

HET VISSERIJBLAD



52e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 12 APRIL 1985 - NR. 15



Betrouwbaarheid staat voorop..!

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

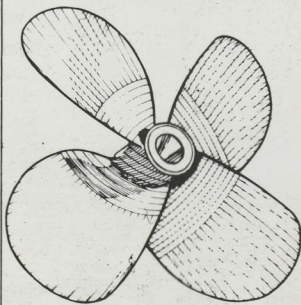
Oog en oor voor uw wensen.

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 produkten met ingebouwde betrouwbaarheid, is snel gemaakt.

Wij wensen
 de rederij
 „Noordhinder”
 van de
 Z.91 „Noordhinder”
 behouden vaart
 en goede vangsten!

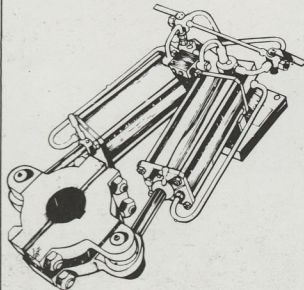
Vaste schroeven tot 4 m \varnothing
 Mangaanbrons en
 nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

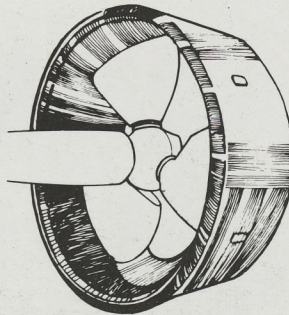
Hydraulische
 stuurmachines uitgevoerd
 in verschillende systemen.
 Roermomenten van 0,5
 ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

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

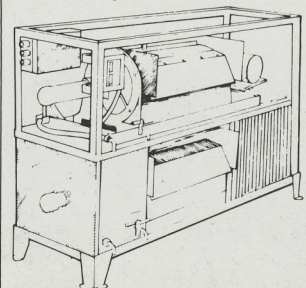
Straalbuizen en
 straalbuisroeren voor zeer
 effectieve rendements-
 verbeteringen.



HODI

Hodi Zaltbommel b.v.
 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 12 april 1985 – Nr. 15

Nog een nieuwe treiler voor Zeebrugge...

Z.91 „NOORDHINDER” IN BEDRIJF GENOMEN

Zelden hebben wij het mee gemaakt dat er voor de doop van een vissersvaartuig zo'n massale menigte op de been kwam als dat afgelopen zaterdag het geval was te Zeebrugge.

Misschien lagen twee oorzaken aan de basis van dat evenement; er was enerzijds het Paasweekend en dat lokt altijd een grote uittocht, richting kust. Vele mensen die anders zelden of nooit rechtstreeks bij de visserij betrokken worden, kregen dus nu de gelegenheid van dichtbij zo'n gebeurtenis mee te maken.

En anderzijds was er ook de vaststelling dat onze weerman Armand Pien was gevraagd om als peter van het nieuwe vaartuig op te treden en ook om die reden zullen heel wat mensen de verplaatsing naar het Zeebrugse vissershavencomplex hebben gemaakt. Wat ook, op de steiger van het dok verdrong zich een massale mensenzee en in geen tijd werd het nieuw vaartuig bezet.

Het nieuwe vaartuig? Dat is de Z.91 „Noordhinder” die door de scheepswerven De Graeve werd gebouwd voor rekening van de Rederij „Noordhinder” maar iedereen weet dat die rederij geschraagd wordt door de ambitie en de werkracht van de gebroeders Rappé.

Die mensen genieten trouwens in de Zeebrugge middens een groot aanzien en hebben zich, door hard werken en vooral geloof en vertrouwen in de visserij, opgewerkt tot een van de meest vooraanstaande rederijen van de Oostkust.

De Rederij „Noordhinder” heeft inderdaad, door nu het in bedrijf nemen van het nieuwe vaartuig, al drie bokkentreilers in bedrijf. Dat zijn dan met name de Z.30 „Westhinder” met een brutoton-

nage van 143 ton, de Z.90 „Oosthinder” die 274 brutoton meet en nu de Z.91 „Noordhinder” die ongeveer dezelfde tonnage zal hebben als de Z.90.

Kortom, de gebroeders Rappé beheren een klein bedrijf waarin pakweg zo'n dikke honderd miljoen werd geïnvesteerd en die werkverschaffing biedt aan zo'n achttien opvarenden. Met andere woorden, een K.M.O. met enig aanzien.

Wat echter wel dient benadrukt te worden is dat onze visserij, niettegenstaande de zware exploitatiekosten, verder in de toekomst blijft geloven. Onze vissers, in casu dus de reders, aarzelen niet om zwaar te investeren in nieuwe vissersvaartuigen waarvan de kostprijs de jongste jaren steil omhoog is gegaan.

En, wat belangrijk is, alsnog hebben onze reders geen beroep moeten doen op staatssubsidies zoals dat in vele, te lande gevestigde, marginale bedrijven, wèl het geval is.

De visserij probeert op basis van self-supporting de boel te laten draaien en nochtans kan niet gezegd worden dat die mensen geen tegenkanting ondervinden. Alleen al de enorme kosten voor de brandstof wegen loodzwaar op de uitbating van een vissersvaartuig en vaak horen wij in dat verband zeer negatieve berichten.

Het is nog nauwelijks haalbaar, zeggen de mensen die rechtstreeks bij het bedrijf betrokken zijn, want nu gaat de post „brandstof” al met ruim 35 ten honderd van de totale uitbatingskosten lopen en het ziet er naar uit dat daar in de toekomst enige wijziging ten gunste zal in komen.

Mocht die brandstofprijs met bijvoorbeeld een derde verminderd worden, zegmaar rond de 10

fr. per liter, dan zou dat al een heel andere uitgangspositie betekenen. Met andere woorden, het blijft zeer de vraag hoe lang onze reders nog bij machte zullen zijn die brandstofprijzen te ondervangen met opbrengsten die een renderende uitbating mogelijk maken.

Daarnaast zijn er natuurlijk nog andere exploitatiekosten. De loonkosten bijvoorbeeld, die ook al gaan lopen met zo'n 35 ten honderd van de kosten, zijn een bijkomende post op het budget.

Kortom, als een grote bokkentreiler niet aan een dikke twee miljoen fr. opbrengst per reis komt, kan men spreken van een marginale uitbating.

Dat als een soort aanloop tot de feestelijkheden die zaterdag plaats grepen in de Zeebrugse vissershaven.

Feestelijk bevlagd lag de Z.91 „Noordhinder” aan de steiger, wachtend op de evenementen die moesten komen. Naast de „Noordhinder” lag de „Oosthinder”, het zusterschip en die twee vaartuigen werden massaal ingenomen door een erg geïnteresseerde menigte.

Nochtans zat het weer helemaal niet mee. Een strakke wind liet de vlaggen wapperen in de mast en tussendoor een regenbui maakte het er allemaal niet gezelliger op en toch was de feestvreugde niet te temperen. Iedereen leefde mee met de reders, de scheepsbouwer en de bemanning die tijd te kort kwamen om alle belangstellenden te woord te staan.

En, zoals dat gebruikelijk is, hadden zich ook een groot aantal personaliteiten aangeboden op de plechtigheid.

(vervolg op blz. 3)



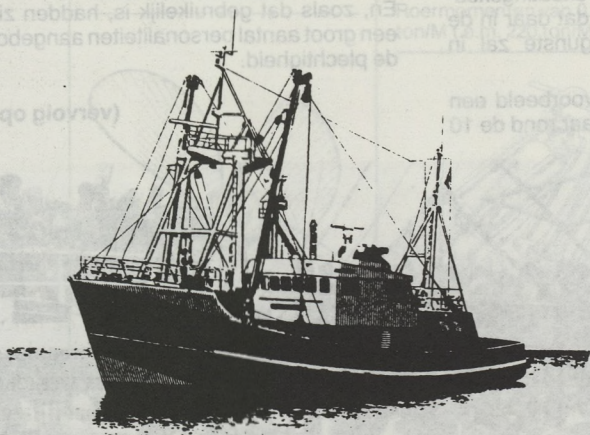
Twee beelden van de massale drukte die op te tekenen viel tijdens de doop van de Z.91 „Noordhinder”. Het schip werd letterlijk overrompeld!



OPNIEUW EEN AANWINST VOOR DE FAMILIE VAN DE A.B.C. DIESELMOTOREN

*WE WENSEN EIGENAARS-REDERS
EN DE BEMANNING VAN DE*

*Z. 91 NOORDHINDER
VELE GOEDE REIZEN EN
VELE GOEDE VANGSTEN*



DIESELMOTOREN



Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium.

Tel. 091/234541 Telex: 11298

Er waren in de eerste plaats natuurlijk „Peter” Armand Pien die, dat is gekend, met de grootste vriendelijkheid iedereen begroette en tussen-door het onderwerp van jacht uitmaakte van de persfotografen die zich inspanden om de „Weerman” in wat pikante situaties op de plaat te leggen.

Naast Armand Pien was er de „meter”, met name mevrouw Oscar Rappé en ook die liet al die drukte met de grootste charme over haar heen glijden. Het mocht wel in zo'n momenten van niet te remmen geluk.

Andere personaliteiten waren secretaris-generaal Marcel Poppe van Verkeerswezen, geflankeerd door directeur-generaal Vancraeynest en bestuursdirecteur-districtshoofd Blomme van hetzelfde departement; de heren Pintelon en Wittevrongel, respectievelijk voorzitter en secretaris van de Rederscentrale, alsmede de heren Desaever en Utterwulghe, beheerders

van voornoemd organisme; de heer Van Gerwen, afdelingshoofd van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid te Brussel; de heer Van de Zande, altijd een welgekomen gast, inspecteur bij het Ministerie van Financiën, centrale dienst voor de B.T.W.; scheepsbouwer Roger De Graeve, druk in de weer als altijd om de plechtigheid in de goede koers te houden; Jef Deroose, directeur van de beroepsvereniging Hand in Hand te Zeebrugge; daarnaast vertegenwoordigers van het Brugse

stadsbestuur, een delegatie van de vismijn-directie en afgevaardigden van de vele leveranciers die betrokken waren bij de bouw van het vaartuig.

De doopplechtigheid verliep met de gekende zwier en even verbleef iedereen in stilte bij de toekomst van deze nieuwe, prachtige eenheid die binnen zeer afzienbare tijd de Zeebrugse vissersvloot zal komen vervoegen.

(vervolg op blz. 5)

DE BEMANNING

Woensdag maakte de Z.91 „Noordhinder” de technische proefvaart en als alles enigszins mee zat zou het vaartuig vandaag, donderdag, afvaren voor de maidentrip.

Hiervoor werd volgende bemanning aangemonsterd: schipper Eric Rappé; motorist Willy Rappé; stuurman Johan Vantorre; matrozen Eddy Verbeke, Jan Verbeke en Rik Laseure en tenslotte last but not least lichtmatroos Dirk Claeyts.

Onze heilwensen vergezellen schip en bemanning. Aan hen te zorgen dat de Z.91 „Noordhinder” goede vangsten en lonende reizen maakt.

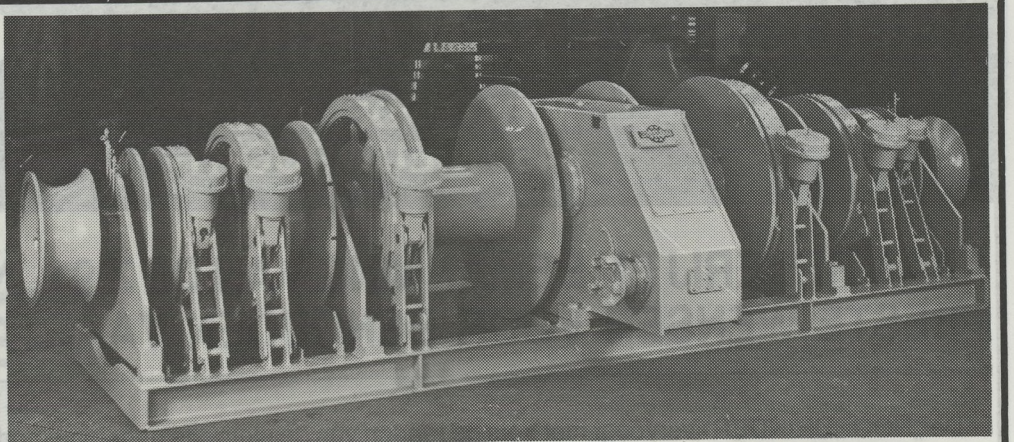


De fiere bemanning van de Z.91 „Noordhinder” die straks, op zee, moet instaan voor een renderende exploitatie van het nieuwe schip.

BRUSSELLE MARINE LEVERDE...

Ten einde de „Noordhinder” een optimale trekkracht te verzekeren werd in samenspraak met reder en scheepsbouwer beslist een krachtige vislier aan te wenden met 2 hoofd- en 4 hulp-trommels van het type 3000-6 met elektrische aandrijfmotor van 180 pk.

Kenmerkend is dat ook dit type zodanig opgevat is dat zowel boom- als grond-visserij met deze lier kan bedreven worden. De bediening van de lier is handig opgevat vanaf de brug door middel van rationeel opgestelde pneumatische regelkleppen samengevoegd op een besturingspaneel dat geheel overzichtelijk van elke trommel de stand van de koppeling en de rem aanwijst: „Trommel vrij - trommel op rem - trommel ingeschakeld”.



Wanneer het inhalen geblazen is, komen de krachtigste eigenschappen van de lier tot uiting:

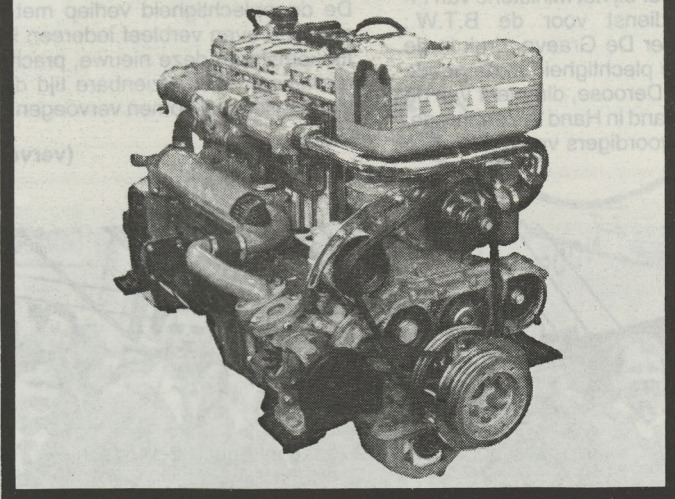
- Op de 1e laag wordt 35 ton gehesen aan 20 m/min. en stilstand bij 53 ton.
- Op de laatste buitenlaag wordt 13 ton gehesen bij 55 m/min en stilstand bij 20 ton.
- Op de gemiddelde laag wordt max. 30 ton ingehaald.

De elektromotor kan tot maximaal anderhalf maal het nominaal vermogen opleveren waardoor een soepele werking van de lier bij het inhalen gegarandeerd wordt met beveiliging tegen overbelasting.

De juiste koers van de „Noordhinder” wordt verzekerd door een elektro-hydraulische stuurmachine van het type HSE.12OR, een vertrouwd Brusselle produkt dat wereldfaamheid verworven heeft door de betrouwbare werking. Benevens de traditionele evenwijdig opgestelde drukcilinders werkend op een zwenkruk met rollen, is een bedrijfszekere besturing gewaarborgd door twee ontdubbelde elektrisch gedreven pompsets met elektromagnetische kleppengroepen met afstandsbediening door stuurknuppel.

Een compacte elektrische ankerlier, handig opgesteld, rondt het geheel van de „BRUSSELLE” levering af.

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**

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

**WESTENDELAAN, 1
8450 NIEUWPOORT**

Tel. 058/234.871

Tlx. 810.32

AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.91 „NOORDHINDER” ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

De „NOORDHINDER” vervoegt met trots de rangen van de nieuwste generatie moderne bokkentrailers, die zich onderscheiden door drie „BRUSSELLE”-produkten met opmerkelijke prestatievermogens:

- 1 Een forsige „BRUSSELLE” 6-trommel vislier met een maximale trekkracht van 30 ton, aangedreven door een 180 pk elektromotor, en gelagerd op zelfinstellende kogel- en rollagers.
Bedrijfszekere pneumatische afstandsbediening vanaf de brug van de 6 trommelremmen en friktiekoppelingen.
Hoofdtrommels voor 800 m. kabel dia. 30 mm.
- 2 Een hydro-elektrische stuurmachine „BRUSSELLE” van het vertrouwde type met 2 evenwijdig opgestelde drukcilinders.
Stuurknuppel-bediening op twee volledig gescheiden elektrisch gedreven pompaggregaten met elektro-magnetische kleppengroepen.
- 3 Een elektrisch gedreven ankerlier voor ketting dia. 19 mm.

Met deze „BRUSSELLE” werktuigen vervoegt de „NOORDHINDER” het jachtgebied der groten die zich met verfijnde vangstechnieken aan de top van opbrengsten plaatsen.

„BRUSSELLE” HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

HET FEESTMAAL

's Avonds greep dan in het restaurant Maritieme te Zeebrugge een feestmaal plaats naar aanleiding van de in bedrijfname van de Z.91 „Noordhinder”.

Tussen de diverse gangen door werden enkele tafelspeeches gehouden. Als eerste kwam de h. Peter Derham aan het woord. Deze Brit is een persoonlijke relatie van Hubbert Rappé en kwam destijds tussen toen het vissersvaartuig Z.506 ooit werd opgeleid wegens illegaal vissen.

Na tussenkomst door de Rederscentrale bij de heer Derham, die chieft inspecteur bij de Fisheries Protection in Engeland is - kon de zaak geregeld worden en sedertdien is er een blijvende relatie ontstaan tussen Hubbert Rappé en Peter Derham.

In zijn toespraak herinnerde Peter Derham aan die feiten en had bovendien een woord van lof over voor de durf die de rederij Noordhinder aan de dag heeft gelegd met de bouw van een nieuw vaartuig.

Vervolgens kwam schepen Leys aan het woord en ook die loofde de rederij voor het genomen initiatief. Tevens legde hij de bijzondere nadruk op de uitbouw van de Zeebrugse visserij die in de jongste jaren een niet te remmen expansie heeft gekend.

* * *

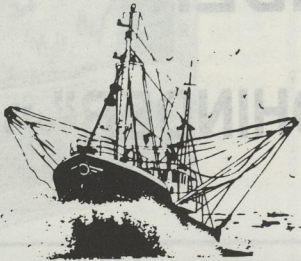
Nadien kwam meter Oscar Rappé aan het woord. Als een heuse vissersvrouw, had zij het over het lot van de vissersvrouwen in het algemeen, herinnerde aan het ontstaan en de uitbouw van de rederij en legde de bijzondere nadruk op de enge familieband die de familie Rappé zo typeert.

* * *



(vervolg op blz. 8)

„Onder moeders paraplu”! Meter mevrouw Oscar Rappé en peter Armand Pien, schullend voor de regen maar met de big smile.



REINTJES

A M W

feliciteert Z.91

met uw nieuwe Visserijvaartuig
en met de goede keuze van de
scheeps-keerkoppeling

ANTWERPSE MOTOREN WERKE N.V.

Algemene vertegenwoordiging en service van REINTJES in de Benelux
Elzasweg 12, 2030 Antwerpen, Tel. 03-5 42 48 40, Telex 31189
A.M.W. Nederland: Tel. 01659-4217

INES



De Z. 91 „NOORDHINDER“

Eigendom van de rederij „DE NOORDHINDER“ p.v.b.a.

stelt zijn vertrouwen in de volgende navigatie-instrumenten:

- RACAL DECCA RADAR RM 1070.
- RACAL DECCA RADAR KLEUR RD 370 BT.
- AUTOMATISCHE PILOOT DECCA 450 geleverd met kompas.
- DIEPTEMETER SIMRAD SKIPPER KLEUR CS108.
- DIEPTEMETER SIMRAD SKIPPER 815.
- 2 X VHF DEBEG 6310.
- SSB ZENDER ONTVANGER 400 Watt.
- SSB ontvanger KENWOOD R 2000.
- DECCA NAVIGATOR MK 21.
- DECCA TRACKPLOTTER 350 T.
- 2 X SLINGERRUITEN SPEICH
- Scheepsintercom - Kleuren TV. en Scanner.

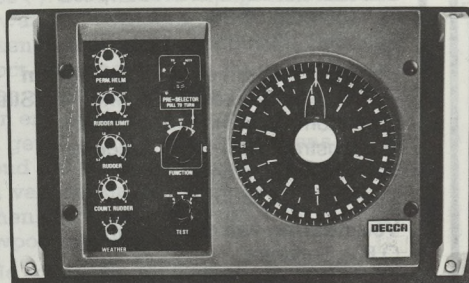
**N.V. INES wenst de bemanning van de Z.91 „Noordhinder“
goede vangst en behouden vaart!**

N.V. INES leverde voor de Z.91 „NOORDHINDER”



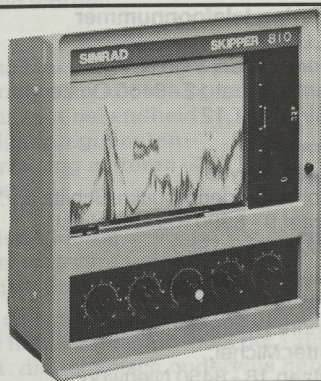
RACAL DECCA RADAR RM 1070

- 10 inch beeldscherm
- 10 Kwatt zendvermogen
- Storingsvrij beeld
- Bereiken vanaf 0,25 NM tot en met 64 NM
- Automatische zee/echo en regen/echo onderdrukking
- Uitgerust met rangemarker en elektronische peilstreep.



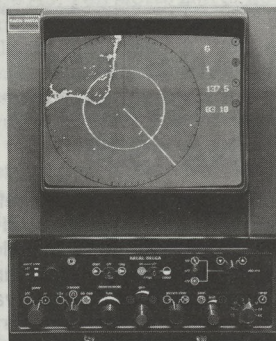
AUTO PILOT 450 en wachtalarm

- Speciaal gefabriceerd voor visserij
- Hoge kwaliteit en bedrijfszekerheid
- Wordt standaard geleverd met magnetisch kompas met certificaat
- Geschikt voor opbouw, inbouw en montage in console
- Maximale en minimale koerswijzigingen mogelijk
- Geschikt voor aansluiting op alle fabrikaten stuurmachines.



SIMRAD SKIPPER 815

- Werkend op 38,50 en 200 KHZ
- Digitale diepteaflezing zonder gebruik van papier
- Werkend op DC- en AC-spanning
- Ingebouwde bodemvergroting
- Papierbreedte ± 25 cm.



RACAL DECCA KLEUREN RADAR RD 370BT

- 12 inch - 6 kleuren daglicht beeldscherm
- Bereiken vanaf 0,25 NM tot en met 48 NM
- Uitgerust met rangemarker - elektronische peilstreep - bewakingszone.

Voor verdere inlichtingen in verband met verkoop, verhuur en onderhoud van ons gamma navigatieapparatuur, wendt U in volle vertrouwen tot:

N.V. INES KUST

1, Wandelaarstraat, 8380 ZEEBRUGGE
Ø (050) 54.47.55 - Telex 82108
Leon BERTELS - Ø (050) 41.32.38

17, H. Baelskaai, 8400 OOSTENDE
Ø (059) 32.34.01 - Telex 82108
Raf HOET - Ø (050) 41.32.38

Tenslotte was er „Peter” Armand Pien die zich in de eerste plaats bijzonder gelukkig toonde omdat de rederij Noordhinder hem het peterschap had aangeboden.

Ook hij legde de heel speciale nadruk op de enge familiebanden die zo tekenend zijn voor het visserijbedrijf en die nog nauwelijks terug te vinden zijn in de te lande gevestigde bedrijven.

Daarnaast had Pien het over de werktijdverkorting in het algemeen maar, zo zegde hij, in de visserij is dat natuurlijk een factor die niet haalbaar is.

Tot diep in de nacht werd nog doorgevuurd en werd geklonken en gedronken op het heil van de rederij, schip en bemanning.

TECHNISCHE GEGEVENS

De Z.91 „Noordhinder” is een grote, stalen bokkentreiler, gebouwd door de Scheepswerven De Graeve met volgende hoofdkarakteristieken:

- lengte over alles: 35 meter;
- breedte: 8,50 meter;
- holte: 4.20 meter.

De voortstuwing geschiedt bij middel van een ABC-motor, acht cilindres met een vermogen van 1.200 p.k. Aan de motor is een keerkoppeling Reyntjes gebouwd die geleverd werd door de firma A.M.W.

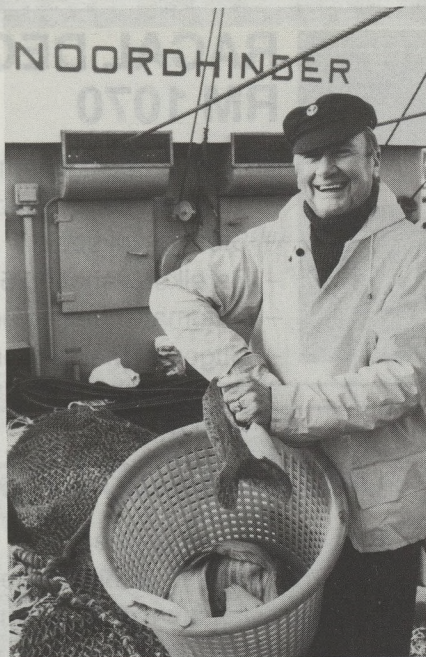
De hoofdmotor drijft een vierblad schroef aan met een doormeter van 2,40 meter geleverd door de firma Van Voorden en draaiend in een Hodi-straalbuis.

De firma Promac leverde tevens een scherfijsmachine alsmede de koelinstallatie voor de visruimen. Aan boord is tevens een hulpmotor voorzien, met name een DAF met een vermogen van 180 p.k.

De scheepswerven De Graeve stonden zelf in voor het schilderwerk en het zandstralen van het vaartuig. De dynamo's en de andere aandrijvingen werden geleverd door de firma Bakker uit Sliedrecht, terwijl de beroepsvereniging Hand in Hand in stond voor de elektrische installatie aan boord van de Noordhinder. De firma Brusselle leverde de hydraulische stuurmachine alsook de zestrommelwinch met dekbediening.

Tenslotte is de „Noordhinder” uitgerust met de meest gesofistikeerde elektronische apparatuur voor navigatie en visdetectie. Alle apparatuur werd geleverd door de N.V. INES.

ARMAND PIEN MEE OP PROEFVAART



Woensdag, gisteren dus, deed de Z.91 „Noordhinder” de technische proefvaart, een altijd weerkerend ritueel onder het waakzaam oog van de heren zeevaartinspecteurs.

Onder de opvarenden ook „Peter” Armand Pien die zelf de wens had uitgedrukt die proefvaart mee te maken en zo, misschien wel voor de eerste keer, live het eigenlijke vissersleven van nabij mee te maken.

Hopelijk heeft het weer een beetje mee gezeten want ook een „Weerman” is allicht niet immuun voor zeeziekte, tenware Pien, clever als hij is, de „pil” zal genomen hebben.



Een schitterend beeld die tekenend is voor de expansie van de visserij in Zeebrugge. Op de voorgrond de nieuwe eenheid met daarnaast het zusterschip, de Z.90 „Oosthinder”.

VERANDERINGEN in „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen” Maand MAART 1985

Nieuw vaartuig

Z.66 „Nelson”
Roepnaam: O P C N
Bt. 224,00 - Nt. 67,00 - bouwjaar 1985 - werf 15-
staal - motor A.B.C. - 900 P.K. - bouwjaar 1984
boomkorvisserij.
Navigatie-instrumenten: RF - 2 US - 2R - OP -
DN - DNP - 2 VHF - GC - Aut. pil. - NP
Eigendom: Nelson p.v.b.a.
Nicolaas Mengélaan 11 - 8390 Knokke-Heist
Zeebrief: 1.3.1985.

Verandering van eigendom + thuishaven

Z.525 „Golfbreker” wordt N.525 „Golfbreker”
Eigendom: Dugardein Noël - Van Elverdinghe
Canadalaan 28 - 8450 Nieuwpoort
Tel. (058) 23.56.08
Zeebrief: 7.3.1985

Verandering van eigendom + naam

O.705 „Nele” wordt O.705 „Morning Star”
Eigendom: Morning Star p.v.b.a.
Duijnstraat 328 - 8401 Bredene
Tel. (059) 32.16.64
Zeebrief: 7.3.1985

Verandering van eigendom

O.83 „Surveyor”
Eigendom: Rederij De Zeester N.V.
H. Baelskaai 34 - 8400 Oostende
Zeebrief: 15.3.1985

Verandering telefoonnummer

O.232 „Luc Peter”
Eigendom: rederij Vigo N.V.
E. Hammanstraat 12 - 8400 Oostende
Tel. (059) 32.41.12

Geschrapt

Z.289 „Jan Breydel”
Eigendom: Vandenbroucke-Schiltz p.v.b.a.
Hulststraat 9 - 8390 Knokke-Heist
Geschrapt: 29.3.1985

Adresverandering

N.88 „Nova Cura”
Nieuw adres mede-eigenaar:
Vercoutter Michel,
Cardijnlaan 18 - 8450 Nieuwpoort

JAPAN STAAKT WALVISVANGST NA 1988

Ondermeer onder druk van de USA heeft de Japanse regering zeer onlangs toegezegd de walvisvangst met ingang van 1989 te zullen stop zetten. De Japanse vissers zouden vanaf dan verbod opgelegd krijgen nog de walvisvangst te bedrijven. Japan was, zoals bekend, één van de drie landen die zich niet hadden neergelegd bij het in 1982 bereikte walvisakkoord. Zoals de zaken er thans voor staan ziet het er naar uit dat alleen nog Noorwegen en de Sovjet Unie met de walvisvangst zullen doorgaan.

Het Japanse akkoord betekent de afsluiting van een 300 jaar durende walvisvangst op commercieel vlak in dat land. Japan werd, zoals hoger gezegd, onder druk gezet vanuit Washington, die dreigde dat, indien de walvisvangst niet werd gestopt, het kontingent vis dat de Japaners in de Amerikaanse wateren mag opvissen, zou gehalveerd worden. Voor die bedreiging zijn de Japaners uiteindelijk gezwich.

SOCIOLOGISCH ONDERZOEK IN DE ZEEVISSERIJ (4)

N.v.d.R.: De eerste drie afleveringen van deze sociologische L.E.I.-studie (auteurs: H. EVERAERT & R. JANSOONE) werden gepubliceerd in onze 3 vorige nummers.

II. DE BEROEPSKEUZE EN -VORMING

2. De beroepsvorming

Van de ondervraagde scheepsjongens zijn er 67,1 pct. in het bezit van een certificaat, een vergunning of diploma van gevolgde studies (1). Dit aandeel wijzigt zich niet noemenswaardig volgens het scheepstype (plankenvissers: 66,7 pct., bokkenvissers: 68,4 pct., garnaalvissers: 60 pct.). Wel kan men er op wijzen dat het genoemd percentage in enkele klassen bijzonder hoog is; dit is het geval voor de scheepsjongens van 15 jaar oud (90 pct.), voor hen die op schepen varen van de klasse 50-69 BT (82 pct.) en voor hen die woonachtig zijn in de subregio Nieuwpoort (80 pct.).

Van de scheepsjongens met een certificaat, vergunning of diploma komen 93,2 pct. uit de visserijschool; zij kunnen als volgt onderverdeeld worden:

	%
- certificaat van scheepsleerjongen	42,5
- diploma aspirant-schipper ter visserij	28,8
- certificaat bekendheid navigatiereglementen	8,2
- vergunning motoren - 120 PK	2,7
- andere	11,0

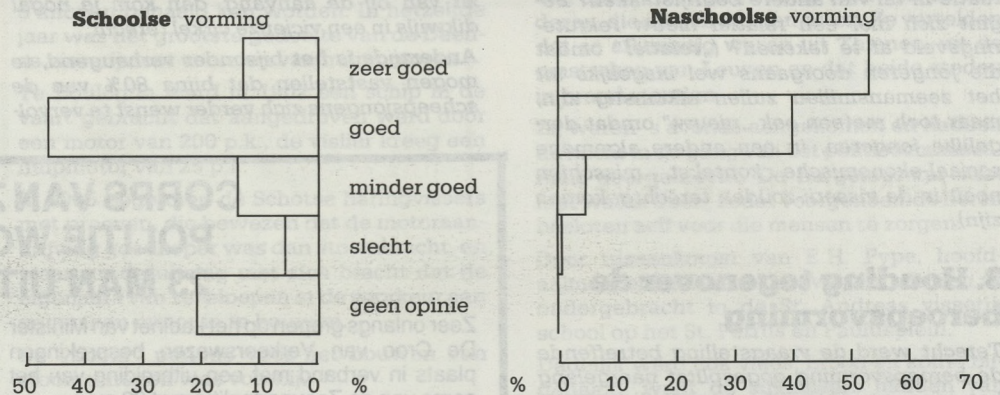
Opvallend hierbij is vooral dat bijna 30 pct. van de ondervraagden houder is van het diploma van aspirant-schipper.

Naast de scheepsjongens die de zeevisserijschool hebben gevolgd (93,2 pct.) zijn er nog 4,1 pct. die technisch onderwijs hebben genoten; zij behaalden allen een diploma van het type A3. Ten slotte zijn er nog 2,7 pct. die humaniora gevolgd hebben: de helft van hen behaalden een diploma van lager middelbaar onderwijs, de overige helft een diploma van hoger middelbaar onderwijs. Het aandeel van de gediplomeerde schoolverlaters uit de technische school en humaniora mag relatief hoog genoemd worden (6,8 pct.) en het zou interessant zijn hun verdere loopbaan in het bedrijf te volgen bij vergelijking met de afgestudeerden uit het visserij-onderwijs.

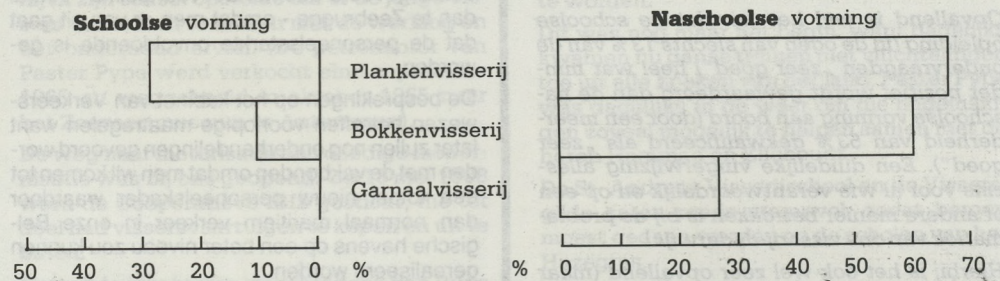
3. De houding tegenover de beroepsvorming

De houding van de respondenten tegenover de genoten beroepsvorming werd gemeten aan de hand van volgende twee vragen:

- „Hoe vindt U de schoolse en praktische opleiding die U in de visserijschool als voorbereiding op uw beroep hebt ontvangen?”
- „Hoe beoordeelt U de opleiding die U (tot op heden) als scheepsjongen aan boord hebt ontvangen als verdere scholing in het beroep?”



Figuur 1. Indeling van de respondenten volgens hun oordeel over de genoten opleiding als voorbereiding tot het beroep.



Figuur 2. Aandeel van de respondenten die de genoten opleiding als „zeer goed” beschouwen als voorbereiding tot het beroep, volgens type van vaarttuig.

Uit **figuur 1** die de uitkomsten van deze analyse vermeldt, kan men afleiden dat zowel de schoolse als naschoolse beroepsopleiding door een meerderheid van respondenten positief wordt beoordeeld maar dat er tussen beide toch belangrijke aksentverschillen bestaan. Het blijkt namelijk dat de schoolse opleiding opvallend minder positief wordt gewaardeerd: daarop wijst niet enkel de vaststelling dat één op vijf scheepsjongens geen oordeel wenst uit te spreken over deze vorm van opleiding maar ook uit het feit dat slechts 13 pct. hem als „zeer goed” aanduiden. Ten aanzien van de naschoolse vorming daarentegen hebben alle ondervraagden een manifeste opinie, terwijl daarenboven een meerderheid van 53 pct. haar als „zeer goed” kwalificeert.

Uit **figuur 2** blijkt dat er, naargelang het scheepstype, nogal wat verschillen bestaan. Zowel voor de schoolse als naschoolse vorming ligt het aandeel van de respondenten dat deze vormen van opleiding als „zeer goed” beschouwt, veruit het hoogst in de plankvisserij; in de bokkvisserij ligt de waardering al heel wat lager en in de garnaalvisserij is zij veruit het laagst.

Bij 76,7 pct. van de scheepsjongens leeft de wens om zich verder te vervolmaken. Dit cijfer ligt nagenoeg even hoog in de plankvisserij (73,3 pct.), de bokkvisserij (73,7 pct.) en de garnaalvisserij (80 pct.). Van diegenen die belangstelling hebben voor verdere vervolmaking verkiezen:

- 35,7 pct. de motoren (brevet motorist)
- 26,8 pct. het dek
- 25,0 pct. het brevet schipper 2e klas

8,9 pct. het brevet schipper 1e klas
3,6 pct. andere richtingen

Het is, in deze gedachtengang, van belang te onderstrepen dat nog 20,8 pct. van de scheepsjongens „gerogeld” en 34,7 pct. „soms” contact onderhouden met de school terwijl 44,5 pct. hiermee geen enkele binding meer hebben. Van hen die nog (gerogeld of soms) contact met de school onderhouden zijn er 82,1 pct. die zich verder wensen te vervolmaken maar het is opvallend dat deze wens ook nog aanwezig is bij 71,9 pct. van de scheepsjongens die geen enkel contact meer hebben.

ONZE COMMENTAAR

2. De beroepsvorming

De schoolse vorming (lees: de visserijschool, althans in 93% van de gevallen) staat in onze visserij, sedert het baanbrekend werk van Paster Pype e.a., traditioneel op een behoorlijk peil, en, wat meer is, elke enquête toont aan dat bijna 70% van de scheepsjongens houder zijn van een certificaat, vergunning of diploma, en bijna 30% houder van het diploma van aspirant-schipper.

Een betrekkelijk recent gegeven is het opdagen van jonge vissers die niet afkomstig zijn uit de visserijschool (in dit onderzoek bijna 7% van de ondervraagde jongens). De auteurs stippen hierbij aan: „Het aandeel van de gediplomeerde schoolverlaters uit de technische school en humaniora mag relatief

(vervolg op blz. 10)

hoog genoemd worden (6,8%) en het zou interessant zijn, hun verdere loopbaan in het bedrijf te volgen bij vergelijking met de afgestudeerden uit het visserij-onderwijs. Het zou wellicht ook interessant zijn, even na te gaan wat nu precies die jongeren, die alleszins niet zo direkt voorbestemd waren voor de visserij, ertoe heeft aangezet dit beroep te kiezen. Houdt dit verband met de crisissituatie in tal van andere bedrijfstakken? Begint zich hier een relatief nieuw rekrutingsveld af te tekenen? („relatief” omdat die jongeren doorgaans wel insgelijks uit het zeemansmilieu zullen afkomstig zijn, maar toch meteen ook „nieuw” omdat dergelijke jongeren, in een andere algemene sociaal-ekonomische kontekst, misschien nooit in de visserij zouden terechtgekomen zijn).

3. Houding tegenover de beroepsvorming

Terecht werd de vraagstelling betreffende de beroepsvorming opgesplitst naargelang het ging om enerzijds de opleiding in de visserijschool als **voorbereiding** op het beroep, en anderzijds de opleiding aan boord, als **verdere scholing** in het beroep.

Opvallend is wel het feit dat de schoolse opleiding (in de ogen van slechts 13% van de ondervraagden „zeer goed”) heel wat minder positief wordt gewaardeerd dan de naschoolse vorming aan boord (door een meerderheid van 53% gekwalificeerd als „zeer goed”). Een duidelijke vingerwijzing alleszins voor al wie verantwoordelijk en op een of andere manier betrokken is bij de problematiek van ons visserij-onderwijs!

Hierbij is het ook wel zeer opvallend (maar allicht niet zo verbazend) dat de schoolse opleiding vooral zeer laag scoort in de **bok-**

kenvisserij (slechts voor 10% „zeer goed”, tegenover 30% in de plankenvisserij). Dat is eigenlijk nogal verontrustend, als je bedenkt dat onze vloot hoofdzakelijk een vloot van bokkers geworden is. Het lijkt ons niet uitgesloten dat deze lage waarderingsscore meteen ook een link legt naar de lagere waarderingsgraad voor de **naschoolse** opleiding in de bokkenvisserij, want als het al niet snor zit van bij de aanvang, dan kom je nogal dikwijls in een vicieuze cirkel terecht.

Anderzijds is het bijzonder verheugend, te mogen vaststellen dat bijna 80% van de scheepsjongens zich verder wenst te vervol-

maken in dit beroep, waarbij het goed om weten is dat, alles samen, ruim 55% van de ondervraagden „geregeld” of „soms” kon-takt onderhouden met de visserijschool... en dat ook bij hen die alle kontakt met de school verloren hebben, toch nog 72% de wens uitdrukt iets te willen doen om het in dit beroep nog wat verder te brengen.

(volgende aflevering: „De beroepssituatie”)

(1) Bij vergelijking met 1976-77 heeft dit cijfer zich nage-noeg niet gewijzigd (68,6 pct.). Zie: Enquête bij de reders en scheepsjongens... op. cit. blz. 26.

CORPS VAN ZEEVAART-POLITIE WORDT MET 23 MAN UITGEBREID

Zeer onlangs grepen op het kabinet van Minister De Croo van Verkeerswezen besprekingen plaats in verband met een uitbreiding van het corps van de Zeevaartpolitie met 23 man.

Zoals bekend werden er tijdens het afgelopen weekend langzaam-aan-acties en stiptheids-acties gevoerd door de Zeevaartpolitie - vooral dan te Zeebrugge - omdat men er van uit gaat dat de personeelssterkte onvoldoende is geworden.

De besprekingen op het kabinet van Verkeerswezen betreffen voorlopige maatregelen want later zullen nog onderhandelingen gevoerd worden met de vakbonden omdat men wil komen tot een totaal nieuw personeelskader waardoor dan normaal maritiem verkeer in onze Belgische havens op een beter niveau zou kunnen gerealiseerd worden.

Het gros van de nieuw in dienst getreden zeevaartpolitie-agenten zal in Zeebrugge te werk

gesteld worden omdat in die haven het personeelstekort het zwaarst wordt aan gevoeld.

De personeelsuitbreiding is er uiteindelijk gekomen nadat de zeevaartagenten, aangesloten bij de A.C.O.D., eind vorige week in Zeebrugge met acties begonnen waren. Hierdoor werden grote vertragingen opgelopen zodat de havenautoriteiten beslisten stappen aan te wenden bij het kabinet van Verkeerswezen voor een mogelijke personeelsuitbreiding.

Het is evenwel zo dat ook de ministeriële departementen van Begroting en het Openbaar Ambt hun zegen moeten geven over die personeeluitbreiding.

Niettemin, als gevolg van de belofte van de minister werden de acties van de Zeevaartpolitie opgeschort tot 19 april maar, als er tegen die datum geen concrete resultaten zijn bereikt, zullen de acties hervat worden.

SCHEEPSWERVERN



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

PASTER PYPE EN ZIJN TIJD 1854-1926

DEEL XI

MECHANISATIE EN MOTORISATIE

Aan boord van een zeilsloep was het werk zeer zwaar, vooral daar het net met de hand binnengebracht moest worden.

De eerste verbetering werd ingevoerd door het gebruik van de stoomspil „donkey”. Het werd eerst in Engeland toegepast en sinds 1870 in Boulonge aan boord van vaartuigen geplaatst.

Tussen 1880 en 1885 werd het voor het eerst te Oostende gebruikt, doch kende aanvankelijk geen succes wegens te hoge onkosten, en ook omdat de bemanning nog niet op de hoogte was van de behandeling.

In 1899 ging Paster Pype het werktuig grondig bestuderen en leerde de behandeling van „donkey” aan zijn leerlingen aan.

In 1889 kwamen Engelse reders op het idee hun drijfnetvisserij met motoren van 30 p.k. uit te rusten. Het duurde evenwel tot 1901 voordat de eerste verwezenlijking er kwam! De LT 368 „PIONEER” kreeg een Amerikaanse motor van 30 p.k., waarmee, bij kalm



De O.74 „Ibis IV”.

weder, een snelheid van 6 1/2 knopen bereikt kon worden.

In 1901 werd te Esbjerg (Denemarken) de eerste zeilsloep uitgerust met een hulpmotor van 1 1/2 p.k. Het werd een succes, en stilaan ging men over tot de motorisatie van de zeilvloot; eerst 2 p.k. en later 4 p.k.

In 1905 waagde men zich reeds aan grotere motoren (8 p.k.), waarmee een snelheid van 5 knopen behaald kon worden. In hetzelfde jaar was het grootste gedeelte van de Deense visserijvloot voorzien van hulpmotoren.

Te Boulogne werd in 1902 een schip in de vaart gebracht dat aangedreven werd door een motor van 200 p.k., de vislier kreeg een hulpmotor van 25 p.k.

In 1905 begonnen de Schotse haringvisserij met proeven, die bewezen dat de motoraandrijving goedkoper was dan stoomkracht, en waarvan de uitslag met zich bracht dat de eigenaars van zeilsloepen er de voorkeur aan gaven een motor in te bouwen.

De „boom” periode voor het bouwen van stoomschepen was voorbij.

In 1905 was Paster Pype naar Denemarken gereisd, had er de hulpmotor leren kennen en keerde terug met een scheepsmotor die hij in zijn school opstelde om er de jonge vissers vertrouwd te maken met de werking en het onderhoud ervan. (De petrolmotor van Paster Pype werd verkocht eind september 1965 en weggehaald in oktober 1965 naar het Zeevaartmuseum te Antwerpen).

De weg naar motorisatie en volledige modernisatie was bij ons geopend. Op 16 mei 1908 werd de Coöperatieve IBIS gesticht, die tot doel had vissersvaartuigen te kopen en uit te baten.

Hetzelfde jaar kwam, door toedoen van Prins Albert, een motorboot uit Denemarken met een 16 p.k. hulpmotor aan, die als O.74 „IBIS IV” ter visserij voer.

In 1908 werd met de rederij Vandewalle-Bauwens een plan uitgewerkt voor de bouw van een eerste grote motorsloep O.200 „PIONEER I” waarvoor Prins Albert de motor van 28 p.k. leverde.

Op 31 december 1910 telde de Oostendse vissersvloot reeds 6 motorvaartuigen: O.77 „PIONEER II” (28 p.k.), O.73 „IBIS III” (28 p.k.), O.74 „IBIS IV” (16 p.k.), O.50 „L'AVENIR” (60 p.k.), de „JEANNE & RAYMOND” (75 p.k.) en „L'AVANCE” (25 p.k.). Te Zeebrugge waren toen reeds 2 sloepen uitgerust met een hulpmotor. En in 1912 telde onze vloot 16 vaartuigen met een hulpmotor.



Vluchtelingen die van overal naar Oostende kwamen.

DE OORLOGJAREN 1914-1918

PASTER PYPE EN DE VLUCHTELINGEN

Op 12 augustus 1914 kwamen de heren Elleboudt en Lefèvre toevallig naar het politiecommissariaat op de Grote Markt.

Tot hun grote verwondering vonden ze daar een aantal mensen, vooral vrouwen en kinderen, die op hun pakken zaten. Ze vertelden dat ze afkomstig waren uit Thienen, uit de omstreken van Leuven en dat beide steden in brand stonden.

Zij waren 's avonds aangekomen en hadden de nacht in de gang van het politiecommissariaat doorgebracht. De burgemeester wist niet wat te doen, zodat voornoemde heren besloten zelf voor die mensen te zorgen.

Door tussenkomst van E.H. Pype, hoofd-aalmoezenier van het zeezeven, werden ze ondergebracht in de St. Andreas visserij-school op het St. Petrus en Paulusplein.

Dadelijk werd ook vlees, brood en koffie bijgehaald, want de sukkelaars hadden van daags te voren niets meer gegeten. Of ze tevreden waren eens smakkelijk te kunnen eten en uit te rusten, hoeft niet eens gezegd te worden.

Dit was nog maar het begin, want dagelijks kwamen nu ganse treinen met vluchtelingen toe uit alle hoeken van het land. Paster Pype was dagelijks in de weer om die ongelukkigen zoveel mogelijk te helpen samen met de heren Hamman en Elleboudt.

De St. Andreas Visserij-school en de Vissers-gilde zaten reeds stampvol, zodat beroep moest gedaan worden op de scholen van het Hazegras.

Op het ogenblik van de aankomst van de Duitse troepen waren een groot deel van de vluchtelingen naar het buitenland gevlucht, en bleef er slechts nog een klein gedeelte over die bij de aanvang van de bezetting naar hun haardsteden teruggestuurd werden.

**Archief E. Vanalderweireldt
bewerkt door
Martine Vandenberghe.**

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

HET SCHEEPSLEERJONGENS CERTIFICAAT

Zeer onlangs richtte volksvertegenwoordiger Laridon een parlementaire vraag aan het betrokken ministerieel departement in verband met het visserijonderwijs, meer bepaald in verband met het scheepsleerjongenscertificaat. Volgens ingevoerde hervormingen zou, volgens de heer Laridon, dat certificaat in het gedrang komen.

Bedoelde vraag luidt als volgt:

Door de reeds ingevoerde hervormingen in het vernieuwd visserijonderwijs, althans in de eerste twee jaren, komt het examen van scheepsleerjongen in het gedrang. Graag vernam ik:

- waarom het certificaat van scheepsleerjongen niet werd behouden en dit in het belang van de leerlingen ten einde ze in de eerste jaren vertrouwd te maken met het afleggen van een officieel examen;
- waarom de waarde van dit certificaat niet werd verhoogd door de houder ervan te ontslaan van de proef tot het verwerven van het certificaat van bekendheid met de scheepvaartreglementen, daar de examenleerstof van scheepsleerjongen ruimer is dan wat vereist wordt voor het behalen van het certificaat van bekendheid met de scheepvaartreglementen;
- waarom gezien de spreiding van de leerstof in de nieuwe structuur bovenvermeld examen niet afgenomen wordt na het derde jaar zowel in de technische afdeling (Dek en Machines) als in de beroepsafdeling;
- waarom de mogelijkheid niet werd ingebouwd opdat het certificaat van bekendheid met de scheepsreglementen zou kunnen verworven worden vóór de leeftijd van 18 jaar.

HET ANTWOORD VAN DE MINISTER

Hierop antwoordde de minister als volgt:

In aansluiting met het gereorganiseerd Zeevisserijonderwijs (4 leerjaren in plaats van 3) zal het brevettenstelsel (koninklijk besluit van 21 mei 1958) door mijn departement worden aan-

gepast. Deze hervorming is in voorbereiding en zal te gepaste tijde worden doorgevoerd.

Er zal worden voorzien in het behoud van het certificaat van scheepsleerjongen.

Het examen ter verkrijging van dit certificaat zal kunnen afgelegd worden op het einde van het derde leerjaar van het lager secundair technisch of beroepszeevisserijonderwijs. Het examen zal

lopen over het onderwijsprogramma van de eerste drie leerjaren van het lager secundair beroepszeevisserijonderwijs.

Aan dit certificaat zal onder meer de bevoegdheid verbonden worden van het certificaat van bekendheid met de scheepsreglementen, namelijk: om als roerganger dienst te doen aan boord van vissersvaartuigen, wanneer de houder ervan 18 jaar oud is.

HAVENRECHTEN EN TAKSEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

Gewijzigd loodstarief

In het Belgisch Staatsblad van 10 april jl. verscheen het Koninklijk Besluit, dd. 22 februari 1985 met betrekking tot de goedkeuring van het tarief van de door de NV. Maatschappij van Brugse Zeevaart-richtingen in het havencomplex Brugge-Zeebrugge te heffen rechten.

Onderstaand het nieuw tarief voor de loodsverrichtingen in de voornoemde haven die met ingang van 1 augustus 1984 werden vastgesteld:

Lengte over alles van het schip volgens Lloyd's Register	Van de zeesluis van Zeebrugge tot de achterhaven van Zeebrugge of omgekeerd	Van de zeesluis van Zeebrugge tot de haven van Brugge of omgekeerd
0 tot 48 m	1.300,- F	1.690,- F
48 tot 54 m	1.560,- F	1.950,- F
54 tot 60 m	1.885,- F	2.340,- F
60 tot 66 m	2.210,- F	2.665,- F
66 tot 72 m	2.600,- F	3.120,- F
72 tot 78 m	2.990,- F	3.510,- F
78 tot 84 m	3.380,- F	3.965,- F
84 tot 90 m	3.835,- F	4.420,- F
90 tot 96 m	4.290,- F	4.940,- F
96 tot 102 m	4.810,- F	5.460,- F
102 tot 108 m	5.330,- F	6.045,- F
108 tot 114 m	5.915,- F	6.630,- F
114 tot 120 m	6.500,- F	7.280,- F
120 tot 126 m	7.150,- F	7.930,- F
126 tot 132 m	7.800,- F	8.450,- F
132 tot 138 m	8.385,- F	9.035,- F
138 tot 144 m	8.970,- F	9.620,- F
144 tot 150 m	9.555,- F	10.855,- F
150 tot 156 m	10.140,- F	11.505,- F
156 tot 162 m	10.725,- F	12.155,- F
162 tot 168 m	11.310,- F	12.805,- F
168 tot 174 m	11.895,- F	13.455,- F
174 tot 180 m	12.480,- F	14.105,- F
180 tot 186 m	13.065,- F	14.755,- F
186 tot 192 m	13.650,- F	15.405,- F
192 tot 198 m	14.235,- F	16.055,- F
198 tot 204 m	14.820,- F	16.705,- F
204 tot 210 m	15.405,- F	17.355,- F
210 tot 216 m	15.990,- F	18.005,- F
216 tot 222 m	16.575,- F	18.655,- F
222 tot 228 m	17.160,- F	19.305,- F
228 tot 234 m	17.745,- F	19.955,- F
234 tot 240 m	18.330,- F	20.605,- F
240 tot 246 m	18.915,- F	21.255,- F
246 tot 252 m	19.500,- F	21.905,- F
252 tot 258 m	20.085,- F	22.555,- F
258 tot 264 m	20.670,- F	23.205,- F
Per schip van 6 m in meer	585,- F	650,- F

FILMAVOND IN HET VISSERIJMUSEUM TE OOSTDUINKERKE

Op vrijdag 19 april as. gaat in het estamiet „De Peerdevisscher” van het Visserijmuseum te Oostduinkerke een filmavond door. De aldaar geprojecteerde film werd gemaakt door zeevisser Florimond Van Elverdinghe aan boord van de N.706 „Ster der Zee” en geeft een schitterend beeld van de visserij op de visgronden van het Kanaal, de Noord en de spanvisserij. Het commentaar bij de beelden zal gesproken worden door Jef Verbanck, ere-directeur van de vismijn te Nieuwpoort en vele jaren geleden zelf een visser. Hij zal dus met kennis van zaken de beelden kunnen toelichten.

De projectie vangt aan om 20 u. en de inkom is vrij.

VISSERSHULDE TE OOSTENDE



Paasmaandag is per traditie de dag waarop in Oostende hulde wordt gebracht aan de nagedachtenis van de op zee omgekomen vissers. Telkens grijpt dan een diep doorvoelde hulde plaats waaraan zowel de overheid, de sympathiserende verenigingen als de vissersfamilies deelnemen. Ook dit jaar werd zo'n herdenking weer opgezet en andermaal werd een massale belangstelling opgetekend.

Het begon maandagvoormiddag om 9.30 u. met een vissersmis in de dekenale kerk van Sint Petrus en Paulus. Daar droeg deken Loncke de vissersmis op voor een ruim gevulde kerk. Nadien werd stoetsgewijs opgetrokken naar het Vissersmonument aan de Albert I-wandeling waar een massale bloemenhulde plaats greep en waarbij ondermeer kransen werden neergelegd namens de verschillende ministeriële departementen, de Rederscentrale, de rederscoöperatieven Hulp in Nood en S.C.A.P., de Oostendse visserijscholen en vele families van op zee omgekomen vissers en zeelieden.

Op bovenstaande beelden krijgt men een beeld van de vissersmis (boven links), de optocht naar het Monument der Zeelieden (boven rechts), de zegening van de zee door Eerwaarde heer Corneille, de visserijaalmoezenier (onder links) en het neerleggen van bloemen door secretaris-generaal Marcel Poppe namens het Ministerie van Verkeerswezen.

VISSERIJOVEREENKOMST TUSSEN E.E.G. EN MADAGASCAR

In het publicatieblad van de Europese Economische Gemeenschap verscheen de overeenkomst tussen de E.E.G. en de republiek MadagascAR, voor de Afrikaanse Oostkust, waarbij vaartuigen uit de E.E.G. in de visserijzone van MadagascAR de visserij mogen uitoefenen en de haveninstallaties gebruiken voor betrokken visserij in de Indische Oceaan.

Hiervoor dient echter een visserijvergunning verleend door de overheid van MadagascAR. Deze vergunning wordt afgegeven op naam van een bepaald vaartuig en is niet overdraagbaar. De reder moet wel een bepaald visrecht hiervoor betalen.

Verder zal de Gemeenschap, als tegenprestatie, bijdragen tot de uitvoering van projecten voor de ontwikkeling van de visserijsector in MadagascAR, onverminderd de financiële bijdrage aan dit land voorzien in het kader van de overeenkomst van Lomé.

De overeenkomst wordt gesloten voor een periode van drie jaar. De overeenkomst kan wel zes maand voor het verstrijken van deze periode van 3 jaar, door middel van kennisgeving opgezegd worden. Zo dit niet gebeurt wordt de overeenkomst telkens met een periode van 2 jaar verlengd, die eveneens zes maand voor de vervaldag kan opgezegd worden.

Wat bedragen de visserijrechten

Voor de tonijnvissers bedraagt dit 920 B.fr. (20 Ecu) per ton voor tonijn gevangen in de visserijzone van MadagascAR.

Nochtans moet er onmiddellijk door de betrokken rederijen een bedrag van 690 duizend fr. (15 duizend Ecu) gestort worden als voorschot op de visserijrechten.

Op het einde van het jaar wordt dan een afrekening gemaakt op basis van de door de autoriteiten van MadagascAR en de E.E.G. vastgestelde vangstaangiften. Men betaalt bij of krijgt terug naar gelang van de balans der te betalen visserijrechten en de gestorte voorschotten.

Een bijkomende verplichting is het feit dat de reders zich door een agent in MadagascAR moeten laten vertegenwoordigen.

Voor de visserij op diepzeeschaaldieren moet er 25 Ecu (1.150 fr.) per ton betaald worden. Dit zowel voor de visserij op kreeftjes, langoustines, krabben als diepzeegarnaal. Eénzelfde bedrag dient betaald voor de visserij op andere soorten dan diepzeeschaaldieren.

Op ieder vaartuig waarmede op diepzeeschaaldieren gevist wordt moet een bemanningslid uit MadagascAR in dienst genomen worden. Op de vloot voor de verre tonijnvisserij worden tijdens het hele visseizoen permanent twee zeelieden uit MadagascAR aangeworven.

Wanneer echter van de zijde van MadagascAR geen kandidaten voor aanwerving aan boord kunnen gevonden worden moet in de plaats een forfaitair bedrag van 50% van de lonen van deze zeelieden voor de duur van de visreizen aan de autoriteiten van het land uitbetaald worden. Deze bedragen zullen dienen voor de opleiding van vissers uit MadagascAR.

De toegankelijke visserijzone zijn de wateren die onder de jurisdictie van de republiek MadagascAR vallen, zijnde 200 mijlszone maar deze vaartuigen moeten 2 zeemijlen uit de kust blijven. Met vaartuigen waarmede op diepzeeschaaldieren gevist wordt, mag dit niet gebeuren op plaatsen met een diepte van minder dan 200 m-isobaat.

Verder als tegenprestatie vanwege de E.E.G., komt de Gemeenschap voor 350 duizend Ecu (iets meer dan 16 miljoen B.fr.) tussen in de financiering van een wetenschappelijk programma van MadagascAR om een betere kennis te verwerven over de visbanken in het gebied van de Indische Oceaan waar MadagascAR gelegen is.

Een uitkomst voor een gedeelte van de Spaanse vloot

Voor heel wat schepen uit de Gemeenschap, waaronder wij België, Denemarken, Ierland, Groot-Brittannië onder meer rekenen, komt een visserij in de visserijzone van MadagascAR niet in aanmerking.

Wellicht wel voor bepaalde Franse tonijnvis-

serters, wellicht voor de Nederlandse grote vissersvaartuigen op diepzeeschaaldieren, die zich dan wel zouden moeten aanpassen op deze visserij, en wellicht ook voor Duitse vissersvaartuigen die nu onder meer ook aan garnalenvisserij doen voor de kusten voor Groenland.

Wij zelf denken in de eerste plaats aan de tonijnvissers van Spanje. Het komt er inderdaad op aan de Spaanse vloot zoveel als het kan, mogelijkheden te bieden buiten de wateren van de Gemeenschap, want we zitten nu wel opgescheept met de Spaanse kater van toegang tot de Gemeenschapswateren vanaf 1.1.1986, tenminste als de ratificatie van de overeenkomsten door de betrokken parlementen van de „TIEN” E.E.G.-lidstaten voor deze datum volgt.

Dit neemt niet weg dat we toch altijd opgescheept zullen zitten met de ontuchtvolle Spaanse visserijvloot van 300 Spaanse treilers, die echter slechts met maximum 150 (?) samen de visserij mogen gaan uitoefenen. Maar wie gaat dit controleren?

Het visserijbeleid van de Europese Gemeenschap

Op economisch vlak vertegenwoordigt de visserij in de Europese Gemeenschap vijf miljoen ton vis, ofwel een waarde van drie miljard Ecu. De sector verschaft meer dan 150 duizend vissers werk en samen met aanverwante activiteiten (bouw en onderhoud van schepen, conserverindustrie, enz.) ten minste zevenhonderdduizend banen.

Waarom een gemeenschappelijk visserijbeleid en met welk doel?

Alle landen met een belangrijke visserij hebben hun „jachtgebied” uitgebreid en beschrmd. De Lid-Staten van de Europese Gemeenschap werden dus gedwongen maatregelen te treffen. De meest doeltreffende oplossing bleek het leggen van grondslagen voor een gemeenschappelijk beleid, ook al was dat niet altijd even eenvoudig.

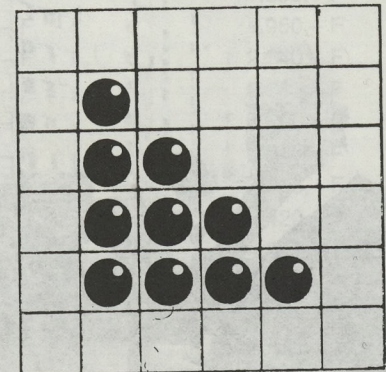
De fundamentele doelstelling van dit beleid is de stabiliteit in de sector te garanderen voor zowel vissers als verbruikers. Om dat te bereiken houdt het gemeenschappelijk visserijbeleid, dat pas sinds 1983 echt een begrip is, zich met vijf belangrijke aspecten bezig: de toegang tot de visserij, de instandhouding en het beheer van de bestanden, de structuren voor de productie en het in de handel brengen van visproducten, de organisatie van de internationale betrekkingen.

Deze brochure geeft een toelichting op het gemeenschappelijk visserijbeleid.

Verkoop en abonnementen

NEDERLAND
Staatsdrukkerij- en uitgeverijbedrijf
Christoffel Plantijnstraat
Postbus 20014
2500 EA 's-Gravenhage
Tel. (070) 78 99 11

BELGIË
Belgisch Staatsblad
Leuvensestraat 40-42
1000 Brussel
Tel. 512 00 26
Postrekening 000-2005 502-27



Agentschappen:

Europese Boekhandel
Wetstraat 244
1040 Brussel

CREDOC
Bergstraat 34 - Bus 11
1000 Brussel

GROOTHERTOOGDOM LUXEMBURG
en ANDERE LANDEN
Bureau voor officiële publikaties
der Europese Gemeenschappen
5, rue du Commerce
L-2985 Luxembourg
Tél. 49 00 81 - 49 01 91
Télex PUBLOF - Lu 1322
CCP 19190-81
CC bancaire BIL 8-109/6003/200

Messageries Paul Kraus
11, rue Christophe Plantin
L-2339 Luxembourg
Tél. 48 21 31
Télex 2515



MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE



A. DE BOCK

Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 30 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust” te Oostende. Voor Nederland door storting van 330 fr. + 75 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44.

BREVETTEN, DIPLOMA'S EN VERGUNNINGEN

In uitvoering van artikel 40 van het koninklijk besluit van 21 mei 1958, wordt de datum van de examens tot verwerving van de brevetten en de diploma's in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart vastgesteld als volgt:

Hogere Zeevaartschool Antwerpen:

Op 6 juni 1985:

- a) examen van kapitein ter lange omvaart;
- b) examen van eerste luitenant ter lange omvaart.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

☆ Tijdens de visserij kreeg de O.705 „Morning Star” plots een hevige klap op de bakboordboel te verduren, waardoor de top van de bakboordbok afknakte. Onmiddellijk werd de schroef uitgeschakeld en de boel in veiligheid gebracht. Gezien men niet verder kon vissen werd koers gezet naar de haven van Oostende.

■ Tijdens het koers lopen hoorde men aan boord van de Z.507 een abnormaal geluid in de motorkamer. Onmiddellijk werd de schroef uitgeschakeld en het toerental verminderd. Na een onderzoek oordeelde men het geraadzamer de motor stil te leggen en de sleephulp in te roepen van de O.108 die in de buurt aan het vissen was. De schipper van de O.108 bleek akkoord het onklaar geraakte vaartuig op te slepen tot binnen de zestig mijl waarop de sleep werd overgenomen door de sleepboot „Zeetijger”.

■ De N.525 kreeg tijdens de visserij af te rekenen met motordefect en gezien met eigen middelen niet kon hersteld worden diende men de sleephulp in te roepen van de N.22. De sleep verliep zonder bijkomende moeilijkheden naar de haven van Nieuwpoort.

■ Tijdens het vissen sloegen de netten van de N.40 vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Bij het winden om los te komen van de hindernis, toen de visborden boven kwamen, stelde de bemanning vast dat deze in elkaar verstrengeld zaten. Toen de borden verder werden opgewonden kwam één der borden op de winch terecht waardoor een groot deel uit de kop van de winch werd geslagen. Bovendien kreeg het vaartuig, een paar dagen later, af te rekenen met een hevig stormweer waardoor een ruit aan bakboordzijde werd stuk geslagen.

■ De Z.72 kreeg op zee met motorpech af te rekenen en met eigen middelen kon aanvankelijk niet hersteld worden. Het bleek dat de olieleiding van de winch gesprongen was. Hulp werd ingeroepen van de Z.526 die in de buurt aan het vissen was. Onder bijstand van laatstvernoemd vaartuig zette de Z.72 vervolgens koers naar de haven van Hartlepool.

■ Aan boord van de Z.80 kreeg men af te rekenen met een motordefect. Een onderzoek bracht inderdaad aan het licht dat de koeler van de keerkoppeling olie lek was. Hulp werd ingeroepen van de Z.300 en overeengekomen was het onklaar geraakte vaartuig naar de Engelse haven Padstow op te slepen. Tijdens de sleep braken de sleeprossen tot twee keer toe maar uiteindelijk kon men toch veilig afmeren in voor-noemde haven.

BELGISCH KWOTUM KOOLVIS IN I.C.E.S. VII EN VIII OPGEVIST

Vanaf donderdag 11 april om middernacht mag door de Belgische vissers geen koolvis meer gevangen worden in de gebieden I.C.E.S. VII en I.C.E.S. VIII. Dit komt omdat volgens de Zeevisserijdienst het kwotum in deze gebieden opgevist is.

De Belgische visserij had in I.C.E.S. VII en VIII een gezamenlijk kwotum van 20 ton of 400 bennen, hetgeen zeer weinig is en wel zodanig dat in honderd dagen deze visserij voorbij is.

Koolvis mag wel nog gevangen worden door onze IJslandse vaartuigen, gezien deze wateren geen deel uitmaken van de gemeenschapswateren.

Gelukkig is het nog geen drama voor de Belgische vissers zoals dit thans wel het geval is voor de Nederlandse visserij. Deze laatste staat met een vangstovercapaciteit, door het teveel aan nieuwbouw en nu men de hand aan de kwota wenst te houden en de achterpoortjes sluit wordt dit werkelijk een drama voor onze noorderburen. We herhalen dat het de Nederlandse regering is die in feite de schaden van de Nederlandse visser zou moeten op zich nemen, want ze hebben nooit een aangepast beleid ter zake gevoerd, nooit gewaarschuwd voor de te grote nieuwbouw of maatregelen genomen om deze in ba-

nen te leiden. Anderzijds vindt de Nederlandse regering geen graten in de toelating van Spanje tot de EEG en zeker was het Nederland niet die enig bezwaar ter zake heeft laten horen. Ze hadden een veto-recht, maar nooit kwam het bij de autoriteiten op, om hiervan ten behoeve van de visserij gebruik te maken. België ging nog een stap verder en minister van Buitenlandse Zaken bekende openbaar dat de visserij geen aansluitingsmoeilijkheden waard is. Men had anders de Spaanse kwota aardig kunnen gebruiken voor die landen die het meest met hun visserij in de penarie zitten, kwestie van de strengere controle die nu te plots en te abrupt de achterpoortjes dicht laat metselen. Ter zake een Nederlandse regering zonder gewetensbezwaren en zonder eigen schuldbewustzijn.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

8/74(T) Nieuwpoort. Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/48, 1/49 en 1/50 - 1985.

Gedurende de periode van 29 april tot en met 10 mei 1985 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie, in de kleine, midden en grote sector, als volgt:

- week van 29 april tot 3 mei 1985: maandag 29 en dinsdag 30 april 1985; (donderdag 2 en vrijdag 3 mei in de kleine sector);
- week van 6 tot 9 mei 1985: maandag 6, dinsdag 7, woensdag 8, donderdag 9 en vrijdag 10 mei 1985.

Deze schietoefeningen worden gehouden van 09.00 h., plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking.

(Med. A.A. Sch. Nieuwpoort - 9.04.85)

8/75(T) Belgische kust. Voor De Panne en Oostende nadering. Tonnen tijdelijk uitgelegd.

Uitgelegd ten behoeve van de yachtsport voor de duur van ± 6 maanden, op de volgende posities:

1. Voor De Panne: de volgende gele, blinde tonnen, voorzien van radarreflector en liggend kruis als topteken en gemerkt:

- a. 51°07'38"N — 2°35'18"E: « N »;
- b. 51°07'31"N — 2°35'45"E: « NE »;
- c. 51°07'13"N — 2°35'57"E: « E »;
- d. 51°06'55"N — 2°35'45"E: « SE »;
- e. 51°06'48"N — 2°35'18"E: « S »;
- f. 51°06'55"N — 2°34'48"E: « SW »;
- g. 51°07'13"N — 2°34'35"E: « W »;
- h. 51°07'31"N — 2°34'48"E: « NW »;

2. Voor Oostende nadering: de volgende gele, stompe blinde tonnen, voorzien van een radarreflector en liggend kruis als topteken:

- a. 51°14'20"N — 2°52'10"E: « O » (gele, blinde sparboei);
- b. 51°14'23"N — 2°53'20"E: « 2 »;
- c. 51°14'19"N — 2°54'43"E: « E »;
- d. 51°14'09"N — 2°54'18"E: « S »;
- e. 51°13'26"N — 2°52'50"E: « 4 »;

(Belg. krtn. D11, D101 en D102)

(Loodswezen - Oostende)

NEDERLAND

8/76 Monding Westerschelde. Schaar van Spijkerplaat. Wrak gelicht. Ton opgenomen.

Vorig B.a.Z.: 7/72(P) vervalt.

Op $\pm 51^{\circ}25,2'N$ — $3^{\circ}38,9'E$ is het wrak van het vissersvaartuig «Breskens 19» gelicht en de S-card. ton opgenomen.

(Belg. krtn. Westerschelde 104/11 en krt. INT 1478)

(Ned. B.a.Z. 15/211 - 1985)

8/77 Westerschelde. Oostgat. Betonning gewijzigd.

1. Naar $51^{\circ}27'30"N$ — $3^{\circ}31'30"E$ (± 450 m ESE) verplaatsen de rode lichtboei OG 6.

2. Even E van 1 schrappen de rode ton OG 8.

(Belg. krtn. D11, D101 en Westerschelde 104/11 en Lichtenlijst 1979 No 192)

**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

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

**A. LOWYCK &
ZOON**

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

**Scheepsverven
Sigma Coatings**

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

Tijdens de bespreking van de begroting van Leefmilieu, Waterbeleid en Onderwijs

BELEIDSVISIE TEN OPZICHTE VAN HET ZEEVISSERIJONDERWIJS

Tijdens de besprekingen van de begroting van Leefmilieu, Waterbeleid en Onderwijs hield volksvertegenwoordiger Manu Desutter uit Knokke-Heist een tussenkomst in verband met de door de gemeenschapsminister gevoerde beleidsvisie ten opzichte van het zeevisserijonderwijs en de problematiek daarrond.

Daarop kreeg voornoemd volksvertegenwoordiger nu onderstaand antwoord van de gemeenschapsminister:

Eerst en vooral is het mijn bedoeling nog dit schooljaar de programma's ter goedkeuring te kunnen voorleggen aan de homologatiecommissie zodat niets de homologatie van de diploma's kan in de weg staan.

Verder is er momenteel overleg in verband met de aanpassing van de structuur van het zeevisserijonderwijs aan het Koninklijk Besluit van 29 juni 1984 betreffende de organisatie van het secundair onderwijs. Met name kan het eerste jaar niet meer gemeenschappelijk georganiseerd worden voor het technisch en het beroeps-onderwijs. Ik hoop eerstdaags het desbetreffende besluit aan de Vlaamse Executieve te kunnen voorleggen.

In het kader van de snelle technologische evolutie van de communicatie-, navigatie- en visopsporingsapparatuur onderzoek ik momenteel of het mogelijk is één gemeenschappelijk centrum op te richten dat van dienst kan zijn zowel voor het zeevisserijonderwijs in volledig leerplan als in sociale promotie en voor bijscholing leerkrachten.

Ook dient nagegaan in welke mate opleidingsprogramma's voor buitenlandse studenten, in het raam van export van vissersschepen, kunnen georganiseerd worden.

– OPLEIDING AAN BOORD VAN DE BROODWINNER

Ik ben ervan overtuigd dat de opleiding aan

boord van de Broodwinner in ruime mate voldoet aan de gestelde verwachtingen. Toch zal ik er op aandringen dat, in het kader van de hervorming van de programma's, een uniform opleidingsprogramma voor de visserijscholen zou opgesteld worden.

– STUDIETOELAGEN IN HET ZEEVISSERIJONDERWIJS

Daar het zeevisserijonderwijs omgevormd werd tot volwaardig onderwijs, zie ik geen enkele reden waarom de leerlingen uit het zeevisserijonderwijs geen recht zouden hebben op een studietoelage. Ik zal dan ook de nodige instructies overmaken aan de administratie en aan de scholen voor zeevisserijonderwijs.

Totdaar het antwoord van de minister.

IERLAND

■ Door het Medisch Onderzoekingscentrum van Ierland wordt te Dublin een onderzoek ingesteld om een eigenschap van visolie na te gaan, nl. deze die de mens behoedt tegen hartaanvallen. Het onderzoek is gestart in het Voedingslaboratorium van de T.C.D. Medical School te Dublin. Men wenst te onderzoeken en aan de weet te komen wat juist in visolie aanwezig is om het klonteren van bloed tegen te gaan. Het zijn vooral holdings in pharmaceutica die hierin belang stellen. Mocht men inderdaad het product in visolie die het klonteren van bloed tegen gaat, kunnen afzonderen en bestuderen, dan ligt de kans voor het grijpen om dit produkt kunstmatig samen te stellen. In feite zouden we voor de visserij moeten hopen dat men daar niet in slaagt, want dan zou men de vis niet meer speciaal nodig hebben en kunnen teruggaan tot het kunstmatig produkt. In andere woorden dit produkt zou in feite een konkurrent worden van de visolie, mede van de vis. Deze konklusie is natuurlijk zeer eng gezien.

Nota v.d. Redactie: Wie met zijn gezondheid begaan is, verkiest echter het natuurlijke produkt boven het synthetische.

IERSE BESCHULDIGINGEN AAN HET ADRES VAN NEDERLANDSE MAKREELVISSERS

Nederlandse makreelvisserij worden door de Redersorganisatie van het Ierse Killybeg beschuldigd van onfaire handelingen wat de makreelvisserij betreft en in het bijzonder wat de eigen vangstopgave aangaat. Volgens de betrokken Ierse organisatie beschikt Nederland verreweg over de grootste vangstkapaciteit in de makreelvisserij en in elk geval buiten verhouding met wat dit land slechts toegewezen is aan vangstkota. Opdat controle op hun eigen vangst onmogelijk zou worden, gaan de grote Nederlandse diepvriestrelers thans over tot het overnemen op zee of op de rede van de havens van de vangsten van Ierse treilers, zoals de fabrieksschepen uit het oostblok dit doen. Volgens zelfde Ierse producentenorganisatie geven de Nederlandse vissers, wanneer zij met hun eigen

en overgenomen vangst, de Nederlandse havens aandoen, dan omgekeerd veel meer makreel aan die aangekocht werd op zee dan dit het geval is. Zoiets in de aard als bij gemengde vangsten waar het om 75% makreel en 25% horsmakreel ging en men omgekeerd 75% horsmakreel aangaf en slechts 25% makreel. Inderdaad is de vangst van horsmakreel vrij en niet gebonden aan vangstbeperkingen. Aldus de betrokken Ierse producentenorganisatie, die toch meent dat ook dit spelletje zal ten einde zijn met het officieel in voege komen van het logboek.

We besluiten dat het dus weerom de Nederlandse vissers zijn die het gedaan hebben. Deze laatste beginnen zo langzamerhand de zondebok te worden, ook al wanneer bepaalde zaken niet zo stellig vast staan.

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 Lanzweert.
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).

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

VRIJDAG 5 APRIL 1985

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
Z.519	18	220	2.000	1.504.727
WEST				
O.108	12	230	1.800	1.003.433
NOORD				
Z.121	13	430	1.000	1.812.199

DINSDAG 9 APRIL 1985

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.318	18	750	—	1.960.653
WEST				
O.26	12	65	—	244.741
N.709	12	170	—	694.092
NOORD				
O.231	13	500	—	1.914.803
KANAAL				
O.206	16	260	—	981.730
O.118	16	250	—	968.423
O.309	16	240	—	961.692
O.33	17	160	6.000	2.236.749

WOENSDAG 10 APRIL 1985

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.752	5	220	—	774.587

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op dinsdag 9 april 1985

Schelvis groot	55,00/ 74,00
Mid. schelvis	56,00/ 59,00
Kleine schelvis	41,00/ 43,00
Kabeljauw	129,00/
Gul	44,00/ 90,00
Wijting	50,00/
Schaat	
Zeebaars	41,00/ 48,00
Witte leng	76,00/
Blauwe leng	
Schartong (Schotse schol)	40,00/ 64,00
Heilbot	174,00/298,00
Koolvis	40,00/ 58,00
Hondstong (mieten)	45,00/

Verwachtingen

VRIJDAG 12 APRIL

MONKEY BANK: N.706 (70 gul - 210 schelvis en totten)
WEST: O.500 (20 vis - 500 tong)

MAANDAG 15 APRIL

IJSLAND: O.129 (500 schelvis - 130 kools - 60 rode zeebaars - 10 varia)
NOORD: Z.72 (100 vis - 500 tong)
KANAAL: O.127 - O.518 - O.303 - O.275 - O.128 - O.229 - N.719 - O.137
WEST: N.597 - Z.502 - N.3 - N.723 - Z.296

DINSDAG 16 APRIL

KANAAL: O.274 - O.705 - Z.583
WEST: N.40 - O.83 - O.306

WOENSDAG 17 APRIL

WEST: N.708 - O.232

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 4 APRIL 1985

Z.589	W	400	90	8	288.130
B.5	W	2.200	180	12	1.312.130
Z.41	KRP	300	40	11	517.780
Z.402	KRP	—	50	10	358.060
Z.30	N	1.600	220	13	1.284.020
					3.767.120

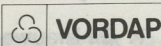
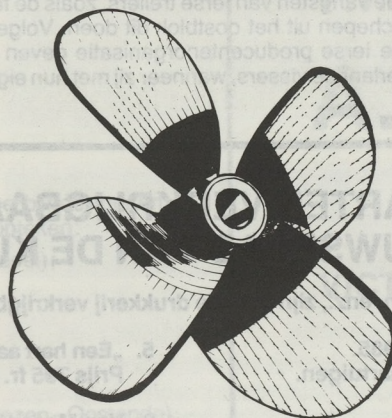
VRIJDAG 5 APRIL 1985

N.15	W	2.800	200	11	1.418.220
Z.186	KN	4.000	320	17	2.031.588

VAN VOORDEN GROEP

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

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



VORDAP

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

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

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

Z.44	W	2.200	250	10	1.145.250
Z.568	W	350	60	12	316.560
Z.12	W	300	20	8	193.270
Z.474	W	300	25	8	210.732
Z.27	W	1.200	150	8	936.540
Z.55	W	500	30	11	381.522
Z.569	KRP	300	50	12	447.640
Z.307	KRP	300	40	11	43.770
Z.506	W	800	130	12	233.530

DINSDAG 9 APRIL 1985

Z.90	N	100	420	8	1.597.500
Z.105	N	—	500	11	1.856.350
Z.76	KN	3.500	320	20	2.689.953
Z.509	W	800	120	13	807.710
Z.185	KN	4.500	370	20	2.831.105
Z.189	KN	2.500	200	18	1.897.275
Z.584	—	100	230	15	1.017.170
Z.16	W	3.200	260	14	1.697.550
Z.321	W	500	70	12	477.960
Z.141	KRP	300	40	10	656.260
Z.554/560					137.490
Z.578/580					188.170
					15.848.493

WOENSDAG 10 APRIL 1985

Z.80	W	1.800	70	10	1.056.250
Z.78	KN	3.000	400	18	2.571.320
Z.43	W	2.100	320	18	1.257.340
Z.243	KRP	200	70	10	604.050
					5.488.960

NIEUWPOORT

DONDERDAG 4 APRIL 1985

GARNAAL					
N.782		64 kg.			18.402 fr.

VRIJDAG 5 APRIL 1985

VIS			
N.52	5.521 kg.		881.655 fr.
BR.15	2.530 kg.		269.135 fr.
N.590	490 kg.		64.948 fr.
O.494	284 kg.		62.431 fr.
N.575	989 kg.		185.421 fr.
N.736	976 kg.		122.448 fr.
N.349	338 kg.		39.929 fr.
N.22	624 kg.		120.888 fr.
N.788	219 kg.		37.636 fr.
N.525	333 kg.		57.447 fr.
N.720	868 kg.		100.155 fr.
N.49	458 kg.		70.002 fr.
N.88	379 kg.		33.923 fr.
N.700	491 kg.		110.463 fr.

Twee bokkenvissers en twaalf kustvaartuigen losten samen op de vrijdagmarkt ongeveer 15.000 kg vis voor een bruto-opbrengst van 2.156.481 fr. Alle vissoorten kenden een gevoelige prijsdaling, dit mede in de handgewerkt door de grote aanvoer in andere havens. Tong nr. 1 kreeg 226 à 238 fr./kg en tong nr. 2 254 à 276 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 298 à 310 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 276 à 304 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 225 à 240 fr./kg en kleine tong 164 à 188 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 545 à 580 fr./kg aangekocht, middenslagtarbot tegen 290 à 305 fr./kg, varia tegen 190 à 230 fr./kg en griet tegen 148 à 320 fr./kg. Startvis boekte men tegen 240 à 288 fr./kg, tongschar tegen 98 à 184 fr./kg en robaard tegen 120 à 130 fr./kg. Vlaswijting kreeg 3800 à 4250 fr. de ben

als marktprijs en kongel 1900 à 2500 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 3600 à 3800 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 2500 à 2800 fr. de ben en visjes tegen 1350 à 1600 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 6500 à 7250 fr. de ben opgetekend en voor gul 5000 à 6000 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 2700 à 2900 fr. de ben geboekt en kleine zandschar tegen 2100 à 2200 fr. de ben. Moerrog werd tegen 5250 à 5500 fr. de ben aan de koper gebracht, tilten tegen 4600 à 4800 fr. de ben, scherpstaarten tegen 4000 à 4400 fr. de ben en katrog tegen 1750 à 2000 fr. de ben. Zeehond haalde 2600 à 2850 fr. de ben, bot 500 à 900 fr. de ben en knorhaan 2250 à 2700 fr. de ben. Op de vrijdagmarkt werd een goede belangstelling der handelaars vastgesteld en alle prijsnoteringen konden matig genoemd worden.

DINSDAG 9 APRIL 1985

VIS		
N.346	2.266 kg.	135.877 fr.
N.700	1.774 kg.	414.124 fr.
N.525	921 kg.	204.281 fr.
N.349	384 kg.	84.420 fr.
N.788	244 kg.	54.236 fr.
N.575	983 kg.	156.245 fr.
N.590	545 kg.	116.376 fr.
N.512	2.618 kg.	526.450 fr.
N.49	250 kg.	51.558 fr.
N.738	3.034 kg.	221.043 fr.
N.720	751 kg.	172.085 fr.
N.22	669 kg.	137.537 fr.
N.88	387 kg.	86.028 fr.
N.106	189 kg.	51.058 fr.

Op de dinsdagmarkt losten twee Westvaartuigen en twaalf vaartuigen van de kust ongeveer 15.000 kg vis. Tong nr. 1 kreeg 242 à 248 fr./kg en tong nr. 2 255 à 260 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 298 à 324 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 326 à 338 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 238 à 250 fr./kg en kleine tong 171 à 180 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 280 à 310 fr./kg aangekocht, varia tegen 140 à 230 fr./kg en griet tegen 268 à 310 fr./kg. Tongschar werd tegen 130 à 185 fr./kg geboekt en robaard tegen 90 à 100 fr./kg. Grote pladijs kocht men tegen 4000 à 4250 fr. de ben aan, drieling- of middenslagpladijs tegen 3750 à 4250 fr. de ben en visjes tegen 3000 à 3250 fr. de ben. Westvis haalde opnieuw een peperdure prijsnotering. Kabeljauw noteerde men aan 9000 tot 9300 fr. de ben en gul aan 5000 tot 7900 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd 3400 à 3760 fr. de ben opgetekend. Grote wijting haalde 3450 à 3600 fr. de ben en kleine zandschar werd 2800 à 3000 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 2180 à 2250 fr. de ben. Doorn- of speurhaai bekam 3250 à 3500 fr. de ben en knorhaan 2750 à 3000 fr. de ben.

WOENSDAG 10 APRIL 1985

VIS		
N.597	3.787 kg.	226.924 fr.
N.22	460 kg.	94.924 fr.
N.106	63 kg.	14.232 fr.
N.736	2.275 kg.	379.778 fr.
N.49	138 kg.	29.859 fr.
N.512	926 kg.	158.128 fr.
N.88	255 kg.	45.533 fr.
N.700	340 kg.	79.000 fr.
N.575	614 kg.	132.557 fr.
N.720	276 kg.	62.471 fr.
N.525	243 kg.	46.847 fr.
N.52	557 kg.	110.697 fr.

GARNAAL		
N.782	74 kg.	22.952 fr.

Er werd op de woensdagmarkt ongeveer 10.000 kg vis aangevoerd door één Westvaartuig en

door elf kustvaartuigen. Tong nr. 1 haalde 239 à 244 fr./kg en tong nr. 2 254 à 260 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong kreeg 274 à 280 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 280 à 286 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 244 à 248 fr./kg en kleine tong 169 à 178 fr./kg. Voor middenslag tarbot werd 270 à 305 fr./kg geboekt, voor varia 190 à 260 fr./kg en voor griet 180 à 270 fr./kg. Grote pladijs kocht men tegen 4000 à 4250 fr. de ben aan, middenslag- of drieling pladijs tegen 3500 à 3750 fr. de ben en visjes tegen 3000 à 3250 fr. de ben. Kabeljauw haalde wegens de geringe aanvoer van Westvis opnieuw een dure prijsnotering en bekam 7900 à 8250 fr. de ben, gul 3100 à 6500 fr. de ben. Voor kongel werd 75 à 85 fr./kg opgetekend en voor tongschar 145 à 186 fr./kg. Grote wijting werd tegen 3600 à 3800 fr. de ben genoteerd en kleine wijting tegen 2400 à 1700 fr. de ben. Men tekende voor grote zandschar 2850 à 3040 fr. de ben op en voor kleine zandschar 2100 à 2300 fr. de ben. Er werd op de woensdagmarkt opnieuw een goede aanvoer vastgesteld en alle prijzen mochten lonend genoemd worden.

Jonge reder schaft zich een tweedehands vaartuig aan en verkoopt voor de eerste maal zijn vangst

Op dinsdag 9 april 1985 verkocht de N.106 „De Zeemanshoop” van Ketels Peter voor de eerste maal zijn vangst in de Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort.

De in de Nieuwpoortse visserijmiddens zeer goed bekende Ketels Peter kocht zich de N.106 van Legein Urban aan. Het vaartuig meet 17,91 brutotonnemaat en is uitgerust met een motor Baudouin van 90 p.k. Dit vaartuig zal de kustvisserij bedrijven.

Ketels Peter en motorist Hillebrandt Ronny. Dinsdagmorgen werd het dan voor Peter en Ronny hun eerste aanvoer en verkoop met de N.106.

Volgens het Nieuwpoorts ceremonieel werd een select koopje aangeduid dat voor het peter-schap in aanmerking kwam. Het ging om een

koopje van 16 kg tong dat verkocht werd tegen de fraaie prijs van 727 fr. het kg.

Voor die eerste maal werd de traditie gebroken en werd het een meter in de plaats van een peter.

Mevrouw Jeanine Huysseune uit Nieuwpoort werd dan ook de eerste meter van een Nieuwpoorts vaartuig. Zij is de dochter van wijlen E. Huysseune-Isbled en drijft heden nog steeds groothandel onder de firma Huysseune.

Tevens baat zij met haar man Pauwels Ernest het goed gekende restaurant „De Nordex” gelegen langs de kaai te Nieuwpoort uit.

De Heer Bendels Richard, schepen van visserij wenste in naam van het Stadsbestuur de nieuwe reder alle heil en voorspoed toe. Hij prees vooral het dynamisme der Nieuwpoortse jonge reders. Tevens verontschuldigde hij de heer burgemeester Mommerency G. die wegens ambtsbezigheden op de eerste verkoop der N.106 niet aanwezig kon zijn.

Na de verkoop werd aan de meter en de nieuwe reder met zijn bemanning en familie in het bureau der vismijn door het Stadsbestuur een receptie aangeboden. Op die receptie waren eveneens de heer schepen Vermote W. en de heer schepen Hollebeke Chr. aanwezig.

PORTUGAL

■ Er wordt heel wat gesproken over een mogelijke overrompeling van de gemeenschapswateren door de Spaanse visserijvloot, terwijl men praktisch niets hoort over de Portugese vloot, die nochtans ook over een grote vissersvloot beschikt. De Portugese visserijvloot is echter zodanig verouderd en middeleeuws opgevat dat deze zich niet te ver uit de kust wagen. Men zegt dat de Portugese vloot uit bijna 16 duizend eenheden bestaat, waarvan 10 duizend met open boten, zeil en roeispanten. Van de 6 duizend uitgerust met motor, kunnen er slechts enkele honderden zich buiten de Portugese wateren risikeran.

VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ HULP IN NOOD ALS LICHTEND VOORBEELD IN NEDERLANDSE VAKBLADPERS AANGEGEVEN

In het Nederlands Visserijblad, een editie van Stuurboord, verscheen op 5 april, 4de jaargang, 13de weeknummer, een artikel over Hulp in Nood, dat we onze eigen Belgische vissers en voornamelijk rederijen niet kunnen onthouden.

We geven hierbij dan ook dit artikel in extenso weer:

Duidelijk plukken de Belgische vissers nu de vruchten van de eens door wijlen Pros Vandenberghe opgerichte coöperatieven waarin hij zo ongeveer alles wat met de visserij te maken heeft, in bracht.

Zelfs de nieuwbouw van moderne kotters doet de coöperatieve van vissers zelf.

Ook de verzekering „Hulp in Nood” geheten is de creatie van bovengenoemd persoon, en legt bepaald de Belgische vissers geen windeieren.

Door middel van dit uitgekende geheel betaalt bijv. een modern Belgisch boomkortrawler (1.200 p.k.) niet meer dan f 60.000 premie. Ook het „eigen risico” ligt daar heel anders als bij ons.

Aan het eind van het jaar keert „Hulp en Nood” gelet de winst die dat jaar gemaakt wordt nog

eens ongeveer 10% terug. Het genoemde boomkorschip is dus onder dezelfde voorwaarden als de Hollandse visserij verzekerd voor f 55.000, wat een besparing inhoud zo rond de 30.000 gulden en een eigen risico van 8.200 gulden vermindering inhoud.

Ook kunnen de Belgische vissers van „Hulp in Nood” nog extra oriditen krijgen voor de bouw van nieuwe schepen of voor hermotorisering en modernisering van vissersvaartuigen.

Onlangs wees ons een visser op deze zaken in ons buurland, daar ze naar zijn zeggen „wonderen konden doen”.

Ook dit artikel licht daartoe de sluijer enigszins op. Toch moeten we niet vergeten dat al deze Belgische verworvenheden door een hoge mate van kennis van zaken, en in groot tijdsbestek zijn opgericht.

Ook voor de Hollandse vissers zijn daartoe wel perspectieven, maar anderzijds nu niet bepaald makkelijk realiseerbaar. Beslist niet een op korte termijn.

In ieder geval, om het goede voorbeeld hoeven we niet zo ver te zoeken”.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	9 april		10 april		11 april	
Lappen	240	248	238	246	.....	.....
Grote	248	255	245	256	.....	.....
3/4	290	325	285	310	.....	.....
Bloktongen	290	326	265	295	.....	.....
Vóór-kleine	210	240	220	245	.....	.....
Kleine	175	186	175	186	.....	.....
Slips	165	171	168	172	.....	.....

ZEEBRUGGE

	9 april		10 april		11 april	
Grote	254	249	243	255	.....	.....
Bloktongen	268	259	262	266	.....	.....
Fruittongen	337	336	276	302	.....	.....
Schone kleine	340	323	245	270	.....	.....
Kleine	228	221	219	235	.....	.....
Tout petit	187	177	190	217	.....	.....
Slips	168	170	169	190	.....	.....

NIEUWPOORT

	9 april		10 april		11 april	
Tong I	242	248	239	244	.....	.....
Tong II	255	260	254	260	.....	.....
Tong III	298	324	274	280	.....	.....
Tong IV	326	338	280	286	.....	.....
Tong V	238	250	244	248	.....	.....
Kleine	171	180	169	178	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	9 april		10 april		11 april	
Platen	57	68	.....	.....	.....	.....
Iek (groot-klein) ...	50	75	.....	.....	.....	.....
Derde slag	50	61	.....	.....	.....	.....
Platjes	22	26	.....	.....	.....	.....

ZEEBRUGGE

	9 april		10 april		11 april	
I	66	63	61	69	.....	.....
II	56	53	61	70	.....	.....
III	58	50	25	58	.....	.....
IV	38	26	19	28	.....	.....
V .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	9 april		10 april		11 april	
Moeien .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pladijs	80	85	80	85	.....	.....
Drielingen	75	85	70	75	.....	.....
Platjes	60	65	60	65	.....	.....

BIJ DE NOTARIS

VRAGEN EN ANTWOORDEN

VRAAG: WIJ ZIJN MET VIER KINDEREN EN HEBBEN VAN ONZE OUDERS EEN GROOT STUK LAND GEËRFD DAT WIJ ZOUDEN WILLEN VERDELEN.

EEN BROER IS NOG MINDER-JARIG. IS HET WAAR DAT WIJ DAN NIET KUNNEN DOEN WAT WIJ WILLEN?

ANTWOORD:

Wij veronderstellen dat de vier kinderen overeenkomen. In dit geval is een minnelijke deling mogelijk.

De vier kinderen kunnen ofwel het stuk in vier kavels verdelen, zodat elk kind een verdeelde kavel verkrijgt, ofwel kunnen zij de geheleheid van het perceel land toebedelen aan één van hen; zij kunnen ook het stuk verdelen in meerdere loten en deze toebedelen aan meerdere kinderen mits uitbetaling aan de anderen.

Overname van de geheelheid van het stuk

De vier kinderen beslissen het perceel land toe te bedelen aan één van hen op basis van een totale prijs van 800.000 fr. zodat de overige drie elk 200.000 fr. ontvangen.

De akte verdeling moet gebeuren ten overstaan van de Vrederechter.

Deze laatste kan de opgegeven waarde aanvaarden of een schatting door een deskundige naar zijn keuze laten bepalen. Eens deze waarde bepaald, kan de akte verleden worden.

De kosten van de verdelingsakte zijn in principe ten laste van alle partijen. Nochtans kan hiervan bij overeenkomst tussen belanghebbenden afgeweken worden en de kosten ten laste van de overnemer gelegd worden.

Verdeling van het goed

Wanneer partijen het perceel land in twee, drie of meer kavels willen verdelen zal eerst een landmeter moeten aangesteld worden om de kavels op te meten. De verdeling en de schatting geschiedt dan zoals hoger.

Onthouden wij ook dat de kosten van zulk een akte veel goedkoper zijn dan een verkoping.

VRAAG: HET NUT VAN EEN PLAATS-BESCHRIJVING BIJ HET AANGAAN VAN EEN HUURCEEL?

ANTWOORD:

De plaatsbeschrijving is een schriftelijke en gedetailleerde beschrijving van de staat waarin een eigendom zich bevindt.

Zij omvat de beschrijving van alle plaatsen en lokalen van het pand. Per plaats of lokaal zal men de toestand beschrijven waarin de muurbekleding, de vloerbekleding, de plafonds, het raamwerk zich bevindt, alsook de toestand van de apparatuur, centrale verwarming, het sanitair, enz.

— De huurder wordt verondersteld het eigendom te verlaten in de toestand waarin hij het gekregen heeft. Wanneer de huurder het eigendom zeer slecht onderhoudt en veel schade toebrengt, dan wordt er verondersteld dat hij het eigendom in een even slechte toestand heeft ontvangen, tenzij de verhuurder het tegendeel kan bewijzen. De plaatsbeschrijving is bij wijze van spreken het wettelijk bewijsmiddel bij uitsteking.

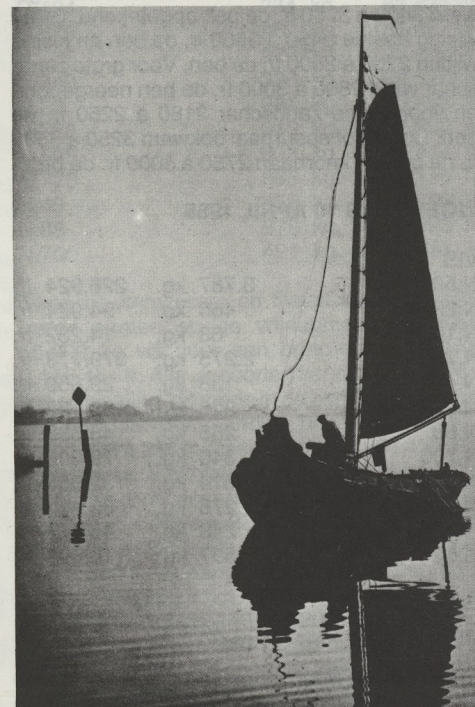
— De nieuwe huurwet bepaalt uitdrukkelijk dat de plaatsbeschrijving omstandig moet zijn. Hiermede wordt bedoeld dat er een ware beschrijving van het pand dient te worden opgemaakt. De wetgever meende dat stijlclausules zoals „de huurder erkent het eigendom in goede staat ontvangen te hebben”, onvoldoende zijn, en als dusdanig niet mogen beschouwd worden als een bewijs dat het eigendom inderdaad in goede staat verkeerde.

Voor de verhuurder is het ten sterkste aan te raden om bij de aanvraag van een overeenkomst, een uitvoerige plaatsbeschrijving op te maken.

Partijen kunnen-dit zelf opmaken, maar wanneer het pand zich in een zeer goede staat bevindt, of indien het pand waardevol is, is het voor de verhuurder aan te raden om de plaatsbeschrijving te laten opmaken door een expert.

Indien de plaatsbeschrijving wordt opgemaakt door één of meerdere experts, dan worden de kosten gedragen door de huurder en verhuurder, en ieder voor de helft.

Informatie overgemaakt door de Nederlandstalige Regionale Commissie van de Koninklijke Federatie van Belgische Notarissen, Bergstraat 30-32 te 1000 Brussel.



VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort		
	9 april	9 april	9 april	9 april	10 april	10 april	10 april	10 april	11 april	11 april	11 april	11 april	11 april	9 april	11 april	9 april	11 april
Tarbot groot	454	501	598	533	.....	.....	573	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	300	412	448	407	.....	.....	443	539	.....	.....	.....	.....	.....	280	310	270	305
Tarbot klein	230	276	395	326	.....	.....	269	357	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	270	287	298	289	.....	.....	307	326	.....	.....	.....	.....	.....	268	310	180	270
Griet middel	223	250	268	225	.....	.....	244	295	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	161	185	196	157	.....	.....	200	249	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek groot	136	141	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	100	120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	80	95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	62	75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	75	90	.....	.....	105	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	65	101	.....	.....	.....	.....	110	184	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	98	.....	.....	.....	90	99	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	66	77	92	.....	89	.....	80	86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	60	68	113	.....	.....	.....	94	114	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Halve mans	67	81	80	89	.....	.....	70	97	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	25	33	39	49	.....	.....	50	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	129	177	158	.....	.....	.....	136	156	.....	.....	.....	.....	.....	180	186	158	165
Gul (groot)	90	147	149	126	120	.....	134	150	.....	.....	.....	.....	.....	100	158	62	130
Gul (middel)	73	116	108	.....	95	.....	101	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	46	77	80	.....	52	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	196	284	191	320	.....	.....	192	317	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	56	86	.....	.....	78	80	54	74	.....	.....	.....	.....	.....	69	72	72	76
Wijting klein	36	70	40	.....	52	80	39	44	.....	.....	.....	.....	.....	54	56	48	34
Schar	25	51	27	.....	.....	.....	22	29	.....	.....	.....	.....	.....	45	60	44	60
Steen-schol	66	184	82	123	.....	.....	46	176	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	75	82	.....	.....	62	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	41	52	.....	.....	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	25	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	90	102	.....	.....	.....	.....	96	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	16	10	15
Rode Poon (roobaard)	45	105	82	.....	.....	.....	68	72	.....	.....	.....	.....	.....	90	100	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	40	46	35	.....	.....	.....	35	47	.....	.....	.....	.....	.....	55	60	.....	.....
Rode knorhaan	52	105	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	7	.....	.....	.....	20	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 2 april werd aangevoerd: 510 kg. tong, 22 kisten tarbot en griet, 29 kisten kabeljauw, 3 kisten schelvis, 23 kisten wijting, 343 kisten schol, 1 kist schar, 4 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 29,12-28,81, grote tong 16,95, grootmiddel tong 20,34-20,19, kleinmiddel tong 22,94-22,33, tong één 19,55, tong twee 14,40.

Per 40 kg.: tarbot 1.144-660, griet 749-460, kabeljauw één 356, kabeljauw twee 252, kabeljauw drie 234, kabeljauw vier 244, kabeljauw vijf

212-138, schelvis vier 142, schol één 188-168, schol twee 176-168, schol drie 146-138, schol vier 128-116, wijting vier 144-128, schar 90, tongschar 392-268, wolf 246.

De besomming was: HD 62 f 84.200.

Aan de woensdagmarkt werd aangevoerd: 72 kisten kabeljauw, 1 kist schelvis en 1 kist diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: kabeljauw één 346, kabeljauw twee 326, kabeljauw drie 342-324, kabeljauw vier 294-252, kabeljauw vijf 206-194, steenbolk 96, schelvis vier 242.

De besommingen waren: HD 5 en VD 18 f 8.200; verder twee IJmuidense dagschuiten die te zamen f 10.000 besomden.

Aan de donderdagmarkt van 4 april werd aangevoerd: 4.790 kg tong; 34 kisten tarbot en griet; 239 kisten kabeljauw; 1 kist schelvis; 9 kisten wijting; 627 kisten schol; 152 kisten schar en 271 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg: tarbot 29,00-25,59; grote tong 15,81-15,10; grootmiddel tong 18,95-17,20; kleinmiddel tong 20,36-18,57; tong één 19,71-18,04; tong twee 13,17-11,45.

Per 40 kg.: tarbot 1068-524; griet 700-428; kabeljauw één 356; kabeljauw twee 318-222; kabeljauw drie 324-276; kabeljauw vier 256-220; kabeljauw vijf 232-154; schelvis vier 274; schol één 188-144; schol twee 188-170; schol drie 182-148; schol vier 144-96; wijting vier 158-146; schar 164-59; pootjes 88-84; tongschar 403-206; steenbolk 134; krab 66; rog 234-120.

RUZIE TUSSEN NEDERLANDSE VISSERIJ EN DOUANE BIJGELEGD

Een al te ijverig douanehoofd, de hr J. De Haan, hoofd van de douanepost in IJmuiden had plots ontdekt dat het vaderland in gevaar verkeerde vanwege de mogelijkheden dat de vissers zouden kunnen accijnsvrije goederen, die aan boord van het vaartuig gebruikt mogen worden, op onwettelijke wijze aan wal brengen.

Het reglement staat daaromtrent aan de zijde van de ijverige douanechef en wellicht was dit een middel om aan het landelijk begrotingstekort te verhelpen. Dit had de heer De Haan er toe geïnspireerd om een schrijven te richten aan het bestuur van de redersvereniging dat alle vissersvaartuigen, met ingang van 1/2/85, een uur voor aankomst in de haven van IJmuiden, aangifte moesten doen van de hoeveelheden accijnsvrije goederen die zich, bij het binnenkomen, aan boord bevonden. Zelfs de bunkerolie en smeeroilën aan boord moesten opgegeven worden. Zo te zien een douanelogboek bijhouden. Het is begrijpelijk dat noch de vissers, noch de vertegenwoordigers van de vissers, in casu hier de „Stichting Nederlandse Visserij” met deze nieuwe tergende maatregelen opgezet waren.

Anderzijds moest men zich binnen het uur na aankomst in de haven melden en dan nog op de zeer afgelegen douanepost op het Sluiseiland!

Een compromisoplossing

De onderhandelingen die gevoerd werden tussen vertegenwoordigers van de Stichting Nederlandse Visserij en de Dienst Invoerrecht en Accijnzen Amsterdam, hebben geleid tot een compromis, waarmede beide partijen zich hebben kunnen verenigen. De vissers moeten één uur voor aankomst in de haven daarvan melding doen aan de Douanedienst. Na het afmeren moet er minstens één persoon aan boord blijven om de douaneformaliteiten af te handelen. Zo de Douane zich tijdens dit uur niet meldt mag het vaartuig verlaten worden.

Ook de inkleding van de zich aan boord bevindende bunkerolie en smeermiddelen moet niet gebeuren. Dit was in elk geval een zeer omslachtige en praktisch niet doenlijke zaak.

Voor de Douane was het wel in de eerste plaats om de alcoholhoudende dranken en rookwaren te doen die door de bemanningsleden van boord mede genomen worden, hetgeen in feite niet mag. Thans werd daaraan ook nog een lijst

van eetwaren aan toegevoegd die normaal Nederland niet mogen binnen komen zonder een bepaalde hoge heffing hierop te betalen, zoals onder meer vleeswaren, koffie, kaas en in het algemeen deze waren waarvan de illegale invoer een profijt aan de ingevoerder bezorgt.

Ook deze waren werden nog al courant, volgens de Douane, mede van boord genomen, onder het mom dat het de resten van het boordproviand waren. Dit natuurlijk wanneer de schepen tijdens hun reis een vreemde haven aangedaan hebben en er provisie opgedaan hebben.

Niettegenstaande de zaak een initiatief is vanwege de Douane uit IJmuiden en de besprekingen hieromtrent over vaartuigen handelden die deze haven aandoen, is het duidelijk dat men geen bijzondere maatregelen voor één enkele haven kan opstellen. Het nieuwe reglement zal dan ook in toepassing gebracht worden in alle vissershavens, dat wil zeggen waar vissersschepen aanleggen. Men ziet nog uit naar een passende officiële datum om de nieuwe maatregelen in voege te brengen. Zoals de administratieve staatsmolen draait, zou dit wel nog enige tijd op zich kunnen laten wachten. Dit beduidt natuurlijk niet dat intussen de vissers de vrije hand hebben. Deze vrije hand bestond nog nooit en accijnsvrije waren mochten ook vroeger niet aan land gebracht worden. Wel zijn daar nu de nieuwe afspraken van meldingsplicht en het aan boord blijven tot één uur na de aankomst. Ook de toevoeging van een lijst proviandwaren.

Wie wint er aan het compromis?

Het is duidelijk dat de Douanediensten het net wat meer toegehaald hebben en deze dienst aan de overeenkomst gewonnen heeft. Men komt eerst aandragen met een ganse rij nieuwe verplichtingen die het de visserij moeilijker maken, zoals onder meer de meldingsplicht op de ver afgelegen douanepost op het Sluiseiland, evenals de bunkerolie en smeermiddelen. Zaken die toch moeilijk haalbaar zijn. Dan ziet de Dienst voor Invoerrecht en Accijnzen graag hiervan af met behoud van datgene dat men in feite wenste te bekomen terwijl de Stichting dan gelukkig uitkomt met de verwerping van bepaalde maatregelen, zoals de meldingsplicht op Sluiseiland en de bunkerolie en smeermiddelen. Een Pyruszege als men het mij vraagt.

VLISSINGEN

MAANDAG 1 APRIL 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			15,76
Tong gm			19,08
Tong km			20,51
Tong I			18,15
Tong II			13,26
Tarbot I			33,66
Tarbot II			29,83
Tarbot III			21,93
Tarbot IV			21,12
Tarbot afw			13,25
Griet I			17,85
Griet II			13,71
Kab 2 (G)			4,96
Kab 3 (G)			4,75
Kab 4 (G)			4,25
Kab 5 (G)			3,16
Wijt. 4 (G)			2,94
Schar 1/D			2,38
Rog I			4,68
Rog II			3,21
Schel. 4 (G)			1,00
Tongschar			7,75
Schol 1 (O)			4,58
Schol 2 (O)			4,68
Schol 3 (O)			3,98
Schol 4 (O)			2,82
Haai + P			3,00
Steenbolk			2,44
TOTAAL	10.895	95.208	

DONDERDAG 4 APRIL 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			16,33
Tong gm			19,11
Tong km			18,67
Tong I			14,53
Tong II			13,64
Tarbot I			32,75
Griet II			10,25
Kab 1 (G)			6,13
Kab 2 (G)			6,88
Kab 3 (G)			6,24
Kab 4 (G)			4,32
Kab 5 (G)			3,75

NEDERLAND

Kab (Afw.)	0,89
Wijt. 4 (G)	4,00
Schar 1/D	3,70
Schel. 3 (G)	3,27
Bot	0,65
Zalm-Forel	13,80
Schol 3 (O)	4,29
Schol 4 (O)	3,82
Steenbolk	2,35
Paling	14,31
Diversen	10,20

TOTAAL 26.934 122.940

VRIJDAG 5 APRIL 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr		14,69	
Tong gm		14,73	
Tong km		15,33	
Tong I		13,40	
Tong II		10,52	
Tarbot I		29,14	
Tarbot II		24,05	
Tarbot III		19,81	
Tarbot IV		19,27	
Tarbot afw		12,45	
Griet I		16,01	
Griet II		13,11	
Schol 1 (G)		4,14	
Schol 2 (G)		5,03	
Schol 3 (G)		4,13	
Schol 4 (G)		2,51	
Kab 1 (G)		6,36	
Kab 2 (G)		6,68	
Kab 3 (G)		4,89	
Kab 4 (G)		3,67	
Kab 5 (G)		2,74	
Kab (afw)		0,90	
Wijt. 4 (G)		3,52	
Schar 1/D		2,16	
Schar 2/D		2,25	
Poon 2		3,00	
Rog I		5,10	
Rog II		3,19	
Koolv. 1 (G)		3,57	
Schel. 3 (G)		3,36	
Bot		0,83	
Zalm-Forel		3,31	
Tongschar		8,88	

HOOGWATERBOEKJE 1985

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijen 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 getijseinen 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.

Schol 1 (O)	4,05
Schol 2 (O)	4,51
Schol 3 (O)	3,48
Schol 4 (O)	2,31
Haai + P	4,56
Krab	2,92
Kuit/lever	4,89
Harder	3,67
Steenbolk	2,94
Kreeft	17,50
Hammen	13,00
Diversen	1,78
Garn. Bnl. 2	9,50

TOTAAL 245.418 1.913.128

NEDERLAND

■ Staassecretaris Ploeg die in Nederland de visserij beheert, werd benoemd, luidens de Nederlandse Stuurboord-Visserij-Editie, tot „Op-pergarnaal” (wij schreven bijna -generaal) en tot erelid van de „Confrérie des Crevettes Bene-lux”. Waar en waarmede Ad Ploeg dit verdient heeft, komt niet ter zake. In deze middens is men trouwens toch gewoon dat de éne opper-garnaal de andere voordraagt voor een onder-scheiding. Erger is het gesteld als de betrokken figuren het zover brengen en ten slotte in hun eigen verdiensten beginnen te geloven. Fees-ten, dom en dwaas doen, terwijl de visserij in de miserie zit.

FRANKRIJK

■ In Frankrijk beklagen de rederijen zich over de hoge kosten voor het lossen van de vis. Gezien ook menige Franse vissersvaartuigen in vreemde havens aan de afslag komen, heeft men er vergelijkingen kunnen maken met de lossingskosten in de havens van de lidstaten met deze die in Frankrijk toegepast worden. Een speciale studie hieraan gewijd, met als basis de kosten in de Franse havens Boulogne en Lorient langs de ene zijde en deze in Denemarken, West-Duitsland en Groot-Brittannië, respectievelijk te Hanstholm, Bremershaven en Grimsby langs de andere zijde. De forfaitaire kosten zijn nage-noeg gelijk, maar de andere kosten herleid tot het lossen per kg vis zijn de volgende: Lorient 9,91 B.fr., Boulogne 9,80 fr., Grimsby 7,43 fr., Bremershaven 7,08 fr. en Hanstholm 6,32 fr. Dit geldt voor het lossen van een vaartuig met 2200 bennen met een gemiddelde afslagprijs van 48 fr. het Kg (2.400 B.fr. de ben van 50 kg). Dit zijn de zegeningen van de sterk georganiseerde Franse marinesyndikaten.

■ Door vissersvaartuigen uit Calais werd de ha-ven van Calais voor enkele uren geblokkeerd zodat geen enkel vaartuig de haven binnen noch buiten kon. Reden hiertoe was het project tot het leggen van een kabel voor electriciteits-uitwisseling tussen Frankrijk en Groot-Brittan-nië, waardoor de visserij weerom eens ge-schaad zal worden in haar mogelijkheden tot vissen. Er worden nu besprekingen gehouden om tot een minnelijke oplossing te komen. Het onderscheid in mentaliteit tussen de Belgische visser en deze uit andere lidstaten, zit hem hier-in dat de Belgische visser maar blijft de kat uit de boom kijken en dat men zich in andere landen niet zwicht om tot blokkades van havens over te gaan.

IERLAND

■ In Ierland is een 24-jarige visser die samen met zijn medemaat, na het kapseizen van hun mosselvaartuig, in het water terecht kwam, ver-dronken. Hij had eerst nog zijn maat die niet kon zwemmen, drijvende gehouden en hem in veil-igheid op de kiel van de boot gebracht. Hierna kwam hijzelf in moeilijkheden en verdronk onder de ogen van de geredde!

■ Twee Ierse vissers werden in de gevangenis gestopt elk voor drie maand, wegens weder-spanigheid en slagen aan officieren van de vis-serij. Beiden hoorden zich eveneens veroorde-len tot een boete van ongeveer 5 duizend B.fr. en één der vissers werd voor drie maand zijn brevet afgenomen. Vooral de effectieve ge-vangenisstraf van 3 maand zal zeker zwaar aankomen.

■ Sinds een paar maanden komt een Portu-gees vaartuig in de Ierse haven van Killybegs aanleggen om er kabeljauw op te kopen en on-middellijk in te zouten. Aan boord van dit vaar-tuig kan men ongeveer 40 ton kabeljauw per dag verwerken, omgerekend is dat 800 bennen van 50 kg. per dag. Het is duidelijk dat dit zeer welkom is voor de plaatselijke vissers voor wie er geen gevaar meer bestaat dat nog kabel-jauwsoorten dienen opgevangen te worden. Minder gelegen komt het natuurlijk voor de vis-handel.

■ In Ierland wordt er gepland om een afzonder-lijk Ministerie voor Marine op te richten. Thans hangt dit af, zoals trouwens in de meeste landen van het Ministerie van Landbouw alhoewel in landen met een belangrijke visserij, soms een afzonderlijke staatssecretaris voor de handeling van marinezaken aangeduid wordt, zelfs ook al voor de visserij. Volgens Ierse visserijkringen zou de visserij heel wat beter gediend zijn met een afzonderlijk departement voor Maritieme Zaken waartoe de visserij zou behoren. Hopen we dat dit dan een volwaardig departement wordt met een volwaardig minister.

■ Vorige maand startte in Ierland een promotie-kampagne voor meer visverbruik. Hiervoor werd een budget ter beschikking gesteld van 200 duizend Ierse pond, hetzij iets boven de 12 miljoen B.fr. De promotiekampagne wordt ge-voerd via het verspreiden van posters en publi-citeit over radio en T.V. We horen regelmatig in andere landen over promotiekampanjes voor meer visverbruik. Alleen in België komt er hier-van praktisch niets terecht. Nochtans met de buitengewone smerige hormonen-affaire die thans loopt inzake vetmesterij van de veestapel, zou dit zeker dubbel inslagen bij het volk.

■ De overplaatsing van de Ierse Luitenant-Commander Mc Elhinney naar het Midden-Oos-ten voor een paar jaar waar deze commandant toegevoegd wordt aan de toezichtvloot van de Verenigde Naties, zal met vreugde begroet wor-den bij de Spaanse vissers. Inderdaad is Mc El-hinney deze die de meeste Spaanse treilers op-bracht wegens illegale visserij in de Ierse wate-ren.

ALLERLEI

■ De Spaanse en Portugese toetreding tot de EEG is er in feite één van lange datum geweest. Inderdaad reeds in juli 1977 werden te Brussel van uit Madrid en Lissabon de officiële aanvra-gen ingediend voor toetreding. Het was vooral Frankrijk die bang was voor een Spaanse en Portugese wijninvasie die zich jaren lang tegen de intrede van deze landen verzette, kwestie van de wijnboeren uit Zuid-Frankrijk niet voor het hoofd te stoten.

WAT BEKWAM SPANJE ALS VISSERIJ IN DE E.E.G.?

In hetgeen men gemakkelijks halve de 50 mijl Irish-Box noemt, dit is een vijftig mijlszone uit de Ierse kust, worden er geen Spaanse schepen toegelaten. Dit verbod geldt voor de komende tien jaar.

In de Ierse zone buiten de 50 mijl, met andere woorden in de overblijvende 150 mijl werden 93 vergunningen aan Spaanse treilers uitgereikt. Verder werden 57 vergunningen voor Spaanse vissersvaartuigen toegekend in de Franse wateren. Deze vergunningen hebben betrekking op demersale vis.

Verder werd er nog bijkomend 5 vergunningen uitgereikt voor de visserij op horsmakreel voor een totaal van 31.000 ton.

Wat de blauwe wijting betreft heeft de E.E.G. het totaal te vissens kwotum nog niet onderverdeeld per lidstaat, maar indien dit gebeurt zal aan Spanje 30 duizend ton toegekend worden. Verder mag Spanje nog 18.000 ton aan mooie meid gaan vissen. Ook wordt aan Spanje nog 25 vergunningen toegekend om ten zuiden van Shannon op brasem te vissen.

Voor de visserij op tonijn zijn al de Spaanse schepen toegelaten tot eventueel ook voor deze vissoort bepaalde vangstreglementen zouden uitgevaardigd worden.

Wat de 93 visserijvergunningen in de Ierse zone buiten de 50 mijl uit de kust betreft, is dit slechts toegelaten voor vaartuigen met maximum 700 p.k. Indien vaartuigen ingezet worden met een groter vangstvermogen zal dit automatisch een vermindering van het aantal toegekende vergunningen betekenen. Het omgekeerde is echter eveneens waar.

Kleiner motorvermogen, meer vaartuigen. Hier ligt nu, volgens onze mening een groot risico omdat de Spanjaarden ook nog al wat lijnvisserij uitoefenen. Doorgaans gebeurt dit met schepen met klein motorvermogen omdat voor deze passieve visserij geen krachtige motoren benodigd worden.

Drie lijnvisserij voor een totaal van 700 p.k. vissen echter heel wat meer dan één treiler met planken of bokken met één enkel motorvermogen van 700 p.k.

Het systeem van de vergunningen houdt echter nog een ander gevaar in, nl. dat 300 treilers een vergunning krijgen, maar slechts 150 vaartuigen op éénzelfde ogenblik mogen vissen (93 in Ierse visserijlijmieten + 57 in Franse wateren = 150).

Dat beduidt dat er een ononderbroken visserij zal uitgevoerd worden door 150 Spaanse treilers, want als één dezer vaartuigen de visserij verlaat, mag dit vaartuig onmiddellijk vervangen worden voor een klaar liggend vaartuig, uit de reeks van 151 tot 300!

En wie kan dit in de gaten houden, of er op een bepaald ogenblik 150, 175 of 200 Spaanse vaartuigen aan het vissen zijn? Hoe kan men op éénzelfde ogenblik de visserij van al deze vaartuigen vastleggen, zijnde een visserij rond Ierland, de oostkust van Schotland en langs de Franse Atlantische westkust?

Vandaar ook de verzuchting van o.m. de voorzitter van de Ierse Redersorganisatie, dhr. Frank Doyle, die zich de vraag stelt wat het zal worden met de Spaanse visser, eens dat zij tot vissen toegelaten worden!!

In de Noordzee mogen de Spaanse vissers niet komen vissen omdat zij er (gelukkig) geen historische rechten konden laten gelden. Hopelijk zal

men hen dit na de tien jaar, dat wil zeggen in 1995, ook niet toelaten.

Zeggen we nog dat Ierland nog heel wat meer het been heeft stijf gehouden, maar op een bepaald ogenblik dreigde West-Duitsland die zekere belangen in Spanje en Portugal te verdedigen heeft, namelijk heel wat West-Duitse investeringen ter plaatse, dat het de E.E.G.-begroting niet zou goedkeuren indien Ierland zich niet inschikkelijk toonde en in dit verband een veto zou stellen.

Ierland moest dan wel inbinden. Dit bewijst nogmaals dat de uitbreiding van de E.E.G. tot 12 lidstaten, zekér geen verbetering of versterking betekent, omdat er weerom zoveel tegenstrijdi-

ge belangen samen gebracht worden.

We hadden reeds zoveel onderlinge moeilijkheden onder de lidstaten omdat nog altijd de nationale belangen primeren. We vragen ons af wat het nu zal worden en of we, behalve een vlees- en boterberg, nu ook zullen opgescheept zitten met een wijnoceaan, en een Spaans-Portugese sardienenberg.

We zijn overtuigd dat de miseries later tot uiting zullen komen tot heel wat verwondering van de voorvechters van de uitbreiding van de Gemeenschap en dat wellicht deze te gemakkelijk breeddenkende heren, dan hun handen in de onschuld zullen wassen.



belgisch-nederlandse zeemansalmanak 1985

belgisch-nederlandse zeemansalmanak 1985

De editie 1985 werd, zoals ieder jaar, volledig nagezien en verbeterd en bevat ± 1.400 blz.

Deze almanak is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr. + 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) + 140 fr. verzendingskosten (voor België) en 175 fr. verzendingskosten (voor Nederland). Te storten op pc. 000-0418987-44, of BBL 384-1605797-46, op naam van pvba Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verkrijgbaar:

IN BELGIË:

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

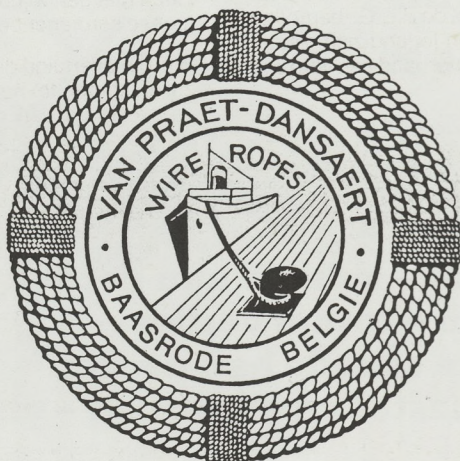
IN NEDERLAND:

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

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**.

Ø (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

**„VAN MANNEN
EN DE ZEE”**

door **Marcel Poppe**
(tweede druk)

Prachtig boekje over een eeuw Vlaamse Zeevisserij, welke in al zijn kleuren en geuren de werkelijke geschiedenis is van onze Vlaamse Zeevisserij van de hand van iemand die door en door onze vissers en visserij kent en waarvan de weergave een brok geschiedenis is, eigen aan de werkelijke belevenissen in onze visserij. Het telt 64 bladzijden en is rijkelijk geïllustreerd.

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 159 fr., BTW inbegrepen, + 20 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Eveneens verkrijgbaar bij:
Hand in Hand, Rederskaai 21, 8380 Zeebrugge.
Standaard Boekhandel, Kapellestraat 103, 8400 Oostende.
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat 33, 8400 Oostende.
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat 51, 8400 Oostende.

**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.



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

MACHINEFABRIEK

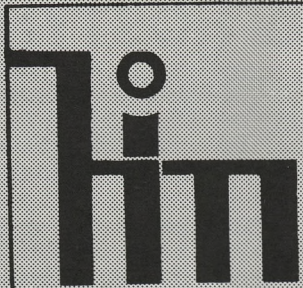
A. Th. VAN TOL B.V.

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

en dat
24 uur per dag...



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229

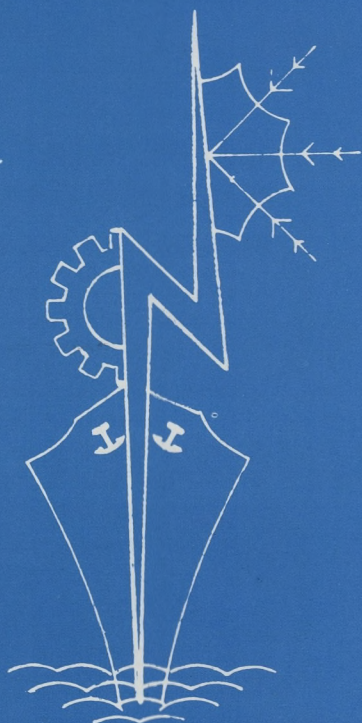


Gedekte risico's:

**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