

HET VISSERIJBLAD



52e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 1 MAART 1985 - NR. 9



Betrouwbaarheid staat voorop..!

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

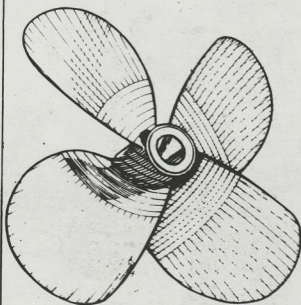
Oog en oor voor uw wensen.

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

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

Wij wensen
 de rederij
 „Nelson”
 van de
 Z.66 „Nelson”
 behouden vaart
 en goede vangsten!

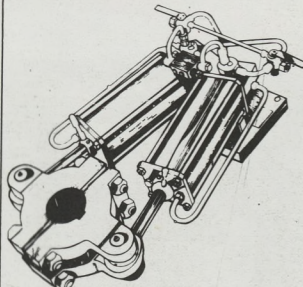
Vaste schroeven tot 4 m ø
 Mangaanbrons en
 nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

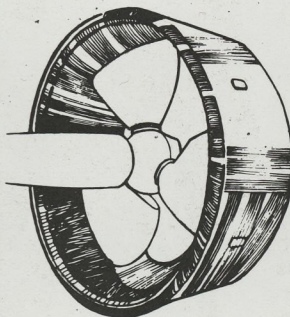
Hydraulische
 stuurmachines uitgevoerd
 in verschillende systemen.
 Roermomenten van 0.5
 ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

Promac Nederland b.v.
 Schimminck, 1
 Tel.: 04180-3855
 Postbus 22
 5300 AA Zaltbommel
 Telex 50110

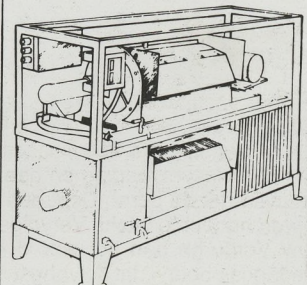
Straalbuizen en
 straalbuisroeren voor zeer
 effectieve rendements-
 verbeteringen.



HODI

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

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



PROMAC

Promac Nederland b.v.
 Schimminck, 1
 Tel.: 04180-3855
 Postbus 22
 5300 AA Zaltbommel
 Telex 50110

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: M. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het
visserijblad

Vrijdag 1 maart 1985 – Nr. 9

Vernieuwing van Zeebrugse vissersvloot zet zich verder door Z.66 „NELSON” IN BEDRIJF GENOMEN

In niet eens twee maanden tijd werd de Zeebrugse vissersvloot andermaal versterkt met een nieuwe eenheid waardoor de expansie van deze bloeiende vissershaven zich ongeremd doorzet. In januari werd de Z.76 „Zeejager” in bedrijf genomen en vorige week zaterdag was er andermaal vreugde in voornoemde haven naar aanleiding van de in bedrijfname van weer een nieuwe bokkentreiler, met name de Z.66 „Nelson” die werd gebouwd voor rekening van de Rederij „Nelson” uit Knokke-Heist met de heren Depaepe en Vlietinck als de stuwende krachten achter deze onderneming.

Zoals dat een traditie is te Zeebrugge hadden vele mensen er aan gehouden de doopplechtigheid bij te wonen hetgeen wijst op de samenhang die heerst in de Zeebrugse visserijmiddens. Daarnaast ook meerdere vooraanstaanden van de diverse ministeries zoals secretaris-generaal Marcel Poppe van het Bestuur van Zeewezen, vergezeld door directeur-generaal Vanraeynest en bestuursdirecteur-district-hoofd Blomme. De scheepswerven Seghers waren vertegenwoordigd door de heren Jacques en Jean Seghers en namens de werf waren natuurlijk de heren Depaepe en Vlietinck tegenwoordig, samen met de zes koppige bemanning van de „Nelson” die druk in de weer waren met het poseren voor de vele fotografen die de plechtigheid op de gevoelige plaat wilden vastleggen. Ook de heer Henri Pintelon, voorzitter van de Rederscentrale was aanwezig naast de heer Van Gerven, directeur van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid - Agentschap Brugge.

Het was E.H. Ben Gryson die met de hem gekende zwier Gods Zegen over het vaartuig inriep, geflankeerd door Jozef Vlietinck die als peter fungeerde en Irène Depaepe die het meterschap over de „Nelson” had aanvaard.

Nadien greep een geslaagde receptie plaats en 's avonds werd dan aangezeten aan een feestmaal waarop ondermeer het woord werd gevoerd door de heer Jacques Seghers namens de scheepswerf. Spreker hield eraan de rederij van harte geluk te wensen met het initiatief tot nieuwbouw van een vissersvaartuig en dankte voor het vertrouwen dat de heren Depaepe en Vlietinck in de werf hadden gesteld. Vervolgens kwam mevrouw Verburgh aan het woord namens het Nederlandse bedrijf dat de vangstwerker had geleverd voor de „Nelson”. Mevrouw Verburgh drukte de wens uit dat de „Nelson” rijke vangsten en mooie besommingen zou lukken en overhandigde bovendien een geschenk aan de reders. De avond werd besloten met een gezellig samenzijn.



De kloeke treiler, een schitterende aanwinst voor de Zeebrugse vloot.



Een beeld van de doopplechtigheid.

(vervolg op blz. 3)

SCHEEPSWERVEN



SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende

☎ 059/32.13.30

Privé na 18 u. :

Jacques Seghers : 059/70.74.14

Jean Seghers : 059/23.49.43

– *Scheepsherstellingen*

– *Scheepsbouw*

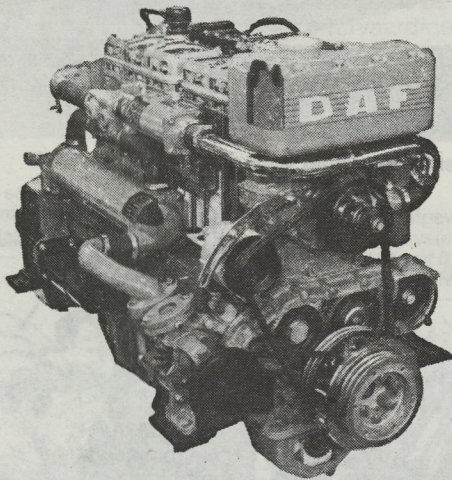
– *Industriële werken*

– *Houtbewerking*

– *Herstelling en revisie*

van alle dieselmotoren

Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier

DAF Diesel

*Wij wensen rederij en bemanning
goede vangst en behouden vaart !*

ANTWERPSESTEENWEG 126

2630 AARTSELAAR

☎ Tel. (03) 887 40 00 – Telex 31647

(vervolg van blz. 1)

TECHNISCHE GEGEVENS

De Z.66 „Nelson” is een stalen bokkentreiler die gebouwd werd op de scheepswerven Seghers voor rekening van de rederij „Nelson” uit Knokke-Heist.

De hoofdkarakteristieken zijn de volgende:

- lengte over alles: 30,43 meter
- lengte tussen loodlijnen: 26,50 meter
- breedte op spanten: 7,80 meter
- holte midscheeps: 4,17 meter
- diepgang midden: 3,60 meter

De bunkerinhoud van de „Nelson” is als volgt:

- visruimen: 140 m³;
- brandstof: 90 ton;
- zoetwater (ijs en sanitair): 35 ton;
- olie: 1.500 liter
- lenswater: 1.500 liter

De voortstuwing geschiedt bij middel van een ABC-motor - type 6MDXC - met een vermogen van 900 PK bij 750 toeren per minuut.

De cathodische bescherming van de romp geschiedt bij middel van aluminium elektroden in plaats van de gebruikelijke zinkstukken. De hulpmotor is van het merk DAF met een vermogen van 72 PK bij 1.500 toeren per minuut. De visruimen worden gekoeld door een Promackoelinstallatie die de temperatuur konstant op 2° C houdt hetgeen de kwaliteit van de vis alleen maar kan ten goede komen.

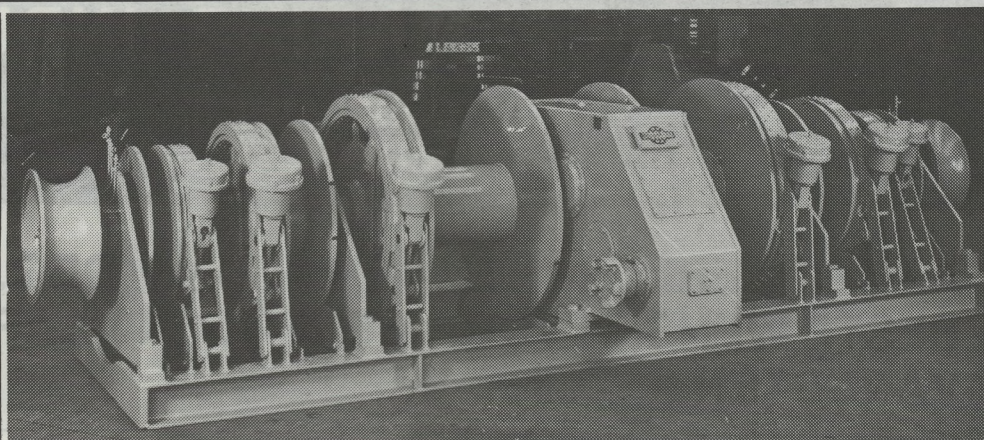
De vislier is electrisch aangedreven en geschikt voor de boom- en grondvisserij, type 188 met vier trommels. De firma Brusselle leverde ook de stuurmachine van het type HSE 100R. Deze stuurmachine wordt aangedreven door een dubbele hydraulische pompgroep.

(vervolg op blz. 5)



De heer Verburgh geeft een technische uitleg over de vangstsorteerder die aan boord van de „Nelson” werd geïnstalleerd. Aandachtige toehoorders zijn de heren Blomme, Van Craeynest, Poppe en Pintelon.

BRUSSELLE MARINE LEVERDE...



De 4-trommel vislier op de „Nelson” is van het bekende merk „Brusselle” type 1.800-4 dat zijn efficiënte werking reeds op meerdere vaartuigen bewezen heeft. Speciaal ontworpen om zowel de boom- als de grondvisserij te beoefenen, is deze vislier keurig ingebouwd samen met de elektrische motor en volledig bij middel van licht bestuurbare pneumatische kleppen bediend vanaf de brug met een ontdubbeld paneel voor bediening op dek. Het bedieningspaneel geeft een duidelijk beeld voor het openen of sluiten van ieder van de 4 trommelremmen, waarbij in eenzelfde beweging de friktiekoppeling zonder stoten in- of uitgeschakeld wordt volgens de stand van de regelklep „trommel vrij - trommel op rem” - „trommel ingeschakeld”.

Deze techniek vindt zijn oorsprong op de grote lieren voor fabrieksschepen en werd sedert enkele jaren nu ook op kleinere vaartuigen toegepast.

Ook opvallend is dat tevens veelvoudig gebruik gemaakt werd van het inbrengen van hoofdaslageringen op kogel- en zelfinstellende rollagers waardoor heel wat pk's bespaard worden voor de aandrijfmotor.

Dit wordt ook duidelijk wanneer we de steekkaart van de lier inkijken.

- Trekt op 1e laag 21 ton aan 22 m. min. - komt tot stilstand bij 32 ton;
- Trekt op buitenste laag: 8 ton aan 60 m. min. - komt tot stilstand bij 12 ton;
- Trekt op gemiddelde laag maximaal 18 ton.

- Trommelcapaciteit op de hoofdtrommels: ieder 800 m. kabel diam. 28 mm. en op de hulptrommels ieder 70 m. kabel diam. 24 mm.

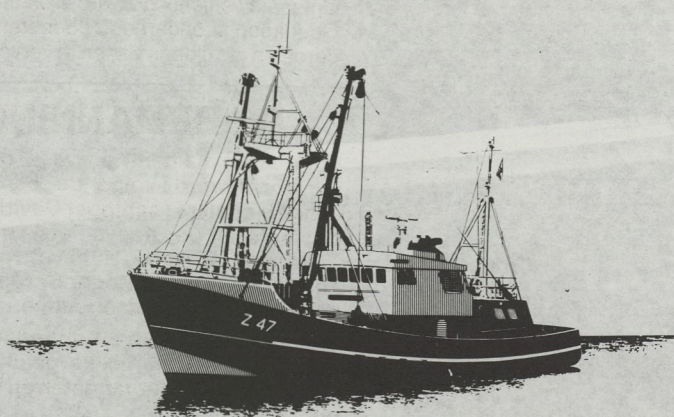
De elektrische aandrijving met elektromotor van 120 pk nominaal werd eveneens zodanig opgevat, om een soepele werking van de lier te waarborgen, met de nodige alarmmiddelen tegen overbelasting.

De elektro-hydraulische stuurinrichting eveneens van het merk Brusselle, vertoont enerzijds de traditionele evenwijdig opgestelde cylinders werkend op een zwenkjuk met rollen en anderzijds twee ontdubbelde elektrisch gedreven pompsets waarmee de besturing praktisch met één vinger kan gebeuren.

Een aardig stukje techniek dat ontworpen werd voor een grotere stuurveiligheid.

DE BEST AANGEPASTE MOTOREN VOOR DE VISSERIJ

VERMOGENS VANAF 200 TOT EN MET 2.400 PK



Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium

Tel: 091/234541. Telex: 11298



BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1
8450 NIEUWPOORT

Tel. 058/234.871

Tlx. 810.32

AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.66 „NELSON” ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

De „NELSON”, jongste aanwinst in de vernieuwing van de Zeebrugse vloot, bezit naast vele andere twee opmerkelijke troeven:

- 1 Een krachtige „BRUSSELLE” 4-trommel vislier met een maximale trekkracht van 18 ton, aangedreven door een 120 pk elektromotor, en gelagerd op zelfinstellende kogel- en rollagers.
Pneumatische afstandsbediening van hoofd- en hulptrommelremmen en friktiekoppelingen.
Tandwielkast met 2 snelheden instelbaar voor boom- en grondvisserij.
Hoofdtrommels voor 800 m. kabel dia. 28 mm.
- 2 Een hydro-elektrische stuurmachine „BRUSSELLE” van het bekende twee parallel opgestelde drukcilinders type met stuurknuppel werkend op twee volledig gescheiden bedieningen met ontdubbelde elektrisch gedreven oliepompen en elektro-magnetische kleppengroepen.

Met deze „BRUSSELLE” werktuigen, die de laatste technische snufjes bevatten, is een hoge graad van bedrijfszekerheid bereikt voor jarenlange voldoening.

„BRUSSELLE” HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT



LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 – 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
☎ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

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

(vervolg van blz. 3)

De elektrische installatie werd volledig uitgevoerd door de firma Opdedrynck, terwijl de elektrische aandrijving voor de vislier werd geleverd door de firma Bakker uit Sliedrecht. De keukeninstallatie werd geleverd en geplaatst door de firma Maes Keukens.

De firma SAIT-Electronics leverde volgende navigatie-apparatuur:

– zender-ontvanger Skanti TRP 6000-400 Watt; twee zender-ontvangers VHF Skanti TRP 2.500; 1 kleurendieptemeter Furuno FCV 121 met twee frequenties; 1 kleurendieptemeter Furuno FCV 501; 1 radar Furuno FR 1011 met twee rangemakers; 1 radar Furuno FR 701; 1 automatische piloot Neco 728 met wachalarm; 1 windrichting- en snelheidsmeter; 1 geluidsinstallatie met tien nevenposten; 1 hulpontvanger Kenwood R2000; 1 VHF ontvanger M400.

DE VANGSTSORTERDER

Door de firma Verburgh uit Colijnsplaat werd een vangstsorteerder geleverd. Het is wel belangrijk dieper in te gaan op deze innovatie voor onze vissersvloot.

De vangstsorteerder is de complete installatie goedgekeurd door het Ministerie van Landbouw i.v.m. het beschermen van de ondermaatse visstand alsmede op de technische kwaliteiten, energiebesparing, arbeidsrationalisatie en verbetering van de kwaliteit van de consumptievis en schaaldieren. De toegepaste materialen zijn gewapend polyester, polyethyleen en roestvrijstaal van het type 316, die niet door het zeewater aangetast worden.

Dit draagt toe tot de hygiënische behandeling van de vis en schaaldieren.

Het gladde aangevende polyethyleen van de reservoirs wordt automatisch gespoeld door de watertoevoer die wordt gerealiseerd door een

elektrisch aangedreven pompinstallatie. Bij bovengenoemde installatie is gebleken dat slechts een waterpomp van 4" met een opbrengst van 100 m³ water nodig is. Wel is een reservepomp in de installatie opgenomen, omdat het verwisselen van een defekte pomp op zee problemen oplevert.

Als eventueel één pomp niet voldoende water geeft door bijv. slijtage, dan kan de tweede pomp bijgezet worden.

De hydraulische aandrijvingen van de transportbanden konden door toepassing van de **zelfreïnigende** konstruktie tussen de frame's en de banden 50% lager worden genomen door het gevolg van minder **wrijving**.

Deze vangstsorteerder is een standaard systeem die aan eisen van de overheid voldoet:

- Beschermen ondermaatse visstand

- Verbeteren kwaliteit van de aangevoerde consumptievis.
- Optimale verlichting zware arbeid.
- Goedkoop in onderhoud door standaard onderdelen die tijdens vissen te vervangen zijn.

DE BEMANNING

Voor de maidentrip van de Z.66 „Nelson” werd volgende bemanning aangemonsters: schipper David Depaep; motorist De Graeve Peter; matroosstuurman Meyers Hubert; matrozen Ferny Desmedt en Roger Sorgeloos en scheepsjongen Stefaan Ampe.

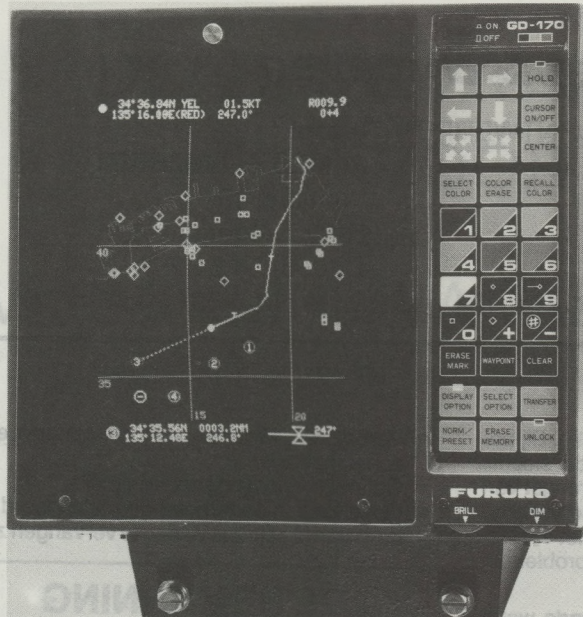
Namens de directie en de redactie van ons blad onze hartelijke gelukwensen aan de rederij, rijke vangsten en lonende opbrengsten.



De fiere meter en peter van de „Nelson”.



De bemanning van de „Nelson”. Op hen rust de taak renderende reizen te maken.



SAIT installeerde aan boord van Z.66 „Nelson” het momenteel meest geperfectioneerd plaatsbepalingssysteem „FURUNO GD-170”

Het toestel verwerkt de gegevens van zowel de Deccanavigator, de Satelietnavigator, de Loran-navigator en omeganavigator en tevens de mogelijkheid om alle gezamenlijke gegevens te verwerken.

Het toestel geeft lezing van:

- 1) Kustlijnen met voornaamste havens welke men verlangt;
- 2) Visserijlimieten 6 en 12 mijl met mogelijkheid van vooralarm;
- 3) Separatiezones in de kanaalmonding en het kanaal;
- 4) Visserijtracks;
- 5) Boeien;
- 6) Wrakken (zelf te programmeren);
- 7) Waypunten, enz.

De weergave van de verschillende gegevens wordt in zeven kleuren geprojecteerd op een video-scherm van 25 cm. met een bestek dat doorlopend regelbaar is tussen 0,5 en 192 zeemijl of 1 tot 384 zeemijl.

SAIT ZEEKUST

LAAT NIET NA MEER INLICHTINGEN TE VRAGEN OP VOLGENDE ADRESSEN:

8400 OOSTENDE	Hendrik Baelskaai 21	Ø (059) 32 08 11 - 32 08 16
8450 NIEUWPOORT	Kaai 46	Ø (058) 23 31 51
8380 ZEEBRUGGE	Wandelaarstraat 4	Ø (050) 54 41 21 Telex 82149

TV EN VIDEO RECORDER VOOR IBIS



Woensdagnamiddag werd de door de rijkscommissaris Ronald Carly en de adviseur van het bestuur der zeezeven en binnenvaart Jean-Marie Nevens gewonnen prijs tijdens het programma „Hoger Lager”, die op 14 november 1984 werd gewonnen in het Brusselse Amerikaans Theater, overhandigd aan Ibis directeur De Caestecker. Het gaat hier om een TV met video die een plaats zal krijgen in de leefkamer van het nieuw gebouw dat per 1 september van dit jaar in gebruik zal worden genomen.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN

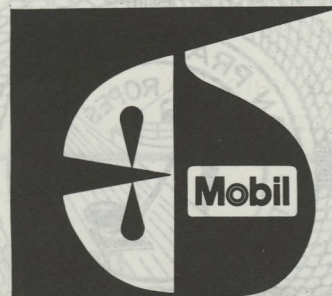


Agent en deponhouder voor de Visserij :

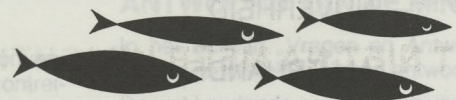
Scheepsverven Sigma Coatings

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

*Wij wensen rederij en bemanning
goede vangst en behouden vaart!*



Mobil Marine Oils



Grote Steenweg 224 - bus 12 - 2600 BERCHEM - ☎ (03) 218.64.00

VERTEGENWOORDIGER VOOR DE BELGISCHE KUST:

■ KOOPVAARDIJ - ■ ZEEVISSERIJ

JAN GODDERIS

Hendrik Baelskaai, 19 - 8400 Oostende - ☎ (059) 32.17.41
Privaat (058) 23.54.29

NIEUW en ENIG IN BELGIE

Alleen bij de Generale Bankmaatschappij

Een nieuwe service „DE FAMILIALE ZEKERHEID VOOR ZELFSTANDIGEN“

U, zelfstandige, voor een kleine premie
bekomt U een grote zekerheid.

Voor een jaarlijkse premie van maar 1.400,- F.
is de toekomst van Uw gezin voor 2 jaar
verzekerd.

Vanaf heden kunt U dit verzekeringskontraat
afsluiten bij Uw „G“-bankkantoor. Aarzel niet
hierop in te schrijven.

Generale Bankmaatschappij



Mijn Partner

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

Notaris JACQUES VANDAMME,
Residentie Groenhove,
Gistelse Steenweg 138/F/O.
8200 Brugge Sint-Andries
Tel. (050) 31 81 41

OPENBARE VERKOPING
GEMEENTE BREDENE

GOEDGELEGEN WOONHUIS MET GARAGE

Nieuwstraat 31, Bredene 't Sas,
nabij Prinses Elisabethlaan,
sektie A nummer 310/O/17
groot 117m². (KI 16.000)

Samenstelling: benedenverdieping: inkom, bureel, garage, geïnstalleerde badkamer, bergplaats onder trap, toilet, koer, gang.

Eerste verdieping: living met schouw, keuken, wasplaats en lavabo.

Tweede verdieping: twee slaapkamers.

Uitrusting: water, electriciteit, centrale verwarming met mazout, parlofoon.

Bezoekdagen: woensdag en zaterdagnamiddag van 2 tot 4 uur.

Vrij met de betaling.

ENIGE ZITDAG:

DINSDAG 12 MAART 1985 om 14.30 uur te Bredene, Staessenstraat in het Gemeentelijk Wijkpaviljoen.

Gehuwde kopers dienen **beiden** tegenwoordig te zijn voorzien van trouwboekje en eventueel huwelijkskontraat.

Voor alle verdere inlichtingen zich wenden op het kantoor van de notaris.

NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken, dd. januari 1985, is te bekomen ter **DRUKKERIJ VAN HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST, HENDRIK BAELSKAAI 30, OOSTENDE** en mits comptante betaling.

HOOGWATERBOEKJE 1985

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verkrijgbaar.

Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijneinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in **ALLE BOEKWINKELS** verkrijgbaar voor de prijs van 40 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 40 fr. + 24 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

CONTROLE OP HET OORLOGSPAD DON-QUICHOTTE-MANŒUVERS

Maandag greep in grote geheimhouding een vergadering plaats van de staven (wat dacht je wel) van de controlediensten voor de beteugeling van visfrauden in de Belgische afslagen: „De Don Quichotte's op het oorlogspad!“. We kunnen het inderdaad moeilijk anders betitelen dan opblazerij, want het is zeker niet in de Belgische afslagen dat er georganiseerde fraude bestaat.

Op het stadhuis te Brugge werd maandagnamiddag verzameling geblazen voor B.T.W.-afgevaardigden, Douanen en Accijnzen, Economische Inspectie, verantwoordelijken van de Visserijhavens en van de vismijnpolitie. Dit dan nog in grote geheimhouding, want de zogenaamde visfraudeurs moeten op het onverwachts aangepakt worden. Wat dacht je wel! Ten overstane van het buitenland kan men moeilijk aannemen dat hier in de Belgische afslagen zo weinig fraude bestaat. In de loop van de laatste jaren kwam meer dan eens op het onverwachts een ploeg B.T.W.-controleurs de afslag afschuimen naar visfraude-praktijken, maar ze hebben zich praktisch nooit over grote resultaten (resultaten in hun optiek) moeten verheugen. Inderdaad in onze afslagen worden ook al enkele bennen in de verkeerde richting gedragen, maar dit is, ten overstane van de aangevoerde hoeveelheid vis, zo minniem dat het doorgaans ontgoochelde controleurs waren die afdropen. Ver van ons te gaan beweren dat er ook al geen procentje van de aangevoerde vis in de zwarthandel verdwijnt, maar dat is iets dat overal gebeurt, in alle sectoren en kringen, van hoog tot laag en zelfs bij diegenen van wie men dit het minst zou mogen verwachten. Indien men mensen zou moeten gaan zoeken die zich hieraan nog nooit schuldig gemaakt hebben of nooit eens betracht hebben, dan mag men doen als de gekende Griekse wijsgeer die tijdens de dag met een licht aan het zoeken was naar een rechtvaardig mens.

Men zal dus starten met een groots actieplan dat minstens zes maand zou gaan duren. Steller van dit artikel is overtuigd dat dit actieplan op een sissers zal uitlopen en dat, wat de controle aan oogst zal opbrengen, belachelijk klein zal zijn.

GEEN HEKSENJACHT A.U.B.

Wij wijzen er op dat, bij gebrek aan grote resultaten, zoals in het verleden onder meer, men nu hopelijk niet terug zal grijpen tot een zekere heksenjacht en de deelvis van de vissers en lossers zal gaan aanslaan. Bepaalde controleurs hebben zich hierin vroeger ook reeds onderscheiden, ook hier wel bij gebrek aan resultaten. Dat men nu ook de politie wenst in te schakelen, die er in feite niet als controleur aangesteld werd, maar om in te staan voor de openbare orde, de toepassing van de verkeersreglementen en voor de bescherming tegen diefstallen, handtastelijkheden, enz. vinden we niet alleen misplaatst, maar zelfs buiten de normale uitoefening van hun bevoegdheden, en opdrachten. Anderzijds wensen we aan het controle-apparaat wel een tip mede te geven waar zij beter aan hun recht zouden komen, en terzelfdertijd beter de bevolking en het land zouden kunnen dienen. Het is immers algemeen geweten dat in de veeteelt het vlees vergiftigd wordt, door het inspuiten van kankerhoudende kunsthormonen, de fameuse D.E.S.-hormonen. Daar zou de betrokken controle beter werk kunnen verlenen en dan vooral de Economische Inspectie. Er wordt geen ander slachtvee meer

aangeboden dan opgespoten exemplaren. Inderdaad wie het niet doet, mag het veekweken opgeven. Hij komt met vee op de markt die een paar honderd kg. minder haalt en waarvan het vlees wel gezond is, maar minder mals. Zijn vee wordt eenvoudig niet meer gewild, ofwel aan een prijs die voor hem de boeken doet sluiten. De machtige boerenbond heeft echter ook iets in hoger middens in de pap te brokken en zodanig zelfs dat deze Bond openlijk er vooruit komt dat spuiten moet (!) toegelaten worden, maar dan onder controle (! ?) en met (! ?) natuurlijke hormonen. In plaats van aan Don-Quichotterie te gaan doen in de afslagen zou men beter zijn energie in de slachthuizen en in de veestallen gaan spenderen.

EEN VERWITTIGD MAN IS ER TWEE WAARD

In elk geval hebben we onze vissers en de handel wensen op de hoogte te brengen van het fameuse harlekijn controleplan dat op stapel staat en waarvan de grote lijnen op maandag 25 februari op het Brugs stadhuis op papier gezet werden. We menen binnenkort zelfs het „plan de campagne“ van bewust controle-comité te zullen kunnen mededelen aan onze lezers, waarschijnlijk wel zeer tot spijt van wie het benijdt. In elk geval kunnen we nu reeds voorzeggen, dit gezien het klein percentje, waarom het in de Belgische afslagen gaat, dat de berg een muis zal baren. Anderzijds is de eigen controle in onze vismijn ook niet gemakkelijk en toegeeffelijk en als men met een ben vis frauduleus gesnapt wordt, moet deze terug gezet met de vermaning dat men een volgende maal voor een bepaalde periode de afslag verboden zal worden. En dit is reeds gebeurd.

ZAL BELLEMANS DE „BEL“ BLIJVEN LUIDEN?

We wensen onze lezers nog mede te delen dat het ganse controle-apparaat, onder leiding en de supervisie van de, niet zo zeer gunstig gekende „Bellemans“ staat. We konden intussen ook vernemen dat er, tegen deze, buiten alle verhouding opgezette grootse controle-actie heel wat kritiek loskwam en dan in het bijzonder van de Oostendse directeur van de Visserijhavens. Inderdaad houdt kapitein Ghys een zeer strakke hand aan het reglement in de vismijn en men gewaagt zelfs dat de Oostendse afslag de moeilijkste en strengste ter zake is. Het is dan ook begrijpelijk dat een dergelijke grootscheepse overrompeling van de afslag door een vijftigtal controleurs behorende tot de in de aanvang van dit artikel vernoemde diensten, een kaakslag betekent voor de stedelijke toezichtsdiensten. De heer Bellemans heeft dan ook gemeend de zaak nog eens te willen herzien vooraleer de controlebel te gaan luiden. Voor wie „Bellemans“ kent en volgens de ruchtbaarheid die deze heer reeds in de kranten toebedeeld kreeg, wil uitstel daarom zeker nog geen afstel beduiden.

Van enkele reders ontvingen we ook reeds een reactie, namelijk dat er, minstens voor 95% van de reders zeker geen mogelijkheid noch reden bestaat om aan „zwart“ te doen. Inderdaad loopt de brandstofrekening met zo enorm veel geld weg dat de normale besommingen niet voldoende zijn om alle uitbatingskosten te dekken. Men moet zelfs hier en daar vroegere gevormde kleine reserves aanspreken. Er is van winst eenvoudig geen sprake en dus totaal geen reden om buiten de markt te gaan verkopen. Zou men het toch doen zou dit tegen de eigen belangen indruisen, omdat rekeningen die door de reder betaald worden, bovenuit zijn brutobesomming aanleiding zouden geven vanwege de fiscale diensten om te vragen vanwaar dit geld gekomen is! De hoge uitbatingskosten die nog moeilijk een renderende uitbating toelaten zijn een natuurlijke rem op zwart-verkoop.

Parlementaire vraag van Volksvertegenwoordiger Gabriels

DE ZEEVERONTREINIGING

Op 16 januari jl. richtte volksvertegenwoordiger Gabriels een parlementaire vraag tot de Minister voor Buitenlandse Betrekkingen in verband met Zeeverontreiniging in het kader van de Conventie van Londen.

Bedoelde vraag luidt als volgt:

De wet, houdende goedkeuring van de Conventie van Londen ter voorkoming van de verontreiniging van de zeeën ten gevolge van het storten van afvalstoffen, werd in juni 1983 ter advisering voorgelegd aan de Raad van State.

- Welk was de inhoud van de adviezen die de Raad van State heeft verstrekt?
- Op welke termijn zal het ter goedkeuring worden voorgelegd aan het Parlement?
- Welke toepassingsbesluiten zullen opgesteld en gepubliceerd worden?
- Op welke wijze zal controle uitgeoefend wor-

den op de uitvoering van deze Conventie en door welke diensten zal dit effectief gebeuren?

ANTWOORD VAN DE MINISTER

In het Bulletin „Vragen en Antwoorden“ verstrekte de minister volgend antwoord:

De wet houdende goedkeuring van het Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zeeën tengevolge van het storten van afvalstoffen (Londen 29 december 1972) werd door de Senaat op 19 juli 1984 aangenomen en door de Kamer op 9 november 1984. In die wet werd rekening gehouden met het advies van 19 september 1983 van de Raad van State.

Voor het overige behoort deze vraag tot de bevoegdheid van de Staatssecretaris voor Volksgezondheid en Leefmilieu.

VERBODEN VISVANGST 1985

Vorige week hadden wij het uitgebreid over een klacht die door Landbouw tegen twee schippers werd neergelegd omdat ze, begin januari 1985, ten westen van Schotland, **koolvis** en **wijting** hadden gevangen. Volgens de Europese wetgeving mochten de O.129 en de O.318 in dat gebied niet op die soorten vissen omdat, voor 1985, de Belgische visserij in dat gebied voor die vis over **geen quota** beschikt.

Niettegenstaande de overheid ervan uitgaat dat een bestaande wetgeving door iedereen ge-

kend is, gekend moet zijn, zou voor beide be- tichte schippers onwetendheid als OVER- MACT kunnen ingeroepen worden. Inder- daad, ze waren te goeder trouw, ze wisten van niets. Die onwetendheid was buiten hun wil om want ze konden van de nieuwe quota nog niet op de hoogte zijn.

De quota 1985 werden wel op de Visserijraad van 19 december 1984 beslist maar... ze zijn **pas op 1 januari 1985** bekend gemaakt in het publikatieblad van de Europese Gemeenschap- pen.

De Rederscentrale van haar kant publiceerde de Belgische quota in haar **Informatieblad** van 31 december 1984. Dat blad werd pas **nà** nieuwjaar door de post bij de reders besteld.

Op het ogenblik dat beide vaartuigen de be- wuste reis begonnen – reeds op 2 januari staken ze in zee, – kenden beide schippers de nieuwe quota nog niet. Is de overheid daarom niet iets te vlug geweest bij het instellen van vervolging?

Om het alle schippers wat gemakkelijker te ma- ken in 1985, publiceren wij een overzichtelijke tabel met **alle nulquota** in de Europese visserij- zones. Een nulquota betekent een verboden visvangst. Op de visstocks uit de tabel mag derhalve **niet** gevist worden. Bij de vangst van dergelijke vissoorten in de aangeduide gebie- den, moet die vis onveriddelijk en **onmiddellijk weer over boord** worden gezet. Gebeurt dit niet dan komt de schipper, bij controle aan boord of bij de aanvoer, in problemen.

Een verwittigd man is er twee waard!

E.G. VISSERIJZONE - GESLOTEN VISGEBIEDEN - NULQUOTA.

Vissoort	Ices-Nafo gebied	Geografisch gebied
Kabeljauw	IIIa (K) III bcd (EG-zone) Nafo 3PS (EG-zone)	Kattegat Sont en Belten, Oostzee St. Pierre en Miquelon
Koolvis	VI, Vb (EG-zone)	Zuid Faroër, westen van Schotland en Rockall.
Wijting	IIIa VI, Vb (EG-zone)	Skagerrak en Kattegat. Zuid Faroër, westen van Schotland en Rockall.
Schol	III a (K) VI, Vb (EG-zone) VII bc VIII	Kattegat Zuid Faroër, westen van Schotland en Rockall Westen van Ierland en Porcupine Bank Golf van Biskaje
Schotse schol	Nafo 3PS (EG-zone)	St. Pierre en Miquelon
Witje	Nafo 3PS (EG-zone)	St. Pierre en Miquelon
Tong	III a, III bcd (EG-zone) VI, Vb (EG-zone) VII bc	Skagerrak en Kattegat, Sont en Belten, Oostzee. Zuid Faroër, westen van Schotland en Rockall Westen van Ierland en Porcupine Bank.
Zeeduivel	Vb (EG-zone), VI VIII	Zuid Faroër, westen van Schotland en Rockall Golf van Biskaje.
Schartong	Vb (EG-zone), VI VIII	Zuid Faroër, westen van Schotland en Rockall Golf van Biskaje
Makreel	Vb (EG-zone), VI, VII, VIII (EG-zone), XII, II (zonder EG-zone).	Noorse Zee, Spitsbergen en Bereneiland, Faroër, Westen van Schotland, Rockall, Ierse Zee, West-Ierland en Porcupine, Zuid-Ierland, Bristol Channel, het Kanaal, Golf van Biskaje, Noord Azoren.
Sprot	III a III bcd (EG-zone)	Skagerrak en Kattegat Sont en Belten, Oostzee.
Heek	IIIa, IIIbcd (EG-zone)	Skagerrak en Kattegat, Sont en Belten, Oostzee.
Ansjovis	VIII (EG-zone)	Golf van Biskaje
Roodbaars	Nafo 3PS (EG-zone)	St. Pierre en Miquelon
Garnaal	Frans Guyana	Frans Guyana
Lodde	IIb	Spitsbergen en Bereneiland
Zalm	III bcd (EG-zone)	Sont en Belten, Oostzee.
Haring	IIIa, III bcd (EG-zone), IIa (EG-zone), IVa (EG-zone), IVb (EG-zone), Vb (EG-zone), VIa, VIb, VIIbc, VIIa, VII ef, VII g-k.	Skagerrak en Kattegat, Sont en Belten, Oostzee, Noorse Zee, Noordelijke en Centrale Noordzee, Zuid Faroër, westen van Schotland, Rockall, westen van Ierland, Ierse Zee, westelijk deel van het Kanaal, Bristol Kanaal, Keltische Zee, zuiden van Ierland.

STEUN – MAATREGELEN AAN DE VISSERIJ

Volkstertegenwoordiger Laridon stelde enkele tijd geleden een parlementaire vraag aan Staatssecretaris De Keersmaecker in verband met de nationale steun die in België wordt toegekend, als aanmoediging van de brandstofbesparing in de visserijsector.

Onderstaand deze vraag

Enkele tijd geleden heeft de Europese Commissie een aantal proceduremaatregelen genomen ten aanzien van de nationale steunmaatregelen in de sector visserij. Meer in het bijzonder overwoog zij de artikels 92 en vergelijke van het E.E.G.-verdrag toe te passen met betrekking tot de nationale steun die in ons land onder andere in 1981 voor een bedrag van 60 miljoen fr. werd toegekend ter aanmoediging van de brandstofbesparing in de visserijsector. Deze geplafonneerde steun bedroeg 5 fr. per bespaarde liter brandstof en per in 1981 gepresteerde zeeuur.

Mag ik u vragen wat in dit verband vandaag de stand van zaken is en hoe dit probleem vanaf 1 januari 1982 in ons land werd opgelost?

ANTWOORD VAN DE STAATSSECRETARIS

De bedoelde nationale maatregelen zijn vervat in het koninklijk besluit nr. 81/362 van 26 februari 1981 houdende maatregelen ter bevordering van de brandstofbesparing in de sectoren tuinbouw en de zeevisserij.

De geplafonneerde steun van 5 fr. per in 1981 bespaarde liter brandstof liep ten einde op 31 december 1982 en werd niet verlengd.

Bij beschikking van 8 februari 1983 verklaarde de Commissie dat de steun onverenigbaar is met het Verdrag en derhalve niet meer mag worden toegekend.

Gezien de maatregel slechts een tijdelijk karakter had en reeds beëindigd was zijn er geen verdere moeilijkheden gerezen met de Commissie.

PASTER PYPE EN ZIJN TIJD 1854-1926

DEEL V

WEERKLANK TE BRUSSEL

Deze gebeurtenissen leidden tot een interpellatie in de Kamers te Brussel. Tijdens deze behandeling vroeg de Volksvertegenwoordiger Hemptinne de opheffing van de Conventie van Den Haag, daar deze de proeftijd nog niet had doorstaan (5 jaar). De Minister van Buitenlandse Zaken antwoordde dat het geen zin had een internationaal pakt op te zeggen, wanneer de andere landen ijverden om verbeteringen aan de bestaande regelingen te brengen. Verder zei hij: „Ik hou eraan vast te stellen dat de houding en de verklaringen van de Engelse Regering b.v.b. volgens de instructies gegeven aan haar vertegenwoordiger te Brussel, wijzen op een grote inspanning, ten einde ons te helpen een wederzijdse voldoening te bereiken.

Zowel de Belgische als de Engelse regering waren dus bereid zich met alle kracht in te spannen om tot een oplossing te komen. De uitslagen werden vastgelegd bij Koninklijk Besluit van 17 januari en 24 februari 1888 en waren het gevolg van het werk van een onderzoekscommissie, bestaande uit R. Ruzette, gouverneur van West-Vlaanderen en verder 23 leden.

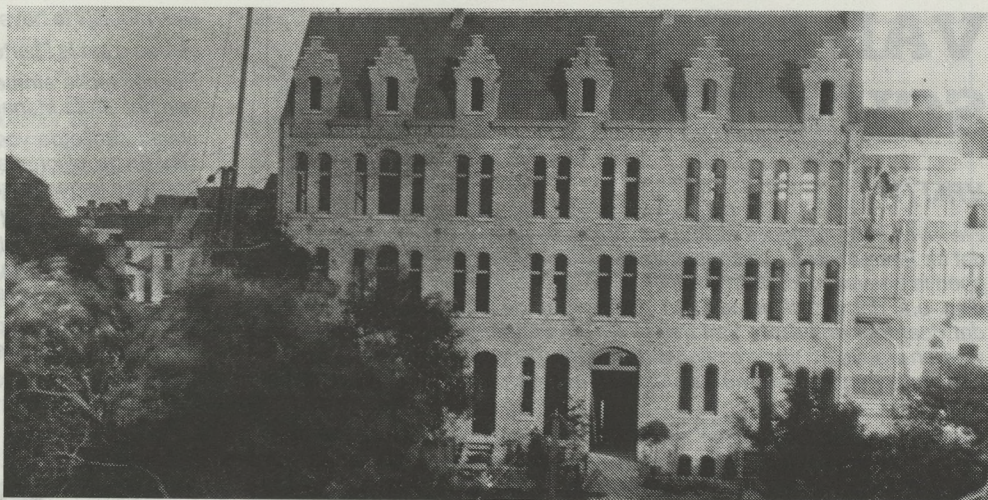
Dit alles leidde tot de Conventie van 2 mei 1891 tussen België en Engeland. Deze Conventie werd bekrachtigd door de wet van 25 augustus 1891. Zij had als doel de procedure te vergemakkelijken voor de gevallen voortspuitend uit geschillen tussen Belgische en Engelse vissers in de Noordzee en buiten de territoriale wateren.

Er was geen sprake de haringvissers het voorrecht te ontnemen, dit na een erkend akkoord volgens de Conventie van 1882 tussen beide landen, waarin beschreven werd dat iedere klacht, door een visser neergelegd, door de Commissie onderzocht zou worden.

Dergelijke geschillen, die vroeger zo veelvuldig voorkwamen tussen Belgische en vreemde vissers, en aanleiding gaven tot de bloedige feiten van augustus 1887, zijn thans gelukkig zeldzaam geworden.

Archief E. Vanalderweireldt
bewerkt door
Martine Vandenbergh.

*Niets van deze tekst of foto's
mag overgenomen worden
zonder schriftelijke toelating
van de uitgeefster.*



De oude St.-Andreas vrije vissersschool in de Wellingtonstraat.

STICHTER EN BESTUURDER VAN DE VISSERSCHOOL, DE VISSERSGILDE EN ANDERE INRICHTINGEN

Broeder Norbertus, van de Broeders van Liefde, had reeds aan zijn leerlingen gedeeltelijk les gegeven over vissen en het visserijbedrijf. Op 20 juli 1888 beloofde de Provincieraad van West-Vlaanderen zijn steun aan de reders van de visserij en aan de stad Oostende, tot de ontwikkeling van de beroepsvoogdij van de visserij.

Paster Pype, aalmoezenier van de marine te Oostende profiteerde van de gelegenheid om de middelen te overwegen tot het oprichten van een Vissersschool. (Rapport sur l'enseignement technique et professionnel 1897). Hij nam contact met de Broeders van Liefde met wie hij spoedig tot een akkoord kwam. Maar Paster Pype moest een gebouw hebben en een gebouw kwam er.

Een weduwe van een rijke wijnhandelaar had een zoon, André genoemd. Die jongen was korte tijd gelden gestorven. Paster Pype is met die dame gaan praten, over de vissers, hun noden, hun werk en ook over zijn leerlingen en zijn verlangens.

Die dame heeft het grote gebouw met de wijnkelders aan het werk van Paster Pype geschonken. En uit dankbaarheid heeft hij zijn school genoemd naar de naam van de overleden zoon van de weduwe nl. St.-Andreas. Met liefde en geestdrift begon Paster Pype te werken en met behulp van liefdadige zielen stichtte hij te Oostende in 1888 de Vrije Visserijschool „St.-Andreas”. Deze visserijschool werd ingericht in het zopas geschonken gebouw in de Wellingtonstraat (door de bevolking „de Germaine” genoemd).



St. Andreas Vrije Vissersschool op het St.-Petrus en Paulusplein

Hoeveel moeite en hoofdbrekens dit hem kostte weet alleen God.

De lessen werden gegeven met de gewaardeerde toewijding van de Broeders van Liefde en enkele vaklieden; iedere dag van de week van 8.30 u. tot 11.30 u. en van 13.30 u. tot 16.30 u. Het schooljaar begon op 1 oktober en eindigde op 31 juli. Op het einde van het derde studiejaar werd aan diegenen die in hun examen voor een jury slaagden, het diploma van „patroon visser” afgeleverd. Daar voelde Paster Pype zich in zijn element. In de grote tuin plaatste hij, dank zij vele vrienden en weldoeners, een echte vissersboot met alle toebehoren. Dit vaartuig was van het allergrootste belang om het onderwijs van de toekomstige vissers te bevorderen, zij leerden er allerlei scheepsoefeningen, onderhouden en opkuisen van de schepen en boten, het breien en herstellen van netten, het behandelen van sterrekundige instrumenten, het peilen en onderscheiden van de wateren, het raadplegen van de kaarten enz. Die inrichting was zó gekend, dat zelfs deskundigen uit verschillende landen een bezoek brachten aan de beroemde school.

Ook de vissersmeisjes werden niet vergeten.

In 1882 met de hulp van de „Zusters van de H. Vincentius” richtte hij voor de vissersmeisjes een kook- en naaischool op die tot een huishoudschool uitgroeide. De school was gevestigd in de Cirkelstraat 6 en droeg de naam „St.-Germana”. In hetzelfde jaar richtte hij een scheepvaartmuseum in, op de hoek van de Oosthelling van het Kursaal en van de Van Iseghemlaan.

Op 16 april 1893 werd de „St.-Andreas-school” geopend op het St.-Petrus en Paulusplein, waar ook de visserijschool werd ondergebracht. **(Vervolg volgende week)**

VAN MENSEN, SCHEPEN EN DE ZEE

VRIJ (1)

We leven in de wondere wereld van onze zeevisserij, het moderne bedrijf dat de landgenoten - visconsumenten voldoening moet schenken, even goed in hoeveelheid als in kwaliteit. En deze vaststelling dekt een hele lading, o.a. dat wijzelf niet kunnen voldoen aan deze (groeiende) vraag en dat daardoor drievierde van de vis die we vandaag nodig hebben moet worden ingevoerd uit de omliggende landen. De visinvoer: vroeger steeds een onderwerp van warme discussies! Ons eigen lijfblad stond er soms bol van.

Na enig logisch doordenken zouden we kunnen gaan geloven dat onze eigen (bafaamde) vloot met nog heel wat meer eenheden zou kunnen worden aangevuld ware het niet dat op deze vrijheid - deze van schepen te bouwen en te gaan vissen - de noden van de tijd allang hun fatale klauwen hebben gelegd.

De grote wetmaker heeft bepaald dat ons productieapparaat maar door zoveel paardekracht mag worden gestuwd als er nodig zijn om de hoeveelheid vis die we vroeger aan de wal brachten, aan te voeren.

Anders gezegd, in de Europese Gemeenschap werd gesteld dat het evenwicht tussen wat gevangen mag worden en de mogelijkheden van de vloot in evenwicht moet blijven.

Allang werd de geroemde vrijheid aan niet altijd zichtbare banden gelegd. Nochtans uitgaande van onze hedendaagse behoeften zouden er heel wat meer schepen en voortstuwingsvermogen nodig zijn om aan onze culinaire viswensen te voldoen.

De zo geroemde vrijheid op de zee die aan niemand toebehoort is allang een ijle slogan geworden.



VRIJ (2)

Gesteld dan nog dat we als individu aanspraak zouden willen maken, dan zouden we over het duizelingwekkende kapitaal van honderd miljoen moeten beschikken...! En daarmee ware het nog niet gedaan want dan zou er nog moeten gevist, gevaren, gemarkt en onderhouden worden.

Een moeilijk te bevechten vrijheid.

„L'eau c'est la liberté", zei Byron.

Economische atomen zijn we geworden die moeten dansen op de tonen van het Grote Management.

Naast die liefde voor dat wondere visserijleven moet men dus miljonair zijn! En de miljonairs die wij kennen, onszelven inbegrepen, scheppen er nu behagen in hun dagen zo on-miljonair achtig mogelijk te passeren.

En toch zijn er altijd mensen die Het willen doen, de doeners onder ons. Ondanks dat de brutobesommingen verleden jaar maar met 4,8% stegen, dat is niet meer dan het inflatiecijfer, wat 't zout in de patatten nog niet is, vergeleken met 't jaar ervoor.

Ondanks dat de aanvoer afnam met 3%, zijn er nog durvers, „doeners" onder ons, grote pushers.



KOERS (1)

Er moet dan nog gevaren worden en daarvoor zijn mannen met baarden nodig want zij die de zee willen bevaren móeten mannen met baarden zijn. Ze moeten ook nog ploegen!

Vertederend beeld van allemaal die (logge) bestuurslichamen die vaderlijk neerkijken op de opvoeding en opleiding van 's lands varende en vissende zonen.

De Vlaamse Gemeenschap, Ministerie van Verkeerswezen, Ministerie van Nationale Opvoeding, Ministerie van Landbouw, ze schijnen allemaal de jongeling, in volle groeiproces, de kandidaat ter zeevisserij te willen bewaken en verwennen.

Eensklaps kwamen zij tot de onthutsende vaststelling dat de programma's van de opleiding moeten verouderd zijn en dat er een en ander moet veranderen. Tot nut van de zeevisserij

En van de mens.

Inderdaad vanaf V.D. korre, de natuurvezel en de echodieptemeter, naar de kleurvisloep, de satellitnavigator en de kunstvezel, van de galgen naar de bokken was het een hele en toch niet zo lange weg, een lange en toch maar korte reis. Van de voordrachten van professor Koch over het korren met de termometer in de hand, langs de kwota en de verkeersscheidingsstelsels is er wel wat veranderd in de zeevisserij; voor de mannen met de baarden.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

1. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1985.
Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 140 fr. (België)
Verzendingskosten 175 fr. (Nederland)
2. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982.
Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 140 fr.
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. Hoogwaterboekje 1985 - 40 fr.
4. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.
Verschillende soorten zeevis.
Schaal- en weekdieren.
Sportvissen.
Zoetwatervissen.
Prijs 500 fr. + 102 fr. verzendingskosten.
Visgronden.
Prijs 350 fr. + 102 fr. verzendingskosten.
5. „Een hart aan Zee" door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 35 fr. verzendingskosten.
6. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 20 fr. verzendingskosten.
7. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
8. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
9. Wat IJslandvaarders vertelden door Willem Lanzsweert.
Prijs 200 fr. + 12 fr. BTW + 20 fr. verzendingskosten.
10. Met de Mercator naar de Stille Zuidzee, door A. De Bock.
Prijs 330 fr. + 20 fr. BTW + 27 fr. verzendingskosten (België).
Prijs 330 fr. + 43 fr. verzendingskosten (Nederland).

Een en ander heeft wel een archaisch trekje gekregen.

Nieuwe bestuurslichamen zijn verschenen.

De onderwijsprogramma's zijn verouderd.

En we kennen begrijpelijkerwijze de weg niet in de doolhof der administratiestructuren die onze zeevisserijwereld beheersen. En toch zien we wekelijks verslagen over uitwerking, gevolgen en risico's in ons eigen lijfblad, ons eigen visserijblad. Men zou niet weten welke koers te sturen binnen dit doolhof.

En toch heeft iemand vastgesteld dat er een archaisch trekje zit aan het zeevisserijonderwijs. Anderen stelden vast dat ze de juiste koers niet kunnen vinden om mee te helpen slepen aan het opleidingsprobleem.

Daarom zullen de hogere besturen zelf maar gaan bepalen wat er moet onderwezen worden in de visserij scholen en hoe, zonder diegenen die van wanten weten te raadplegen ... Dat zijn niet onbelangrijke besprekingen die uiteindelijk mede de toekomst en het goede reilen en zeilen van de vloot moeten uitmaken.

Want jij ziet toch ook niet die bokkevisser met zijn 1.190 paardekracht naar zee gaan met een onbekwame machinist en een schipper die geen baard zou hebben?

Gij die vaart en die pertinent goed weet hoe het schip in de juiste „lane” van het verkeersscheidingsstelsel te houden, gij die weet hoe de motor van levensbelang voor bemanning en schip, van een euro- of andere kotter, draaiende te houden, gij zoudt dat kunnen vertellen!

Maar de structuren die onze wereld beheersen verliezen steeds meer voeling met de praktijk van iedere dag. Ge kunt wel de juiste koers vinden bij nacht en ontij op de eindeloze oceaan maar het doolhof van de administratieve structuren zouden u een verkeerde koers doen sturen.

Zodat uw nuttige kennis niet zou kunnen ingebouwd worden in een (nieuw) schoolprogramma.

Een wonderde wereld deze van ons zeevisserijwezen.

Dat wel.



KAMPIOEN

We zijn van al deze rare vaststellingen danig geschrokken. De oostelijke wind is van bries tot stormachtig gegroeid en schildert de donkergroene Noordzee vol witte koppen. „De zee'tjes lopen in hulder hemdemouwen...” zeggen zij die hun bestaan aan de fascinatie van de zee odi et amo hebben toegezegd.

Op de binnenstroombank staat een hevige branding.

't Is ebbe.

Het zicht van de grenzeloze zee brengt ons nooit in verwarring.

Tot hier zult ge komen en niet verder, de zee zien is het einde zien het einde van het aardse, zegde Job.

We hebben de kraag van onze winterjas hoog opgeslagen en onze onvrijwillige gedachten laten platwaaien.

Steeds kijken we met bewondering op naar en met verbazing naar deze kampioenen van de zee, la race des durs.

Die einzelgangers die er zelfs nog geld voor over hebben om de wrede zee te mogen bevaren.

Zelfs zonder de verrukkelijke troost van de vrijheid.

Zei men vroeger al niet dat de vrijheid de grote lokroep was van de zee? Het zittende leven is de verburgelijking, het loden zitvlak, het zwerven is de luchtigheid, het leven in open lucht, de gist van het bestaan. Alle grote vrije mannen waren zwervers, Montaigne, Byron, Nietzsche waren reizigers, geen van hen had een zittend gat.

Fugitivus errans.

Even nog hebben we gespannen nagedacht hoe aan de wereld der geleerde bollen zou kunnen worden doorverteld wat het leven in de eindeloosheid van de steeds bewegende oceaan betekent.

Maar wij vrezen dat de taal daartoe niet groot genoeg zou zijn. In de veronderstelling dat we aan dergelijke tafel zouden kunnen gaan zitten.

Sta ons toe daaraan te twijfelen.

Maar verwacht van ons niet dat we het probleem zullen oplossen. Wij zijn geen strijdbare figuur, geen kampioen.

Jammer, maar dat juist niet.

VAN DE SANDE BRESKENS



◀ ALLE CASCO en SCHEEPSREPARATIES

◀ SPECIALITEITEN: REPARATIE VISSERIJSCHEPEN
REPARATIE SLEEPBOTEN

VERDER:

— ALLE LAS- en CONSTRUCTIEWERKEN

— MACHINALE BEWERKINGEN ZOALS:

DRAAIEN

FREZEN

KOTTEREN

BOREN

IN EIGEN BEHEER

— ONTWERPEN en VERVAARDIGEN VAN:

VISLIEREN

ANKERLIEREN

TROSSELIEREN

KOPPELLIEREN

— LEVERING en MONTAGE VAN o.a.

DAF en INDUSTRIE ONDERDELEN

— REVISEREN EN REPAREREN van:

ALLE MERKEN DIESELMOTOREN

ALLE MERKEN KEERKOPPELINGEN

HULPWERKTUIGEN

MACHINES

— ONTWERPEN-VERVAARDIGEN EN AANBRENGEN VAN

HYDRAULISCHE EN PNEUMATISCHE INSTALLATIES

REPARATIES EN SERVICE TER PLAATSE

Machinefabriek-Scheepswerf

Postbus 25, 4510 AA Breskens

Tel. 01172-1765

's avonds 01172 - 1590 Telex 55332

MEDEDELING van VAN DE SANDE B.V. te Breskens

Aan onze geachte klanten en degenen die het willen worden.

Ons bedrijf is nog steeds gevestigd in Breskens en is ook nog steeds bereid en in staat U alle gevraagde service en diensten te verlenen.

Van de Sande B.V.

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

☎ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

Ons bedrijf in het Parlementair vergeethoekje?

Onder deze hoofding publiceerd wij in ons nummer van vorige week een bijdrage over de besprekingen van de Begroting van Landbouw waarin ook de visserij aan bod kwam. Tijdens de opmaak werd evenwel een fout begaan waardoor een vertekend beeld werd verkregen van de juiste inhoud van dit artikel. Opdat hierover geen discussies zouden bestaan oordelen wij het nodig bedoelde bijdrage integraal te hernemen in ons huidig nummer met, uiteraard, onze verontschuldiging voor deze storende fout.

Hierna dus de verbeterde bijdrage:

Wij zijn geen navelstaarders en weten dan ook wel dat wij, in vergelijking met de landbouwsector, maar een klein broertje zijn. Dat is nu eenmaal een realiteit, alhoewel dit enkel geldt op nationaal vlak en niet op het vlak van de kuststreek (en het is eigenlijk zó dat het zou moeten bekeken worden), en bovendien zijn wij geen sector die totaal afhankelijk is van een onomkeerbaar krimpand landbouwareaal.

Maar wat wij op 11 en 12 februari hebben moeten meemaken in verband met het Senaatsdebat over de begroting van Landbouw 1985, is wel wat al te gortig.

Vooreerst had de verslaggever van de Senaatscommissie voor Landbouw (en zeevisserij), een zekere Mijnheer Dalem, het klaargespeeld om in een ellenlang verslag het met GEEN ENKEL WOORD te hebben over het visserijbedrijf! Voorwaar een hele prestatie, en volgens het Beknopt Verslag van het Parlement kreeg hij hierna (was het hiervoor of voor iets anders?) „applaus bij de meerderheid”. Komaan, jongens, klappen in de handjes! (een leuke karnavalmeezinger!).

Bijzonder merkwaardig in dit rapport is de verontrustende tijding dat „de landbouwers zich ongerust maken over de quota-regeling”. Zouden de „landbouwers-op-zee” daar ook onder verstaan worden? Je weet nooit, en het is goed om weten, want de verslaggever voegt eraan toe (zich richtend tot de Minister): „Wij weten dat U waakzaam bent. Ook wij zullen echter waakzaam zijn!”.

Maar alle gekheid op een stokje: daarmee was de kous nog niet af. Nadat de eerste spreker „de heer Dalem feliciteert voor zijn uitstekend verslag” (dat inderdaad in de annalen van de Senaat waarschijnlijk wel zal blijven UIT-steken), defileren dan nog een hele rij senatoriale edelachtbaren op de sprekertribune. In totaal niet minder dan 17 (zeventien) sprekers, die inderdaad, wat spreken betreft, nogal van wangen weten. Precies alsof de meesten babbelwater gedronken hebben. En 't is bovendien allemaal zeer interessant, want de meesten hebben het over quota's. Maar bij nader toezien, blijkt het telkens te gaan over MELK-quota's, en wie

de ijdele hoop soms koestert, van de melk-quota's in de visquota's te verzeilen, heeft buiten de alomtegenwoordige Melkbrigade gerekend! Maar juicht, Belgen, juicht! Want...

DE TUSSENKOMST VAN SENATOR MARMENOUT

Tijdens deze indrukwekkende opvoering van het informatief programma „Voor Boer en Tuinder” bestijgt Senator MARMENOUT (S.P.) uit Blankenberge het spreekgestoelte. Onder een ijzige stilte, die deed terugdenken aan de tijd toen in de Senaat voor het eerst een toespraak in het Nederlands werd gehouden, pakt deze witte merel ineens uit met de zeevisserij, na het eerst een tijdje te hebben gehad over de hervorming van de pachtwetgeving en andere akuele landbouwproblemen. Tot stomme verbazing van het senatoriaal halfrond, heeft hij het daarna een hele tijd over ons visserijbedrijf. Wat hij zegt, is, vanwege een buitenstaander, over het algemeen goed overwogen en getuigt alleszins van belangstelling en van een zekere kennis van het bedrijf. Na het belang van de zeevisserijsector te hebben onderstreept, evenals het uitgesproken familiaal en levenskrachtig karakter van het bedrijf, stelt hij vooreerst duidelijke vraagtekens achter de netto-exploitatieresultaten voor 1984 („Zo zorgden de hoge uitbatingskosten in 1984 ervoor, dat van de bruto-besommingen nog maar weinig overbleef”, aldus de spreker). Blijkbaar is de h. Marmenout een razend-snelle visserij-ekonomist, want hij kent reeds de resultaten van een kosten- en batenanalyse over 1984 terwijl de Dienst voor de Zeevisserij nog volop bezig is met het inzamelen van de boekhoudingsuitreksels 1984 bij onze reders... en zelfs nog niet eens de boekhoudkundige studie over 1983 heeft gepubliceerd (NvdR: naar het schijnt, is die nu wel op komst... maar moet dat nu echt altijd zo lang duren?).

De modernisering van de vissersvloot acht hij een dringende noodzaak. Immers, van 1976 tot 1979 kwam er slechts één nieuw vaartuig bij, maar van 1980 tot 1984 kwamen er 21 moderne middenslagtreilers in de vaart, en in 1984 zelfs zeven. Maar ondanks de nieuwbouw en de verwijdering van oudere vaartuigen daalt het aantal schepen „systematisch” (NvdR: volgens welk „systeem”?). In Oostende en Zeebrugge samen, liep het aantal vissersvaartuigen terug van 356 in 1960 tot 171 in 1983 (NvdR: waarom ZONDER Nieuwpoort? – Volledigheidshalve moet toch ook worden opgemerkt dat in diezelfde periode het totaal motorvermogen is gestegen van 75.656 PK naar 92.784 PK, en in dat verband willen wij toch eens ervoor waarschuwen, dat wij ervoor vrezin – en niet zonder reden – dat de Grote Klaagmuur op den duur wel eens een averechtse reclame zou kunnen betekenen voor het bedrijf).

Het feit dat de eigen aanvoer in 1983 amper 22% van het binnenlands visverbruik dekt, bewijst dat er nog plaats is voor een expansie van de vloot, aldus onze Senator. Wij nemen aan dat hij met die 22% doelt op de handelswaarde van aanvoer en verbruik (dus in franken) en niet het gewicht ervan (dus in kg. of in ton), want wat dat betreft, zo dachten wij toch, dekt onze eigen aanvoer de jongste jaren voor ruim één derde

het binnenlandse verbruik, rekening houdend met import en export. Ook die ongeveer 30% is niet al te veel, maar de waarheid gebiedt ons hieraan toe te voegen dat ons invoerpakket grotendeels is samengesteld uit soorten (bv. Mosselen, telkenjare ver over de 30.000 ton!) of hoeveelheden van bepaalde soorten, die wij toch niet zelf kunnen aanvoeren of produceren. Dat neemt natuurlijk niet weg dat wij wel nog heel wat ruimte hebben voor expansie van onze eigen aanvoer (en dus ook van onze vloot), maar wij denken dat het bedrijf er best bij gebaat is, dat die toch wel belangrijke kwestie in zijn juiste context wordt voorgesteld.

Verder heeft de Senator het ook nog over de fameuze beheersing van de vangcapaciteit als gevolg van de EEG-vangstquota. Hij is van mening dat, binnen dit beleid, de bokkvisserij „nog slechts mogelijk is wanneer ruimte wordt geschapen via sloping of verkoop aan een niet-EG-lidstaat”. Wij dachten dat, binnen dit beleid, de bokkvisserij nog slechts mogelijk is wanneer men zich strikt aan deze beleidslijn weet te houden, want – om in landbouwtermen te blijven – „veel varkens maken de spoeling dun” (en, volgens de „dikke Van Daele”, betekent dit: „waar veel rechthebbende deelgenoten zijn, is ieders portie niet groot”). Bedoelt de Senator dat, voor de HUIDIGE rechthebbende deelgenoten, NU REEDS de portie onvoldoende is? d.w.z. zelfs ZONDER overschrijding van het op 65.000 PK vastgelegd plafond? (wat dan inderdaad zou betekenen dat, via sloping en andere middelen, ruimte moet worden geschapen voor onze bokkvisserij).

Tevens vraagt hij, naast een voordelige kredietregeling bij nieuwbouw, ook de mogelijkheid te overwegen om, bij aankoop in het buitenland, gunstige kredietvoorwaarden te scheppen, en dit niet alleen voor de bokkvisserij, „maar eveneens voor de bordenvisserij... en de visserij met plankenvaartuigen”. Dit wordt voor onze borden- (of planken-)vissers alvast een moeilijke klus om te weten onder welke categorie zij gaan vallen wanneer zij een dossier zullen indienen! Is het de Senator, of is het een redacteur of een letterzetter van het Beknopt Verslag, die zo listig is geweest om onze plankenvissers aldus misschien de gelegenheid te geven een Staatstussenkomst uit te kiezen „à la carte”, al naargelang de borden- of de plankenvisserij het voordeligst uitkomt?

Belangrijk is wel dat de Senator pleit voor het stimuleren van de vervanging van garnaalscheepjes. De kustvisserij-vloot is alleszins dringend aan verjonging toe, en – maar dat is dan onze mening – ook de opvatting ervan zou wel eens mogen her-dacht worden, meer bepaald met het oog op het toepassen van passieve visserijen (bv. de wrakkenvisserij die de Denen zo lukratief vlak onder onze neus uitoefenen).

Het wordt natuurlijk bijzonder interessant wanneer de Senator het heeft over de brandstofprijzen en de andere exploitatiekosten. „Ongeveer 40% van de opbrengst van de vangst gaat naar brandstof”, zo meent hij. Dat de brandstofprijzen zeer zwaar op het bedrijf drukt, hoeft men onze reders niet te vertellen, maar ook hier moet men toch niet gaan overdrijven, want het

is zo al erg genoeg. In 1983 varieerden de brandstofkosten (inbegrepen smeerolie) **per BT-klasse** (want het is zó dat men dit moet bekijken!) van gemiddeld 17% in de klasse -35 BT, tot gemiddeld 31,6% in de klasse 180-400 BT. Wat 1984 betreft, beschikken wij nog niet over de nodige gegevens (tenzij dan bij benadering), maar dat het in 1984 zo'n vaart zou gelopen hebben, zal -gelukkig maar!- wel

niet het geval geweest zijn. Dat in de **hoogste BT-klasse** hier of daar een onfortuinlijke reder die piek van 40% bereikt, is misschien wel mogelijk, maar dan is die 40% nog steeds geen **GEMIDDELDE** van GANS de vloot. Dus, mijne heren, niet overdrijven a.u.b., anders riskeer je kandidaat-bouwers die zo iets lezen, alle bouwlust te ontnemen. Trouwens, het gaat uiteindelijk om hetgeen de reder eraan **OVER** houdt, en als je dan enerzijds ziet dat in de 70-180 BT-klasse de brandstofkosten gemiddeld een mooi stukje lager liggen dan in de 180-400 BT-klasse (namelijk in 1983, 26,2% t.o.v. 31,6%) maar anderzijds die klasse een bruto-overschot boekt van slechts 9,5% tegenover 12,3% in die hogere klasse, die meer brandstof verslindt, dan zien we dat de zaken op dit stuk nog zo eenvoudig niet liggen.

Vervolgens wordt ook nog de tewerkstelling aangesneden. „Ten einde de tewerkstelling te bevorderen, zijn bijkomende steunmaatregelen, zoals een tewerkstellingspremie op basis van het aantal opvarenden, aangewezen”, zo meent de spreker. Hier kunnen we hem niet goed volgen.

Doelt hij op de „tewerkstellingspremie” zoals die werd toegepast in Frankrijk ... en die in feite een verkapte brandstofsubsidie was? Of meent hij werkelijk dat er onvoldoende tewerkstelling is in onze zeevisserij-sector, of dat de tewerkstelling er in gevaar komt?

Wij vrezden, integendeel, voor het tegenovergestelde, en dat wij, met name, riskeren opnieuw af te stevenen op een nijpend bemanningsprobleem, zowel kwantitatief als kwalitatief, en dit ingevolge het in de vaart komen van al die nieuwe bokkenvaartuigen.

De Heer Senator had, in dat verband, misschien beter eens zijn licht opgestoken bij het Fonds voor Scheepjongens, dat, nu in 1985, de scheepjongens nog altijd hetzelfde niet-geïndexeerd „loon” (of aalmoes?) uitbetaalt als in 1980! Wij weten wel wat sommigen daarop gaan antwoorden, maar laat ons eens eerlijk zijn: is **DAT** nog een ernstig bemanningsbeleid?? Gaan we straks met spookschepen varen???

De Senator heeft het ook nog over de Nederlandse tongstropers (hij noemt hen „tongkapers”, allicht denkend aan het kaperslied „Al die willen te kaap'ren varen, moeten mannen met baarden zijn” (en dus geen Oostendse politieagenten).

Maar zolang onze Jantjes van de Zeemacht er niet in slagen de stropers uit Arnemuiden e.d. de baard af te doen, is het goed dat in het Parlement de ondoelmatige controle in de twaalfmijlzone wordt aangeklaagd.

„Nederland heeft trouwens onlangs een eigen exclusieve twaalfmijlzone ingesteld”, zo voegt de spreker eraan toe. Wat dit hierin komt doen, dat zien we niet zo direct zitten.

Om effectief en doeltreffend te kunnen optreden in de twaalfmijlzone, heeft onze Zeemacht geen exclusieve twaalfmijlzone nodig, maar wél een snelle patrouille-boot die de tongstropers nu eens eindelijk te pakken krijgt, hierin gesteund door verkenningshelicopters van de Luchtmacht. De tongstropers hebben maling aan al die „exclusiviteit”, zolang **ZIJ** maar exclusief de paai- en broedplaatsen kunnen afschuimen en afstropen!

En, last but not least, mocht natuurlijk ook niet die fameuze 1.000 ton kabeljauw („een cadeau aan Nederland”) op het appèl ontbreken.

Maar goed, we gaan de Minister hierover aan het woord laten, want die mag ook nog zijn woordje plaatsen (... en tussendoor hebben wij ook reeds 't een en 't ander gezegd, maar dat zullen onze lezers en ook de Heer Senator ons zeker wel niet kwalijk nemen).

HET ANTWOORD VAN DE MINISTER

In zijn antwoord op die lange reeks tussenkomsten, heeft Staatssecretaris De Keersmaeker, ten minste in het Beknopt Verslag, vier alinea's over voor deze tussenkomst van Senator Marmenout aangaande onze zeevisserij-sector.

Vooreerst herinnert hij eraan, dat het vlootbeleid gevoerd wordt in overleg met de Minister van Verkeerswezen, die bevoegd is inzake scheepskrediet en uittredingspremies (in het Beknopt Verslag staat vermeld „UITREDINGS-PREMIES”, waarschijnlijk een grapje van een redacteur die zich in zijn vrije tijd bezig houdt met het uitreden van zeeschepen).

Dat beleid streeft een evenwicht na tussen de vangcapaciteit en de quota. In die zin wordt dan ook bewust gekozen voor vervangingsniewbouw (NvdR: enkel voor de bokkenvisserij?), om overcapaciteit te vermijden, aldus de Minister.

„De aandacht werd erop gevestigd dat Nederlandse bokkentrelers de zeebodem vóór onze kust omploegen”.

Dat is mooi gezegd, en het blijft allemaal netjes binnen de landbouwterminologie („en de boer, hij ploegde voort”). Het blijft echter de vraag of die Hollandse zee-boeren al dan niet zullen blijven voortploegen vóór onze kust, want „een afdoende controle terzake is moeilijk, maar er zijn gesprekken aan de gang met Nederland, die hopelijk spoedig tot een oplossing zullen leiden”.

Nou, hoop doet leven, en ook wij zijn voorstander van de dialoog (mensen spreken mensen), maar toch hadden we graag vanwege de Minister hierover iets meer concreet willen vernemen: komt er een snel en aangepast patrouille-vaartuig? komt er een gecoördineerd optreden van Zeemacht en Luchtmacht binnen de twaalfmijlzone?

Dit zijn reële vragen die vooral onze kustvissers bijzonder interesseren, want deze bedrijfstakgenoten zien allengs hun broodwinning steeds meer in gevaar komen. Als er lustig en ongehinderd wordt voortgeploegd, mogen zij er straks het bijltje bij neerleggen.

Op de vraag van Senator Marmenout „in ver-

band met de uitbreiding van de internationale wateren” kan de Minister positief antwoorden.

Die „internationale” wateren zullen waarschijnlijk wel een uitvloeisel zijn van diezelfde redacteur-„uitreder” van het Beknopt Verslag. Een uitbreiding van de internationale wateren is anders voor onze visserij wel graag meegenomen, want, spijs het nieuw Zeerecht, zijn wij toch nog altijd aanhanger van de oude vrijheid ter zee, d.w.z. zo ruim mogelijke internationale wateren.

De redacteur van dienst is wel iemand met een buitengewone „internationale” visie, want wat lezen wij verder? „De minister van internationale (sic) betrekkingen houdt zich met deze zaak bezig en hij hoopt dat tegen het einde van dit jaar een definitieve regeling tot stand zal komen”.

Die plas water vóór onze kust wordt een „internationale” zaak van jewelste, maar, hoe dan ook, er komt schot in de zaak, zij het dan via een nieuwe minister van „internationale” betrekkingen.

Benieuwd waren wij uiteraard naar het antwoord van de Minister op de vraag aangaande de geruchtmakende „cadeau”-affaire. „Er was kritiek op het feit dat ik een deel van onze ongebruikte quota, namelijk 1.000 ton kabeljauw, heb afgestaan aan Nederland. Die afstand was normaal, omdat wij zelf voorheen een beroep hebben kunnen doen op de Nederlandse haringquota”.

Dit laatste doet ons nogal vreemd opkijken, want van een haringtoemaatje vanuit Nederland, waarop wij voorheen een beroep zouden hebben kunnen doen, is ons volstrekt niets bekend (wél menen wij te weten dat iets in die zin ons werd voorgespiegeld voor 1985).

Dat zeer kort antwoord laat ons in elk geval met een aantal vragen zitten. Hoe zit het intussen met het verder verloop van de besprekingen met Nederland? Was die 1.000 ton kabeljauw zo maar een „cadeau”, of was dit de inzet van een zakelijke transactie tussen goede burenen? Welk gebaar of tegenprestatie werd eventueel verwacht van Nederland? Is het probleem van de Eurokotters ter sprake gekomen?

Tot zover wat betreft het antwoord van de Minister. Wij kijken benieuwd uit naar het begrotingsdebat in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, niet alleen om te weten te komen of de wakkere burgers van de Kamer een stukske meer wakker en alert zijn dan hun achtbare collega's van de Senaat voor zover het de zeevisserij betreft, maar ook omdat wij heel duidelijk nog met een aantal onbeantwoorde vragen blijven zitten ... en ook met vragen die niet of niet in de juiste kontekst werden gesteld.

Wij houden onze lezers op de hoogte en zullen dan ook te gepaste tijde hierop terugkomen.



Traditioneel in kwaliteit

Uniek in prijs

De klasse en de stijl van de authentieke bouwtraditie, riante architectuur en optimale isolatie inbegrepen.

de meester-bouwer pvba **BOUWKANTOOR Eddy POLLE**

Dullaert 47 9900 EEKLO
Tel (091) 77 77 47

BON voor gratis documentatie

Naam _____
Adres _____
Tel _____

VRAAGBAAK: HET LOGBOEK

Schippers en reders, we vestigen er speciaal uw aandacht op dat vanaf maandag de **verplichting een logboek** bij te houden evenals aanlandingsformaliteiten te vervullen van kracht wordt, en dit voor alle schippers van Belgische vissersvaartuigen die beroepshalve de zeevisserij beoefenen. Alle **schippers** zijn **verantwoordelijk** voor het invullen van een aanlandingsformulier. Met uitzondering van de garnalvisserij, moet daartoe het document „aangifte van aanvoer” onderaan het logboekgedeelte worden gebruikt. De aanlandingsverklaring van de garnalvissers moet geschieden via de gebruikelijke roze vismijntabellen. De vismijnbediende kan hier eventueel als gemachtigde handelen.

Bij aanlandingen in eigen havens moet het originele **witte** formulier voor de verkoop worden overhandigd op de kantoren van de vismijn of de met verkoop belaste vismijnbedienden. Bij verkoop in vreemde havens moet het witte formulier binnen de 48 uur na het lossen worden toegestuurd naar de Dienst voor de Zeevisserij, Vrijhavenstraat 5, 8400 Oostende. De eerste kopie, **roze** formulier, wordt overgemaakt aan de overheid van het EEG-land waar wordt aangeland. Bij aanlanding in eigen havens komt dit formulier beschikbaar voor de rederij of de schipper. De tweede kopie, of **blauw** formulier, moet steeds tesamen met het nationale logboek overhandigd worden op het Waterschoutskantoor. Het **gele** formulier of laatste kopie blijft steeds in het logboek vaststeken.

N.B.: Op de begeleidende kaart nr. 14 in het logboek is een tikduiveltje geslopen. Het Bristol Kanaal is niet gebied VIIe, maar wel VIIf zoals aangegeven op kaart nr. 23 en 24.

Vraag 6: Welke afkorting moet men gebruiken voor **noorse kreeftjes** in de vangstopgave van het logboek en de aanlandingsverklaring?

Antwoord: De vangstopname van noorse kreeftjes (code: NEP) in het logboek is **niet** verplicht. De dagelijkse vangstopgave in het logboek evenals in de aanlandingsverklaringen op 't einde van de reis is alleen verplicht voor de vissoorten waarvoor een **totaal toegestane vangst (TAC)** voor de onderscheiden ICES-gebieden is vastgesteld. Al deze soorten zijn opgenomen in de instructie, zie bladzijde 11 van het logboek. De noorse kreeftjes vallen niet onder TAC en quota en derhalve moeten ze niet in het logboek worden genoteerd. Daar de **schartong en de zeeduivel** niet onder TAC vallen in de Noordzee, moeten de vangstgegevens van deze beide soorten **niet** worden bijgehouden in het logboek op voorwaarde dat het vaartuig binnen de Noordzee IVa,b,c blijft en dus geen gebied aandoet waar die soorten wel onder TAC vallen. Alhoewel er geen quota voor horsmakreel werden verdeeld onder de lidstaten van de EEG, stelde men wel een TAC vast. Dit brengt met zich dat alle horsmakreelvangsten die aan boord gehouden worden dus wel in het logboek moeten geschreven worden.

Vraag 7: Wanneer ik het logboek korrekt invul, geef ik mijn visserij **bloot**. Hoe zit het met de vertrouwelijkheid van de informatie?

Antwoord: Wanneer de schipper of de reder zich zorgen maken over het vertrouwelijk karakter van de logboekgegevens, kunnen ze de originele, witte, logboek- en aanlandingsformulieren onder **gesloten omslag** afgeven op de kantoren van de vismijn, ten laatste **vóór** de verkoop. Op de omslag dient evenwel het nummer van het vaartuig evenals de datum van verkoop vermeld te worden. De schipper of de reder kan desnoods zijn handtekening op de klep plaatsen. Er zullen omslagen ter beschikking gesteld worden.

Vraag 8: Is bij het **spanvissen** alleen de schipper van het vaartuig waarop de vangst is gelost verplicht een logboek bij te houden?

Antwoord: **Beide** schippers moeten hun logboek dagelijks en uiterlijk bij aankomst in de haven zorgvuldig en nauwkeurig bijhouden. Op bladzijde 3 van de instructies vooraan in het logboek staat trouwens te lezen: „Bij de spanvisserij moeten de naam van het tweede vaartuig, de naam van de kapitein daarvan en het op de romp aangebrachte identificatienummer worden vermeld onder de naam van het vaartuig waarvoor het logboek wordt ingevuld.

De kapitein van het andere vaartuig moet eveneens een logboek bijhouden. Daarin vermeldt hij alleen de gevangen hoeveelheden die **bij hem aan boord** worden gehouden, zodat de vangsten slechts eenmaal worden geboekt.”

Na het lossen moet er tenminste een aangifte van aanvoer **per vaartuig** worden ingevuld. Beide schippers of hun gemachtigden zullen dus een aanlandingsverklaring voor hun vaartuig opmaken.

A) voorbeeld: spanvisserij op haring

Het koppel N.888 „Zeekoningin” roepnaam AAAB met schipper VIS-SER H., Kustlaan, Nieuwpoort en N.999 „Zeepracht” roepnaam BCCC met schipper VAN ZEE R., Duinweg, Nieuwpoort aan boord verlaten

de haven van Nieuwpoort op 24 februari om 18 uur en zetten koers naar de haringscholen in de zuidelijke Noordzee IVc. Beide schippers houden een logboek bij, zorgen ervoor dat de platiestek flap tussen de eerste gele kopie en 't volgende witte blad steekt, en noteren eveneens de gegevens van het partnervaartuig. Ze beoefenen de pelagische spanvisserij (blz. 6 code PTM). Om middernacht moeten de eerste vangstgegevens worden genoteerd, doch men is volop bezig met de eerste sleep. Dit wordt dan ook neergeschreven op het eerste lijntje van het logboek. Om 1uur30 wordt het net gehaald, de kuil wordt gelost op het eerste vaartuig N.888 (Zeekoningin). Er wordt beslist nog een trekje te doen. De schipper van de N.888, die de gehele vangst aan boord heeft is verplicht een nauwkeurige raming van de vangst in zijn logboek te noteren. Zo raamt hij de vangst op 100 bennen haring en 2 bennen makreel. Terwijl de schipper van de N.999 in zijn logboek schrijft: „Vangst aan boord van de N.888”. Beide vaartuigen stomen naar de haven van Oostende waar ze op 25 februari aankomen om 13 uur. Na het lossen en wegen blijken er 105 bennen haring en 2 bennen makreel te zijn. Alhoewel er een verschil is met de vangstraming op zee, valt deze afwijking gemakkelijk binnen de 20% schattingsmarge. Beide schippers vullen hun aanlandingsverklaring in. Op de verklaring van het eerste vaartuig komt de volledige vangst. Op de verklaring van het tweede vaartuig komt, wanneer geen vangst aan boord is „nihil”, zie aanlandingsverklaring van de N.888. De logboekgedeelten en aanlandingsverklaringen worden vervolgens onmiddellijk na het lossen en voor de verkoop aan de vismijnbediende afgegeven.

B) Span op kabeljauw

Het invullen van het logboek en aanlandingsverklaring verlopen op dezelfde wijze als voor het haringspan. De code voor het demersale span is evenwel PTB. Er worden gemiddeld 8 à 10 daagse reizen gemaakt. Het logboek van beide vaartuigen dient dus dagelijks ingevuld te worden vóór middernacht GMT, zelfs wanneer de gehele dag niet werd gevist tengevolge het lopen naar de visgronden, visverlet of dergelijke. Bij veranderen van gebied (ICES-sector of visserijzone van een land) moet er een tweede regel ingevuld worden.

De vangsthoeveelheden zullen nauwkeuriger geraamd kunnen worden daar de visvolumes aanzienlijk kleiner zijn en de vis wordt gegut en in bennen in het ruim gelaten om geïjsd te worden. Het soortenassortiment van de vangst is wel ruimer en een benne van 50 kg aanvoergewicht van gestripte rondvis kabeljauw, schelvis, wijting komt overeen met een 60 kg levend gewicht (dichte vis). Op de eerste regel onder de kolommen van de soorten komt dan 60 kg voor de rondvis. (zie ook blz. 2 en het voorbeeld voor de boomkor in de aanvullende toelichting bij het logboek en de aanlandingsverklaringen).

**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

Nr. 0815314

LOGBOEK VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Dag Maand Uur Jaar 1985

Naam van het vaartuig/de vaartuigen en eventueel roepletters (1)

Nummer(s) (2)

Naam (namen) van de kapitein (3)

Vertrek (4) 24 02 18 uit NIEUWPOORT

ZEEKONINGIN (AAB)
ZEEPRACHT (BCC)

N 888
N 999

VISSER H.
VAN ZEE R.
KUSTLAAN
NIEUWPOORT

Terugkeer (5) 25 02 13 in OOSTENDE

Aanvoer (6) 25 02 in OOSTENDE

Vistuig (8)
PTM

Maaswijdte (9)
32

Afmetingen (10)
haringparaalboom met
440 x 40 cm

Bijoverlading (7)

Dag Maand Uur Jaar Buiten op de romp aangebrachte identificatienr. Nationaliteit van het ontvangende vaartuig

Datum (11)	Aantal trekken (12)	Vistijd (13)	Statistisch vak (14)	ICES/NAFO-gebied (15)	Visserij-zone derde land (16)	Aan boord gehouden vangst, per soort, in kg levend gewicht of aantal eenheden (15)							Vermeldt het equivalent van de gebruikte eenheid in levend gewicht voor	Paraf	
						Kabeljauw	Schelvis	Koolvis	Wijting	Schol	Tong	Haring			Makreel
24-2	-	20	32 F2	IVc								50	50		
25-2	2	60	32 F2	IVc								100	2		
						Aangifte van aanvoer/overlading (*) uitgedrukt in kg of eenheden (18) : 50 kg							Handtekening Kapitein/gemachtigde (*) Eventueel naam en adres van de gemachtigde		

(* Doorhalen wat niet van toepassing is.

Opmerkingen :

Nr. 0815350

LOGBOEK VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Dag Maand Uur Jaar 1985

Naam van het vaartuig/de vaartuigen en eventueel roepletters (1)

Nummer(s) (2)

Naam (namen) van de kapitein (3)

Vertrek (4) 24 02 18 uit NIEUWPOORT

ZEEPRACHT (BCC)
ZEEKONINGIN (AAB)

N 999
N 888

VAN ZEE R.
VISSER H.
DUIN WEG NIEUWPOORT

Terugkeer (5) 25 02 13 in OOSTENDE

Aanvoer (6) 25 02 in OOSTENDE

Vistuig (8)
PTM

Maaswijdte (9)
32

Afmetingen (10)
haringparaalboom met
440 x 40 cm

Bijoverlading (7)

Dag Maand Uur Jaar Buiten op de romp aangebrachte identificatienr. Nationaliteit van het ontvangende vaartuig

Datum (11)	Aantal trekken (12)	Vistijd (13)	Statistisch vak (14)	ICES/NAFO-gebied (15)	Visserij-zone derde land (16)	Aan boord gehouden vangst, per soort, in kg levend gewicht of aantal eenheden (15)							Vermeldt het equivalent van de gebruikte eenheid in levend gewicht voor	Paraf	
						Kabeljauw	Schelvis	Koolvis	Wijting	Schol	Tong	Haring			Makreel
24-2	-	20	32 F2	IVc											
25-2	2	60	32 F2	IVc											
						Aangifte van aanvoer/overlading (*) uitgedrukt in kg of eenheden (18) : kg							Handtekening Kapitein/gemachtigde (*) Eventueel naam en adres van de gemachtigde		

(* Doorhalen wat niet van toepassing is.

Opmerkingen :

Parlementaire vraag van Volksvertegenwoordiger Desutter

WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK IN DE ZEEVISSERIJ

Zeer onlangs richtte volksvertegenwoordiger Manu Desutter een parlementaire vraag aan de staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw in verband met het wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij.

Onderstaand publiceren wij integraal voormelde vraag met daarna het antwoord van staatssecretaris De Keersmaeker.

Volksvertegenwoordiger Desutter stelde volgende vraag:

Tussen 1979 en 1983, werd door de I.W.O.N.L. steun verleend aan twee projecten, met name de intensieve kweektechnieken van forellen en het valoriseren van lauw industrieel afvalwater voor de kweek van karpers en tilapia. Zou de Staatssecretaris mij kunnen mededelen hoeveel deze twee projecten gekost hebben, voor welk bedrag ze gesubsidieerd werden, en welke de resultaten ervan zijn. Werden deze projecten naderhand gecommmercialiseerd?

Tevens werden in het verleden onderzoeken van de Commissie voor toegepast wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij gesubsidieerd. Voor welk bedrag? Welke waren hiervan de commerciële resultaten voor nijverheid, landbouw en visserijhandel?

Werden nog andere projecten gesubsidieerd sedert 1979?

ANTWOORD VAN DE STAATSSECRETARIS

Het onderzoeksproject in verband met de intensieve kweektechnieken van forellen, dat uitgevoerd werd door het «Centre de recherche en pisciculture» onder leiding van Professor Reizer van de «Fondation Universitaire Luxembourgeoise - F.U.L.», werd door het I.W.O.N.L. betaald van 1977 tot 1983. De totale kosten van dit project bedroegen 14.572.000 fr. Het I.W.O.N.L. verleende toelagen voor een totaal bedrag van 12.622.000 fr.

Het onderzoek leidde tot:

- het uitwerken van technieken om de sterfte van pootvis, te wijten aan de hoge zuurtegraad van de natuurlijke waters in de Ardennen te verminderen;
- het oplossen van verscheidene problemen in verband met filtratie en hercycleren van water;

- het op punt stellen van intensieve uitbatings technieken die bruikbaar zijn door familiale bedrijven met een productiecapaciteit van 10 à 20 t/jaar.

De resultaten worden gevaloriseerd door de Provincie Luxemburg te Mirwart alsmede door verscheidene viskwekers gevestigd in de Ardennen.

Het onderzoeksproject in verband met het valoriseren van lauw industrieel afvalwater voor de kweek van karpers en tilapia's werd uitgevoerd door het «Centre d'étude pour la récupération des énergies résiduelles - C.E.R.E.R.» onder de leiding van Professor Ruwet van de Universiteit van Luik (U.Lg.). Dit project werd door het I.W.O.N.L. betaald van 1977 tot 1983. De totale kosten van het project bedroegen 16.320.000 fr. Het werd gesteund door het I.W.O.N.L. voor een bedrag van 10.344.000 fr.

Het onderzoek leidde tot het uitwerken van zeer intensieve kweektechnieken van karpers en tilapia's die de mogelijkheid bieden om 400 ton/ha/jaar vis te bekomen. De resultaten worden gevaloriseerd door de Maatschappij Piscimeuse.

De Commissie voor toegepast wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij - T.W.O.Z. bestond uit meerdere afdelingen waarvan twee, namelijk de afdeling «Biologie» en de afdeling «Visverwerkende Bedrijven - Voorverpakking Vis» door het I.W.O.N.L. gesteund werden.

De studies van de afdeling «Biologie» hebben betrekking op de populatiedynamica van de belangrijkste vissoorten, de factoren die de biomassa's van de commerciële stocks beïnvloeden de populatiedynamica van schaal- en weekdieren, de aanwezigheid van zware metalen en radioactiviteit in zeeproducten, de vis-aandoeningen en de biologische conditie van vis. Deze onderzoeken werden, voor de periode 1969-1985, voor een totaal bedrag van 60.528.000 fr. gesubsidieerd. Het biologisch zeevisserijonderzoek, uitgevoerd door deze onderzoekseenheid heeft als voornaamste doelstelling het verwerven en het verdiepen van de kennis inzake het zeeproductieproces alsmede inzake de relatie visstandvisserij, een en ander in het licht van een optimale en rationele exploitatie of beheer van de stocks.

Met het oog op verruimde afzetmogelijkheden van verwerkte visserijproducten werden twee

onderzoeksdomeinen grondig door de afdeling «Visverwerkende bedrijven - Voorverpakking Vis» bestudeerd, namelijk de behandeling en verwerking van de vis en de kwaliteit van het verwerkte produkt. Bijzondere aandacht werd aan het roken, het stomen, het marinieren, het fileren, het diepvriezen, het ontdoeien, het verpakkingsmateriaal en -wijze besteed. Deze studies werden gedurende de periode 1960-1983, voor een bedrag van 73.747.000 fr. gesubsidieerd. De resultaten van de uitgevoerde onderzoeken werden integraal gepubliceerd en ter beschikking gesteld van visverwerkende bedrijven en de distributiesector.

Het I.W.O.N.L. heeft eveneens, gedurende de periode 1979-1985 en voor een bedrag van 7.948.000 fr. onderzoeken uitgevoerd in het kader van het Instituut voor zeewetenschappelijk onderzoek - I.Z.W.O. gesteund. De invloed van verschillende activiteiten, zoals dumping van afvalstoffen en zandwinning op het phytoplankton en de oorzaken van fluctuaties bij de ontwikkeling van schol- en tongplankton werden onderzocht. Het programma, samen met de gegevens, bekomen door andere onderzoekseenheden, moet de vorser in de mogelijkheid stellen om een algemeen beeld van het leven van de schol- en tonglarvenpopulaties te verkrijgen en de factoren die de fluctuaties ervan beïnvloeden te bepalen.

**TE KOOP
WEGENS NIEUWBOUW:**

**Goed onderhouden
houten
KUSTVAARTUIG**

38,25 BT - 230 pk - met bokken
volledig uitgerust voor garnalen-
en tongvisserij

☎ (058) 23 60 92

Paul HOSTYN

Ten dienste van de VISSERIJ
CENTRALE VERWARMING
SANITAIR — ZINKWERK
Onderhoudsdienst verzekerd

Tel. (059) 32.31.80

**BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)**



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

en dat
24 uur per dag...

MACHINEFABRIEK

A. Th. VAN TOL B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN



Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam;
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649
Telex 28183

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Het is een week geweest met (te) weinig aanvoer in de Oostendse vismijn. Toch werden voor verschillende vissoorten dalende prijzen genoteerd. In de eerste plaats voor ronde soorten die het dinsdag met heel wat minder moesten doen. Pech dus voor de O.309 die vooral kabeljauw, gul, heek en vlaswijting aan lagere prijzen moest laten gaan.

Soorten die duur bleven waren haai, pladijs, hondshaai en tarbot. Vooral de schaarse grote sortering ging weer tot bij de 550 fr. het kg. Staartvis bleef schaars en noteerde dan ook tussen 200 en 290 fr. terwijl griet van 170 naar 240 fr. noteerde.

Kabeljauw waarvoor maandag tot 100 fr. betaald werd haalde dinsdag nog rond de 75 fr. De gulsoorten vielen terug van 60 à 85 fr. naar 45 à 65 fr. Grote wijting zakte van 60 naar 42 fr. en kleine viel terug van 36 naar 23 fr. Minder grote rogvangsten dan de voorgaande weken maar toch nog ruim voldoende aanvoer. Te oordelen naar de prijzen althans die tussen 35 en 78 fr. schommelden met keilrog als duurste sortering.

Een vangst van IJsland leverde ruim 950 bennen in de afslag, hoofdzakelijk schelvis. Schelvis waarvoor tussen 50 en 58 fr. betaald werd. Kabeljauw kreeg een iets hogere prijs die tot 65 fr. opliep. Rode zeebaars was de duurste sortering, slechts 120 bennen op de markt, ruim minder dus dan opgegeven. De prijs lag hiervoor rond de 70 fr. Een opbrengst van 2,4 miljoen zal wel iedereen bevredigen.

Een mooie reis van de O.33 die ruim 5.000 kg tong en een flinke vangst andere soorten in de afslag bracht. Ook hier een mooi resultaat, 2,9 miljoen. Flinkere prijzen voor zowat alle geloste soorten met vooral pladijs duurder dan verwacht.

De Westschepen zorgden tijdens de voorbije week vooral voor wijting. Veel kleine wijting die toch verkocht geraakte, zij het dat er maandag 10 fr. het kg meer voor betaald werd dan dinsdag. Vangsten die rond de 300 bennen bevatten en dus merkbaar ruimer zijn dan de voorgaande weken. Meteen vielen ook de resultaten gunstig uit.

Voor de haringschepen viel er voorgaande week nog een appel in de schoot. Beide koppels zetten toen ieder ruim 1000 bennen in de afslag. Het was spijtig genoeg maar een ééndagsbevlieging. De prijs viel toen terug naar rond de 10 fr., dinsdag van deze week werd tot 23 fr. betaald. Toen lag de aanvoer echter rond de 80 bennen voor de beide spannen samen.

Twee mini-garnaalvangstjes op de dinsdagmarkt. Twee schepen zorgden toen voor 35 kg garnaal waarvoor rond de 320 fr. het kg betaald werd.

DONDERDAG 21 FEBRUARI 1985

	dag.	vis	tong	fr.
KUST				
N.708/709	1	70509.400		592.726
N.3/232	1	60 53.550		599.862

VRIJDAG 22 FEBRUARI 1985

KANAAL				
O.518	18	220	2.000	1.325.672
O.35	15	300	—	725.456
WEST				
N.752	5	120	—	285.191

MAANDAG 25 FEBRUARI 1985

IJSLAND				
O.318	18	920	—	2.486.353
KANAAL				
O.33	17	350	4.000	2.920.466
O.118	17	280	—	939.498
O.206	17	320	—	1.139.083
WEST				
N.706	11	230	—	668.501

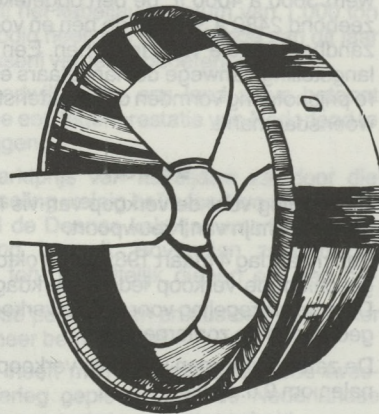
DINSDAG 26 FEBRUARI 1985


KANAAL				
O.309	15	280	—	779.912
WEST				
N.597	10	270	—	575.937
O.26	11	280	—	582.257
N.36	5	80	400	563.499

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL
HODI ZALTBOMMEL
PROMAC NEDERLAND
VAN VOORDEN PROP. REPARATE

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



 HODI

Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effectieve rendementsverbeteringen.

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

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

WOENSDAG 27 FEBRUARI 1985

NOORD				
Z.296	13	250	3.000	1.580.736

Verwachtingen

VRIJDAG 1 MAART

KANAAL:	O.137 (330 vis - 8000 kg tong)
	O.499 (140 vis - 1500 kg tong)
	O.303 (70 vis - 2000 kg tong)
	O.306 (400 vis)
WEST:	O.500 (105 vis - 1500 kg tong)

MAANDAG 4 MAART

IJSLAND:	O.129 (750 m. ttz 70 kab.-gul, 100 kools, 260 schelvis, 300 bonen, 20 varia)
KANAAL:	O.274 - O.127 - O.128 - O.275 - O.123 - O.229 - N.45 - N.40
WEST:	Z.502

DINSDAG 5 MAART

KANAAL:	N.719 - Z.583
---------	---------------

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 25 februari 1985

Grote schelvis	46,00/ 55,00
Mid. schelvis	39,00/ 49,00
Kleine schelvis	43,00/ 47,00
Kabeljauw	62,00/ 67,00
Gul	56,00/ 69,00
Wijting	36,00/
Schaat	58,00/
Zeebaars	71,00/ 76,00
Leng (witte)	42,00/ 47,00
Blauwe leng	67,00/
Schartong (Schotse schol)	37,00/ 40,00
Heilbot	237,00/296,00
Koolvis	.....
Hondstong (mieten)	.....
Zeeewolf	.....
Staat	.....

ZEEBRUGGE

MAANDAG 25 FEBRUARI 1985

B.5	W	2.500	310	17	1.760.710
Z.185	KN	4.500	550	19	3.037.673
Z.243	KRP	400	250	12	839.955
Z.121	KN	3.500	370	17	2.221.720
Z.56 & 548					312.520
Z.471 & 403					401.640
Z.578 & 580					451.820

WOENSDAG 27 FEBRUARI 1985

Z.584	W	3.500	270	21	130.721
Z.78	KAN	4.500	600	15	241.707
Z.92	KAN	4.000	550	26	216.504
Z.67	KAN	4.000	650	17	265.645
Z.589	W	300	350	11	854.360
Z.588		850	70	8	369.840
Z.89	W	1.700	130	10	920.195

NIEUWPOORT

VRIJDAG 22 FEBRUARI 1985

VIS
N.49 437 kg. 43.840 fr.

Opnieuw werd er op de vrijdagmarkt een geringe aanvoer vastgesteld. Slechts de N.49 die de warrelnetvisserij bedrijft loste een tiental benen gul. Ook dit vaartuig werd door de dikke mist belemmerd zijn bedrijvigheid naar behoren uit te voeren. Het uitzetten der netten diende wegens onvoldoende zichtbaarheid te worden gestopt en men werd verplicht vroegtijdig de haven aan te doen. De kleine slechte weervangst werd dan ook onmiddellijk geveild. Kabeljauw haalde 5500 à 5750 fr. de ben en gul 4900 à 5100 fr. de ben. Deze bekomen prijzen konden als lonend en duur beschouwd worden, doch de vraag overtrof in ruime mate het aanbod.

MAANDAG 25 FEBRUARI 1985

VIS
Z.525 6.022 kg. 898.589 fr.
N.720 4.855 kg. 231.499 fr.
N.723 5.392 kg. 246.721 fr.
N.738 5.022 kg. 243.719 fr.
N.49 620 kg. 54.500 fr.

Op de maandagmarkt losten één bokkennisser en vier Westvaartuigen samen ongeveer 22.000 kg vis, voor een bruto-besomming van 1.675.028 fr. Na een lange barre winterperiode is een kentering ten goede ingetreden, zodat alle vaartuigen opnieuw hun activiteit naar behoren konden ontplooiën. Zodoende was er op de maandagmarkt tong, varia en Westvis te bespeuren. Een uitgebreid gamma werd te koop aangeboden, dit in zo'n danige mate dat iedere handelaar ruimschoots zijn gading vinden kon. Tong nr. 1 haalde 252 à 268 fr./kg en tong nr. 2 258 à 270 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bekwam 288 à 294 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 270 à 275 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 241 à 248 fr./kg en kleine tong 180 à 186 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 330 à 440 fr./kg aangekocht, middenslag-tarbot tegen 260 à 290 fr./kg, varia tegen 180 à 220 fr./kg en griet tegen 140 à 270 fr./kg. Vlaswijting haalde 3000 à 4000 fr. de ben en kongel 2100 à 2500 fr. de ben. Tongschar werd tegen 80 à 165 fr./kg geboekt, staartvis tegen 180 à 290 fr./kg en robaard tegen 85 à 100 fr./kg. Voor grote pladijs werd 2400 à 2700 fr. de ben bekomen, voor drieling- of middenslag pladijs 2350 à 2750 fr. de ben en voor visjes 1300 à 1500 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5000 à 5500 fr. de ben opgekocht en gul tegen 2600 à 4750 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd 2580 à 2740 fr. de ben opgetekend. Grote wijting boekte men tegen 2600 à 2900 fr. de ben en kleine wijting tegen 1150 à 1400 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2200 à 2400 fr. de ben bekomen en voor kleine zandschar 1350 à 1500 fr. de ben.

Moerrog werd tegen 3100 à 3380 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 2250 à 2480 fr. de ben en scherpstaarten tegen 1840 à 2560 fr. de ben. Voor doorn- of speurhaai werd een peperdure prijsnotering van 3500 à 3700 fr. de ben bekomen. Zand- of zeehaai haalde 1750 à 2000 fr. de ben, zeehond 2500 à 2750 fr. de ben en knorhaan 2000 à 2500 fr. de ben. Op de maandagmarkt werd voor alle aangevoerde soorten een dure prijsnotering geboekt. Eveneens kon vanwege de handelaars een grote belangstelling waargenomen worden.

WOENSDAG 27 FEBRUARI 1985

VIS
N.512 4.197 kg. 359.817 fr.
N.736 4.970 kg. 397.733 fr.
N.563 8.638 kg. 381.005 fr.
N.346 4.063 kg. 190.580 fr.
N.49 1.315 kg. 101.870 fr.

Twee bokkennisers en drie Westvaartuigen losten hun vangst op de woensdagmarkt. Er werd vastgesteld dat de aanvoer zich na het barre winterweer terug normaliseert. Tong nr. 1 kreeg 242 à 244 fr./kg en tong nr. 2 252 à 258 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 270 à 278 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 265 à 274 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 210 à 240 fr./kg en kleine tong 175 à 188 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 260 à 310 fr./kg aangekocht, varia tegen 170 à 210 fr./kg en griet tegen 190 à 270 fr./kg. Voor staartvis werd 260 à 320 fr./kg geboekt, voor tongschar 96 à 170 fr./kg en voor kongel 1580 à 1800 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 2000 à 2500 fr. de ben opgekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 1800 à 2100 fr. de ben en visjes tegen 1250 à 1500 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 4900 à 5450 fr. de ben genoteerd en voor gul 2700 à 4500 fr. de ben. De voorkleine gul bekwam 2680 à 2800 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 2180 à 2700 fr. de ben geveild en kleine wijting tegen 1150 à 1450 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2400 à 2500 fr. de ben genoteerd en voor kleine zandschar 1250 à 1400 fr. de ben. Rog die in geringe mate werd aangevoerd haalde 2600 à 4300 fr. de ben, dit volgens sortering. Voor doorn- of speurhaai werd 3600 à 4000 fr. de ben opgetekend, voor zeehond 2480 à 3100 fr. de ben en voor zee- of zandhaai 1400 à 1800 fr. de ben. Een grote belangstelling vanwege de handelaars en een dure prijsnotering vormden de karakteristieken der woensdagmarkt.

BERICHT

Uurregeling voor de verkoop van vis in de Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort.

Van maandag 4 maart 1985 tot 13 oktober 1985 geschiedt de verkoop iedere werkdag om 8 u. Dit is de uurregeling voor wat de verkoop betreft gedurende de zomerperiode.

De zaterdagmorgen vangt de verkoop van garnalen om 9 u. aan.

RAAD TOT VERBETERING VAN HET ZEEVAART-ONDERWIJS

Bij het koninklijk besluit van 29 november 1984 wordt de heer O. Vanneste, gouverneur van West-Vlaanderen, benoemd tot voorzitter van de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs, ter vervanging van de heer R. De Kinder, overleden, van wie hij het mandaat voleindigt.

FONDS VOOR SCHEEPSJONGENS

Verplichte bijdrage voor 1985

In het Staatsblad van 28 februari jl. verscheen het Koninklijk Besluit van 14 januari 1985 houdende vaststelling van de verplichte bijdrage van de reders van Belgische vissersvaartuigen tot spijzing van het Fonds voor Scheepsjongens in het lopende jaar.

Bedoeld Koninklijk Besluit luidt als volgt:

Artikel 1. De verplichte bijdrage ten laste van de reders van Belgische vissersvaartuigen, die bedoeld worden in artikel 1 van de wet van 23 september 1931 betreffende de aanwerving van personeel ter zeevisserij, bijdrage voorzien bij artikel 3 van voormelde wet, wordt voor het werkingsjaar 1985 vastgesteld op 0,40 pct. van de bruto-besomming van de vangsten in 1985 verkocht in Belgische en in buitenlandse havens.

Art. 2. Voor het omzetten, in Belgische munt, van de brutobesommingen van de vangsten verkocht in buitenlandse havens, wordt als basis genomen de op de respectievelijke verkoopdata geldende officiële middenkoers op de gereguleerde wisselmarkt.

Art. 3. De in artikel 1 bedoelde bijdragen dienen gestort of overgeschreven te worden op bankrekening nr. 477-3319501-38 van het Fonds voor Scheepsjongens, Vrijhavenstraat 5, 8400 Oostende.

Art. 4. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 1985.

Art. 5. Onze Staatssecretaris voor Landbouw is belast met de uitvoering van dit besluit.

Op zaterdag 9 maart 1985 te 15 uur zal in de bovenzaal van tea-room „Au Pinguin”, Kerkstraat 33 te Blankenberge, op uitnodiging van de „Vlaamse Vereniging voor de Besturing van de Zeezoogdieren” een engelstalige uiteenzetting worden gehouden door Mr. Margaret Klinowska van de Universiteit van Cambridge.

Zij zal handelen over het gebruik van waarnemingen en gegevens over strandingen en aanspoelingen van dolfinen, bruinvissen, walvissen, e.a. om iets meer te weten te komen over de aanwezigheid van deze dieren in onze zeeën („The use of cetacean sightings and strandings records”).

De uiteenzetting zal geresumeerd worden in vertaling en de daarop volgende discussie over de rol van de V.V.B.Z. in het verzamelen van die gegevens zal zowel in het nederlands als in het engels zijn.

Alle belangstellenden kunnen deze bijeenkomst bijwonen.

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

BARCO



pvba **CAZAUX JVC**

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

Vindictivelaan 11
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	25 febr.	26 febr.	27 febr.
Lappen	255 284	254 260	256
Grote	258 275	256 268	257 260
3/4	280 288	284 284	257 260
Bloktongen	278 287	283	255 259
Vóór-kleine ..	240 250	259	190 205
Kleine	198 203	230	172 176
Slips	179 182	...	162

ZEEBRUGGE

Grote	257 289	...	249 252
Bloktong	258 280	...	249 252
Fruittong	249 287	...	229 244
Schone kleine	239 269	...	209 230
Kleine	199 241	...	177 117
Tout petit	158 168	...	150 158
Slips	147 154	...	147 158

NIEUWPOORT

Tong I	252 258	...	242 244
Tong II	258 268	...	252 258
Tong III	288 294	...	270 278
Tong IV	270 273	...	265 274
Tong V	241 248	...	210 240
Kleine	180 186	...	175 188

PLADIJS

OOSTENDE

	25 febr.	26 febr.	27 febr.
Platen ..	54 66	67 71	45 48
lek (groot-klein) ...	62 70	63 68	41 49
Derde slag	42 60	62 66	40
Platjes	20 36	21 27	20

ZEEBRUGGE

I	49 63	...	39 51
II	50 69	...	33 45
III	26 53	...	24 41
IV	20 28	...	20 31
V .....	.. ..	...	.. ..

NIEUWPOORT

Moeien .....	.. ..	...	.. ..
Grote pladijs	48 54	...	40 50
Drielingen	47 55	...	36 42
Platjes	26 30	...	30 35

BEZORGDHEID OVER DE TOEKOMST VAN DE KUSTVISSERIJ

In onze titel beduiden we natuurlijk de toekomst van de werkelijke kustvisserij die juist door de inzet van een gekamofleerde middenslagvisserij bedreigd wordt.

Ter gelegenheid van een vraag gesteld door één onzer weinige parlementairen die het voor de visserij opnemen, namelijk onder meer de heer Manu Desutter, kreeg deze van de staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw volgende antwoordschrijven terug. Zeggen we nog dat de parlementaire vraag door volksvertegenwoordiger Manu Desutter gesteld, betrekking heeft op de toekenning aan Nederland van 1000 ton kabeljauw uit het Belgisch kwotum, en waarop op 6/2/85 een antwoord bekomen werd. Dit luidt:

In aansluiting op mijn brief van 17 januari II. betreffende de in rand vermelde aangelegenheid, kan ik U meedelen dat mijn bezorgdheid omtrent de toekomst van onze kustvisserij aan de basis lag van die actie.

De aanbouw van tientallen Eurokotters heeft er mij reeds vorig jaar toe aangezet, op de Raad maatregelen te vragen om het visserijvermogen van dit soort middenslagtrawlers binnen de 12 mijlszone te beperken.

Niettegenstaande mijn herhaald aandringen op een snelle besluitvorming heeft de Commissie nog steeds geen aanvaardbaar voorstel gedaan.

De onrust die vanuit de kustvisserij betoond werd bij het bezoek van de Koning aan Nieuwpoort deed bij mij de overtuiging groeien dat eveneens via onderhandelingen met Nederland moest gepoogd worden een oplossing te vinden.

De vraag van de Nederlanders om kabeljauwquota was de gelegenheid om van hen de verbintenis te bekomen dat vóór 1 februari 1985 tussen beide landen een regeling zou worden

getroffen zodat de visserijdruk op tong en schol in de kustzone niet langer zou toenemen.

Bij het nemen van die beslissing tot uitwisseling, werd bovendien met volgende elementen rekening gehouden:

1. de actuele situatie is van die aard dat onze visserij het kabeljauwquotum van 1.000 ton niet nodig heeft om tot het einde van dit jaar die visserij verder te beoefenen;
2. de goodwill welke ons land aldus betoont laat toe een tegenprestatie van Nederland te verkrijgen;
3. de marktprijs van kabeljauw zal door die uitwisseling weinig beïnvloed worden omdat vooral de Deense kabeljauwmarkt de prijsvorming bepaalt. Bovendien zouden die 1.000 ton gedeeltelijk dienen om een bestaande put te vullen en dus de markt zeker niet meer beïnvloeden.

Intussen heeft mijn administratie reeds tweemaal overleg gepleegd met de Nederlandse autoriteiten over deze aangelegenheid.

Om advies gevraagd betreffende deze zaak, heeft de Beheerraad van de Federscentrale mijn administratie ter kennis gebracht dat hij het nut niet inziet van een bilaterale overeenkomst met Nederland, en dat hij ervan uitgaat dat een E.G.-regeling terzake volstaat.

Dit schrijven werd op 6/2/85 aan de heer Manu Desutter verstuurd en hierin is er geen sprake dat er reeds een overeenkomst is tot stand gekomen met Nederland in verband met de visserijdruk op de 12-mijlskustzones in het algemeen, en op deze van België in het bijzonder. Niettegenstaande, bij het toekennen door België van de 1.000 ton kabeljauw aan Nederland, de staatssecretaris toen schreef dat dit de gelegenheid was om van hen een verbintenis te bekomen dat vóór 1 februari 1985 tussen beide

landen een regeling wordt getroffen zodat de visserijdruk op tong en schol (pladijs) in de kustzone niet langer zou toenemen, mag nu wel vergeten worden. Trouwens dit was werkelijk te veel verwacht en in de goede Sinter-Klaas geloven. Ook is het aan deze brief eveneens duidelijk dat de staatssecretaris De Keersmaecker nog altijd niets bereikt heeft ter zake en dit niettegenstaande er reeds tweemaal overleg gepleegd werd met de Nederlandse autoriteiten. Als de beheerraad van de Rederscentrale aan de staatssecretaris geantwoord heeft dat zij het nut niet inziet van een bilaterale overeenkomst met Nederland, dan volgen wij graag deze stellingname in die zin, dat men inderdaad bij de duivel niet te biecht moet gaan en dat Nederland moeilijk, via een overeenkomst met België, waartoe het geen enkele verplichting opgenomen heeft, dit ook niet via de 1000 ton kabeljauw, zover zal gaan om zijn eigen dure en moderne kustvloot ergens aan vrijwillige banden te gaan leggen. Men zit daar ook al genoeg verveeld met het standpunt van de Nederlandse EEG-Commissaris voor de landbouw en de visserij, de heer Andries, die op visserij-gebied veel te veel toegegeven heeft aan Spanje om de toetreding tegen 1/1/1986 in kannen en kruiken te krijgen, waardoor Nederland zich braafjes onthouden heeft van oppositie tegen bepaalde Spaanse visserij-eisen! Net zoals België trouwens waar voor de hr Tindemans, de visserij van geen tel is. We voegen er eveneens aan toe dat het een EEG-overeenkomst moet zijn, omdat anders de overige lidstaten vrij zouden blijven, om met hun Eurokotters in de Belgische 12-mijlszone te komen vissen. Wel is het juist dat het grootste gevaar van de Nederlandse Eurokotter uitgaat.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	25/2	25/2	26/2	26/2	27/2	27/2	27/2	27/2	25/2	27/2	25/2	27/2	25/2	27/2	25/2	27/2
Tarbot groot	565	567	575	600	540	554	.....	.....	.....	.....	519	556	330	440	.....	.....
Tarbot middel	285	395	419	534	375	464	.....	410	333	466	260	290	.....	.....	.....	.....
Tarbot klein	146	235	243	308	264	.....	.....	225	293	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	195	233	261	281	220	235	.....	220	269	.....	240	210	.....	.....	.....	.....
Griet middel	168	182	162	221	183	.....	.....	176	181	.....	140	190	.....	.....	.....	.....
Griet klein	118	.....	97	172	162	.....	.....	107	93	155	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	25	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	111	126	61	103	107	.....	.....	.....	35	114	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	91	103	.....	.....	63	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	37	80	.....	.....	32	49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	38	56	26	30	37	51	.....	51	25	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	61	68	40	90	48	55	.....	65	37	65	62	66	50	86	.....	.....
Keilrog	50	78	60	90	57	61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	.....	.....	28	67	.....	.....	.....	.....	65	.....	25	48	.....	.....	.....	.....
Scherpstaaft	35	48	37	84	27	46	.....	45	55	56	36	50	.....	.....	.....	.....
Halve Mans	.....	.....	18	51	.....	.....	.....	.....	35	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	23	27	.....	.....	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	73	100	78	82	65	78	.....	52	51	66	100	110	98	109	.....	.....
Gul (groot)	69	84	74	88	58	74	.....	63	46	60	95	90	.....	.....	.....	.....
Gul (middel)	66	78	68	75	57	70	.....	53	45	47	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	29	53	35	48	36	60	.....	36	46	32	52	98	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	185	286	171	300	220	289	.....	215	295	171	308	180	290	260	320	.....
Wijting groot	45	66	42	48	42	48	.....	37	38	41	52	58	44	54	.....	.....
Wijting klein	22	34	23	28	23	28	.....	26	18	26	23	28	23	29	.....	.....
Schar	45	57	28	.....	36	63	.....	32	40	26	30	27	43	28	48	.....
Steenschol	.....	.....	174	168	.....	.....	.....	.....	109	140	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	76	78	60	64	76	84	.....	79	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	51	58	.....	.....	55	59	.....	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	74	71	80	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	15	39	.....	.....	15	26	.....	10	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	38	47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	165	96	170	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	32	38	.....	.....	32	38	.....	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	60	76	.....	.....	50	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	49	65	.....	.....	.....	.....	47	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	44	36	.....	.....	.....	.....	47	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	39	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	16	12	16	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	66	68	.....	.....	66	90	.....	78	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	49	.....	.....	.....	10	50	.....	.....	33	40	50	32	44	.....	.....	.....
Rode knorhaan	48	110	.....	.....	105	120	.....	105	114	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16	22	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 19 februari werden aangevoerd: 648 kisten kabeljauw, 1 kist schelvis, 8 kisten schar, 2 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: kabeljauw één 190-182, kabeljauw twee 174-166, kabeljauw drie 184-158, kabeljauw vier 180-146, kabeljauw vijf 154-78, schelvis vier 186, schar 118-98.

De besommingen waren: UK 90 + UK 307 f 13.600, UK 129 + VD 20 f 24.200, UK 233 + UK 234 f 18.300, VII 19 + 73 f 16.600, IJM 8 f 4.400.

Aan de woensdagmarkt werd aangevoerd: 601 kisten kabeljauw, 2 kisten schelvis, 3 kisten schelvis, 3 kisten wijting, 20 kisten schar en 4 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: wijting vier 160-32, schelvis vier 178, schar 96-30, kabeljauw één 180-156, kabeljauw twee 184-162, kabeljauw drie 166-148, kabeljauw vier 162-144, kabeljauw vijf 158-86.

De besommingen waren: HD 71 f 3.500, UK 233 + UK 234 f 6.050, VD f 3.100, VD 19 + VD 73 f 12.300, YE 25 f 4.200, YE 138 f 4.100, IJM 18 f 6.650.

Aan de vrijdagmarkt van 22 februari werd aangevoerd: 8.160 kg tong, 59 kisten tarbot en griet, 1.693 kisten kabeljauw, 42 kisten schelvis, 531 kisten wijting, 716 kisten schol, 68 kisten schar, 3.166 kisten haring en 288 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg: tarbot 29,20-26,84, grote tong 14,83, grootmiddel tong 14,38-12,94, kleinmiddel tong 13,53-12,58, tong één 13,92-10,67, tong twee 12,36-9,07.

Per 40 kg: roggen 120-57, kleine kreeft 368, poontjes 92, schartong 96, bot 28-26, steenbolk 49-39, tarbot 1082-589, griet 512-373, kabeljauw één 192-144, kabeljauw twee 196-140, kabeljauw drie 172-138, kabeljauw vier 170-134, kabeljauw vijf 152-65, schelvis twee en drie 162-152, schelvis vier 104-80, schol één 134-100, schol twee 142-110, schol drie 188-88, schol vier 90-47, wijting vier 92-38, schar 81-54, haring twee 32-22,80, tongschar 372-192.

De besommingen waren:

HD 62 f 32.700; HD 71 f 25.500; KW 51 + KW 221 f 60.000; KW 72 f 9.600; KW 77 f 9.400; KW 137 f 15.100; SCH 28 f 6.300; UK 7 f 15.100; UK 90 + UK 307 f 19.600; UK 138 + UK 208 f 24.000; UK 141 + UK 271 f 18.200; UK 170 f 4.400; UK 233 + UK 234 f 4.000; VD 6 f 3.300; VD 19 + VD 73 f 14.600; VD 54 + VD 77 f 51.200; verder twee Goedereeders en zeven Texelaars welke samen f 304.000 besomden.

„HET VISSERIJBLAD”

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

LAUWERSOOG

De eerste paar dagen was het zeer rustig met zowel maandag als dinsdag slechts één kotter met platvis. Kleine tarbot was vrij duur met opbrengsten van rond de zestien gulden per kg. Kleine schol bracht maandag f 2,42 per kg op en lag dinsdag twintig cent lager in de markt. Voor de grotere scholsoorten bleef de klok ruim boven de drie gulden staan. Aan de woensdagmarkt verscheen een span, een Deen en een Duits span. Van de Deen bracht de grote kabeljauw f 3,75 per kg op. Kabeljauw II lag slechts een paar centen onder de grote kabeljauw. Kleine torregul leverde van f 2,25 tot f 1,98 per kg op en kabeljauw V f 3,25 tot f 2,98. Voor het Duitse span kon een opbrengst van f 52.303 genoteerd worden. Donderdag zowel plat- en rondvis aan de markt. De prijs van gul veranderde niet veel t.o.v. voorgaande dag. Schol IV lag nu boven f 2,60 en schol III boven f 2,80. Schol II kon verhandeld worden van f 2,97 - f 2,78 en schol I van f 2,78 - f 2,58.

Aan de vrijdagmarkt verschenen 24 schepen met hoofdzakelijk rondvis. Zoals uit onderstaand overzicht blijkt leverden de kleinste soorten gul iets minder op. De opbrengsten van alle soorten waren goed. De vangsten van de kabelvissers waren gering en van de spanvissers liepen deze sterk uiteen. De kleine vloot kon i.v.m. het ijs onder de kust weinig uitrichten.

Als hoogste weekbesomming kon een resultaat van f 138.463 geboekt worden. Als tweede een span met f 123.085. Drie spanvissers bleven boven de tachtig duizend gulden.

De weekomzet van de visafslag bedroeg f 1.197.000.

Overzicht gemiddelde prijzen:

	Ma	Di	Wo	Do	Vr
Kleine kabelj. V	—	2,00	2,25	2,20	2,13
Kabeljauw V	—	2,94	3,25	3,18	2,98
Middel gul	—	3,44	3,59	3,45	3,38
Grote gul	—	3,45	3,55	3,52	3,66
Kabeljauw II	—	2,89	3,74	3,35	3,50
Kabeljauw I	—	2,96	3,78	3,53	3,10
Schol IV	2,42	2,21	—	2,64	—
Schol III	2,86	2,75	—	2,82	—
Schol II	3,16	3,19	—	2,78	—
Schol I	3,06	3,07	—	2,65	—

GOEDEREDE

DONDERDAG 21 FEBRUARI 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong km			13,00
Tarbot II			20,00
Griet II			8,40
Kab 2 (G)			4,35
Kab 3 (G)			4,09
Kab 4 (G)			3,80
Kab 5 (G)			3,23
Kab (afw)			90
Wijt. 3 (G)			2,29
Wijt. 4 (G)			2,19
Schar 1/D			2,72

Koolv. 1 (G)	2,00
Schel. 3 (G)	2,72
Bot	67
Zalm-Forel	12,50
Tongschar	7,00
Schol 2 (O)	3,00
Schol 3 (O)	3,33
Schol 4 (O)	3,69
Steenbolk	1,44
Diversen	9,46

VRIJDAG 22 FEBRUARI 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			14,41
Tong gm			13,55
Tong km			12,80
Tong I			10,64
Tong II			9,43
Tarbot I			28,95
Tarbot II			22,00
Tarbot III			16,80
Tarbot IV			17,07
Tarbot afw			12,28
Griet I			12,90
Griet II			10,76
Schol 4 (G)			2,02
Kab 1 (G)			3,40
Kab 2 (G)			3,44
Kab 3 (G)			3,79
Kab 4 (G)			3,66
Kab 5 (G)			2,61
Kab (afw)			90
Wijt. 4 (G)			1,50
Schar 1/D			1,74
Poon 2			1,82
Poon ZW			70
Rog I			3,44
Rog II			1,95
Koolv. 1 (G)			2,27
Schel. 2 (G)			2,75
Schel. 3 (G)			2,01
Schel. 4 (G)			1,17
Bot			65
Zalm-Forel			6,93
Tongschar			6,36
Schol 1 (O)			2,35
Schol 2 (O)			2,84
Schol 3 (O)			2,49
Schol 4 (O)			1,76
Wijt 4 (O)			94
Haai + P			3,98
Krab			3,10

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 17 t.m. 23 februari 1985

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	1.384	12,25
Tong		12,35
Schol		3,38
Schar		2,16
Bot		0,69
Tarbot		12,15
Kabeljauw		3,70
Wijting		1,80
Zeebaars		10,20
Krab		3,61
Kuit		4,99
Steenbolk		1,60
Schelvis		3,29
Diversen		—

VERSCHIEDENE FRANSE TREILERS IN MOEILIKHEDEN EEN GEZONKEN

Thans bereiken ons meer berichten over het vergaan van een Franse treiler, de „St. Simeon”, dit op vrijdagmorgen 15 februari voor de Engelse kust van Cornwall. Ook de Franse treiler „Christine Marie” verkeerde in moeilijkheden, maar dit wegens een motorpanne en is kunnen opgesleept worden door een ander vissersvaartuig. Verder is eveneens op deze bewuste vrijdag toen een storm heerste kracht 10, de Franse treiler „Belamy” uit St. Malo door de bemanning verlaten en gezonken ongeveer 40 mijl uit het eiland Batz, dit nadat een treiler uit het Franse Douarnenez tevergeefs getracht had het vaartuig op sleeptouw te nemen.

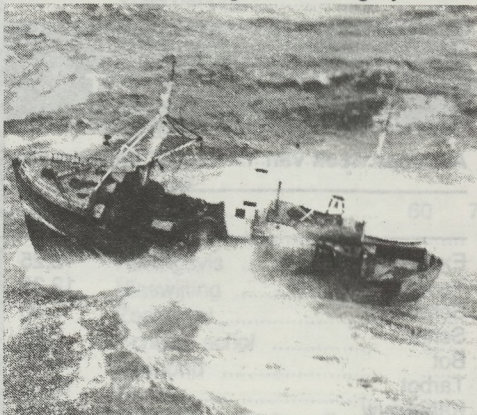
Wat de „St. Simeon” betreft, een kleine treiler van 18 meter met vijf man aan boord, heeft deze in de nacht van 14 op 15 februari, nadat een lek vastgesteld werd, een S.O.S. uitgezonden die zowel door de Engelse als Franse reddingsdiensten ontvangen werd. Het vaartuig kon lange tijd met de eigen pompinstallatie het indringend water op peil houden. Toen dit niet meer mogelijk was probeerde een helikopter van de Britse Navy een pomp aan boord te zetten, maar deze pogingen moesten opgegeven worden. Ondertussen was de reddingsboot van Falmouth bij de „Saint-Simeon” aangekomen en bleef er in stand-by omdat de schipper en de bemanning van de Franse treiler hun vaartuig niet wensten te verlaten zolang men hoopte het indringende water meester te kunnen. Verder wenste de schipper, vooreerst het vaartuig eventueel te verlaten nog eerst in contact met zijn reder te komen. Ook weigerde de schipper te proberen Falmouth te bereiken omdat hij dan de 15 meter hoge golven op de zijde van zijn vaartuig diende te trotseren, en hij dit als onoverkomelijk beschouwde, waarbij dan mensenlevens zouden kunnen te betreuren vallen. Er werd dan, zo goed als mogelijk koers

gezet naar Plymouth tegen een wind in van 110 km per uur, met de helikopter en de reddingsboot in de nabijheid. Tijdens deze poging kwam ook de reddingsboot van Plymouth en een tweede helikopter ter hulp. Toen de waterpomp van de „Saint Simeon” op een bepaald ogenblik weigerde nog te functioneren, ongeveer een tiental mijl uit „Rame Head” was de schipper verplicht, samen met zijn vier bemanningsleden, in hun reddingsvlot over te stappen, waarna de reddingsboot uit Plymouth de vijf man aan boord nam, en deze te Plymouth aan land zette. De „Saint Simeon” is naderhand gezonken.

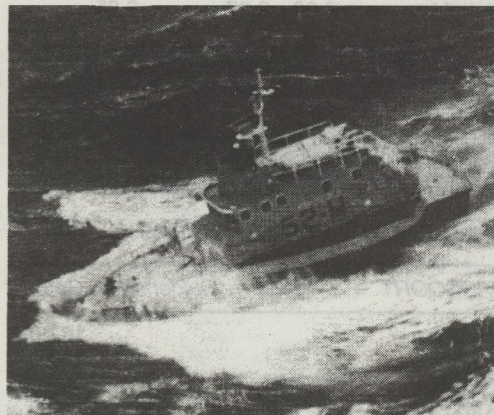
In Frankrijk is de „Saint Simeon” bijzonder goed gekend door de kustbevolking en de toeristen omdat een beroepsfotograaf enkele jaren terug, bij zeer slecht weder er in geslaagd was van dit vaartuig een foto te nemen bij het binnenkomen van de pier en wel onder zodanige hoek dat het precies was of de „Saint-Simeon” door zware zeeën opgetild te pletter zou worden tegen de pier. Deze postkaart was zeer geliefd bij de toeristen en te koop over bijna de ganse Franse kust.

IJSLAND

■ Alleen reeds in de maand oktober heeft de IJslandse industriële visserij op de loddevangst, meer dan 160.000 ton aangevoerd, zijnde drie maal meer dan in dezelfde maand van het vorig jaar. Hierdoor werd reeds 1,085 miljoen ton aangevoerd in de eerste tien maand van 1984. Een hoeveelheid die men zich moeilijk kan voorstellen en die volledig voor de vismeelfabrieken bestemd is.



Een foto van het in moeilijkheden verkerende vaartuig, genomen van uit de helikopter. Men ziet de „Saint Simeon” in het opgezweepte water.



De reddingsboot uit het Engelse Falmouth in stand-by wachtende op de beslissing van de schipper om het vaartuig te verlaten.

(Foto's Fishing News, Highway House, 87, Blackfriars Road, Londen SE1 8HB)

FRANKRIJK

■ De door Frankrijk voorgenomen maatregelen om de productiecapaciteit van zijn visserijvloot te verminderen, werden door een beschikking van de EEG-Commissie aanvaard. Hierdoor kan Frankrijk over financiële steun vanwege de EEG beschikken om deze maatregelen in de praktijk door te voeren. Deze maatregelen houden onder meer ook de toekenning van beëindigingspremies in. Dergelijke maatregelen blijken nu in vele landen hoogst noodzakelijk als gevolg van de inzet van de EEG-kontroleurs en van de invoering van het vangstlogboek, waardoor er niet zoveel meer, hetzij met of zonder medeweten van de overheid, kleinere aanvoercijfers zullen kunnen doorgespeeld worden aan Brussel, met het gevolg dat de, aan de landen-lidstaten toegekende aanvoerquota, nu wel eens te rap opgebruikt zullen worden met een vangstverbod en het stilliggen van een gedeelte van de visserijvloot als resultaat.

GROOT-BRITANNIË

■ Door de Internationale Voedingstentoonstelling die op 25 februari te Londen in de Olympia-hal gestart is, waren 1.200 standen ingeschreven. Dit jaar zullen er bijzonder veel visstandens aanwezig zijn, vooral diepvriesprodukten speciaal vacuum voorgepakt. De Britse minister voor landbouw en visserij, de heer Michael Jopling opende in naam van de regering de tentoonstelling.

■ In de laatste drie weken zijn de brandstofprijzen in het Britse Peterhead met 1.500 fr. de ton gestegen om 260 pond per ton te bedragen (18,7 fr. de liter)! Te Grimsby waar de havenautoriteiten de gasolie in bulk aankopen en in opslagtanks pompen om aan de schepen en vaartuigen te leveren die de haven aandoen komt een ton gasolie slechts op 216 pond of ongeveer 15,60 fr. de liter. Voor de vissersvaartuigen loopt de immer stijgende prijs van de brandstof regelrecht uit op een ramp.

■ In Groot-Brittannië werden in de loop van twee maanden, namelijk december 1984 en januari 1985, de nieuwbouw van 23 vissersvaartuigen goedgekeurd door de „Sea Fish Industry Authority” die scheepskredieten toestaat zoals hier in België de N.M.K.N. Deze 23 vaartuigen worden op 17 verschillende werven gebouwd en de afmetingen van deze vaartuigen gaan van 6,40 m! (een potten- en fuikenvisser) tot vaartuigen van 26 meter. Dit zijn alleen de nieuwe vaartuigen door de S.F.I.A. aanvaard en begunstigd met een krediet.

■ In Engeland schaft men zich meer en meer tweedehandse Nederlandse bokkentreilers aan. Dit is thans het geval met de 26,60 m. Nederlandse „Pietertje” uitgerust met een Werkspoomotor en die naar Jersey gaat. Ook de „Alida” uit Katwijk van de Firma Hoen en van Duin uitgerust met een Deutz motor van 1200 PK uit 1973, vaartuig in bedrijf genomen in 1974 werd tweedehands aan een rederij uit Lowestoft overgemaakt.

Ostend Stores en Ropeworks

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Maatschappelijke zetel: Ø (059) 32.12.10
Fabriek: Oudenburgsteenweg, 31 - Ø (059) 50.88.26
82403 OSRW
82165 POLYOS
Telex: 81028 PEFLOS
Telegramadres: PEFLOS - Oostende

Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethyleen,
polypropyleen en nylon

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN,
NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

Gedeponeerd merk



SPECIALITEITEN:

Voor de Zeevisserij:

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

Voor de Landbouw:

Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid:

Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

Sport: Allerlei netten

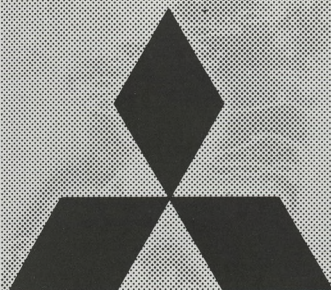
*Eén van de duizend Bank Brussel Lambert-
kantoren is in uw buurt.*

*Zijn raadgevingen en diensten kunnen u
het dagelijkse leven vergemakkelijken.*

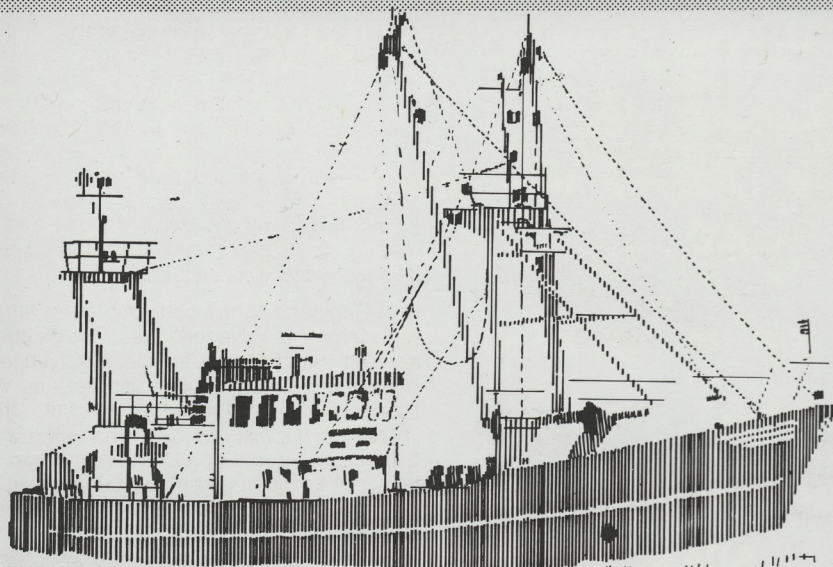
U bent er van harte welkom.

Denk eraan.

De BBL denkt aan u ...



MITSUBISHI DIESELMOTOREN



PADMOS BV

MACHINEFABRIEK & DOKMIJ.

Officieel dealer voor de Belgische kust en Z.W.-
Nederland.

postbus 23, 3250 AA STELLENDAM-NEDERLAND

telefoon.09-311879-1766/1792 dok -1933

telex: 24175 padsl

postbus 1,4310 AA BRUINISSE-NEDERLAND

telefoon: 09-311113-1551/1488

S.C.A.P.

Service dealer voor België

H. Baelskaai 27, 8400 OOSTENDE

telefoon 059-32 08 20 - 32 39 79

telex: 81229

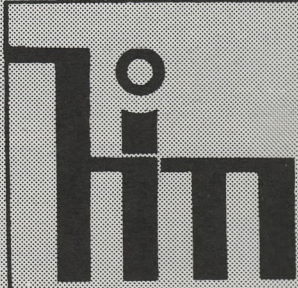
MHI SAMOFA DIESEL BV

Postbus 20, 3840 AA HARDERWIJK-NEDERLAND

telefoon: 09-313410-13041

telex:47330 smofa nl

zuinig en betrouwbaar



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229



Gedekte risico's:

eigen schade – schade aan derden –

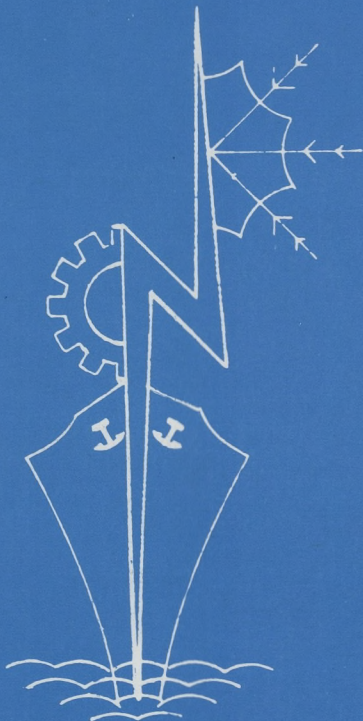
opslepingen – totaal verlies –

lichamelijke schade aan derden –

navigatietoestellen – zeegoed – vistuig



**Scheepskredieten worden verleend
aan de leden tegen zeer lage interesten.**



S.C.A.P.

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

■ **Levering brandstoffen**

Scheepsuitrusting

Tel. (059) 32 29 51 – 32 09 31

■ **Bouwen vissersvaartuigen**

Alle sloopsherstellingen

Tel. (059) 32 39 79 – 32 08 20