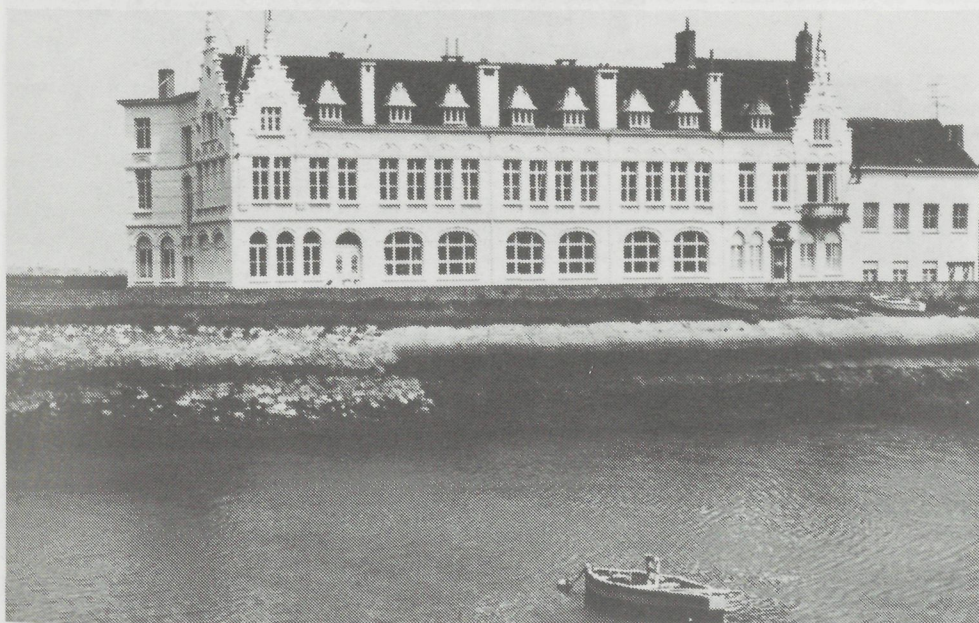
Dergelijke firma's worden beschermd en zelfs aangemoedigd door de havenkapitein die een boezemvriend van hen is en die zich niet kan beroepen op een gemeentereglement.

Nu dat de Compagnie Dens, die veel schepen naar Oostende brengt, ook weigert nutteloze havenloodsen aan boord van deze schepen te nemen, waartoe zij eveneens door de stad Oostende verplicht werden, en deze nutteloze kosten zwaar drukken en de concurrentiële medediging met lijnen die andere havens van het Continent aandoen, ziet ook Hulp in Nood zich verplicht verplicht de zware opslepingkosten voor de vissersvaartuigen te weigeren.

En met redenen. Eens te meer heeft de gemeenteraad zich hier laten beetnemen. Onze havenkapitein beschikt zelf over heel wat voordelen, een grote maandwedde, goedkope huisvesting op stadskosten, autovergoeding, verplaatsingskosten, enz... zonder te spreken over zijn expertisen die hij uitvoert voor een baggermaatschappij tijdens de uren van zijn dienst, een yacht door het stadspersoneel laat onderhouden, enz...

Hebben wij daarvoor een havenkapitein nodig die terzelfdertijd directeur is over een volledige verwaarloosde vismijn, waar hij de hand aan het reglement niet kan houden of deze te laten eerbiedigen? We moeten verder de vraag stellen of een gedeelte van het Schepenkollege hier ook al totaal onverschillig aan is en weigert, of bang is, aan misbruiken en verwaarlozingen een einde te stellen?

We stellen deze vraag en hebben er zelf een zeer treffend antwoord op.



FRANSE LOODSENVERENIGING TRACHT MUNT TE SLAAN UIT „MONT-LOUIS”

De loodsenvereniging van Duinkerke tracht munt te slaan uit het ongeval met de „Mont-Louis”, het vrachtschip dat verrijkt nuclear afval van het Franse Le Havre naar de Russische haven Riga vervoerde en, als gevolg van een aanvaring met een ferrieboot, een twintigtal mijlen uit de Belgische kust, ter hoogte van Oostende, kapseisde en aan de grond kwam.

De kapiteins van de ferrieboten zijn niet verplicht een loods aan boord te nemen voor hun overtochten en doen het dan ook niet. Dit zou trouwens zeer kostelijk uitdraaien voor de maatschappijen.

Thans verwijt dhr. Carli, voorzitter van het loodsen syndicaat van Duinkerke, de gezagvoerders van de ferrieboten, een totaal gebrek aan voorzichtigheid wanneer zij het Kanaal oversteken. Het besluit ligt dus voor de hand, namelijk dat de betrokken president van de Duinkerke loodsenvereniging, wenst dat alle overzetboten een loods nemen aan boord.

Precies of er dan geen ongevallen meer zullen gebeuren of mogelijk zijn. En wat dan, als de loodsen om één of ander reden tot staking zouden overgaan? Het gebeurt nu al eens dat ferriediensten stil gelegd worden om één of ander reden, hetgeen een geweldige chaos veroorzaakt en tienduizenden mensen belet hun woning te bereiken en in een vreemde haven doen stranden. Dit zou het gevaar alleen maar vergroten.

Anderzijds zien we inderdaad niet in hoe het beter zou gaan met een loods aan boord, gegeven zijnde dat de ferriebootcommandanten die reeds honderden, zometertijd duizenden malen de oversteek deden, toch wel het best de weg, de banken en het gevaar kennen.

Ze beschikken ten slotte over dezelfde graden en diploma's en kennissen als de loodsen. We kunnen dit ook in verband brengen met de nutteloze loodsenengelden die bepaalde regelmatige lijnen op Oostende van uit Engeland opgelegd worden, door een verplichting een loods te nemen voor de haven van Oostende.

De kapiteins van deze lijnen kennen zeker wel de Oostendse haven als hun broekzak. We zien het in elk geval niet graag dat een vereniging, ook al is het een eerbiedwaardige loodsenvereniging, als een bende gieren, zich op een aanvaring stort om het aan boord nemen van loodsen te verplichten.

Men zou het dan ook omgekeerd kunnen doen en bij een aanvaring met een loods aan boord, hier gebruik van maken om alle loodsen de schuld te geven.

Hoe lang nog al die sensatieberichten?

Men vraagt zich af wat er zal gebeuren met de romp van de „Mont Louis” na het bergen van de cilindres met uranium-hexafluoride en eventueel van het ander materiaal aan boord.

Het wrak ligt in internationale wateren en aldus kan men de eigenaar en/of de verzekeringmaatschappij niet verplichten het wrak te lichten. Men kan afstand van het wrak betekenen.

Drie mogelijkheden zouden aldus open blijven in geval men het zou lichten, namelijk pontons met het wrak verbinden voor opwaartse druk. Smit-Tak bezit er voor een gezamenlijke opwaartse druk van 6 duizend ton, terwijl het leeg-

gehaald wrak slechts 4,5 duizend ton zwaar is, nadat de 550 ton gasolie eveneens zou uitgepompt zijn, ofwel de „Mont Louis” in stukken snijden, desnoods in stukken rijten met dynamiet en de stukken bergen, ofwel door baggerschepen een enorme kuil graven en het wrak er in duwen die dan zal verzanden.

De bergingsmaatschappijen hebben slechts een beperkte opdracht, namelijk het lichten van de vaten met uraniumhexafluoride en de eventuele pollutie door gasolie die zou ontsnappen, uit de gasolietanks tegen te gaan.

Dit onder de bedingung „no cure-no pay”, dat wil zeggen, geen geld zo niet aan de overeenkomst is voldaan.

Over het lichten van het wrak, zeker wel de kostelijkste zaak, is er geen overeenkomst of nog geen overeenkomst.

Het wrak ligt anderzijds op een drukke vaarroute. Bewijs hiervan is de aanvaring tussen een ferrieboot en de „Mont Louis” en ligt toch ook op de weg naar Oostende voor schepen, die uit een bepaalde richting komen.

Men overweegt de Ro-Ro-schepen te verplichten zich van zware waterdichte tussenschotten te voorzien. Dit zou echter juist de voordelen van het Ro-Ro-vervoer weg nemen zodanig dat deze schepen hun rendabiliteit zouden verliezen. We zien het dus nog niet voor onmiddellijk zitten dat men tot zo iets komt.



Nadat gebleken was dat de „Mont Louis” doormidden was gebroken kwam dinsdag, in het Loodswezen te Oostende, het crisiscomité andermaal bijeen, voorgezeten door Premier Martens. Links op de foto naast de premier vice-admiraal Schlim en tweede van links P. Hovart van het Rijksstation voor de Zeevisserij.



Na het breken van de „Mont Louis” ontsnapte een hoeveelheid olie uit het wrak. Deze olie spoelde aan op de stranden van De Haan en Blankenberge waar ijverige werd gewerkt om de vieze boel te verwijderen.

Anderzijds blijft het totaal onverklaarbaar hoe de twee vaartuigen, de „Olau Britannia” en de „Mont Louis” op elkaar zijn gelopen.

Men veronderstelt dat ergens aan boord de officier van wacht ... ingeslapen was, of zich even had verwijderd. Te veel vertrouwd op de automatische piloot? Nog eens een dezer nadelen!

Men zegt wel eens dat het nooit zo slecht is, dat het voor niemand deugt. Dit is nu zowat het geval voor het „Hotel ter Kade” langs de Visserskaai te Oostende.

Daar verblijven voor het ogenblik de twee leiders van de bergingsoperatie, de Nederlander Wandenkampe en de Belg Goris. Hierbij nog de tweede officier en de hoofdmecaniker van de Mont-Louis, om bij de hand te zijn voor inlichtingen betreffende de indeling van het vaartuig en de stouwing van de vaten. Verder een heleboel journalisten, Belgische, Franse, Engelse, Amerikaanse tot zelfs vorig week-end een Japanse journalist.

De Belgische leider van de bergingsoperatie van de „Mont Louis” dhr. Goris, heeft aan de journalisten in niet mis te verstane taal uitgelegd, dat er absoluut geen gevaar bestaat opdat de inhoud van de vaten uranium-hexafluoride in zee zou terecht komen, gezien de vaten zeer sterk zijn.

Het meeste gevaar voor bezoedeling, aldus dhr. Goris, komt van de pers, die in dit verband een klimaat van psychose en bezoedeling schept. Hiermede bevestigt dhr. Goris wat wij vanaf de eerste dag schreven, namelijk dat het grootste kwaad voor een pollutie van de zee en zogenaamd de vis, niet de praktische realiteit is, maar de sensatieberichten van pers en media in het algemeen.

De Belgen schijnen zich te hoeden voor wat de officiële Franse instanties in verband met de lading van de „Mont Louis” kwijt willen. Daarom ook blijven Belgische eenheden omheen de „Mont Louis” ter controle.

Dhr. Misuwe, plaatsvervanger van de chef van de Oostendse loodsenswacht, wist te zeggen aan de journalisten, dat zij vertrouwen hebben in de Franse overheden, maar men in feite alle ingewonnen inlichtingen uit de mand heeft moeten halen van de Franse overheid, zij toch verkiezen alles zelf na te trekken.

Volgens de tweede officier van de „Mont Louis” gebeurt het vervoer van uranium-hexafluoride reeds gedurende tien jaar van Le Havre al over Duinkerke naar Riga.

Dit met de „Borodine” die nu echter voor volledig nazicht en voor een nieuw kleedje, zo pas uit het droogdok komt. De „Mont Louis” voorzorg dus in de vervanging van de „Borodine”. De bemanning was eveneens volledig op de hoogte van de lading en op geen enkel ogenblik werd er ooit radioactiviteit vastgesteld. Thans herneemt de „Borodine” opnieuw zijn job voor het betwist vervoer van de opgewaardeerde en verrijkte nucleaire afval.

In de laatste zes maand kregen we in het Kanaal, waar de dichtheid van de scheepvaart praktisch het grootst is, slechts twee ernstige ongevallen door aanvaring tussen vaartuigen, namelijk tussen de „European Gateway” van de Townsend-Thoresen met een vaartuig van de Sealink ter hoogte van Harwich, waarbij de „Gateway” in enkele minuten zonk, en nu deze met de „Mont-Louis”.

Voorheen was het jaren geleden dat er iets plaats vond. Het is het zinken van de „Gateway” in enkele minuten tijd, die de vraag naar voren bracht of de „Ro-Ro-schepen” niet zouden verplicht kunnen worden om dikke waterdichte tussenschotten te plaatsen.

VISSERIJ OP JONGE HARING

In verband met een werkelijk georganiseerde en nochtans verboden visserij op jonge haring, dat we reeds verscheidene malen aangeklaagd hebben en waarin vooral de Denen „haantje vooruit” zijn, heeft de Europarlementarier voor Duitsland, dhr. Fritz Gauthier een volgende vraag gesteld:

Visserij op jonge haring

Volgens een verslag van het Advisory Committee on Fishery Management (ACFM) van de Internationale Raad voor zeeonderzoek (ICES) van mei 1983 was de vangst in 1982 speciaal op jonge haring gericht.

In de eerste drie kwartalen van 1982 werd al meer dan 89.000 ton jonge haring gevangen. In 1981 was dat 78.000 ton. Volgens het uit onafhankelijke wetenschappers samengestelde ACFM is deze vangst op jonge haring in de Noordzee en de grote vangst van jonge haring in gebied III a (Skagerrak en Kattegat) nadelig voor het herstel van de haringstand in de noordelijke en middelste delen van de Noordzee. Die vangsten zijn niet alleen volgens het communautaire recht verboden, maar zij zijn ook in strijd met het streven naar een rationele exploitatie van het potentieel grote visbestand in de Noordzee. De illegale vangsten hebben dan ook aan de vissers die een wettig belang hebben bij behoud van het haringbestand in de Noordzee miljoenen verlies bezorgd.

1. Is het de Commissie bekend of de illegale haringvangst in de Noordzee en het Skagerrak/Kattegat ook in 1983 werd voortgezet en wat doet zij om een herhaling van de gerichte industriële visserij in de Noordzee en aangrenzende gebieden te verhinderen, een visvangst welke neerkomt op een ongehoorde verkwestiging van hulpbronnen?
2. Hoe beoordeelt de Commissie het gevaar dat ook binnen de in vraag 1 genoemde gebieden opzettelijk haring voor industriële doeleinden wordt gevangen en aan land gebracht, ofschoon de visserij voor menselijke consumptie ook daar reeds door achteruitgang van het visbestand de vangst moet beperken?

Wat doet de Commissie om ervoor te zorgen dat de vismeelfabrieken in de Gemeenschap alleen voorzien worden van afval uit de visverwerking, dan wel van vissoorten die zich niet lenen tot de menselijke voeding en waarvan de gerichte vangst voor industriële verwerking niet die visbestanden in gevaar brengt en evenmin leidt tot ineenstorting van de haringstand in de Noordzee.

Het antwoord

Aan de hand van het antwoord van de E.E.G.-Commissaris voor de visserij, zou men moeten veronderstellen, dat overtredingen ter zake niet meer mogelijk zijn. Nochtans staat het onherroepelijk vast, dat de Denen nog altijd tienduizenden tonnen jonge haring voor vismeeldeel-einden gewisselen.

Het antwoord van de E.E.G.-Commissie geven we hieronder weer:

De Raad heeft naast de door het geachte Parlementslid genoemde Verordening (E.E.G.) nr. 2115/77 nog een aantal verordeningen vastgesteld om de vangst van jonge haring zoveel mogelijk te beperken. Sinds de Raad op 25 januari 1983 voor het eerst in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid verordeningen heeft vastgesteld waarin wordt bepaald onder welke voorwaarden mag worden gevist, is de bijvangst van haring in de sprotvangst beperkt tot 10 %.

In gebieden waar veel jonge haring samen met sprot voorkomt, is de sprotvisserij sinds 1983

verboden. De Commissie heeft ook haar goedkeuring gehecht aan een Deense nationale maatregel om het voor 1983 afgebakende gesloten gebied voor de sprotvisserij uit te breiden tot buiten de E.G.-wetgeving voorgeschreven grenzen.

Om de kans dat gevangen jonge haring als sprotvangst wordt gemeld nog te verkleinen, heeft de Commissie voorgesteld de voor 1984 geldende totaal toegestane vangst voor sprot in de Noordzee te verlagen en sprotkwota aan de Lid-Staten toe te wijzen. Dit voorstel is aan de Raad van Ministers van Visserij voorgelegd tijdens zijn zitting van 24 mei 1984, maar is toen niet goedgekeurd.

Bij het voorstellen van deze verordeningen heeft de Commissie de nodige maatregelen getroffen om ervoor te zorgen dat haring niet opzettelijk voor industriële verwerking wordt gevangen en aangevoerd. Krachtens Verordening (E.E.G.) nr. 2057/82⁽⁷⁾ is het de taak van de Lid-staten toe te zien op de naleving van deze wetgeving. Het inspectiecentrum van de Commissie volgt op dit ogenblik zeer nauwlettend de wijze waarop de Lid-staten deze taken uitvoeren, om de inachtneming v.d. E.E.G.-wetgeving te garanderen.

Het is tot op heden een feit, dat de E.E.G. niet een bescherming van wat moet en niet, maar een zaak van geven en nemen is, daarbij geflankeerd door allerlei politieke, maar niet materiële invloeden of noodzakelijkheden.

Geleide bezoeken aan
Rijksstation voor de Zeevisserij
naar aanleiding van ...

HONDERDJARIG BESTAAN VAN MINISTERIE VAN LANDBOUW

Naar aanleiding van het 100-jarig bestaan van het Ministerie van Landbouw worden op het Rijksstation voor Zeevisserij, Ankerstraat 1, Oostende, opendeurdagen georganiseerd.

Zoals bekend is het Rijksstation belast met biologisch zeevisserijonderzoek (met inbegrip van de monitoring van de verontreiniging van het marine milieu en van de zandwinning), technisch onderzoek (vistuig, visserijtechniek en apparatuur) en onderzoek omtrent de kwaliteit en de verwerking van visserijproducten.

Op volgende data en uren worden geleide bezoeken voorzien:

Zaterdag 15 september: 14.30 en 16 uur
Zondag 16 september: 14.30 en 16 uur
Maandag 17 september: 10 uur
Dinsdag 18 september: 10 uur
Woensdag 19 september: 14.30 en 16 uur
Donderdag 20 september: 10 uur
Vrijdag 21 september: 14.30 en 16 uur

Alle belangstellenden zijn hartelijk welkom.

MINDER MAAR DUURDERE VIS

(Teneinde seizoenschommelingen te neutraliseren worden de marktgegevens van augustus 1984 vergeleken met de overeenstemmende maand van het voorgaande jaar).

Belgische vissersvaartuigen voerden in eigen havens 2.475 ton visserijproducten aan, het vangstresultaat gerealiseerd in 3.212 zeedagen (+9%) en 1.157 reizen (+17%). Ondanks de toegenomen visserijinspanning verminderden de aanlandingen met 4% tot 2.475 ton. De aanvoerwaarde daarentegen klom nog met 6% tot 165,7 miljoen F (+8,7 miljoen F).

De vangsten aan demersale vis liepen nauwelijks met 27 ton terug tot 2.253 ton (-1%). Vooral de rondvissen schelvis (57 ton) en kabeljauw (342 ton) werden minder aangeland resp. -97 ton of -63%, en -30 ton of -8%. Het aanbod van de platvissen schol en tong verhoogde met resp. 52 ton en 9 ton tot 878 ton (+6%) en 131 ton (+7%). De produktie van schaal- en weekdieren liep met 61 ton of 21% terug tot 224 ton. Vooral de garnaaalvangst waren flauw, nl. 67 ton (-25%), hetzij nauwelijks een derde van de augustusproduktie van het goede garnaaaljaar 1982. Eveneens de vangsten van noorse kreeftjes verminderden met 21 ton tot 97 ton (-18%). De marktevoluit van de garnaal en langoestines liep vrij parallel. Het verminderde aanbod lokte voor beide soorten een positieve prijsevoluatie uit, zowel de prijs van de garnaal als van de noorse kreeftjes verhoogden resp. tot 149 F/kg (+28%) en 136 F/kg (+24%), zodat de besommingen slechts geringe schommelingen kenden. De garnaal- en langoestinenaanvoer bedroegen resp. 10 miljoen F (-3%) en 13,2 miljoen F (+1%). In vergelijking met juli 1984 verdubbelde het garnaal aanbod, met een negatieve prijsrespons als gevolg van 278 F/kg tot 148 F/kg (-130 F/kg).

De gemiddelde prijs van de demersale vis klom met 9% tot 62,5 F/kg, gecombineerd met een lichte afname van het aanbod (-1%) resulteerde dit in een toename van de besomming met 10,8 miljoen F tot 141 miljoen F. Bijna één vierde van die aanvoerwaarde werd waargemaakt door de tongbesomming 33 miljoen F (+9%), die toch nog ruim 5 miljoen beneden het tongopbrengstniveau van 1982 bleef. De tongprijzen per grootte-klasse 1-2-3-4-5-6-7 bedroegen resp. in F/kg: (338 (+22); 354 (-7); 324 (+19); 265 (+28); 223 (+34); 166 (-8) en 166 (+2).

De scholbesomming (38,5 miljoen F of (+9%) overtrof de tongbesomming ruimschoots. Een gestegen scholaanvoer 878 ton (+6%) ging ondanks de grote doordraai van scholklasse 4, toch nog met een toename van de gemiddelde prijs gepaard tot 44 F/kg (+2%). Er was echter een prijsdifferentiatie vast te stellen tussen de scholklassen 1-2-3-4. De gemiddelde prijzen bedroegen resp. 54 F (+33%); 55 F (+18%); 43 F (-7%) en 25 F (-34%).

Nagenoeg 206 ton visserijproducten hetzij 8,2% van de totale aanvoer, werd aan de markt onttrokken, tegenover 118 ton of 4,6% van de aanvoer in augustus 1983. Vooral de scholmarkt baarde problemen, nl. 149 ton schol (+143 ton) haalde de bodemprijs niet, zodat 17% van het aanbod ter interventie werd aangeboden, en vertegenwoordigde zo 75% van de totale opvang. Vooral de scholklasse 4 lag zeer moeilijk in de markt zodat nagenoeg drie vierden van het aanbod ter destructie werd afgevoerd. Alhoewel de wijting met minder marktproblemen worstelde werd toch nog 26 ton (-20 ton), hetzij 18% van de aanvoer ter ondersteuning van de markten doorgedraaid.

De visserijdruk uitgeoefend door de boomkorvaartuigen (115) nam met 27% toe tot 1.900 zeedagen (+412), terwijl het gewogen gemiddelde motorvermogen stagneerde bij 580 pk. Daar de vangst per zeedag terugliep tot 880 kg (-15%), steeg de totale aanvoer niet evenredig en bereikte 1.667 ton (+9%). Doch een betere gemiddelde prijs voor de vangsten resulteerde in een besommingstoename van 15% tot 112,7 miljoen F. De opbrengst per zeedag en betere parameter voor de rendabiliteit verzwakte van 65.900 F/ZD tot 59.300 F/ZD (-10%).

De garnaalvisserij werd iets meer bedreven (550 ZD, +4%), doch de totale aanvoer bereikte tengevolge de minder goede vangsten per zeedag 136 kg (-24%), amper 75 ton (-21%). De besomming per zeedag bereikte nog 18.800 F (+6%), wat tegenover 24.600 F van vorige maand een ernstige inzinking van 5.800 F. betekende.

De zijtrawlers waren 11% minder dagen op zee (763) actief, de vangst per zeedag liep met 2 bennen terug tot 19 bennen (-9%), zodat de totale aanvoer daalde tot 732 ton (-18%) ter waarde van 42,6 miljoen F (-9%). De opbrengst per zeedag klom echter met 2% tot 55.900 F.

De aanvoerwaarde per zeedag gezien over de gehele vloot daalde met 4% tot 51.500 F.

VERGELIJKENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE PERIODE 1982 - 1984 (1) - MAAND augustus 1984

SOORTEN	1982			1983			1984 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	26.903	1.496.400	55,62	14.417	434.506	30,14	22.295	874.512	39,22
andere schelvis	42.337	1.600.560	37,81	138.592	3.944.052	28,45	34.242	1.092.699	31,91
Kabeljauw — verre viss.	17.153	1.125.160	65,60	12.565	575.005	45,76	22.636	1.115.970	49,30
andere kabeljauw	437.308	22.745.817	52,01	359.903	16.580.158	46,07	319.540	15.501.365	48,51
Koolvis	14.245	564.655	39,64	21.769	544.052	24,99	41.918	1.043.359	24,89
Wijting	126.939	4.149.387	32,69	130.402	3.698.398	28,36	134.091	4.232.494	31,56
Schol	497.817	18.161.038	36,48	825.695	35.383.009	42,85	878.138	38.528.234	43,87
Roggen	71.205	4.787.621	67,24	140.308	5.935.211	42,30	132.309	6.209.663	46,93
Noorse schelvis	30.854	1.857.340	60,20	31.792	1.592.160	50,08	21.787	1.309.780	60,12
Andere	355.464	25.542.232	71,86	483.218	32.154.972	66,54	515.224	38.034.523	73,82
TOTAAL	1.620.225	82.030.210	50,63	2.158.661	100.841.523	46,71	2.122.180	107.942.599	50,86
b. Tong	152.187	38.328.304	251,85	121.591	30.247.347	248,76	130.826	32.911.505	251,57
TOT. DEMERSALE VIS	1.772.412	120.358.514	67,91	2.280.252	131.088.870	57,49	2.253.006	140.854.104	62,52
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	—	—	—	641	14.520	22,65	842	16.443	19,53
TOT. PELAG. VIS	1.761	36.476	20,71	641	14.520	22,65	842	16.443	19,53
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	200.615	12.793.901	63,77	88.902	10.312.845	116,00	67.152	9.979.254	148,61
Noorse kreeft	40.826	7.209.019	176,58	118.435	13.008.513	109,84	97.032	13.195.335	135,99
Overige	60.253	2.473.151	41,05	78.101	2.633.615	33,72	60.154	1.701.719	28,29
TOT. SCHAAL/WEEKD.	301.694	22.476.071	74,50	285.438	25.954.973	90,93	224.338	24.876.308	110,89
ALGEMEEN TOTAAL	2.075.867	142.871.061	68,83	2.566.331	157.058.363	61,20	2.478.186	165.746.855	66,88

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens.

(2) voorlopige cijfers

BRIEVENBUS

IS DE VIS TE DUUR?

Men schrijft ons ...

We horen nog al eens onder de verbruikers en de potentiële visverbruikers de opmerking dat de vis te duur is. Als we inderdaad de prijzen nagaan van de vis, enkele zeer gewone volksoorten uitgesloten, dan moeten we de opmerking toch beaamen.

Zelfs de gewone filetvis van onder meer kabeljauwsoorten staat in de detailhandel zeer hoog geprijsd.

Nochtans moeten we omgekeerd eveneens vaststellen dat de vis in de laatste paar jaar heel duur aangekocht wordt. Nemen we b.v. de afslagprijzen in de afslag te Oostende in datum van woensdag 5 september, dan stellen we vast, dat de schone gul van zeer goede kwaliteit, verkocht werd aan 100 fr. het kg. Voegen we daar de 6% B.T.W. op de aankoop bij, dan maakt dit 117 fr. het kg. met kop en staart, buikvliezen, vinnen, enz. ... inbegrepen.

In doorsnee haalt men 21 kg. visfilet uit een ben van 50 kg., of ook nog 42 kg. op 100 kg., en dan moeten het goede visfileerders zijn. Als we hier rekening van maken, namelijk 11.700 fr. voor 42 kg. filet, dan komt dit neer op 180 fr. het kg. voor de grossist!

Dit zonder rekening te houden met het loon van de visfileerder, de kosten van pakhuis, het eigen loon van de grossist, de belastingen op aankoop en men kan zich bijna voorstellen hoeveel de grossist aan de detailhandel zal verplicht zijn te vragen.

Laten we gematigd zijn en er 50 fr. bijvoegen, dan kost dit de detailhandel reeds 30 fr. het kg! Aan welke prijs moet deze dan zijn visfilet gaan verkopen, rekening houdend met de mogelijkheid van met overschotten te blijven zitten?

Verder moet ook de huur van de winkel opgebracht worden, het eigen inkomen, enz...!

Men kan het natuurlijk ook doen met minder mooie visfilets, van een kleiner soort, maar we vrezen toch, dat de detailhandel ook in dit geval nog altijd 200 fr. zal betalen.

Om uit de kosten te geraken wordt dit zeker 230 fr. op de toonbank. Inderdaad, de vis is duur en we horen dikwijls de overweging maken dat men „geen vis meer moet kopen vanwege de goedkoopste” zoals men dit hier uitdrukt.

Nochtans verdient de visser geen schatten en moet zich krom werken om elkeen het zijne te geven. Wel wordt vastgesteld, dat er heel wat minder gevangen en aangevoerd wordt dan dit vroeger het geval was en we menen dat dit in feite de hoofdoorzaak van de dure vis is.

Een vishandelaar.

SCHIPPERS!

Houdt rekening met de Internationale voorschriften! Het is in het belang van uw reder, u zelf en de ganse Belgische visserij.

EXAMENS VOOR MOTORIST TER KUSTVISSERIJ

Als gevolg van de recente wijzigingen aan het K.B. betreffende de toekenning van de brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart, zullen de examens voor „Motorist ter kustvisserij”, in de Zeevaartschool te Oostende plaatsgrijpen, iedere eerste en derde woensdag van de maanden tijdens de welke de Zeevaartschool geopend is.

De kandidaten dienen zich ten laatste de vrijdag vóór het examen in te schrijven.

De eerste examenbeurt is vastgesteld op 3 oktober 1984 om 8.30 u.

ONWETTELIJKE VISSERIJ DOOR E.E.G.-LIDSTATEN IN BELGISCHE WATEREN

Door dhr. Desutter E., volksvertegenwoordiger van de Oostkust werd aan onze Staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw, dhr. De Keersmaecker, op 10 augustus ll., volgende vraag gesteld, die we hier samen met het antwoord weergeven. We maken van deze gelegenheid tevens gebruik om er op te wijzen, dat de visserij dhr. Desutter nauw aan het hart ligt.

Ontwettelijke visserij. - Controlevaartuig.

Zonder afbreuk te willen doen aan de inspanningen welke onze Zeemacht zich terzake getroost, is het niettemin duidelijk dat zolang ons land niet over een aangepast vaartuig beschikt, er geen afdoende controle in de 12-mijlszone kan uitgeoefend worden op schepen welke over een krachtige motor beschikken en een snelle vaart kunnen ontwikkelen.

Naar ik meen te weten heeft de E.E.G. belangrijke kredieten aan Ierland (Ruim 2 miljard B.fr.) en aan Denemarken (450 miljoen B.fr.) toegekend voor de uitbouw van de visserijkontrole-inspectiedienst.

Graag vernam ik waarom ons land geen beroep op deze E.E.G.-kredieten heeft gedaan om een noodzakelijke snel controlevaartuig aan te schaffen.

Antwoord:

In principe is elke Lid-staat verantwoordelijk voor de visserijkontrole in de maritieme wateren die onder hun jurisdictie vallen. Bijgevolg is er ook geen gemeenschappelijk fonds voorzien, waaruit de Lid-staten financiële steun kunnen putten met het oog op het scheppen van de vereiste infrastructuur om die inspectieopdrachten naar behoren te vervullen.

Voor Ierland en Denemarken worden die controle-opdrachten in die zeer uitgestrekte nationale visserijzones rond Ierland en Groenland een ongemeen dure aangelegenheid.

De financiële lasten van de inspectie zijn niet evenredig met de bijdragen van de visserij in deze zones tot de economie van de betrokken landen. Vandaar de beslissing van de Raad van 25 juli 1978, die een uitzondering voorziet voor deze specifieke gevallen (E.E.G. beschikking 78/640), onder de vorm van een financiële deelname van de Gemeenschap in de uitgaven voor de inspectie en het toezicht in de maritieme wateren van de betrokken landen.

MARKTSITUATIE IN DE STEDELIJKE VISMIJN VAN ZEEBRUGGE VOOR AUGUSTUS 1984

De totale maandbesomming in de Zeebrugse vismijn bedraagt 95.147.121 frank. Verleden jaar bedroeg het maandtotaal: 101.507.406 frank. In vergelijking met augustus 1983 ligt dit totaal dus 6.360.285 frank lager.

De visaanvoer is gedaald van 1.491 ton naar 1.343 ton voor 1984. (- 148 ton).

De lagere besomming is vooral te wijten aan de daling van de aanvoer, daar de gemiddelde visprijs gestegen is van 68,65 fr./kg. naar 70,82 fr./kg. nu.

Er waren duidelijke verschuivingen in de visserij waar te nemen wat de visgronden betreft. Aan onze visserij is er visverbod op tong opgelegd wat het zuidelijk gedeelte van het kanaal betreft. Dit is duidelijk te merken aan de kleinere aanvoer van tong: 85 ton t.o.v. 98 ton in 1983. Ook de aanvoer van zeeduivel is gedaald, van 41 ton naar 28 ton verleden maand. Dit zijn dure vissoorten, zodat de besommingen gevoelig lager liggen.

We melden enkel een grotere aanvoer van Schotse schar (10 ton) en kabeljauw (101 ton).

De aanvoer van platvis is gedaald van 633 ton in 1983 naar 579 ton dit jaar (- 54 ton). Ook de prijs van de platvis daalde van 43,30 fr./kg. in 1983 naar 39,03 fr./kg. dit jaar. Daar heeft het groot verlot in de visbewerkingsbedrijven veel me te maken.

Het blijft een minder goed garnaaljaar: 44 ton t.o.v. 65 ton in 1983. De prijzen maken hier wel veel goed en zijn gestegen van 116,49 fr./kg. naar 154 fr./kg. nu.

De Noorse kreeft (langoestinen) maakt een minder goede periode door met een aanvoer van 69 ton (-34 ton). De prijs ligt nochtans een stuk hoger, dank zij de wet van vraag en aanbod. De handelaar betaalde 137,10 fr./kg. tegenover 107,17 fr./kg. verleden jaar.

Nota der Red.: Van het gemeentebestuur van Oostende zullen we niet of misschien binnen enkele maanden daarover ingelicht worden, daar alleen de belangen van een baggermaatschappij daar gelden.

BELGIE

■ N.V. Declodet en Zoon kreeg vanwege minister Olivier, een onderhands-kontrakt van negen jaar voor de baggerwerken in de haven van Zeebrugge. Redenen (of verontschuldiging) hiertoe omdat de werken aan slechts één firma toegezegd werden is, volgens het betrokken ministerie, het feit dat de N.V. Declodet en Zoon slechts de enige firma is die voldoende sleepopperzuigers kan inzetten. Hierdoor zijn de werken aan het normale spel van de **MEDEDINGING ONDER AANNEMERS ONTTROKKEN!** Dat wil dus zeggen voor een goed verstaander, dat het betrokken ministerie bij voorbaat reeds bepaalde kritiek ter zake wenst te voorkomen, en dat **N.V. Declodet en Zoon** die hier natuurlijk niet onwetend van is, een vette prijs kan vragen ten laste van de belastingbetaler. Men vergeet daarbij niet, dat Hollandse en Belgische bagger- en sleepmaatschappijen wel zo slim zijn onderling akkoorden te maken om concurrentie te vermijden.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

De geringe aanvoer werd deze week opnieuw duur verkocht. Vooral kabeljauw ging zeer vlot en duur van de hand. Men noteerde er bijna voortdurend meer dan 110 fr. het kg. voor. Ook grote gul bleef boven de 100 fr. Wijting bleef eveneens duur en steeg maandag tot 85 fr., dinsdag viel die prijs terug tot 70 fr. het kg. Kleine sortering kreeg van 25 tot 42. fr.

Rog en haai zijn zeer schaars geweest, rog kreeg maandag veruit de hoogste prijzen, dinsdag haalde grote rog nog rond de 85 fr.

De IJslandse vangst bestond voornamelijk uit koolvis. Ook al was deze vis soort iets duurder dan de voorgaande weken, toch drukte ze het algemeen gemiddelde. Rode zeebaars rond de 60 fr., schaat tot 105 fr., kabeljauw rond de 65 fr. en heilbot, staartvis waren de duurste soorten.

De opbrengst bedroeg tot weer 2,3 miljoen fr., heel wat beter dus dan enkele maanden terug toen de vangsten van IJsland waren en men noodgedwongen andere visgronden ging opzoeken.

Voor de Monkey Bankers viel het niet te erg tegen. Schelvis en totten kregen weliswaar geen topprijzen, voor kabeljauw, zeewolf, vlaswijting en wijting werd echter wel flink betaald. Uiteindelijk werden dan ook wel bevredigde resultaten geboekt.

Voor de kustvisserij blijft het slechte weer de grote spelbreker. Vorige week vrijdag toch eens de mogelijkheid tot uitvaren. Meteen een zeer ruime aanvoer en prijzen die in geen jaar zo bescheiden geweest waren. Hopelijk gaat de wind eindelijk wat afnemen en dan niet alleen voor het bergen van de inhoud van de „Mont Louis“.

VRIJDAG 7 SEPTEMBER 1984

	dag.	vis	tong	fr.
NOORD				
O.277	14	380	—	1.036.820
O.518	14	450	—	1.156.280
WEST				
O.279	12	200	—	661.854

MAANDAG 10 SEPTEMBER 1984

WEST				
O.128	12	170	—	660.198
O.232	12	190	—	701.615
O.118	12	200	—	674.680
Z.296	10	150	2.000	1.194.534
NOORDZEE				
RI.244	6	180	—	1.027.912
MONKEY BANK				
O.141	14	220	—	594.232
O.229	14	220	—	458.795
KANAAL				
Z.583	15	120	500	957.435
IJSLAND				
O.318	18	800	—	2.351.257

DINSDAG 11 SEPTEMBER 1984

WEST				
O.309	4	70	—	252.074
O.35	11	130	—	486.690
MONKEY BANK				
O.243	15	350	—	940.752

WOENSDAG 12 SEPTEMBER 1984

WEST				
O.83	4	20	600	182.362
MONKEY BANK				
O.135	13	260	—	672.201

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 10 september 1984

Grote schelvis	80,00/
Mid. schelvis	67,00/
Kabeljauw	62,00/ 68,00
Gul	62,00/ 69,00
Schaat	106,00/
Zeebaars	65,00/ 70,00
Leng (witte)	73,00/
Blauwe leng	76,00/ 80,00
Schartong (Schotse schol)	16,00/ 34,00
Heilbot	193,00/285,00
Koolvis	32,00/ 52,00
Hondstong (mieten)	32,00/ 56,00
Zeewolf	73,00/ 86,00
Staat	202,00/285,00

Verwachtingen

VRIJDAG 14 SEPTEMBER

KREEFTENPUT: O.306 (15 kreeft - 30 vis)
O.26 (30 kreeft - 40 vis)
NOORD: O.33 (480 m. ttz 300 schol, 35 staart, 70 rog, 35 steenschol)
MONKEY BANK: O.134 (150 m.)
WEST: Z.431

MAANDAG 17 SEPTEMBER

IJSLAND: O.129 (800 m. ttz 150 bonen, 200 kab.-gul, 325 koolvis, 40 schelvis, 40 leng, 30 gutvis, 15 varia)
NOORD: O.108 - O.51
WEST: Z.502 - N.706 - N.40 - O.123

DINSDAG 18 SEPTEMBER

MONKEY BANK: N.719
NOORD: O.285
WEST: N.708

WOENSDAG 19 SEPTEMBER

WEST: O.275

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 6 SEPTEMBER 1984

Z.315	N	150	350	18	1.120.679
Z.402	KRP		60	10	270.565
Z.176	N	100	230	12	214.790
Z.44	N	600	230	12	763.136
Z.526	W	400	120	12	851.553
Z.506	N	400	300	12	1.146.325
					4.967.046

VRIJDAG 7 SEPTEMBER 1984

Z.573	KRP		110	10	583.005
Z.569	KRP		60	10	441.605
Z.42	W	150	265	14	554.330
Z.27	W	1.400	360	18	1.458.855
Z.98	KN	1.200	270	18	1.408.175
					4.485.970

MAANDAG 10 SEPTEMBER 1984

Z.289	N	1.000	350	14	1.435.270
Z.186	N	200	400	18	1.179.660
Z.39	W	200	320	15	1.848.815
Z.578	K	200	30	4	134.240
Z.47	W		350	14	1.341.705
Z.200	W	950	200	17	1.484.613
Z.576	W	400	230	13	975.020
Z.300	W	800	40	9	428.120
					8.827.443

DINSDAG 11 SEPTEMBER 1984

Z.484	N	100	10	12	764.893
Z.126	W	100	310	10	1.019.280
Z.41	KRP		90	11	655.320
					2.439.493

WOENSDAG 12 SEPTEMBER 1984

N.307	KRP		150	11	694.575
Z.181	KRP		150	11	576.100
Z.55	N	1.500	180	13	927.308
O.231	N		600		2.251.060
Z.48		300	90	3	232.190
Z.589	W	2.200	110	12	779.980
Z.60			420	11	1.743.978
Z.438	W	700	250	12	1.120.580
					8.316.771

Apollinaris
NATURAL MINERAL WATER
BOTTLED AT THE APOLLINARIS SPRINGS (RHEINLAND)
WORLD WILDLIFE FUND
SOLE IMP. BELGIUM S.T.A. BRUSSELS

Magnesium .121.4
Calcium
Nitrate
ulphate dragencarbor Acid

Neem de magnesium daar waar hij is

Natuurlijk gashoudend mineraal water, één der rijkste aan magnesium

NIEUWPOORT

DONDERDAG 6 SEPTEMBER 1984

GARNAAL		
N.782	94 kg.	12.222 fr.
N.349	93 kg.	14.340 fr.

VRIJDAG 7 SEPTEMBER 1984

VIS		
N.22	480 kg.	34.306 fr.
N.590	323 kg.	30.981 fr.
N.575	408 kg.	30.891 fr.
N.720	213 kg.	17.727 fr.

GARNAAL		
N.349	181 kg.	27.216 fr.
N.782	175 kg.	16.280 fr.

Op de vrijdagmarkt losten enkel vier kustvaartuigen hun vangst. Voor tong nr. 1 werd 314 à 326 fr./kg betaald en voor tong nr. 2 316 à 324 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 312 à 320 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 306 à 312 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 264 à 270 fr./kg en kleine tong 144 à 152 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 210 à 280 fr./kg aangekocht, varia tegen 180 à 230 fr./kg en griet tegen 160 à 220 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3300 à 3500 fr. de ben genoteerd, voor middenslag- of drielingpladijs 2700 à 3000 fr. de ben en voor visjes 1300 à 1700 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 36 à 40 fr./kg opgetekend, voor kleine zandschar 1350 à 1500 fr. de ben en voor knorhaan 1300 à 1600 fr. de ben.

MAANDAG 10 SEPTEMBER 1984

VIS		
N.575	567 kg.	45.889 fr.
N.512	2.932 kg.	322.697 fr.
N.706	3.063 kg.	225.308 fr.
N.346	2.163 kg.	121.276 fr.
N.736	864 kg.	104.573 fr.
N.22	124 kg.	14.741 fr.

Op de maandagmarkt losten vier Westvaartuigen en twee kustvaartuigen samen ongeveer 9.700 kg vis, dit voor een bruto-waarde van 834.484 fr. Alle genoteerde prijzen kenden een fikse stijging in vergelijking met de geboekte prijzen der vorige week. Tong nr. 1 kreeg 345 à 348 fr./kg en tong nr. 2 341 à 352 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 352 à 361 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 298 à 314 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 270 à 284 fr./kg en kleine tong 180 à 196 fr./kg. Grote tarbot bekam 320 à 364 fr./kg, middenslag tarbot 290 à 320 fr./kg, varia 190 à 220 fr./kg en griet 200 à 301 fr./kg. Staartvis kreeg 310 à 335 fr./kg, zonnevis 225 à 230 fr./kg, tong-schar 70 à 160 fr./kg en koningsvis 210 à 214 fr./kg. Robaard kocht men tegen 85 à 90 fr./kg aan, rode soldaten tegen 85 à 90 fr./kg en knorhaan tegen 2000 à 2250 fr. de ben. Voor grote pladijs werd 3100 à 3400 fr. de ben opgetekend, voor middenslag- of drielingpladijs 2800 à 3000 fr. de ben en voor visjes 1350 à 1750 fr. de ben. Kabeljauw kreeg 5700 à 5900 fr. de ben en gul 4000 à 4300 fr. de ben, voor de voorkeine gul werd 3900 à 4060 fr. de ben opgetekend. Grote wijting haalde 3450 à 3600 fr. de ben en kleine wijting 2400 à 2600 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2200 à 2300 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1600 à 1700 fr. de ben. Voor moerrog werd 4800 à 5000 fr. de ben opgetekend, voor tilten 4750 à 4900 fr. de ben, voor scherpstaarten 4500 à 4750 fr. de ben en katrog 2400 à 2700 fr. de ben. Zeehond haalde 2600 à 2800 fr. de ben en zee- of zandhaai 1000 à 1250 fr. de ben. De maandagmarkt werd ge-

kenmerkt door een ruime belangstelling vanwege de handelaars en door een dure prijsnotering voor alle aangevoerde soorten.

DINSDAG 11 SEPTEMBER 1984

GARNAAL		
N.349	98 kg.	17.346 fr.

WOENSDAG 12 SEPTEMBER 1984

GARNAAL		
O.599	217 kg.	23.470 fr.
N.782	95 kg.	11.400 fr.
N.349	93 kg.	17.278 fr.

Wegens het stormweer der voorbije dagen werd op de woensdagmarkt geen vis aangevoerd. De hevige wind verplichtte zelfs de kustvaartuigen in veilige haven te blijven. Drie garnaalvaartuigen losten 's namiddags hun garnaal. Voor garnaal werd en prijs bekomen die van 104 tot 120 fr./kg varieerde.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
7 sep.	4		1.441	141.981
10 sep.	6		9.712	834.484

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
6 sep.	2		187	26.562	113	131
7 sep.	2		356	43.396	77	146
11 sep.	1		98	17.346	177	177
12 sep.	3		405	45.064	104	120

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

DIENST VOOR DE ZEEVISSERIJ VERHUIST

De Dienst voor de Zeevisserij, thans nog gevestigd aan de Koninginnelaan 59 te Oostende, verhuist naar de Vrijhavenstraat 5, wijk Hazegras in de onmiddellijke nabijheid van het Administratief Centrum voor de Belastingen, Registratie, B.T.W.-diensten enz...

Het nieuw adres voor de Dienst voor Zeevisserij luidt:

„Dienst voor de Zeevisserij”
Administratief Centrum
Vrijhavenstraat 5
8400 Oostende
☎ (059) 50 89 66
telex: 81075

Datum van de verplaatsing is bepaald op 17 september.

Diegenen die absoluut op de burelen van de Dienst voor de Zeevisserij moeten zijn, zouden er dus goed aan doen, rond de datum van verhuis, zich eerst telefonisch te vergewissen waar en of zij kunnen ontvangen worden.

Oud telefoonnummer in de Koninginnelaan is/was (059) 70 62 19 en 70 93 11. Voor het parkeren alvast een probleem minder daar op het nieuw adres ruime parkeerfaciliteiten voorzien zijn.

GETIJDEN TE OOSTENDE

SEPTEMBER

14 vrijdag	0318	438	0948	031
	1526	441	2209	023
15 zaterdag	0346	428	1017	046
	1556	430	2235	040
16 zondag	0415	414	1045	064
	1626	417	2303	060
17 maandag	0447	397	1118	085
	1703	401	2339	082
LK 18 dinsdag	0527	376		
	1750	382	1207	106
19 woensdag	0624	354	0036	104
	1902	365	1320	120
20 donderdag	0756	339	0159	117
	2045	364	1453	116
21 vrijdag	0939	353	0332	109
	2214	390	1619	088
22 zaterdag	1048	385	0448	081
	2318	424	1728	046
23 zondag	1139	419	0547	046
			1823	003
24 maandag	0008	454	0636	016
	1222	449	1912	-031
NM 25 dinsdag	0052	475	0719	-005
	1303	473	1957	-050
26 woensdag	0134	487	0804	-012
	1344	488	2042	-053
27 donderdag	0215	490	0848	-008
	1427	494	2126	-042
28 vrijdag	0258	484	0932	004
	1510	489	2207	-020
29 zaterdag	0340	469	1014	020
	1555	472	2247	008
30 zondag	0423	443	1056	039
	1642	444	2326	039

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

	10 september	11 september	12 september
Lappen	350 354	.....	356
Grote	310 312	.....	363
3/4	311 329	.....	372
Bloktongen	310 322	.....	326
Vóór-kleine	260 285	.....	305
Kleine	210 220	.....	186 220
Slips	185 195	.....	160 165

ZEEBRUGGE

Grote	367 390	369 371	393 426
Bloktongen	350 358	302 308	318 328
Fruittongen	319 333	300 304	308 321
Schone kleine	236 285	256 270	262 282
Kleine	216 240	220 243	222 237
Tout petit	161 183	171 192	165 170
Slips	139 155	157	132 140

NIEUWPOORT

Tong I	345 340	.....	.....
Tong II	341 352	.....	.....
Tong III	352 361	.....	.....
Tong IV	298 314	.....	.....
Tong V	270 284	.....	.....
Kleine tongen	180 196	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	10 september	11 september	12 september
Platen	76	.....	.....
lek (groot-klein) ..	66 74	.....	.....
Derde slag	58 63	.....	.....
Platjes	26 42	.....	.....

ZEEBRUGGE

I	55 62	60 64	54 61
II	60 65	56 61	59 63
III	47 52	36 49	40 45
IV	25 26	25 26	25 27
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	62 68	.....	.....
Platjes	27 35	.....	.....
Drielingen	56 60	.....	.....

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Bij het wegzetten van de korre aan boord van de Z.47 werd vastgesteld dat de winch luchtdrukverlies leed. Hierdoor was het onmogelijk de bakboordhoofdtrommel te vieren. Alle pogingen om het euvel te herstellen bleken vruchteloos zodat de schipper besloot alleen de stuurboordboel te gebruiken. Later hoorde men nog een harde klop op het achterschip. Een onderzoek wees uit dat zich een stuk nylon op de schroef had vastgezet.

■ Toen men aan boord van de O.500 de netten wilde winden stelde men toen vast dat zich een zwaarte in die netten bevond. Een onderzoek wees uit dat het om een zeemijn ging. De mijn werd binnen gehaald en vastgesjord waarop werd koers gezet naar Zeebrugge waar, een mijl buiten de haven, gewacht werd op de ontminners. Deze kwamen aan boord en slaagden er in het tuig onschadelijk te maken. Door het binnen halen van het tuig, een Engelse mijn, werd averij opgelopen aan het vaartuig.

■ Aan boord van de N.719 stelde men vast dat de oliemeter van de hoofdmotor van druk verminderde. Bovendien bleek dat de olieriem van de pomp kapot was. Gezien men aan boord niet kon herstellen werd de haven Thyboron binnen gelopen voor reparatie. Gezien de stormmelding werd nadien niet verder gevist maar koers gezet naar Oostende.

■ In de machinekamer van de O.51 vormde zich een abnormale geur en bovendien een weinig rookontwikkeling. Een onderzoek wees uit dat de ventilator van de dynamo - die de winch aandrijft - gebroken was. Na afkoppeling van de riemen van de dynamo werd overgeschakeld op de hulpmotor en diende de visserij niet gestaakt.

■ Op de visgronden kreeg de N.788 een korre in de schroef. Gezien men met de beschikbare middelen niet kon herstellen werd de sleepphulp ingeroepen van de N.575 die het onklaar ge-

raakte vaartuig de haven van Nieuwpoort binnen sleepte.

■ Bij het achteruitslaan hoorde men aan boord van de Z.176 een klop in het achterschip. Onmiddellijk werd de schroef afgetrokken maar door wind en stroming kwam het vaartuig met

het achterschip tegen een talud terecht. Op de slipway bleek dat een schroefblad gebroken was en een ander geplooid. Bovendien was de beschermingsring rond de schroef geplooid.

■ De O.108 werd opgeroepen door de schipper van de Z.50 wegens motordefect. Eerstvernoemd vaartuig ving de sleep aan en gaf het onklaar geraakte schip vervolgens over aan de sleeppoot Zeearend die de sleep voltooide.

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

SCAP sv

HENDRIK BAELSKAAI 27 - OOSTENDE

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	10/09	10/09	11/09	11/09	12/09	12/09	10/09	12/09	10/09	12/09	10/09	12/09	10/09	12/09	10/09	12/09
Tarbot groot	436	496	454	464	466	380	469	.....	459	481	320	364	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	345	.....	323	364	.....	359	370	382	332	381	290	320	.....	.....	.....	.....
Tarbot klein	260	285	226	287	205	199	269	.....	127	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	280	295	314	334	.....	287	332	.....	335	351	301	.....	.....	.....	.....	.....
Griet middel	206	245	246	264	.....	151	189	.....	137	311	200	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	175	.....	185	196	.....	105	179	.....	111	156	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	62	72	.....	78	82	.....	68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	60	65	.....	62	.....	60	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	22	42	.....	22	44	.....	22	43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	143	.....	.....	135	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	108	.....	.....	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	98	.....	.....	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	78	112	.....	86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	102	119	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	95	98	.....	.....
Rog	.....	.....	87	100	.....	87	.....	.....	85	87	96	100	.....	.....	.....	.....
Tilten	72	90	87	92	84	80	82	.....	80	84	95	98	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	53	57	100	108	70	85	81	91	.....	87	92	90	95	.....	.....	.....
Halve Mans	58	102	65	67	62	98	67	.....	54	57	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	56	62	.....	61	66	.....	48	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	45	.....	25	36	50	40	.....	.....	32	38	48	54	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	83	123	120	119	106	108	100	106	80	92	96	104	114	118	.....	.....
Gul (groot)	88	109	94	108	86	92	97	107	83	90	96	98	106	.....	.....	.....
Gul (middel)	86	92	94	99	88	93	90	96	83	90	84	87	80	.....	.....	.....
Gul (klein)	33	70	35	44	36	60	40	44	36	56	43	45	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	.....	.....	173	334	.....	202	321	.....	124	351	310	335	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	68	81	54	64	.....	50	53	50	63	50	56	69	72	.....	.....	.....
Wijting klein	27	50	21	26	26	35	30	33	28	22	25	48	52	.....	.....	.....
Schar	27	41	19	21	63	70	24	26	13	20	24	34	46	.....	.....	.....
Steenschol	47	152	40	137	52	137	48	136	60	110	46	123	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	60	65	.....	.....	.....	53	.....	.....	.....	.....	20	25	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	160	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	27	.....	.....	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	285	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	54	95	.....	58	93	.....	50	86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	225	230	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	154	.....	.....	175	178	.....	.....	.....	.....	.....	210	214	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	93	96	.....	85	90	.....	88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	30	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	32	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	65	80	54	59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54	56	85	90	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	11	18	24	30	10	17	30	.....	.....	.....	24	27	40	45	.....	.....
Rode knorhaan	100	117	.....	123	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	18	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19	21	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 4 september** werd aangevoerd: 2 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 98 kisten kabeljauw; 61 kisten wijting; 3 kisten schol; 23 kisten schar.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 25,20; tong één en twee 13,00.

Per 40 kg.:

tarbot 748-440; griet 528; tongschar 232-144; kabeljauw twee 300-290; kabeljauw drie 270-260; kabeljauw vier 258-228; kabeljauw vijf 196-114; schar 150-94; steenbolk 80; wijting drie 122-94; horsmakreel 96-62.

De besommingen waren:

VD 19 + VD 73 f 14.200; VD 54 + VD 77 f 11.800; WR 152 f 380; IJM 18 f 1.500.

De harde winden welke aan het begin van deze week geheerst hebben, zijn er in hoofdzaak de oorzaak van geweest dat de z.g. dagschuiten maar heel weinig of zelfs helemaal niet aan de visserij hebben kunnen deelnemen en doelloos in de haven achter moesten blijven. Het werd pas woensdag, ver na de middag, voor de allermeedigsten zich naar buiten durfden te wagen. De aanvoerder werd mede hierdoor wel ernstig belemmerd, want aan de woensdagmarkt van 5 september kon slechts een goede dertig kisten worden verkocht. Aan de donderdagmarkt van 6 september was het wel wat beter doordat er wel erg onregelmatig een enkele dagschuit naar binnen kwam. Maar bij het sluiten van de markt konden er toch wel een kleine 200 bakken vis worden opgeteld die voor goed geld hun weg naar de handel vonden. Aan de vrijdagmarkt was het allemaal iets ruimer door de komst van nog enkele overweekse schepen.

Aan de vrijdagmarkt van 7 september werd aangevoerd: 8.515 kg. tong, 165 kisten tarbot en griet; 1.790 kisten kabeljauw; 95 kisten schelvis; 738 wijting; 2.131 kisten schol; 168 kisten schar; 23 kisten makreel en 359 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 28,70-22,04; gr. tong 24,53-22,54; grm. tong 20,08-17,60; klm. tong 15,03-13,90; tong een 14,01-12,41; tong twee 12,03-7,24.

Per 40 kg.: horsmakreel 52-7; rode poon een 272-180; rode poon twee 220-154; rode poon drie 104-64; harders 196-154; schar tong 83-82; wolf 272-204; kleine kreeft 420-280; bot 26-26; poontjes 51-26; krabbepoten 122-120; hake 170-166; tarbot 982-488; griet 553-294; kabeljauw een 222-174; kabeljauw twee 254-168; kabeljauw drie 236-192; kabeljauw vier 212-196; kabeljauw vijf 192-76; schelvis twee 84; schelvis drie 242-71; schelvis vier 110-50; schol een 152-134; schol twee 148-124; schol drie 160-102; schol vier 86-43,20; wijting drie 116-82; wijting vier 94-26; schar 88-30; tongschar 326-85; makreel twee 80-56; steenbolk 65-50; hammen met kop 326-152.

De besommingen waren: ARM 22 f 43.200; ARM 23 f 54.100; HD 71 f 4.900; KW 12 f 3.450; KW 34 f 85.400; KW 36 f 133.700; KW 77 f 9.200; UK 18 + UK 20 f 28.600; UK 24 f 950; UK 27 f 3.900; UK 28 f 400; UK 35 f 430; UK 48 + UK 49 f 6.900; UK 50 + UK 52 f 26.000; UK 75 f 7.200; UK 90 f 34.100; UK 135 + UK 145 f 27.800; UK 137 f 3.900; UK 138 + UK 208 f 37.500; UK 141 f 4.500; UK 233 f 1.500; UK 234 f 2.600; VD 6 f 4.900; VD 18 f 2.200; VD 19 + VD 73 f 4.000; VD 20 f 3.500; VD 54 + VD 77 f 9.600; VLI 27 f 54.500; WR 34 f 3.500; WR 71 f 1.000; WR 98 f 1.700; WR 152 f 500; WR 210 f 250; IJM 18 f 5.800; IJM 39 f 1.500.

Verder drie Texelaars en drie Goedereeders welke te zamen f 210.000 besomden.

Aan de **maandagmarkt van 10 september** werd aangevoerd: 13.060 kg tong; 116 kisten tarbot en griet; 1.681 kisten kabeljauw; 162 kisten schelvis; 1.001 kisten wijting; 1.116 kisten schol; 76 kisten schar; 20 kisten makreel en 182 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

heilbot 19,51; tarbot 26,33-23,87; grote tong 25,20-23,51; grootmiddel tong 19,02-16,65; kleinmiddel tong 14,63-13,82; tong één 13,40-13,01; tong twee 8,00-7,62.

Per 40 kg.:

tarbot 962-420; griet 681-260; kabeljauw één 264-204; kabeljauw twee 290-238; kabeljauw drie 252-212; kabeljauw vier 236-202; kabeljauw vijf 190-65; schelvis twee 144; schelvis drie 152-122; schelvis vier 142-50; schol één 160-142; schol twee 156-142; schol drie 126-108; schol vier 88-60,80; wijting drie 92-71; wijting

vier 91-25,20; schar 94-44; makreel twee 72-30; tongschar 340-69; schar tong 94; hammen zonder kop 542-422.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 51.900; KW 11 f 43.200; KW 22 f 52.700; KW 25 f 20.000; KW 26 f 37.800; KW 35 f 25.200; KW 51 + KW 221 f 26.300; KW 88 f 31.400; KW 113 f 32.100; KW 152 f 18.500; KW 13.800; KW 173 f 19.400; KW 189 f 46.900; KW 214 f 16.900; UK 1 f 9.600; UK 89 + UK 215 f 46.500; UK 142 + UK 271 f 39.200; UK 216 + UK 247 f 1.300; IJM 3 + IJM 27 f 17.900; IJM 44 f 23.100; IJM 154 f 23.300.

LAUWERSOOG

Maandag 3 september konden er min. 3.500 kisten vis van zeven kotters verkocht worden. De scholvangsten nemen toe. De kabeljauwvangsten om de noord zijn schraal, zodat verscheidene Wieringerkotters omgeschakeld zijn om deze visserij uit te oefenen.

Schol IV leverde al naar grote van f 1,52 (minimumprijs) tot f 1,75 per kg. op. Schol III kon zich handhaven evenals de grotere soorten met opbrengsten van f 3,46-3,30 per kg.

De tongprijzen liepen snel op. De laptong van de eerste kotter bracht f 20,22 per kg. op en van de laatste f 21,53. Grootmiddel begon op f 13,86 tot f 14,32, kleinmiddel van f 12,57 tot f 13,11.

Tong I begon onder de dertien en eindigde boven de veertien gulden. Alleen de kleine tong (slips) bleef vrij stabiel met opbrengsten van f 7,11-7,38. Dinsdag kon de vangst verkocht worden van o.a. 4 buitenlandse schepen. Kleine schol bracht tot f 1,82 per kg. op schol III tot f 2,92 en de grotere soorten waren gelijk aan maandag.

Eerst vrijdag was er weer aanvoer nl. bijna 2.800 kisten van vier kotters en de kustvloot. De schol prijzen bleven op hetzelfde niveau als voorgaande dagen. De tongprijzen konden nog verder oplopen met laptong tot f 23,75. Grootmiddel tot f 18,22 en kleinmiddel tot boven de vijftien gulden. Tong I lag nu op f 13,35-13,53 en slips op f 7,27-7,58 per kg. Door de geringe kabeljauw aanvoer kon de kleine torrenkul van de boomkotters zelfs tot f 2,85 per kg. opbrengen en de torrenkul tot boven de vier gulden.

Er zijn deze week 33 ton garnalen aangevoerd. De pellerij garnalen konden verkocht worden van f 2,62-6,32 per kg. hetgeen een gemiddelde weekprijs van f 4,18 per kg. opleverde. De gemiddelde dagprijs bedroeg op maandag en dinsdag nog f 4,83 en f 4,60 om op vrijdag te eindigen met f 3,18.

De weekaanvoer bestond uit 33.053 kg. garnalen en 291.470 kg. vis hetgeen een weekomzet van bijna één miljoen gulden opleverde.

Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog over week 3/9 t/m 7/9 1984

Pellerij garnalen	33.053 kg.	2,62 - 6,32 per kg.
Tong	8.260 kg.	7,11 - 23,75 per kg.
Tarbot	3.473 kg.	9,06 - 25,03 per kg.
Griet	820 kg.	7,72 - 11,10 per kg.
Tongschar	902 kg.	1,88 - 4,92 per kg.
Schol	124.717 kg.	1,08 - 3,47 per kg.
Kabeljauw	18.327 kg.	1,10 - 4,87 per kg.
Wijting	166 kg.	1,13 - 2,93 per kg.
Schelvis	1.594 kg.	1,25 - 3,65 per kg.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 03-09 t.e.m. 07-09-1984

Door 54 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
36.547 kg.	Tong	f 456.927,26	van f 12,50
13.504 kg.	Tarbot	f 208.868,70	van f 15,47
129.687 kg.	Schol	f 297.963,22	van f 2,30
24.392 kg.	Kabeljauw	f 65.023,92	van f 2,67
2.204 kg.	Griet	f 23.605,56	van f 10,71
6.105 kg.	Schar	f 7.335,65	van f 1,20
6.420 kg.	Wijting	f 10.275,25	van f 1,60
132.705 kg.	Diversen	f 582.063,74	
351.564 kg.		f 1.652.063,30	

NEDERLAND

Schar	2.727 kg.	0,65 - 1,57 per kg.
Bot	4.014 kg.	0,65 - per kg.
Poon	3.415 kg.	0,65 - 4,50 per kg.
Heek	351 kg.	0,76 - 3,54 per kg.
Paling	1.049 kg.	13,00 - 2,93 per kg.
Wolf	49 kg.	3,21 - 5,92 per kg.
Diverse soorten zeevis	121.606	

VLISSINGEN

VRIJDAG 7 SEPTEMBER 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	413	9.704	23,50
Tong gm	954	17.557	18,40
Tong km	981	14.568	14,85
Tong I	2.537	31.811	12,54
Tong II	5.105	37.183	7,28
Tarbot I	551	13.704	24,87
Tarbot II	583	12.117	20,78
Tarbot III	628	9.514	15,15
Tarbot IV	541	6.455	11,93
Tarbot afw	14	111	7,92
Griet I	591	8.895	15,05
Griet II	390	3.605	9,24
Schol 1 (G)	3.214	11.012	3,43
Schol 2 (G)	6.357	21.613	3,40
Schol 3 (G)	14.645	38.807	2,65
Schol 4 (G)	11.686	19.156	1,64
Kab 1 (G)	291	1.843	6,33
Kab 2 (G)	534	3.297	6,17
Kab 3 (G)	1.450	8.160	5,63
Kab 4 (G)	4.018	19.796	4,93
Kab 5 (G)	16.128	33.678	2,09
Kab (afw)	13	18	1,37
Wijt. 3 (G)	463	1.300	2,81
Wijt. 4 (G)	2.356	2.365	1,00
Schar 1	6.214	8.216	1,32
Tongschar I	1.033	6.735	6,52
Tongschr II	1.699	6.780	3,99
Zeebaars	18	299	16,63
Tong besch.	1	1	1,24
Poon gr	253	990	3,91
Poon 1	1.082	2.367	2,19
Poon 2	3.854	1.630	0,42
Rog I	59	296	5,01
Rog II	125	595	4,76
Rog III	147	368	2,50
Koolv. 4 (G)	3	8	2,76
Schel. 3 (G)	14	72	5,16
Schel. 4 (G)	366	458	1,25
Bot	4.102	2.853	0,70
Haai + P	14	49	3,50
Haai - P	33	20	0,62
Zandhaai	75	153	2,05
Inktvis W	63	629	9,99
Inktvis ZW	690	1.804	2,61
Harder	7	24	3,46
Steenbolk	3.158	1.959	0,62
Mullen	439	2.865	6,35
Kreeft	4	70	17,50
Hammen	43	593	13,79
Paling	50	774	15,48
Diversen	39.033	227.316	5,82
Krabben	120	101	0,84
H. Makreel	92	64	0,70
Zonnevis	5	40	7,90
Heek	10	45	4,54
Krab. poot	255	998	3,91
TOTAAL	137.504	595.442	

HET HARINGVANGSTVERBOD VOOR NEDERLANDSE VISSERIJ

Artikel 2

In het publikatieblad van de E.E.G. verscheen in datum van 31/8/84 een verordening van 29/8/84 genomen door de Commissie in verband met een verbod voor Nederlandse vaartuigen op de haringvisserij. Deze verordening luidt als volgt:

Artikel 1

Door de vangsten van haring in de wateren van ICES-sectoren II a, IV a en IV b (E.E.G.-zone), door vaartuigen die de vlag voeren van Nederland of die in Nederland zijn geregistreerd, wordt het aan Nederland voor 1984 toegewezen quotum geacht volledig te zijn gebruikt.

De visserij op haring in de wateren van ICES-sectoren II a, IV a en IV b (E.E.G.-zone), door vaartuigen die vlag voeren van Nederland of die in Nederland zijn geregistreerd, is verboden alsmede het aan boord houden, de overlading en het lossen van haring welke door vermelde vaartuigen gevangen is in deze sectoren na de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

VOORTBESTAAN MAASKANT VERZEKERD

Dank zij de tussenkomst van de werf Damen uit het Nederlandse Gorinchem die medeëigenaar wordt bij Maaskant, waarbij aan deze laatste een paar maanden terug door de rechtbank van Middelburg een uitstel van betaling verleend werd (surséance), wordt het voortbestaan van de Maaskantbedrijven verzekerd.

Het gaat om de vestigingen in Bruinisse, Stelendam en Vlissingen. Maaskant Shipyards had zich verkeken bij het uitkopen van tweedehandse vissersvaartuigen, om hiermede gemakkelijker aan nieuwbouworders te geraken.

Hierbij werd natuurlijk uitgegaan dat men deze tweedehandse vissersvaartuigen, minstens nog wel in het buitenland kwijt zou geraken.

Dit werd echter een tegenvaller en het vele geld van deze aankopen was en werd een te zware last voor Maaskant. Het vervolg kennen onze lezers.

Ondertussen werd thans door de curator Meester Vreylinck een overeenkomst getroffen met de schuldeiser, die 30% van hun krediet op Maaskant verwerven. Die zijn bijgevolg er het slachtoffer van.

We hebben altijd geschreven dat Maaskant mooie schepen afleverde. Daar zat het hem dus niet en daar kan men wel verder op vertrouwen. Het zat hem dus eerder aan de financiële bewindvoering en de scheepswerf Damen heeft dan ook voor de financiële leiding gezorgd via de toevoeging aan directeur Aad Maaskant van een financiële directie onder leiding van de Dammense directeur A. Timmerman.

Met een goede technische leiding en een aangepaste financiële leiding, hoopt men dan ook op een spoedig herstel.

Anderzijds werden er niet zoveel werknemers afgedankt als men eerst had vooropgesteld. Toch werd dit teruggebracht van 117 tot 92, een reorganisatie, die er beslist wel nodig was. Het bedrijf zal verder voortwerken onder naam „Maaskant“.

Deze verordening treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Zij is van toepassing vanaf 25 augustus 1984.

Verder verscheen in het publicatieblad van de E.E.G. op 1/9/84 een tweede verordening van de Commissie van 31/8/84, die de vangst van haring door de Nederlandse vaartuigen in bepaalde ICES-sectoren verbiedt. Deze verordening luidt:

Artikel 1

Door de vangsten van haring in de wateren van ICES-sectoren V b (E.E.G.-zone), VI a Noord, VI b (E.E.G.-zone), door vaartuigen die de vlag voeren van Nederland of die in Nederland zijn geregistreerd, wordt het aan Nederland voor 1984 toegewezen quotum geacht volledig te zijn gebruikt.

De visserij op haring in de wateren van ICES-sectoren V b (E.E.G.-zone), VI a Noord en VI b (E.E.G.-zone), door vaartuigen die vlag voeren van Nederland of die in Nederland zijn geregistreerd, is verboden alsmede het aan boord houden, de overlading en het lossen van haring welke door vermelde vaartuigen gevangen is in deze sectoren na de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 1 september 1984.

Voor de Nederlandse haringkotters zeker wel een zware dobber, waardoor zij zeker wel verlangend zullen gaan uitkijken naar de opening van het haringseizoen in de zuidelijke Noordzee, die waarschijnlijk op 1 oktober e.k. start.

■ De Nederlandse koter „ZK. 16“ uit Zoutkamp die gestrand was op de Noordwestkust van Denemarken, werd vlot gebracht door de Nederlandse zeesleper „Rilland“ van de Sleep- en Bergingsmaatschappij „Willem Muller“. Men veronderstelt, dat het vaartuig als gevolg van een defect aan de stuurmachineleiding voor de Deense kust strandde. De koter werd naar de Deense haven van Thyboron opgesleept. Het zal zeker een kostelijke zaak worden voor de verzekeringsmaatschappij van het vaartuig, vermits het vlotbrengen gebeurde onder de „Open-form-voorwaarden van Lloyds“. Het zal hier duidelijk als een redding aangezien worden.

VISSERSVAARTUIG TE KOOP

Prachtig vissersvaartuig gebouwd in 1973 op de werf Beliard Crighton voorzien van een motor ABC van 375 PK.

Schip onlangs gans hergestructureerd.

Verzekerd voor tien miljoen frank.

Inlichtingen: schrijven kantoor blad nr 9520

IERSE ORGANISATIES WAARSCHUWEN VOOR SPAANSE E.E.G.-TOETREDING

De intrede van Spanje en Portugal in de E.E.G. staat voor de deur. De besprekingen ter zake, ook wat de visserij betreft zouden tegen 30 september moeten rond zijn.

Vertegenwoordigers van de E.E.G. visserij landen hebben hiertegen bezwaren omdat men tegen die tijd onmogelijk klaar kon komen.

De grote landen-lidstaten zoeken het echter hoofdzakelijk in landbouwregelingen en reglementen en hebben minder attentie voor de visserij.

Ook de industrie zoekt hoofdzakelijk wat er in Spanje en Portugal zou kunnen afgezet worden en in deze machtige middens denkt men in de verste verte niet aan de visserijbelangen.

Wel integendeel zien zij in een grote visaanvoer door Spanje een middel voor de Spanjaarden om met deze visopbrengst de industriële goederen te betalen. Dus, in hun optiek, hoe meer voor Spanje, hoe beter.

Het zullen natuurlijk vooral de Britse en Ierse wateren zijn, die van een mogelijke lakse houding van de E.E.G. ten overstaan van de Spaanse toegang tot de gemeenschapswateren, in de eerste plaats het gelag zullen betalen.

Maar de visserij uit de andere landen-lidstaten, zoals deze uit België die een traditionele visserij uitoefenen in Britse wateren zullen eveneens van het Spaans visserijgeweld het slachtoffer worden.

Na de Schotse Redersfederatie is het nu aan de Ierse Producentenorganisatie om bezwaar tegen deze al te gemakkelijke houding tegenover de Spaanse en Portugese toetreding in verband met de visserij, bezwaar aan te tekenen. De Ierse Producentenorganisatie heeft dan ook op een bijeenkomst met de Ierse minister voor Visserij aangedrongen en eveneens op een bijeenkomst met de minister van Buitenlandse Zaken.

Ook de Ierse Redersfederatie heeft op besprekingen aangedrongen en heeft in dit verband zelfs een vertegenwoordiging uitgestuurd naar Spanje om daar officiële en visserijorganisaties te ontmoeten.

Daar leerde deze delegatie dat de Spanjaarden vast besloten waren al hun rechten als lid van de Gemeenschap te zullen opeisen, en specifieke kwota toegekend wensen te zien voor de hoofdsoorten waarop de Spaanse vloot vist!

Het enige wat de Spaanse overheid de Ieren aanbod, was de toelating om zowel in Spaanse havens als in Spaanse steden hun vis te komen aanbieden!

Dit zou, zogezegd, een uitlaat kunnen vormen voor de afzet van Ierse vis. Wij van onze kant menen dat er, zo de Spanjaarden krijgen wat ze wensen en waarop ze rechten menen te hebben, er zeker geen teveel aan Ierse vis zal zijn en dat ze bijgevolg geen Ierse vis meer zullen moeten op Spaanse markten en afslagen brengen, niettegenstaande men beweert, dat de visprijzen in Spanje hoger liggen.

Wel heeft de E.E.G., zowel als de Spaanse regering zelf, subsidies verleend aan de Spaanse visserij voor schrapping en sloping van vissersvaartuigen, maar eveneens voor herstructurering en nieuwbouw.

De oude te schrappen vaartuigen zullen zeker geen groot gewicht in de schaal leggen om de

druk van de Spaanse visserijvloot bij een toetreding tot de E.E.G. te verminderen. Vergeten wij inderdaad niet, dat de sterkte in brutotoon van de Spaanse vloot meer dan 60% bedraagt van alle vloten samen van de huidige landen-lidstaten.

Wij blijven dan ook de totale onverschilligheid aanklagen van de E.E.G.-overheden in het algemeen en van deze van de landen-lidstaten in het bijzonder.

Inderdaad is het zo als de Spaanse vloot niet beperkt wordt in de toelating via een vergunningstelsel, dan voorzien wij nog moeilijkheden op zee, tussen de visserijvloot van de huidige landen-lidstaten en de Spaanse vloot.

Beperkte kwota toekennen zoals dit gebeurt voor de huidige visserijvloot, heeft absoluut geen zin omdat, **ZEKER DE SPAANSE SCHIPPERS** zich hieraan niet zullen houden en men er in Spanje zelf in de afslagen een lachertje van maakt.

Daar zal er zodanig veel vis buiten de markt een weg vinden, dat op geen enkel ogenblik de kwota van de Spaanse vissersvloot zal uitgeput geraken. Men moet in Spanje op vakantie zijn om vast te stellen dat geen 20% van de aangevoerde vis officieel verkocht wordt!

De feiten hebben ook reeds voldoende de complete tuchteloosheid en ongeloofwaardigheid van de Spaanse schippers in het bijzonder en van de Spaanse vissers in het algemeen, bewezen.

Dus geen kwotasysteem voor Spanje en dan wellicht ook niet meer voor de andere lidstaten. Met een kwotasysteem zullen de Spaanse schippers de gemeenschapswateren tot op de bodem ledig vissen.

Wie doet er iets aan? Het is méér dan vijf voor twaalf!!!

DE IERSE ACHTERSTALLIGE SCHEEPSKREDIETEN BEDRAGEN 370 MILJOEN FRANK

De achterstallen op verlopen terugbetalingen aan de Ierse staat wegens toegekende scheepskredieten, belopen in Ierland rond de 370 miljoen B.fr.

De Ierse Visserijdirectie heeft dan ook een voorstel aan het departement voor de visserij ter overweging doorgespeeld voor het toekennen van subsidies om de rederijen te helpen die niet kunnen terug betalen.

Het departement heeft beloofd dit in overweging te nemen. Volgens de Visserijdirectie is het niet-kunnen-terugbetalen, het gevolg van de hoge interesten die gevorderd worden voor de leningen voor de bouw van nieuwe vaartuigen.

Leningen die elke visser dacht te kunnen terugbetalen toen het nog goed ging in de visserij. Het zijn vooral de uit de pan gevlogen brandstofprijzen, die het zouden gedaan hebben.

In Ierland is deze prijs sinds 1980 nog maar eens meer dan verdubbeld, namelijk met 1,14%. In diezelfde periode zijn de visprijzen slechts 14%, in tegenstelling met de index der kleihandelsprijzen die stegen met 40%.

Als men echter ziet welk zorg de Ieren slechts aan hun nieuwe vaartuigen besteden en het feit dat ze ver van harde werkers zijn, dan is men omtrent die toestand niet verwonderd. Onze Belgische vissers mogen hen tot voorbeeld die-

nen in acht nemend zelfs de zware trajecten dat ze te doen hebben vooraleer ze de visgronden van het Kanaal bereiken.

De grootste aanvoer in Ierland bestaat uit haring en makreel. Alle nieuwe trawlers zijn hiervoor uitgerust en makreel en haring zijn vissoorten waarvan de afslagprijs inderdaad de laatste jaren praktisch gelijk is gebleven.

Verder beweert de Ierse Redersfederatie dat de Ierse visser geminoriseerd is tegenover de vissers uit de andere landen-lidstaten waar subsidies verleend worden op de brandstof, visserijuitrusting, staatstussenkomsten in de terugbetalingen enz... wat onjuist is.

Volgens zelfde Redersfederatie staat Ierland thans aan de top van de landen-lidstaten wat de belastingen en taksen betreft.

Eventueel kwijtschelden van terugbetalingen of verlenen van subsidies is echter zeer delicaat en zou aan elkeen moeten gebeuren, zoniet zou dit ook kunnen uitgelegd worden als een aanmoedigingspremie voor de zorgloze en/of ondermaatse visser, zoals ze nu reeds zijn.

Het volstaat een kijkje te gaan nemen. Zouden we ook de vraag niet mogen stellen of Ierland niet een te snelle uitbreiding van zijn visserijvloot gekend heeft, waarvan men thans de de weerbots voelt?

Apollinaris

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

DE FAROËR EN ZIJN VISSERIJ

Als we aan een land, of aan landen denken waar de economie voornamelijk gegrondvest is op de visvangst en visverwerking, dan denkt men altijd in de eerste plaats aan IJsland en Groenland. Dit is echter niet juist, zeker niet voor IJsland wat de nationale brutoproductie betreft. Dit is wellicht waar voor Groenland, maar zeker in het bijzonder voor de Faroër.

De Faroër is een eilandengebied samengesteld uit 18 eilandjes en volledig afhankelijk. Aldus beschikt het eveneens over een 200-mijlszone voor wat de visserij betreft en dit in een uiterst visrijk gebied.

Het land heeft verscheidene bilaterale overeenkomsten afgesloten met andere landen en met de E.E.G. Nochtans gebeurt de visserij voor een groot deel in de eigen wateren. Was dit in 1976, juist vóór de veralgemening van de 200-mijlszone nog maar 30% en 70% uit wateren buiten de eigen 200-mijlszone, dan is dit voor het ogenblik voor 89% in de eigen zone en 11% buiten deze zone.

Dit heeft natuurlijk wel problemen. medegebracht, onder meer van aanpassing en herstructurering (mede modernisering) van de vloot, terwijl eveneens nieuwe visserijen dienden aangeboord, zoals deze op blauwe wijting en op de leng en op andere vissoorten in diep water.

Komt daarbij nog een zich uitgebreide visserij op schelpdieren en een visfarming in zee op zalm en regenboogforel, waarvoor de verwachtingen meer dan 3 duizend ton zijn voor 1986 en zelfs 15 duizend ton tegen 1990! De vele eilanden, baaien en inhammen leiden zich voordelig voor visfarming in de zee zelf.

Niettegenstaande deze ontwikkeling in de eigen 200-mijlszone en het uitbaten van alle mogelijkheden en opportuniteiten op dit gebied, heeft men toch ook niet stil gezeten voor visserijen in wateren van derden.

Aldus gemengde ondernemingen voor de visserij, onder meer in Senegalese wateren door vaartuigen uit de Faroër. Ook onderhandelingen desaan gaande met staten uit Zuid- en Midden-Amerika. Ze hebben hierbij zelfs aan de Falklands gedacht, waar ze min of meer een eigen milieu zouden terugvinden, gezien de Britse nederzettingen op dit gebied.

JAARLIJKSE AANVOER

Om de belangrijkheid van de visserij voor dergelijke kleine staten beter aan het licht te doen komen, volstaat het er op te wijzen dat de aanvoer in 1983, iets boven de 140 duizend ton bedroeg of drie en half maal deze van de Belgische visserijvloot.

Wel dient in dit verband gezegd, dat 1983 een topjaar was vermits maar zo eventjes 27 duizend ton meer aangevoerd werd dan in 1982, vooral te danken aan een overvloedige kabeljauwaanvoer die van 20 duizend ton voor 1982 tot 40 duizend ton voor 1983 opliep.

Deze opvoering van aanvoer van vis uit eigen water, stelt echter een probleem namelijk, hoe lang deze wateren dergelijke opgevoerde visserij zullen kunnen dragen.

Volgens bepaalde biologen is het dan ook vooral deze vissoorten, waarvan de aanvoer in 1983 zo hoog boven deze van 1982 uitlopende, namelijk kabeljauw, koolvis en schelvis, die in gevaar dreigen te komen.

Nu werd deze meeraanvoer opgevangen door goede jaarklassen van deze soorten, uit vroeger jaren. Maar hoe lang zal dit kunnen duren? Trouwens deze verhoging van aanvoer werd

slechts mogelijk gemaakt door het inzetten van eigen treilers, die vroeger rond Groenland en rond IJsland visten en door het opvoeren van de vangstcapaciteit door inzet voor nieuwe moderne treilers en/of het inbouwen van een nieuwe motor met groter vermogen.

Er is dus wel een zeker gevaar voor overbevissing aanwezig. Hierop heeft ook reeds de voorzitter van de „Faroër Island Fishery Council” gewezen in zijn advies aan de regering.

EEN DILEMMA

In de Faroër zit men nu geconfronteerd met twee verscheidene visies, dit in verband met de zeer grote aanvoer in 1983 en de hierbij horende grotere besommingen. Er is de visie van de producenten, dus van de visserij zelf die, aan de hand van betere vangsten en groter besommingen, nieuwe en nog groter vaartuigen wensen in te zetten.

In dit verband wijst men naar de aanvraag vanwege inlandse vissers en reders, die nog maar liefst 45 buitenlandse treilers samen zouden wensen in te voeren en aan de Faroërse vloot zien toevoegen!

De visie van de verantwoordelijken en biologen is juist het tegenovergestelde, namelijk dat de stijgende visserijdruk zal leiden tot overbevissing en dat het dus tijd wordt voor bezinning en eerder tot een beperking van de visserijvloot.

Meer zelfs, heeft het Visserijbestuur (the Fishery-Council) een voorstel ingediend voor de instelling van een kwotasysteem vanaf 1985, en het uitreiken van vergunningen voor diegenen die in de eigen wateren vissen.

Verder wenst men de toegelaten hoeveelheid aan bijvangst bij de industriële visserij naar omhoog te brengen en met effectief beheersingspolitiek voor de bescherming van vis te starten.

DE VISSERIJVLOOT

De huidige sterkte van de Faroër-visserijvloot bedraagt 330 eenheden in eigen wateren en 36 treilers in vreemde wateren.

Van de eenheden die in eigen wateren optreden, zijn er een goede zeventigtal trawlers, 19 longliners en de rest zijn kleinere treilers, waarvan de meesten lijnenvissers zijn.

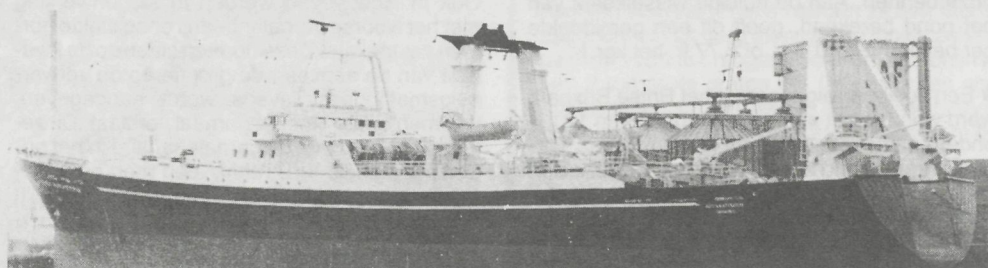
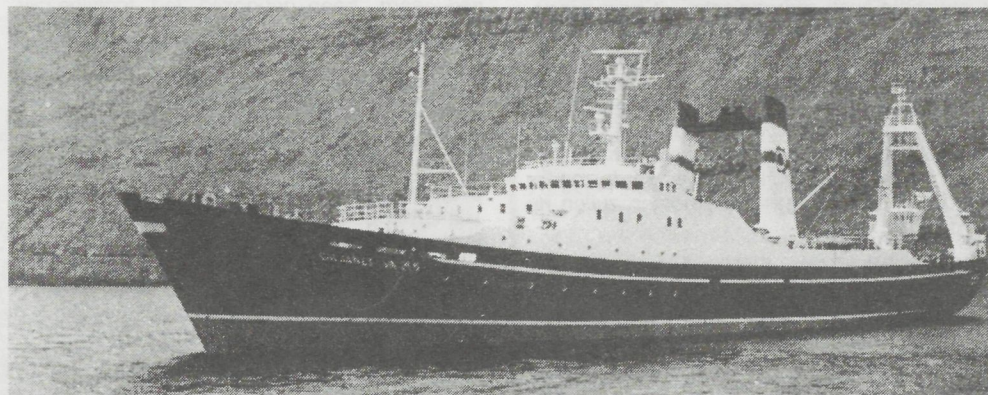
Anderzijds werd de sterkte van de buitenlandse treilersvloot gevoelig teruggebracht zodanig, dat nu nog slechts, in waarde uitgedrukt 11% door vreemden wordt weggevisst, daar waar dit in 1975, even voor het in voege treden van de 200-mijlszone, nog 73% was. Toch worden nog belangrijke kwota in de wateren van de Faroër toegekend aan derden.

Hier gaat het dan hoofdzakelijk voor industriële visserij en niet om verbruikersvis. Aldus bekomt Rusland een kwotum van 10 duizend ton, Noorwegen 53 duizend, Oost-Duitsland 10 duizend, IJsland 30 duizend en de E.E.G. 46 duizend ton.

Hierboven op heeft Denemarken nog een kwotum van 84 ton zalm. het gaat voor deze visserijen hoofdzakelijk om blauwe wijting, makreel en bodemvis, andere dan kabeljauw en schelvis.

FAROË

■ Om hun aktiviteit te kunnen uitbreiden werden de twee faktorijsschepen „Giljanès” en „Reynsatindur”, beiden uit de Faroë, met eigen vistuig voorzien en verder met een verwerkingslijn aan boord voor Noorse garnaal. De „Giljanès” is 81 m. lang en is uitgerust met een motor van 4.200 pk. De „Reynsatindur”, waarvan men niet zonder fierheid in de Faroë zegt, dat dit het grootste vissersvaartuig uit West-Europa is, heeft een lengte van 102,4 m. en is uitgerust met een motor van 6.000 pk. Voornaamste visserij van beide faktorijsschepen is de blauwe wijting. Van Noorwegen kon slechts een vergunning voor één enkele reis op de Noorse garnaal losgekregen worden.



Boven de 81,40 m. lange „Giljanès uitgerust met een motor van 2.400 pk. Onderaan de 102,40 m. lange „Reynsatindur” uitgerust met een motor van 6.000 pk. Inderdaad, voor onze begrippen zijn het reuzeschepen.

(Foto „Fishing News International” Highway House, Black Friars House 87, Londen SE 1.)

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIË

■ Volgens Lord Gray, visserijminister voor Schotland, kan men in de eerstkomende EEG-besprekingen over het eventueel optrekken van de Deense bijvangst in de Noorse steenbolvisserij voor vismeeldoelinden, van de bijvangst tot 20%, drie houdingen innemen. Eerstens kan men tegenstemmen en de zaak verliezen aan de hand van de andere ja-stemmen. Tweedens, kan men een kompromis zoeken, hetgeen dan beduidt, ergens elkaar middenin tegemoet komen (15%?) ofwel kan men een veto stellen. Men kan echter zo maar geen veto stellen, maar de zaak blokkeren. In dit laatste geval met als argument vitale Britse belangen. Men veronderstelt echter dat de E.E.G. eerder naar een tussenoplossing en overeenkomst zal zoeken, dan een lidstaat in verleiding te brengen, nationale vitale belangen in te brengen.

■ Schrappingen van vissersvaartuigen onder de voorwaarden zoals door de E.E.G. bepaald, werden voor wat Groot-Brittannië betreft, reeds goedgekeurd door de E.E.G. voor een schrappingbedrag van 780 miljoen B.fr. Trawlers met als thuishaven Hull lopen hier met het leeuwen-aandeel weg, namelijk met 490 miljoen B.fr. en dit voor slechts 12 diepzeetrelers van de veertien die vooropgesteld werden. Hull die gevoelig getroffen werd door de sluiting van de IJslandvisserij door het opleggen, of aanpassen van zijn IJslandse diepzeevloot aan een andere visserij, heeft natuurlijk van deze uitzonderlijke gelegenheid gebruik gemaakt. Het gaat hier om verscheidene diepzeetrawlers van meer dan duizend ton, hetgeen toch telkens een schrappingspremie betreft van meer dan 30 miljoen B.fr.

■ In verband met de reorganisatie van de Britse kustwachtdienst, reorganisatie uit besparings-oogmerken, waarbij men nu niet meer in eerste instantie het aksent legt op de uitkijk, maar op de ontvangstdienst, heeft de Britse visserij de Kustwachtdienst een nieuwe naam bezorgd, namelijk de „luisterdienst”, waarbij de nog overblijvende kustwachters hun oren en niet meer hun ogen dienen te gebruiken. Heel wat bijzonder goed en hoog gelegen uitkijkposten zullen nu verdwijnen.

■ We ontleen aan „Fishing News”, Londen, dat 50 jaar geleden, de Grimsby-stoomtreiler, „Grimsby-Town”, één der (toenmaals) modernste Britse treilers, voor haar „maiden-trip”, een brutobesomming maakte van nagenoeg 120 duizend B.fr. voor een aanvoer van 1.250 van onze bennen. Aan de huidige wisselkoers van het pond berekend, geeft dit een gemiddelde per ben van 88,40 B.fr. of 1,77 fr. het kgr.!

■ Een schipper-eigenaar uit het Britse Brixham werd wegens het aan boord hebben van 12 kg. ondermaatse tong, voor de rechtbank van Torquay veroordeeld tot een boete van 38.000 B.fr. en tot 10.000 fr. kosten. Het vaartuig, de „Jelle” werd in overtreding genomen toen het vissende was in de Liverpool Bay in mei van dit jaar. De „Jelle” was reeds acht maal door de inspectiedienst onderzocht, maar geen enkel maal in overtreding bevonden. De schipper verklaarde dat hij de ondermaatse tong aan boord gehouden had om klaar te maken voor de beman-

ningsleden. Hiermede kon men echter de rechter niet vermurwen. Na de veroordeling noemde de schipper dit werkelijke haarklieverij. Hij had ongelijk.

■ Twee weken geleden kreeg men in het Schotse Peterhead een onverklaarbare terugval in de visprijs in de afslag. De gemiddelde prijs per ben van 50 kg. viel inderdaad terug tot slechts iets boven de 2.000 B.fr., iets dat in maanden niet voorgevallen was. Toch topte men nog 90 miljoen van de 222 aanvoeren. Peterhead was het echter sinds lang gewoon, voor dezelfde aanvoer en zelfs voor minder aanvoeren, regelmatig meer dan 100 miljoen B. fr. te toppen per week.

■ De Britse oesterwekers hebben goede hoop, dat de regering binnenkort zal overgaan tot het verbieden van het gebruiken van anti-fouling verven die gemaakt worden op basis van het scheikundig produkt „tributyl tin-oxyde”. Dit lost zich op in het zeewater en tast de oesters aan. Het gaat hier over de Gigas-Pacifiek oester, die bijzonder aan vergiftiging door tributyl-tin-oxyde onderhevig is. Hierdoor wordt de groei van de oester gevoelig aangetast en terzelfdertijd ontstaat een heel dikke schelp. Het is duidelijk dat dergelijke oesters commercieel niet van bijzonder grote waarde zijn, integendeel.

■ In Schotland, Ierland, Noorwegen en Zweden zijn de grote aanvoeren van kreeftjes en Noorse garnaal voorbij. In juli en begin augustus konden de verwerkingsbedrijven de aanvoeren zelfs niet aan. Nochtans werden toch alle aanvoeren opgenomen en ging de prijs voor mooie kreeftjes niet beneden de 160 B.fr. het kg. en voor staarten (gatjes) van 110 tot 160 fr. het kg. Ook in hier in de Belgische afslagen verwacht men binnenkort het einde van de kreeftjesaanvoer.

■ Het verzoek van de Schotse Redersfederatie aan de regering gericht om terug over te gaan tot het binnen de perken houden van de grijze zeerob rond de Noordkust van Schotland, werd door de regering beantwoord dat de grijze rob nog altijd, relatief gezien, een zeldzame soort is. Wat is echter „relatief gezien”. Het binnen de perken houden van de grijze zeerob door het doden van een bepaald aantal hiervan, werd sinds 1978 afgeschaft. Volgens de Schotse Redersfederatie zijn deze intussen zodanig toegenomen, dat zij een bedreiging vormen voor de visserij.

NOORWEGEN

Ook in Noorwegen werden in samenwerking met het Noorse garnalenbedrijf er nu strikte normen vastgelegd. Deze normen slaan op de kwaliteit van de aanvoer, de grootte en de verwerkingsmethoden. Tevens wordt aangegeven, wat men onder Noorse garnaal verstaat. Dit zeker in verband met de garnalenaffaire in het ouderlingentehuis te Utrecht, toen men het algemeen had over Noorse garnaal, terwijl het in werkelijkheid over tropische garnaal ging. Noorse garnaal wordt gevangen door Noorse schepen en verwerkt door Noorse ondernemingen. De bedrijven die aan de nieuwe normen voldoen, zullen hun produkt mogen laten vergezellen door een kwaliteitslabel „Seafood from Norway”.

SPAANSE SCHIPPER VLUCHT MET MAROKKAANSE MARINIERS

Op zondag 26 augustus in de late namiddag werd een Spaanse treiler, de „Sancta Teresa de Jezus” ter hoogte van de Marokkaanse zuidkust door de Marokkaanse marine opgehouden die een bewapend officier en een marinier op het vaartuig voor nazicht afzette.

Volgens de Marokkaanse officier beschikte de schipper niet over een vergunning om in Marokkaanse wateren te vissen en na ruggespraak met de commandant van het Spaanse fregat, bleven zij aan boord om de „Sancta Teresa de Jezus” naar het Marokkaanse Agadir op te brengen.

De Spaanse schipper en bemanningsleden waren één en al vriendelijkheid. Zij bedienden beide mariniers met een heerlijke maaltijd, goed met wijn overgoten en nodigden hen later uit om te gaan rusten.

Terwijl zij sliepen veranderde de schipper van richting en stevende recht naar de Canarische eilanden. Als in de morgen beide Marokkaanse mariniers aan dek kwamen, stonden zij niet weinig verbaasd overal de Spaanse taal te horen in plaats van het Marokkaans.

Weldra beseften zij, dat zij bij de neus genomen waren. De Spaanse autoriteiten op de Canarische eilanden zaten ten eerste met deze zaak verveld en trachten te beletten dat deze uitlekten, waarin zij niet slaagden.

Ondervraagd zei de schipper, dat hij geen gasolie genoeg om tot Agadir te varen en op de vraag waarom hij de Marokkaanse mariniers hiervan niet op de hoogte gesteld had, wendde hij voor, dat hij hen in rust niet wenste te storen.

In laatste instantie stelde de schipper voor om zijn tanks volledig te vullen en naar Agadir op te stomen, maar de Spaanse autoriteiten op de Canarische eilanden weigerden dit. Ze namen de Marokkaanse mariniers onder hun hoede en hielden Spaanse treiler voorlopig aan de kade.

Ondertussen lieten de Spaanse overheden aan Marokko weten, dat de mariniers door de Spaanse schipper op de hoogte gebracht waren, dat zij de Canarische eilanden zouden aandoen.

Na verscheidene kontaktnamen tussen Madrid en het Marokkaanse Rabat, werd tenslotte overeengekomen, de schipper met zijn treiler deze maal effectief, samen met de Marokkaanse mariniers naar de Marokkaanse haven van Agadir te sturen.

Het is duidelijk dat deze laatsten nu wellicht niet meer zo gretig zullen ingaan op het voorstel voor een heerlijke maaltijd. Trouwens hen zal waarschijnlijk geen te bijzonder goede ontvangst wachten bij hun onmiddellijke oversten.

„HET VISSERIJBLAD”

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

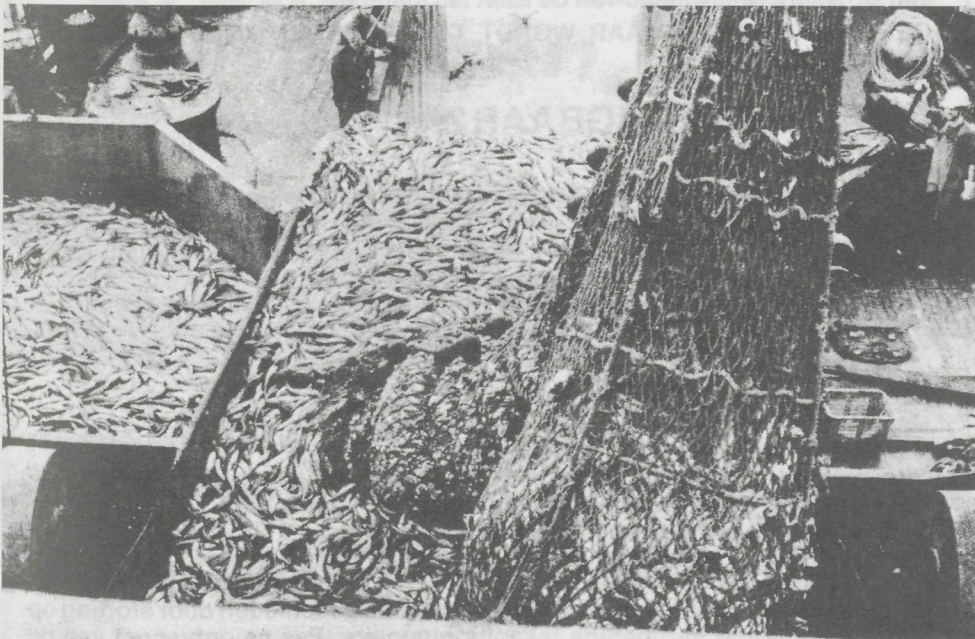
WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

VERENIGDE STATEN

■ Verbazend is wel, dat men in de Verenigde Staten vastgesteld heeft dat het vooral vanaf de middelhoge inkomens is van boven de 20 duizend dollar (nagenoeg 1,2 miljoen B.fr.) dat er meer vis verbruikt wordt. Dat zal waarschijnlijk ook wel liggen aan het feit, dat men in de Verenigde Staten bij de vispromotiekampagnes, meer het aksent legt op verbruik van dure vissoorten. Anderzijds zijn de visprijzen in de laatste paar jaren gevoelig verhoogd, zodat men nog moeilijk in de vispromotiekampagnes het argument van goedkoop voedsel kan uitspelen.

■ Van de beschikbare standen voor de Internationale Visserijtentoonstelling die dit jaar in de Verenigde Staten te Boston van 17 tot 20 oktober doorgaat, was er einde juni reeds 75% ingenomen. Dit is intussen in augustus tot 85% opgelopen zodat de inrichters thans reeds zeker zijn van het groot succes van deze tentoonstelling. Voor de eerste maal zullen de tentoonstellende firma's eigen seminars en diavoorstellingen mogen inrichten.

■ In de Verenigde Staten streeft men er naar om vanaf 1990 de vis uit de Amerikaanse wateren zelf te vangen en eveneens zelf te verwerken. Hiermede zullen vooral zogenoemde „joint-venturers” of gemengde maatschappijen getroffen worden, zoals onder meer de Russische faktorijsschepen, die thans op zee heel wat vis overnemen van Amerikaanse treilers om deze, hetzij aan boord te verwerken of in blokken in te vriezen. Ook heel wat Japanse rederijen zullen hierdoor getroffen worden. In feite wil men in Amerika, de vis die in Amerikaanse wateren zwemt, door Amerikaanse schepen laten vangen en in Amerikaanse bedrijven verwerken, met korte woorden, men wil deze vis Amerikaniseren. Dit is dus eveneens zo voor Alaska die tot de Verenigde Staten behoort.



Een vangst van Alaska-pollak door een Amerikaanse treiler, wordt op zee aan boord genomen door een Russisch faktorijsschip dat deze vis zal verwerken in visblokken.
(Foto Fishing News International, Heighway House, 87, Black Friars Road, Londen SE 1.).

CANADA

■ Volgens een woordvoerder van de Canadese regeringscommissie voor vis en visprodukten, zijn de moeilijkheden waarin de Canadese visserij en visverwerkingsbedrijven thans verkeren, een gevolg van de overbevissing in de jaren 1960 tot 1977, ogenblik waarop Canada een 200-mijlszone voor de visserij afkondigde. Op dat ogenblik waren de visstocks de totale ineenstorting nabij. Hierin is er nu wel enige verbetering gekomen, maar nog niet in voldoende mate. Is deze stellingname een voorbode van nieuwe beperkingen die aan het buitenland zullen opgelegd worden?

■ In New Brunswijck, een kustprovincie van Canada langs de Noord-Atlantische Oceaan, heeft de regering in een poging de zalmstock te beschermen, aan de zalmvissers voorgesteld hun zalmvisserijvergunning terug in te kopen. Zij bieden hiervoor aan de houders van dergelijke vergunning, bijna 2 miljoen B.fr. aan. Een belangrijke som als men weet dat het aanbod aan 300 vergunninghouders geschiedt. Niettegenstaande er nog weinig te vangen valt vanwege de overbevissing, weigert men doorgaans. De zalmvissers vragen behoud van de visserij en een financiële regeringssteun.

■ Niettegenstaande de Canadese regering voor dit jaar aangekondigd had 8,5 miljard B.fr. over te hebben voor een herstructurering van de visserij op de Noord-Atlantische kust, vond de voorzitter van een economische regeringscommissie, niets beter dan te verklaren dat, gezien het deficitair karakter van de Canadese Noord-Atlantische visserij, men best zou doen deze te vergeten. Het is duidelijk, dat dit een storm van verontwaardiging en protesten heeft veroorzaakt. Inderdaad stelt de Canadese Atlantische visserijvloot het bijzonder goed, maar kan

tegenover toenemende modernisatie in het buitenland, evenmin achterblijven.

■ Op de Oostkust van Canada, langs de Atlantische Oceaan, telt men 70 duizend werknemers die in de visserij of in de visverwerkende nijverheid ingezet worden. Veel van deze jobs, vooral in de visverwerkende nijverheid, zijn echter slechts tijdelijk. Nochtans zijn sommige kustplaatsen volledig ingesteld en afhankelijk van de visserij, vooral die in het noorden. Hier is het wel juist, dat de regering de visserij met subsidies moet tegemoet komen. Dit neemt niet weg, dat ook daar het standpunt van de voorzitter van de economische regeringscommissie, om er de visserij af te schaffen, met ongeloof is ontvangen.

JAPAN

Japan dankt zijn rekordvangst voor het jaar 1983 aan de stijgende aanvoer van de pilchard. Deze wordt in de eigen wateren gevangen. In 1973 was de aanvoer slechts... 500 duizend ton. In 1980 overschreed deze reeds 2 miljoen ton om in 1983, 3,695 miljoen ton te bereiken. Dus bijna 3,7 miljoen ton of 31% van de totale aanvoer, akwakultuur en inlandse visserij inbegrepen.

■ Dertig Japanse tonijnvissersschepen zullen in de Marokkaanse wateren gedurende een periode van drie maand mogen vissen in een gebied tussen 20 en 200 mijl uit de kust. Per schip dient een vergoeding aan de Marokkaanse regering betaald te worden van 180 duizend B.fr., of in totaal voor de dertig schepen een bedrag van 5,4 miljoen B.fr. Hierbij is nog overeengekomen, dat Japan een visserijonderzoekingsvaartuig zal schenken.

■ Japan, nummer één op de lijst van visaanvoerende landen, met meer dan 10 miljoen ton, ziet zich verplicht, na een vergadering gehouden door de Federatie van Middelgrote Trawlers, de sterkte van deze vloot met 43 eenheden te verminderen. Dit is noodzakelijk als gevolg van een verlaging van aan Japan toegekende kwota in de wateren van Rusland en van de Verenigde Staten. Ook in 1977 door de instelling van een kwasi algemene 200-mijlszone voor de visserij, heeft zelfde Federatie toen voor de eerste maal beslist de middelgrote eenheden met 57 te verminderen.

■ Zoals onze lezers reeds weten, staat Japan niet alleen bovenaan de lijst van de visaanvoerende landen, maar ook wat betreft de onderzoeken, laboriatetsten en de herwaardering van visafval. Thans hebben zij een fabriek opgericht om uit de graten van de tonijn, zuivere calcium voort te brengen. Honderd ton tonijn levert 2 ton grote graten op. Deze worden nogmaals uitgezocht en slechts één vierde hiervan gebruikt dat ten slotte honderd kgr. calcium oplevert.

RUSLAND

■ In 1983 heeft Rusland met zijn visaanvoer voor de eerste maal de tien miljoen ton grens overschreden. Men mag dus wel veronderstellen, dat de moeilijkheden die Rusland ontdeed bij het algemeen maken door de kuststaten van de 200 mijlszone voor de visserij, thans overwonnen zijn.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ZWEDEN

■ De Zweedse visserijvloot bestaat uit 4 duizend eenheden met motor uitgerust, waarvan slechts 300 treilers die voor 90% van de totale visaanvoer instaan van de in 1983 aangevoerde 247 duizend ton vis. Van de door Zweedse visserijvaartuigen aangevoerde vis, wordt er slechts 10% in de afslag verkocht. De overige vis wordt hoofdzakelijk verkocht door tussenkomst van coöperatieve verkooporganisaties.

■ Niettegenstaande een relatieve kleine bevolking (nog niet eens de helft van België), voert Zweden toch meer vis in dan dit land uitvoert. Het nadelig saldo tussen uitvoer en invoer bedroeg in 1983 zelfs 7 miljard B.fr. Er wordt zelfs meer ingevoerd dan aangevoerd wordt (4,6 miljard fr.). De invoer bestaat echter hoofdzakelijk uit verwerkte producten, die een hoger waarde uitmaken dan de aanvoerwaarde uitgedrukt in niet verwerkte producten. Vergeten we hierbij niet, dat de Zweedse visvangst hoofdzakelijk gericht is op soorten met een geringe commerciële waarde zoals haring, koolvis en dergelijke. Dit legt ook uit hoe het komt, dat ongeveer 80% van de diepvrieskabeljauw, die in Zweden verbruikt wordt, ingevoerd is uit Denemarken en Noorwegen.

■ Wat de Zweedse visuitvoer betreft, moet dit land onder meer in de Gemeenschap, douanerechten betalen, terwijl dit niet het geval is voor de landen die vis in Zweden invoeren of minstens geen rechten van dezelfde grootte. Daar werd reeds bij herhaling door de Zweedse producenten op gewezen. Deze politiek werkt ook niet de vestiging van verwerkingsbedrijven in Zweden zelf in de hand, alhoewel er hier de laatste tijd toch een lichte verbetering komt door de oprichting van enkele zeer moderne Zweedse visverwerkingsbedrijven.

■ Ook in Zweden wordt uit de broederijen, kleine zeezalm in de Baltische Zee uitgezet. Alhoewel heel wat van deze zalm binst hun trek en verblijft in de Baltische Zee gevangen wordt door vissers uit andere landen, slaagt er toch ongeveer 14% in, terug de Zweedse stromen en rivieren aan te doen vanwaar zij voor het kuit- en melkschieten uitgezet werden. Dit betekent 550 kg. volwassen zalm voor duizend aan de zee toevertrouwde jonge zalmpjes.

VERENIGDE STATEN

■ In de Verenigde Staten heeft een rechtbank „Chevron Oil Compagnie” veroordeeld tot een schadevergoeding van 66 miljoen B.fr. omdat de kapitein van een tanker van „Chevron Oil” geen bijstand heeft verleend, of gepoogd heeft te verlenen toen een vissersvaartuig op sleeptouw genomen door betrokken tanker, kapseisde. De treiler was door stormweder zwaar beschadigd voor de kusten van Alaska en door de tanker op sleeptouw genomen. Gedurende de sleep vernam de bemanning van de tanker dat het vaartuig kapseisde en de 4 bemanningsleden ingesloten waren. Geen enkele poging werd ondernomen om de bemanning te redden. Het schip en de bemanning werden aan hun lot overgelaten. De rechtbank veroordeelde „Chevron Oil” omdat deze verantwoordelijk geacht werd voor de daden van haar kapitein.

IERLAND

■ De Ierse minister voor de visserij Pat O'Toole is niet van plan herring te gaan zoeken met de Britten die het visserijrecht rond de Rockall-rots aan zich wensen toe te trekken. Hij heeft dan ook de Ierse vissers gezegd zich te onthouden van optredens die tot incidenten aanleiding zouden kunnen geven. Op Rockall laten zowel Ierland, Groot-Brittannië als de Faroër en zelfs IJsland rechten gelden. De éne omdat zij er hun vlag zouden geplant hebben, de andere omdat zij het dichtst bij de Rockall-gelegen zijn, nog anderen omdat zij er de oudste visserijrechten uitoefenen. Rockall is een onbewoonde rots in zee.

■ Met het oog op het komend makreelseizoen, hebben Ierse uitvoerders uit het graafschap Donegal, een akkoord met Egypte kunnen afsluiten voor de levering van 20 duizend ton diepvries- en verwerkte makreel. Door de makreelvissers uit het Ierse Killybeg is dit nieuws met voldoening ontvangen, nu Nigeria heel wat minder afneemt wegens gebrek aan buitenlandse deviezen en wegens een moeilijke financiële toestand in dit land.

ITALIË

■ Van 11 tot 14 oktober wordt in Italië te Verona, de tweede internationale tentoonstelling over de akwakultuur gehouden. Onder de behandelde onderwerpen komt zelfs de inenting van de vis voor, samen met de kwaliteit van de voeding, het verwijderen van de afval, de rol van de zuurstof en zo meer.

FRANS GUYANA

■ Waar men in Noorwegen de visserij op de garnaal heeft moeten stilleggen wegens overaanvoer, krijgt men het omgekeerd verschijnsel in Frans Guyana, waar de gemiddelde vangst in de maand mei per 24 uur slechts 95 kg is tegenover 230 kg in dezelfde maand in 1982. Eigenaardig en opvallend is wel, dat de Japanners die over een vergunning beschikken om in de wateren van Frans Guyana te vissen met vaartuigen van dezelfde capaciteit, toch nog altijd een gemiddelde van 130 kg halen.

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1984

De editie 1984 van de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak, die nu al aan de 46e jaargang is, omvat dit jaar zo maar eventjes 1.400 bladzijden, en loopt voor de rest in de trend van de voorgaande edities, met name de zeeman bijstaan in de steeds complexer wordende maritieme wetgeving.

Dit boekwerk is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr., vermeerderd met 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) en de verzendingskosten, ten bedrage van 132 fr. op, hetzij postrekening 000-0418987-44, hetzij bankrekening Brussel Lambert 384-1605797-46, op naam van Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

IN BELGIE:

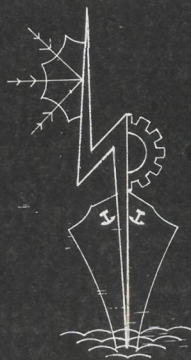
Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.
OVA, Vismijn, Oostende.
Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

Kantoor „Stuurboord” editie te Urk.
IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.
Maritiem, Vissersweg 46, te Scheveningen.
Observator, Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam.
Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.
Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

De kostprijs in Nederland bedraagt 1.200 F., vermeerderd met 160 F voor verzendingskosten. Bestellingen kunnen eveneens geschieden door storting op een van de eerder vernoemde rekeningnummers. Pas na ontvangst van de storting wordt de bestelling uitgevoerd.

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

50.33.27 R. 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.

