

HET VISSERIJBLAD



52e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 26 APRIL 1985 – NR. 17

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

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.

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.



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...

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 26 april 1985 – Nr. 17

VISSER VERMIST NA SCHEEPSRAMPE MET ZEEBRUGSE TREILER Z.589 „ESPERANZA”

Vorige week zaterdag heeft zich op de Noordzee, op ongeveer twintig mijl van de Zuidengelse stad Brighton een scheepsramp voorgedaan waarbij een visser, de 27-jarige motorist Walter Verbeke, het leven verloor.

Het drama deed zich voor met de stalen Zeebrugse treiler Z.589 „Esperanza” van reder Romain De Groote. De vier overige opvarenden konden zich zwemmend in veiligheid brengen en werden later opgenomen door de Z.509 „Telstar” die rechtstreeks bij het ongeval betrokken is, gezien de hulp van de „Esperanza” was ingeroepen om de klem geraakte netten van de „Telstar” vrij te krijgen. Die hulpvaardigheid heeft een fatale afloop gekregen voor het vaartuig en een van de vissers.

Het ongeval met de Z.589 „Esperanza” is het tweede totaal verlies in amper drie weken want op 29 maart 1985 verging de Z.289 „Jan Breydel” na een aanvaring met een containerschip. Toen vielen gelukkig geen slachtoffers te betreuren.

Zaterdag, even na middernacht kreeg men aan boord van de Z.509 „Telstar” moeilijkheden bij het ophalen van de netten nadat bleek dat de reductie van de lier defect was geraakt.

Gans de nacht werd geprobeerd de vislier te herstellen terwijl de netten nog op de grond lagen maar alle pogingen bleven vruchteloos, gezien de flexibele gebroken was.

Noodgedwongen nam schipper Frans Vandierendonck dan maar contact op met enkele schepen die in de buurt aan het vissen waren. Dat waren ondermeer de Z.321 en de Z.44 maar

die vaartuigen lagen ongeveer twintig mijl uit de buurt van de „Esperanza”. Het was schipper Jan Meseure die toen inging op het verzoek van de „Telstar” om hulp te bieden.

De „Esperanza” lag inderdaad op amper vijf mijl van het onklaar geraakte vaartuig. De schipper stelde voor assistentie te verlenen na voorafgaandelijk akkoord van de reder. Toen dat akkoord kwam werden aan boord van de Z.589 de beide boelen gewonnen en werd koers gezet naar de Z.509 die ondertussen was ingelicht dat hulp onderweg was.

Omstreeks 9 uur kwam de Z.589 langs de Z.509. Het was aanvankelijk de bedoeling om de voorsteven van de Z.589 tegen de achtersteven van de Z.509 te komen om de korretouwen van zowel de stuurboord- als de bakboordboelen van de Z.509 gelijktijdig over te nemen.

Nadat de verbinding was gemaakt tussen de beide stuurboord-korretouwen diende de rem van de vislier van Z.589 terug aangespannen te worden.

Matroos-motorist Walter Verbeke voerde dit uit en zou in de lierkamer blijven om na te zien dat bij het winden door de bijkomende lengte van het korretouw, dit niet van de trommel zou lopen. Het verbindingsluik tussen lierruimte en brug werd op open geblokkeerd opdat de schipper de motorist goed zou horen roepen.

Onmiddellijk werd weg gemaneuvreerd van de Z.509 totdat het stuurboordkorretouw recht achter de Z.589 lag en aangespannen was.

HET WINDEN BEGONNEN

Omstreeks kwart voor een is men dan begonnen met het winden van de stuurboordboel. Schipper Meseure stond in de brug, motorist Verbeke stond in de vislierruimte, stuurman Martony bediende de vislier vanop de achterbrug en matroos Kerckaert Eddy en lichtmatroos Pauwaert stonden op dek om bij noodwendigheid de veiligheid van de stuurboordbok te lossen.

Bij het inwinden van de eerste twintig vadem korretouw, kwam de afstopketting van de Z.509, die nog rond het korretouw van de Z.509 lag, in de blok van de stuurboordbok terecht en blokkeerde. Het korretouw werd iets terug gevierd waarop de schipper over de stuurboordbok kroop om de ketting te verwijderen.

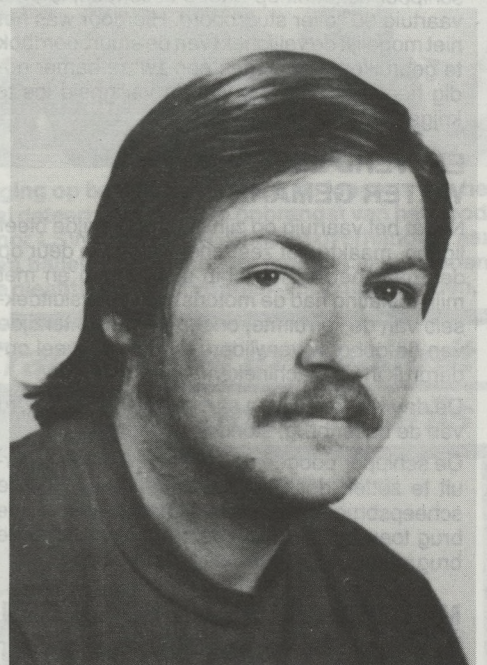
DIRECT SLAGZIJ

Bij het voelen van de eerste weerstand, bemerkte de schipper een lichte slagzij van 15° over stuurboordzijde. Onmiddellijk werd de schroef afgezet en de stuurman gevraagd de rem te lossen. Het korretouw werd iets gevierd maar dit vieren geschiedde zeer traag waarop de schipper motorist Verbeke toeriep de aanspanmoer verder te lossen omdat de rem te veel spande. Dat gebeurde wel degelijk.

(vervolg op blz. 2)



Het vergane vaartuig, de Z.589 „Esperanza”.



Matroos Walter Verbeke. De scheepsramp met de Z.589 „Esperanza” is deze 27-jarige visser fataal geworden. Hij werd mee geleurd met het inslaande water en voor hem was geen weg terug meer.



De vier geredde opvarenden van de Z.589 „Esperanza” met v.l.n.r. schipper Jan Meseure, matroos Eddy Kerckaert, stuurman Patrick Martony en lichtmatroos Michael Pauwaert.

Nadien werden andermaal pogingen ondernomen om de stuurboordboel te winden. Toen ongeveer dertig vadem gewonden was, nl. 10 vadem van de staalkabel van de Z.589 en 30 vadem van het korretouw van de Z.509, begon de Z.589 plots slagzij te maken over stuurboord.

Dat gebeurde in één beweging waarbij het vaartuig in zijn koerslijn recht vooruit bleef lopen. Toen de Z.589 reeds dermate slagzij maakte dat de bovenboord van de stuurboordreling aan het water kwam, gaf de schipper bevel de schroef af te zetten en kreeg stuurman Martony bevel het korretouw volledig te laten vieren.

Het vaartuig bleef evenwel verder slagzij maken en in een tijdspanne van enkele seconden, de schipper schat dit op 6 tot 8 seconden, lag het vaartuig 90° over stuurboord. Hierdoor was het niet mogelijk de veiligheid van de stuurboordbok te gebruiken omdat men een zware hamer nodig heeft om de haak van de veiligheid los te krijgen.

ER WERD ZEER VLUG WATER GEMAAKT

Nadat het vaartuig op zijn stuurboordzijde bleef liggen, maakte het zeer snel water. De deur op dek naar het binnenschip stond open en met mijn toelating had de motorist ook de afsluitdeksels van de lierruimte, onderaan de achterzijde van de opbouw verwijderd omdat er teveel onderdruk in de machinekamer was.

De deuren, zowel aan stuurboord als bakboord van de buitenbrug, stonden eveneens open.

De schipper poogde nog het schroef op achteruit te zetten doch het water liep zeer snel de scheepsbrug binnen. De stuurman verliet de brug toen het water reeds met grote kracht de brug via de stuurboordbuitendeur binnen liep.

MOTORIST KWAM NIET OPDAGEN

De schipper bleef in de scheepsbrug wachten tot motorist Verbeke zou komen opdagen omdat hij hoopte dat Verbeke via de doorgang tot de lierruimte naar de brug zou komen maar de ongelukkige visser kwam helaas niet opdagen.

Toen de scheepsbrug nagenoeg volledig onder water stond moest matroos Martony ingrijpen

en heeft hij de schipper letterlijk van de brug weggesleurd.

Matroos Kerkckaert en lichtmatroos Pauwaert stonden dan reeds op de bakboordzijde van de opbouw van het vaartuig. Men bleef nog geruime tijd verder kijken om te zien of motorist Verbeke zou boven komen. Toen de bakboordreling van de Z.589 nog ongeveer 30 cm van het wateroppervlak verwijderd was werd vanop de Z.509 geroepen om in het water te springen omdat er gevaar bestond om mee gezogen te worden met het zinkend vaartuig.

Omzeggens dadelijk hierop zijn de opvarenden van de Z.589 in het water gesprongen, kort nadat men de scheepsmotor had horen uitvallen. Daar het water bijzonder snel de brug was binnen gedrongen had men niet de gelegenheid gekregen de reddingvesten te nemen terwijl men evenmin de kans had gekregen het automatisch noodsein in te schakelen.

NAAR DE Z.509 GEZWOMMEN

Samen zijn de vissers van de Z.589 dan maar in de richting van de Z.509 gezwommen maar, mede door de zeer lage temperatuur van het zeewater, voelde men dat de krachten snel afnamen.

Op een bepaald moment riep lichtmatroos Pauwaert dat hij ten einde krachten was. Schipper Meseure zwom iets voor de anderen of bleef

(vervolg op blz. 3)



De Z.509 „Telstar”. Aan dit vaartuig verleende de „Esperanza” assistentie om de netten vrij te krijgen maar dat maneuvreer is fataal geworden.

PLECHTIGE COMMUNIE OP IBIS

watertrappelen om te zien of de vermiste motorist Verbeke nog niet was komen opdagen. Bovendien wilde hij zijn varensgezellen in het oog houden.

Vanaf de Z.509 was ondertussen matroos Dobbelaere, gekleed in een kikvorspak, te water gesprongen en naar de drenkelingen toe gezwommen.

Eerst slaagde hij er in lichtmatroos Pauwaert te grijpen. Nadien zwommen de andere drenkelingen ook in de richting van Dobbelaere en kort daarop werden zij aan boord van de Z.509 genomen. Nog alvorens de vissers aan boord van de Z.509 waren opgenomen is de Z.589 gezonken. Het vaartuig lag op zijn stuurboordzijde en zonk omstreeks 11 uur, hooguit vijf minuten nadat het slagzij maakte.

NAAR DE THUISHAVEN

Aan boord van de Z.509 kregen de opvarenden de eerste zorgen toegediend terwijl de schipper van het vaartuig onmiddellijk de hulpdiensten en Oostenderadio inlichtte.

Door meerdere vaartuigen werden opzoekingen verricht en ook een helikopter kwam ter plaatse maar de geredde vissers verkozen aan boord van de Z.509 te blijven. De opzoekingen naar de vermiste motorist Verbeke werden nog verder gezet tot in de namiddag maar toen dat vruchteloos bleek werden deze gestopt.

Zondag in de vroege morgen liep de Z.509 dan de haven van Zeebrugge binnen waar de geredde vissers werden opgewacht door hun familie.

Nopens de oorzaak van het vlugge zinken meent de schipper dat dit te wijten is aan het feit dat de stuurboordboel van de Z.509 verzwamd was door het vangen van zand en slijk en door het langdurig op de bodem liggen ofwel doordat de stuurboord- en bakboordboel in elkaar verstrengeld waren. Het snelle water maken is te wijten aan de open staande deuren en verluchtingsgaten.

Volgens schipper Meseure had de vermiste motorist Verbeke geen kans om de lierruimte te verlaten. Er zijn twee toegangen, nl. de waterdichte deur die uitgeeft op dek, stuurboord voren en een loodrechte trap die aan bakboordzijde loopt van de lierruimte naar de scheepsbrug. Met de slagzij over stuurboordzijde was de loodrechte trap aan bakboordzijde totaal onbruikbaar. Dat moet fataal geweest zijn voor de ongelukkige motorist Verbeke.



10 Ibis-jongens hebben zondag in de kerk en maandag tijdens een receptie in de Ibis hun plechtige communie gevierd. Op onze foto worden ze geflankeerd door Ibis-voorzitter vice-admiraal Schlim en directeur Caestecker.

MILDE SCHENKERS



Dinsdagnamiddag is de Loodsen sport Vereniging op bezoek geweest bij de jongens van het Koninklijk werk Ibis, een traditie trouwens die al dateert van 1964. De opbrengst van het Loodsenbal en de daarbij horende tombola werd door LSV-voorzitter R. Simoen overhandigd aan Ibis-directeur Caestecker. Ook enkele tientallen ballen werden aan de jongens aangeboden. Onze foto toont de LSV-mensen tijdens de korte plechtigheid met vooraan voorzitter Simoen.

ALLERLEI

■ We zouden bijna kunnen zeggen, waar is de tijd van onze Jslanders toen het aanvoeren van heilbot van 100 kg. geen zeldzaamheid was. Thans is dit wel het geval, zodanig zelfs dat de aanvoer van een heilbot van meer dan 100 kg. thans een afzonderlijke kop haalt in de vakbladers. Aldus werd in het Schotse Fraserburg een heilbot aangevoerd van bijna 120 kg., gevangen ter hoogte van de Faroer. Het beestje haalde in de afslag te Fraserburgh rond de 33.000 B.fr.

■ We staan soms wel verbaasd over de valse berichtgeving die in bepaalde vakbladen in het buitenland verschijnt over toestanden in Belgische afslagen. Aldus lezen we onder meer in een dergelijk vakblad dat in Frankrijk en vooral in België geen officiële ter plaatse zijn om de aanvoer op te nemen, zodat men lustig doorheen de kwota kan gaan. Er is alleen plaatselijk toezicht door lokale mensen. Men bedoelt hiermee waarschijnlijk de stadsdiensten. Aan de hand van dergelijk verschenen artikel, nemen deze mensen een loopje met de aanvoerhoeveelheden. Het is inderdaad gemakkelijk van heel wat over zaken te schrijven waarover men niet het minste benul heeft.

Traditioneel in kwaliteit

Uniek in prijs

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



pvba BOUWKANTOOR
Eddy POLLE

Dullaert 47 9900 EEKLO
Tel (091) 77 77 47

BON voor gratis documentatie

Naam _____

Adres _____

Tel _____

SOCIOLOGISCH ONDERZOEK IN DE ZEEVISSERIJ (6)

Enquête bij de scheepsjongens

III. DE BEROEPSSITUATIE

4. De aard van de activiteiten

Omtrent de aard van de activiteiten aan boord wordt meer duidelijkheid verkregen aan de hand van tabel 5. Hierin is vermeld hoeveel percent van de respondenten, naar eigen zeggen, de vermelde bezigheden verrichten, ongeacht de frequentie waarmee deze worden uitgeoefend. Men merkt dat er twee soorten taken zijn die door nagenoeg alle scheepsjongens uitgevoerd worden, nl. „vis rapen, wassen, gutten” en „reinigingswerk”; daarop volgen twee andere taken die nog door een grote meerderheid (ruim 86 pct.) worden verricht, nl. „vis sorteren en bergem” en „huishoudelijk werk”.

De verdere analyse toont aan dat vooral de scheepsjongens in de garnaalvisserij zich van deze in de bokken- en plankenvisserij onderscheiden doordat zij veel minder frequent bepaalde taken verrichten. Als dergelijke taken vallen o.m. aan te wijzen: korre inhalen, ijs scheppen en hakken, shackles draaien, materiaal aanbrengen en aanleren van het sturen. Terzake bestaat een grote gelijklopendheid tussen bokken- en plankenvisserij. Wel lijkt in de bokkenvisserij de scheepsjongen wat meer te worden ingezet bij het inhalen van de korre, het sorteren en opbergen van de vangst en nettenreparatie,

doch anderzijds minder voor het aanleren van wacht lopen en sturen.

In de tabel worden onder „hulp op dek” door 21,9 pct. van de ondervraagden „andere bezigheden” dan de reeds vermelde, aangegeven. Deze kunnen als volgt gepreciseerd worden:

- aan de wings staan (4 × genoemd)
- garnalen ziften (3 ×)
- touwwerk (2 ×)
- opruimingswerk (2 ×)

Tot slot kan opgemerkt worden dat het in de voorafgaande analyse duidelijk gaat om taken aan boord van het vissersvaartuig. Verder zal blijken dat de scheepsjongen tevens nogal vaak wordt ingezet voor werk aan wal, of beter gezegd, voor werk tussen de wal en het schip, meer bepaald voor het vislossen, of ook nog voor allerlei werk aan boord of aan de kaai wanneer het schip in de haven ligt.

Heel wat respondenten laten onomwonden blijken dat zij dit beschouwen als niet behorend tot de specifieke taken van de scheepsjongen.

IV. DE HOUDING TEGENOVER HET BEROEP

In de houding tegenover het beroep worden hierna drie dimensies onderscheiden, nl. de positieve en negatieve beroepsaspecten, de

binding aan het beroep en de binding aan de beroepsorganisatie.

1. De positieve en negatieve beroepsaspecten

Meer inzicht in de beroepsaspecten die door de respondenten als het meest positief en negatief worden ervaren, is verkregen aan de hand van de vraag: „Wat zijn volgens U de meest aantrekkelijke, resp. minst aantrekkelijke kanten van het visserijberoep?” Voor beide uitzichten werden een aantal antwoordcategorieën voorgelegd waarvan, door kennis van het milieu, is geweten dat zij in de visserij een min of meer belangrijke rol spelen. Een laatste categorie werd open gehouden ten einde de onverwachte antwoorden te kunnen groeperen. De mogelijkheid werd geboden om meerdere categorieën gelijktijdig aan te duiden.

Als belangrijkste positieve categorieën kwamen naar voor: „het leven en werken in open lucht” en „financieel interessant”. Elk van beide wordt door 30 pct. als een zeer aantrekkelijk uitzicht van het visserijberoep ervaren. In de planken- en bokkenvisserij wordt „het leven en werken in open lucht” praktisch even talrijk vernoemd (resp. 33 en 34 pct.) maar in de garnaalvisserij wordt het duidelijk minder als een aantrekkelijk beroepsuitzicht ervaren (20 pct.). Op zijn beurt wordt het financieel aspect het talrijkst genoemd in de plankenvisserij (46,7 pct.), van ver gevolgd door de bokken- en garnaalvisserij (resp. 28,9 en 20 pct.).

Een andere categorie nl. „de geringe kans op werkloosheid” wordt nog door 21,9 pct. van de ondervraagden onder de aantrekkelijkste beroepsuitzichten gerekend. Hier zijn de verschillen volgens type van vaartuig nochtans gering (plankenvisserij: 20 pct., bokkenvisserij: 21,1 pct., garnaalvisserij: 26,7 pct.).

Vervolgens komen een aantal aspecten naar voor die in eerder geringe mate genoemd worden, zoals „interessant beroep” (15,1 pct.), „geen legerdienst doen” (9,6 pct.) en „veel kans op sociale doorstroming” (6,8 pct.). Het kan verwondering wekken dat de faktor „interessant beroep” zo weinig aan bod komt; wanneer men echter bedenkt dat de scheepsjongens blijkbaar veelvuldig worden ingezet voor „reinigingswerk”, „huishoudelijk werk” en andere klusjeswerk dan is dit reeds meer aannemelijk. De faktor „legerdienst” blijkt het ook niet meer te doen, wat blijkbaar verband houdt met de vele dienstvrijstellingen ook ten gunste van niet-visserij, en voorts met de aanmerkelijk verkorte legerdienst. Stof tot nadenken verschaft alleszins het opvallend voorbijgaan aan „veel kans op sociale doorstroming” wat toch in tegenspraak lijkt te zijn met de reeds genoteerde - sterke drang naar verdere vervolmaking.

TABEL 5. - Percentage respondenten volgens uitgeoefende taak (ongeacht de frequentie) per scheepstype

	Planken- visserij	Bokken- visserij	Garnaal- visserij	Andere	Totaal
Hulp op dek					
korre inhalen	66,7	71,1	20,0	60,0	58,9
vis oprapen, wassen, gutten	100,0	100,0	80,0	100,0	95,9
vis sorteren en opbergen	66,7	94,7	80,0	100,0	86,3
ijs scheppen en hakken	100,0	52,6	33,3	100,0	61,6
netten herstellen	46,7	63,2	46,7	100,0	58,9
shackles draaien	33,3	52,6	13,3	20,0	38,4
materiaal aanbrengen	66,7	68,4	46,7	40,0	61,6
andere	13,3	21,1	13,3	80,0	21,9
Onderhoud					
reinigingswerk	100,0	94,7	93,3	100,0	95,9
schilderen	26,7	23,7	20,0	20,0	23,3
andere	-	7,9	6,7	-	5,5
Aanleren van					
wacht lopen	80,0	71,1	66,7	100,0	74,0
sturen	66,7	60,5	33,3	40,0	54,8
Huishoudelijk werk					
	93,3	92,1	60,0	100,0	86,3
Andere					
	-	5,3	6,7	20,0	5,5

Ten slotte is er de categorie „overige” die door 16,4 pct. werd geciteerd en als volgt kan gepreciseerd worden:

„Veel vis vangen, weg van alle zorgen”
 „De vangst” (2 x)
 „Jacht”
 „Avontuur”
 „Veel plezier aan boord” (2 x)
 „De motoren”
 „Lang op zee”

Laat ons thans aandacht schenken aan de beroepsaspecten die als het minst aantrekkelijk worden ervaren. In volgorde van belangrijkheid zijn dit:

„te veel weg van huis en thuis”	20,5% (1)
„een hard en gevaarlijk beroep”	15,1%
„weinig uitwijkmogelijkheden op latere leeftijd”	8,2%
„wisselvallig arbeidsinkomen”	5,5%
„gebrek aan sociale status”	1,4%

Bij de negatieve beroepsaspecten spelen derhalve de gezinsdimensie en de zorg voor de persoonlijke veiligheid de belangrijkste rol terwijl de overige aspecten slechts in geringe mate aan bod komen.

De categorie „overige aspecten” die nog door 27,4 pct. van de respondenten werd beantwoord, kan als volgt verduidelijkt worden:

„nog werk aan boord als het schip binnen ligt”
 „binnenkomen van het schip: werk voor de boeg”
 „na zware reis de vangst helpen lossen”
 „gebruikt worden als vislosser na terugkomst van schip”
 „werk aan de kaai”
 „zeer veel werk bij wijlen”
 „veel vangst”
 „dek schuren”
 „meid voor alle werk”
 „slecht weer op zee”
 „slecht weer”
 „slecht weer”
 „met Kerstmis niet thuis, soms onregelmatige werkuren”
 „onregelmatige werkuren”
 „gaan vissen zonder veel verdienen (’s winters)”
 „technische defecten”
 „zeeziekte, bij aanvang”

Volgens het type van vaartuig dient nog opgemerkt dat het „te veel weg van huis en thuis” nagenoeg even talrijk wordt genoemd in de plankenvisserij (20,0 pct.) als in de bokkenvisserij (18,4 pct.) en iets minder in de garnaalvisserij (13,3 pct.) en dat het aspect „hard en gevaarlijk beroep” vooral in de plankenvisserij naar voor komt (20,0 pct.) en in veel mindere mate bij de bokkenvisserij (13,2 pct.) en de garnaalvisserij (6,7 pct.). Het verschil tussen bokken- en plankenvisserij houdt allicht verband met het feit dat de nieuwbouw en de moderniserings-, verbeterings- en aanpassingswerken in overwegende mate eigen zijn aan de bokkenvisserij.

ONZE COMMENTAAR

III. 4. De aard van de activiteiten

De enquête wijst uit dat, wat betreft de aard van de activiteiten van de scheepsjongens, een vrij grote gelijklopendheid bestaat tussen bokken- en plankenvisserij. Het aanleren van wacht lopen en van het sturen komt wel wat meer voor in de plankenvisserij, doch in beide gevallen wordt aan de grote meerder-

heid de kans geboden zich hierin te bekwaamen, wat alleszins een positief punt is (zolang het blijft bij „aanleren”... en men de jongen niet alleen laat tijdens dergelijke hoogst verantwoordelijke taken!).

Nagenoeg alle jongens worden ingezet voor „vis rapen, wassen en gutten” en voor „reinigingswerk”, en de meesten (ruim 86%) eveneens voor „vis sorteren en opbergen” en „huishoudelijk werk”. Dat geeft dan meteen ook, kort samengevat, een vrij klassiek beeld van de taken van een scheepsjongen aan boord van een vissersvaartuig.

Wat echter nogal opvalt, is de reactie van de jongens tegen het werk dat zij **niet specifiek aan boord** (= tijdens de reis) moeten verrichten, zoals fungeren als vislosser, of ook nog allerlei werk aan boord of aan de kaai wanneer het schip in de haven ligt. De auteurs voegen hieraan toe: „Heel wat respondenten laten onomwonden blijken dat zij beschouwen als **niet behorend tot de specifieke taken van de scheepsjongen**”. Men kan daarover van mening verschillen,

maar het is voor onze reders toch goed om weten – voor zover zij het nog niet wisten – dat een dergelijke geestesgesteldheid onder onze scheepsjongens aanwezig is.

IV. De houding tegenover het beroep

1. De positieve en negatieve beroepsaspecten

Voor het bedrijf is het uiteraard zeer belangrijk om een duidelijk inzicht te hebben in wat een jongen kan aantrekken tot of afstoten uit de visserij. „**Het leven en werken in open lucht**” en „**financieel interessant**” wordt telkens door 30% van de ondervraagden ervaren als een zeer aantrekkelijk uitzicht van dit beroep, zij het dan dat het positief financieel aspect veel meer naar voor komt in de plankenvisserij (47%) dan bij

(vervolg op blz. 6)



Een van de aspecten van de vissersopleiding is het verwerken van de vangst. Een vitaal element dat bepalend is voor de kwaliteit van de aangevoerde vangst.

de bokkers (slechts 29%), wat voor sommigen misschien wel eigenaardig kan klinken.

In deze sombere tijd van enorme jeugdwerkloosheid is het niet verwonderlijk te mogen vaststellen dat „de geringe kans op werkloosheid” door 22% wordt gerekend onder de aantrekkelijkste beroepsuitzichten.

De auteurs stippen ten slotte nog aan: „Stof tot nadenken verschaft alleszins het opvallend voorbijgaan aan „veel kans op sociale doorstroming”, wat toch in tegenspraak lijkt te zijn met de – reeds genoteerde – sterke drang naar verdere vervolmaking”. Wij denken dat hier een onderscheid moet gemaakt

worden tussen „wishful thinking” en jongensdromen enerzijds, en de nuchtere werkelijkheid anderzijds. De meeste jongens zullen wel beseffen dat er **objektief** in de visserij inderdaad veel kans is op sociale doorstroming („van scheepsjongen tot reder!”), maar dat dit een zeer grote persoonlijke inspanning en inzet vereist, die velen misschien bij zichzelf niet zo direkt zien zitten.

Vervolgens komen de minder en **minst aantrekkelijke** beroepsaspecten aan de beurt. Het gaat hier vooral om „**te veel weg van huis en thuis**” (21% van de ondervraagden)

en „**een hard en gevaarlijk beroep**” (15%). De eerstgenoemde faktor is nu eenmaal eigen aan het beroep en daaraan kan niet verholpen worden, doch wat het ander aspekt betreft, menen wij dat de toemerkende modernisering van onze vloot hier in zekere mate een uitkomst kan bieden, ofschoon dit natuurlijk altijd een hard en niet ongevaarlijk beroep zal blijven... net zoals trouwens zoveel andere beroepen aan de wal.

(volgende aflevering: „Binding aan beroep en beroepsorganisatie”)

(1) Telkens berekend op het totaal van de respondenten.

Tijdens de besprekingen van de begroting van Verkeerswezen

AANDACHT VOOR DE VISSERIJ EN MARITIEME SECTOR

Tijdens de bespreking van de begroting van Verkeerswezen hield volksvertegenwoordiger Manu Desutter een tussenkomst i.v.m. de zeevisserijsector terwijl hij ook aandacht besteedde aan de problematiek die de aandacht van de andere maritieme sectoren gaande houdt.

Wegens tijdsgebrek kon Minister De Croo op de zitting zelf geen antwoord verstrekken op de vragen van volksvertegenwoordiger Manu Desutter maar hij beloofde toen een schriftelijke uiteenzetting.

Dat is ondertussen gebeurd en zijn wij in de mogelijkheid onderstaand het antwoord van voornoemde Minister weer te geven.

DE ZEEVISSERIJ

Het geachte Lid zegt terecht dat het beleid inzake zeevisserij afhangt van de zeevisserijpolitiek van de Europese Gemeenschap. Meer bepaald wat het verlenen van de beëindigingspremie betreft.

Deze steunt op de verordening 2908/83 en de Richtlijn 83/515 van de Raad van de Europese Gemeenschappen dd. 4.10.83.

Luidens het K.B. dd. 24.6.1984 kan inderdaad een beëindigingspremie toegekend worden voor het onttrekken van een visserssloep van de zeevisserijactiviteit in de wateren van de Europese Gemeenschap.

Het is ook waar dat de E.G. voor deze capaciteitsvermindering voor 50% kan tussenkomen. In concreto betekent dit echter dat de uitkering van de premie eerst volledig ten laste van de begroting van het Departement van Verkeerswezen komt en dat de gedeeltelijke terugbetaling slechts later gebeurt en van op de algemene begroting van het Rijk, zodat deze recuperatie niet onmiddellijk voor nieuwe beëindigingspremie kan worden aangewend.

In 1984 werden premies tot een beloop van 20.393.100 fr. toegekend. De uitbetaling, na indiening der rechtvaardigingsstukken, is aan de gang. Er bleven inderdaad nog geldige aanvragen over voor een totaal van ± 30.200.000 fr. Deze werden prioritair behandeld begin dit jaar. Eerstdaags wordt aldus nog voor 15.672.800 fr. uitbetaald. Van de 2 bedragen samen verwacht men een terugbetaling van de E.G. ten belope van ± 19 miljoen Fr.

Wanneer de nieuwe aanvragen zullen ingediend zijn voor het huidig jaar, zegge einde april,

zal een evaluatie opgemaakt worden van het volledig tekort op de lopende begroting. Rekening houdende met de te verwachten ontvangsten van de E.G. zal het Departement alsdan een vraag tot aanpassing van de begroting 1985 indienen. Het is alleszins de bedoeling dat voor einde van dit jaar alle geldig bevonden aanvragen zouden voldaan zijn.

Wat de capaciteitsbeheersing en afremming betreft, kan ik slechts verwijzen naar de E.G.-politiek. Onze Collega van Europese Zaken en Landbouw en zijn ambtenaren hebben de besprekingen van nabij gevolgd en er de conclusies moeten uit trekken. De tussenkomst van de E.G. in de beëindigingspremie is geconditioneerd met de capaciteitsverlaging van de vissersvloot.

Ook wat het Europees logboek betreft, moet ik het geachte Lid verwijzen naar het Ministerie van Landbouw, die deze E.G.-voorschriften in zijn bevoegdheid heeft.

DE REGIE VOOR MARITIEM TRANSPORT

Investerings

Uit bijgaande gegevens moge blijken dat bij de R.M.T. wel een reële uitbatings- en investeringspolitiek bestaat.

Op de begrotingsvoorstellen van de R.M.T. voor het jaar 1985 zijn weliswaar geen zeer grote bedragen voor investeringswerken ingeschreven, hoewel 185 miljoen fr. niet nijs is.

Dit bedrag is in hoofdzaak bestemd voor de bouw van een vierde inschepingsbrug. Deze brug zal in- en ontschepen op twee niveaus, langscheeps en dwarscheeps mogelijk maken.

De R.M.T. zal dan over veruit de beste haveninfrastructuur voor ferries beschikken op het West-Europees continent.

Anderzijds vestig ik er de aandacht op dat in de loop van 1985 investeringswerken uitgevoerd worden voor meer dan 700 miljoen voor om- en bouwwerken die de capaciteit van de vloot bevestigend vergroten.

Met deze ombouwwerken ligt de R.M.T. maanden voor op de grootste privé-rederij in transkanaalverkeer die gelijkaardige aanpassingswerken besteld heeft. Daarenboven kan vastgesteld worden dat de R.M.T. voorafgaand aan thans aan gang zijnde werken in de relatief korte tijd van haar bestaan - 12 jaar - voor meer dan 6

miljard heeft geïnvesteerd in hoofdzaak in vlootvernieuwing en havenstructuur.

De kosten voor haveninfrastructuurwerken worden door de R.M.T. zelf gedragen in overeenstemming met art. 13 van de wet houdende oprichting van de R.M.T. Zolang de wetgever deze bepaling niet verandert, is dit voor R.M.T. een feitelijke gegeven waaraan ze zich te houden heeft.

Bedrijfskapitaal

In tegenstelling tot wat de heer De Sutter meent, zijn de maatregelen voorzien in het saneringsplan t.a.v. de financiële situatie van de R.M.T. zeer **concreet en realistisch**.

De omzetting van de schuld t.a.v. de C.D.V.U. heeft op de balans hetzelfde effect als een kapitaalverhoging van 1,5 miljard frank en brengt het bedrijfskapitaal min 617 miljoen fr. per einde 1983 op plus 813 miljoen fr. alleen door die maatregel.

Daarnaast kan de R.M.T. in afwachting van een meer fundamentele maatregel voor verdere verbetering van het bedrijfskapitaal met instemming van de Minister van Financiën beroep doen op een roll-over krediet ten belope van 600 miljoen fr.

Deze maatregel, die ook in het financiële luik van het saneringsplan voorzien is, zal toelaten over de nodige likwiditeiten te beschikken in afwachting dat de maatregelen voorzien in het besparingsluik van het saneringsplan het financieel evenwicht van de R.M.T. terug herstellen.

Vraag i.v.m. het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart

Voor het Bestuur van het Zeewezen zien we in-geschreven investeringskredieten ten belope van 781,4 miljoen frank.

In Nederland ligt het in de bedoeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat om de „loodsdienst” uit de staatsdienst af te stoten. Dit samen met alle aanverwante diensten (rede, bebakening, e.d.m.). In België zijn ook gesprekken aan de gang betreffende de reorganisatie van de „Loodsdienst”.

Een uitstaand bedrag aan ingediende schuld-vorderingen ten gevolge van fouten van loods

(vervolg op blz. 7)

die verhaald kunnen worden op de Belgische Staat (zaak „Ore Prince/Bratslav e.a.) zou thans reeds de 3 miljard bereiken.

Is dat inderdaad zo?

Waarom beperkt de Staat zijn aansprakelijkheid niet zoals in de maritieme wereld gebruikelijk is?

Geeft dit arrest niet duidelijk aan dat een wijziging van de wet op het loodsen van schepen zich opdringt? Welke initiatieven denkt de heer Minister op korte termijn te nemen?

Heeft de Heer Minister de intentie een efficiënt georganiseerde loodsdienst in Staatsdienst te behouden. Mocht dat niet het geval zijn, zijn de voorgestelde investeringen dan wel verantwoord?

Hierop antwoordde Minister De Croo als volgt:

Het investeringskrediet van 781,4 miljoen, ingeschreven door het Bestuur van Zeewezen en van de Binnenvaart, wordt gevraagd om een gedeeltelijke vernieuwing van de vloot tot stand te brengen. Het bouwprogramma omvat ondermeer 2 reddingsboten, twee redebotten en een betonningsvaartuig;

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft inderdaad de intentie de loodsdiensten en de vaarwegmarkeringsdiensten te privatiseren. De onderhandelingen ter zake met de betrokken personeelsorganisaties verlopen stroef. Een prognose over het verloop en de uitkomst van deze onderhandelingen kan ik niet verstrekken.

In België is een werkgroep, bestaande uit afgevaardigden van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, de beroepsverenigingen van de loodsen en de syndicale organisaties, ingesteld met als opdracht een reorganisatie van de loodsdiensten uit te werken ten einde de efficiëntie ervan op te voeren;

Inzake de verantwoordelijkheid van de loods en van de Belgische Staat, als werkgever van deze laatste, heeft het Hof van Verbreking op 15.12.1983 een arrest gevelde dat grondig afwijkt van de bestaande jurisprudentie ter zake.

Initiatieven zullen worden genomen om de verantwoordelijkheid, op civiel-rechterlijk gebied, van de loods en van de Staat af te wijzen indien in de procedure, waarnaar het achtbaar lid verwijst, het Verzendingshof de zienswijze van het Hof van Cassatie volgt;

Zoals onder punt 3 reeds aangehaald, is het mijn bedoeling de loodsdiensten, in staatsverband, te reorganiseren dermate dat deze dienst efficiënt werkt en soepel kan inspelen op de behoeften van de scheepvaart;

Onder punt 1 is de bestemming van het investeringsbedrag van 781,4 miljoen aangegeven geworden. Er is dus geen verband tussen dit investeringsbedrag en de geplande reorganisatie van de loodsdiensten.

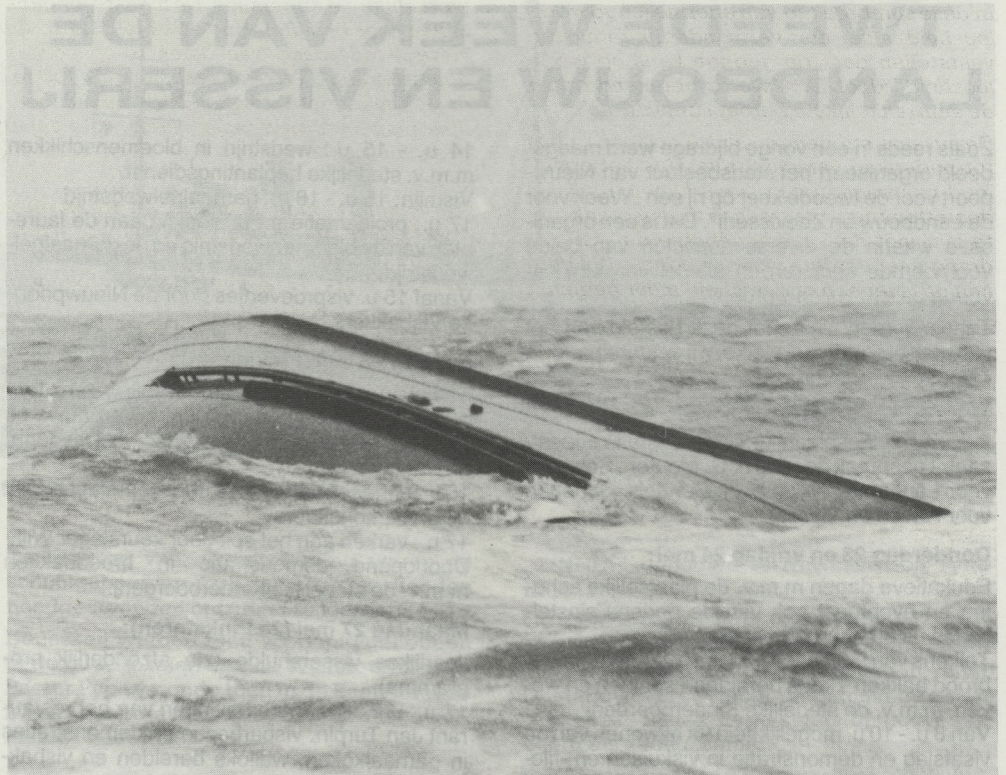
Totdaar het antwoord van de Minister.

GROOT-BRITANNIË

■ Door de Schotse Nationale Partij die in het Brits parlement vertegenwoordigd is, werd een speciale gasoliepremie geëist voor de vissersvaartuigen, alsmede een bijzondere premie op de uitvoer van visproducten en een premie voor het tewerkstellen van werknemers in de visserij en visverwerkingsindustrie.

■ Een studie op de olieprijszaken ondernomen door de Schotse Producentenorganisatie heeft laten uitschijnen dat, in de laatste 5 jaar in Groot-Brittannië, de prijzen van de gasolie, twee en een half maal verhoogd zijn, dus 25%, dit wil zeggen driemaal de verhoging van de index van de kleinhandelsprijzen over deze 5 jaar. We mogen dus werkelijk zeggen dat de verhoging van de gasolieproducten uit de hand gelopen is.

NEDERLANDSE KUSTVISSER GEKAPSEISD



Woensdag is de Nederlandse kustvisser WR.138 „Hendrikus-Johannes”, een vissersvaartuig uit Wieringen gekapseisd tijdens de tongvisserij in de kustwateren. De feiten deden zich in de namiddag voor.

Aan boord bevonden zich twee opvarenden waaronder schipper Jan Komin maar beiden bleven ongedeerd. Op het ogenblik van de feiten had het vaartuig al 300 kg. tong aan boord. De Zeemachtigheid „Ekster” kwam ter plaatse en kon de twee vissers aan boord nemen. Het gekapseide vaartuig, dat op de zij lag, werd door de sleepboot „Zeetijger” en de redeboot 17 gesleept en op het strand getrokken, ongeveer 400 meter ten oosten van de Vuurtoren van Oostende.

ALLERLEI

■ Door de Britse vakbladpers wordt regelmatig de aanwezigheid en de plaats van de visserij opgegeven van de vissersvaartuigen uit de andere landen-lidstaten. Hierin lezen we dat de Franse en Belgische aanwezigheid vooral te merken valt in het Britsol Kanaal. Ook werd vorige week de aanwezigheid van 6 Belgische bokkentrelers in het Engels Kanaal vastgesteld en verder 18 bokkenvissers in het Engels Kanaal ter hoogte van Trevoise Head. Kwestie dat de aanwezigheid van vaartuigen uit de landen-lidstaten via zee- en luchtverkenning door de Britten regelmatig in kaart gebracht wordt.

■ Men is dikwijls verbaasd wanneer men ziet met welk materiaal in zee gegaan wordt door sport- en pleziervissers en zelfs door open-boot beroepsvissers, vooral dan wat hun veiligheidsapparatuur betreft. De kustwacht van Orkney heeft hieromtrent een waarschuwing laten horen nadat zij tenslotte een vermiste open boot van 6 meter, na lang zoeken konden vinden. De drie opvarenden waren aan het fuikvissen toen zij motorpanne kregen. Zij hadden geen anker aan boord, geen zwemvesten, geen lichtsignalen. Ten slotte werd in de nacht de boot gevonden, dank zij een aan boord zelf gemaakte toorts, die men, door heen en weer zwaaien, brandende kon houden. Ze mogen van geluk spreken want kort nadien kwam slecht weder omzetten.

**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

Te Nieuwpoort...

TWEEDE WEEK VAN DE LANDBOUW EN VISSERIJ

Zoals reeds in een vorige bijdrage werd meege-deeld organiseert het stadsbestuur van Nieuwpoort voor de tweede keer op rij een „Week voor de Landbouw en Zeevisserij”. Dat is een organisatie waarin de diverse aspecten van beide voornoemde sectoren, in allerlei vormen, uitvoerig belicht zullen worden.

Thans werden wij in het bezit gesteld van het volledig programma welke wij onderstaand in extenso weergeven:

Woensdag 22 mei:

20 u. Openingsplechtigheid in stedelijke feestzaal. Toespraak door de h. G. Mouton, Schepen voor Landbouw en de h. R. Bendels, Schepen voor Haven en Visserij.

Donderdag 23 en vrijdag 24 mei:

Edukatieve dagen m.m.v. de plaatselijke scholen en eventueel ook van de onderwijsinstellingen uit de buurgemeenten.

Telkens van 9.30 u. - 11.30 u. en van 14 u. - 16 u. brood bakken - kaas bereiden - spinnen en werven, m.m.v. de stedelijke Kinderboerderij
Van 8 u. - 10 u. mogelijkheid tot bijwonen van de visafslag en demonstratie in viskuisen en -fileren aan de pakhuizen, m.m.v. de stedelijke vismijn en de vishandelaars.
Filmvoorstelling over de visserij.

Zaterdag 25 mei:

Kaaiplein: 14 u. - 18 u.: groenten, fruit en bloemenmarkt m.m.v. de plaatselijke handelaars en Landbouwraad.

14 u. - 15 u.: wedstrijd in bloemenschikken m.m.v. stedelijke beplantingsdienst.

Vismijn: 15 u. - 16 u.: garnaalpelwedstrijd
17 u.: proklamatie en prijsdeling aan de laureaten van de bloemenwedstrijd en de garnaalpelwedstrijd.

Vanaf 15 u. visproevertjes door de Nieuwpoortse Visbakkers.

Zondag 26 mei (Pinksteren):

Kaaiplein: ganse dag tentoonstelling van landbouwgereedschap door de firma Vergauwe uit Ramskapelle en windmolens door R. Devooght uit St.-Joris.

15 u.: uitbenen van varken door keurslager Willy

16 u.: varkenskoers

17 u.: varken aan het spit door keurslager Willy
Doorlopend demonstratie in broodbakken m.m.v. de stedelijke Kinderboerderij.

Maandag 27 mei (2e Pinksteren):

Jaarlijkse vissers hulde (zie afzonderlijk programma).

17 u. - 22.30 u. in de hovingen van het restaurant Jan Turpin: visbarbecue en demonstraties in garnaalkoken, wullocks bereiden en visbakken.

Dinsdag 28 mei:

Edukatieve dag m.m.v. de onderwijsinstellingen-
9.30 u. - 11.30 u. en van 14 u. - 16 u.

brood bakken - kaas bereiden - spinnen en werven m.m.v. de stedelijke Kinderboerderij

Van 8 u. - 10 u.: mogelijkheid tot bijwonen van

de visafslag en demonstratie viskuisen en -fileren aan de pakhuizen m.m.v. de stedelijke vismijn en de vishandelaars.

Filmvoorstelling over de visserij.

Van 22 t/m 28 mei merkwaardige tentoonstelling in de stedelijke feestzaal boven de vismijn over de landbouw en visserij m.m.v. de openbare en privé sektor.

Gedurende de dagen van de tentoonstelling doorlopend filmvoorstelling over de visserij in de stedelijke feestzaal.

IERLAND

■ De Nationale Ierse Producentenorganisatie heeft de toetredingsvoorwaarden van Spanje, wat de visserij betreft, als een grote nederlaag voor de Ierse visserij betiteld. Alles waarvoor wij sinds onze toetreding tot de EEG gevochten hebben, zal met één pennetrek verloren gaan, vervolgt de organisatie. Het is ondenkbaar, aldus nog de I.F.O., dat de Ierse regering in het bijzonder en de Ierse visserijminister P. O'Toole in het bijzonder, dit hebben toegestaan en geen gebruik gemaakt hebben van hun vetorecht. Zeer uitgebreide vangstkwota, uitbreiding van het aantal visserijvergunningen vrij visserij na tien jaar toetreding. Dit alles zonder dat Ierland iets in compensatie gekregen heeft.

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

S.V. S.C.A.P.

Rederscoöperatieve voor bevoorrading aan de zeevisserij

H. Baelskaai 27, Oostende - Tel. Bureel (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

De leden worden uitgenodigd tot de Statutaire Algemene Vergadering, welke zal gehouden worden op vrijdag 10 mei 1985 om 15.00 uur.

DAGORDE:

1. Verslag van de Raad van Beheer.
2. Verslag van het College van Commissarissen.
3. Goedkeuring balans en Winst- en Verliesrekening per 31.12.1984.
4. Ontlasting te geven aan Beheerders.
5. Ontlasting te geven aan Commissarissen.
6. Vaststellen vergoeding Commissarissen.
7. Lidgeld 1985.
8. Eventuele uitkering van aandelen aan uittredende leden.
9. Benoeming beheerders.

Is uittredend dhr. GERYL André.

Gezien de belangrijkheid der dagorde, rekenen wij ten stelligste op de aanwezigheid der leden.

Namens de Beheerraad,

De Directeur,
PRAET J.

De Voorzitter,
HENNAERT P.

PASTER PYPE EN ZIJN TIJD 1854-1926

DEEL XIII

DE BESCHIETING VAN DE VISSERSGILDE „T ZAL WEL GAAN”

Op 22 september 1917 om 18.30 u. begon een hevige beschieting vanuit zee door 3 Engelse monitors „H.M.S.-TERROR”, „H.M.S. LORD CLIVE” en „H.M.S. EREBUS” van de Dover Patrol, die plots aan de horizon zichtbaar waren, en geleid werden door 4 vliegtuigen die voortdurend rode pijlen afschoten.

Onmiddellijk staken de Duitsers de Nebeltrommels (rooktrommels) in brand, waardoor de stad volledig onder rook stond en sterk de werking van de vliegtuigen hinderde.

Ontelbare obussen kwamen in de stad, op de Vuurtorenwijk en de achterhaven terecht. De eerste projectielen troffen de werkhuizen van het Zeewezen, de twee droge dokken en een torpedoboot „G.59” die in herstelling lag.

Daarna schoten de Engelse schepen in het wilde weg en vernielden verscheidene voorname gebouwen van de stad.

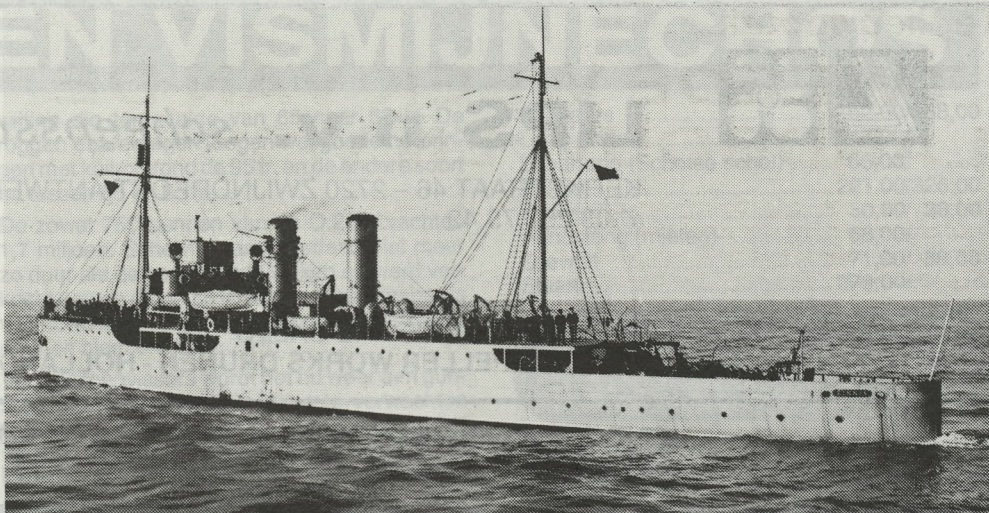
Een obus ontplofte vlak naast het portaal langs de westkant van de St. Petrus en Pauluskerk, waardoor het gehele portaal instortte, terwijl een put van 12 meter doorsnede gevormd werd.

Verfaillie Marie, 21 jaar oud, die juist uit de kerk kwam, werd gedood. In de kerk zelf vielen drie doden: Corveleyn Augusta - 31 jaar, Dufour Paula - 18 jaar en Declercq Adrienne - 5 jaar. Er waren drie gekwetsten: Gaston Vanbillemont, Elisa Roose en Adrienne Kindt.

In de kerk was het een warboel van gebroken stoelen, stukken arduin, glasscherven, plaaster en steenbrokken. Een obus was eveneens terechtgekomen op de Vissersgilde „t Zal wel gaan”, waar het toneel, de schoolbanken en de gehele inboedel stuk was en in het koffiehuis geslingerd werden. Vijf soldaten vonden er de dood.

Een uur later zou de ramp niet te overzien zijn, want dan zou het lokaal gevuld geweest zijn met leerlingen en onderwijzers. Wanneer de beschieting ophield, en het gevaar voorbij was, telde men in Oostende ± 7 doden, 7 zwaar gewonden en 14 licht gewonden.

Deken Camerlynck, Paster Pype en de Grijze Zusters stelden onmiddellijk alles in het werk om de slachtoffers en de getroffen huisgezinnen zoveel mogelijk te helpen.



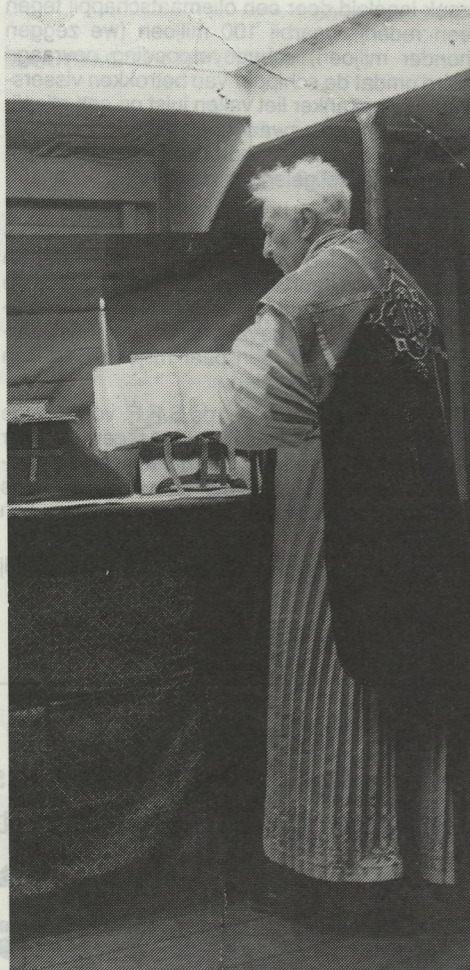
De „ZINNIA” op kruistocht in de Noordzee.

Tengevolge van de beschieting waren de schoolgebouwen erg beschadigd en dienden noodgedwongen ontruimd te worden.

De lessen werden toen voorlopig gehouden in de oude lokalen van de Wellingtonstraat. Paster Pype woonde toen in de Kaaistraat en kwam iedere avond om 20 u. van de „Germaine” naar huis.

NA DE BEVRIJDING

Daar de „VILLE D'OSTENDE” verdwenen was, en de „VILLE D'ANVERS” sedert de wapenstilstand buiten dienst gesteld werd, werd door de Belgische regering overgegaan tot de aankoop in Engeland van de kruiser



Paster Pype's laatste mis aan boord van de kruiser „ZINNIA” in 1926.

„ZINNIA” gebouwd te Newcastle-on-Tyne in 1915.

Op donderdag 3 juni 1920 werd de „ZINNIA”, onder bevel van Commandant Piette en Luitenanten Barbé en Stripstein, naar Oostende overgebracht en behield de naam „ZINNIA”. Paster Pype kwam opnieuw aan boord als aalmoezenier.

Op 14 september 1920 vertrok de „ZINNIA” voor haar eerste kruistocht naar de Noordzee. Paster Pype bleef nog 2 jaren varen en nam dan eervol ontslag als aalmoezenier ter zee. Op 3 mei 1922 doet hij zijn laatste Heilige Mis op de „ZINNIA” en neemt afscheid van het Zeewezen.

In de „Duinengalm” van 26 mei 1922 las men:

E.H. Pype neemt ontslag

„Bij ministerieel besluit van 2 mei 1922 wordt het ontslag van E.H. Pype, aalmoezenier van het Zeewezen, aangenomen. E.H. C. Juvéyns wordt in zijn plaats benoemd.

E.H. Pype die 68 jr., telt, is de eerste aalmoezenier van ons Zeewezen geweest. Hij doet dienst sedert 1884. Zijn ganse leven mag men zeggen, heeft hij geofferd voor de visscherij, voor zijne boutjes (lievelingen, vrienden). Onzeggelijk is het goed dat hij gedaan heeft voor onze visschersbevolking en voor de visscherijnijverheid. Mocht hij lange jaren genieten van een welverdiende rust na zulke weldoorbachte loopbaan”.

(Vervolg volgende week)

Archief E. Vanalderweireldt
bewerkt door
Martine Vandenberghe.

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



LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
☎ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :

JAMES A. LAMBERT

Werfkaai 43,
8380 Zeebrugge

☎ (050) 54.64.26

Privé : (02) 731.74.66

SCHOTSE VISSERIJ TEGEN INBESLAGNAME ZEEËN DOOR OLIEBEDRIJF

Volgens de machtige Schotse Redersfederatie S.F.F. moet er beslist iets gedaan worden aan de groeiende inbeslagname van de zeeën door de olieconcerns.

Reden te meer omdat de olieplatforms doorgaans op visrijke zandbanken aangebracht worden. Als het zo doorgaat, dan is de zee, en in het bijzonder de Noordzee binnen enkele tientallen jaren, bezaaid met oliewinningen. Hierbij komt nog dat men minstens een halve mijl uit de omtrek van de platforms moet blijven en dat de visserij geen enkel verhaal heeft tegen deze, zogenaamde kunstwerken in zee.

Anderzijds gaat het vuil van de boortorens en platformen eveneens in zee, onder meer ook het schrootafval, dat zich dan, onder invloed van stromingen en getijden, over een wijde oppervlakte verspreidt en ernstige schade berokkent aan vistuig en netten.

Dit laatste heeft reeds herhaaldelijk aanleiding gegeven tot schadeëisen vanwege de visserij.

Gewoonlijk luidt dan het antwoord van de betrokken oliemaatschappijen dat men zich te dicht heeft gewaagd bij de platforms.

Dat de visser dan maar eens het omgekeerde bewijst. Wel werden reeds onderhandelingen gevoerd met betrokken maatschappijen waardoor deze laatsten een Fonds werd opgericht voor uitkering van schadeclaims, wanneer ... het bewijs hiervan kan geleverd worden (!) dat de schuld bij de boortorens lag.

Volgens de Schotse Redersfederatie heeft men van hun kant herhaaldelijk getracht tot bepaalde overeenkomsten te komen wat de visserij betreft, maar men is daar niet of nauwelijks in geslaagd.

Volgens voorzitter Willy Hay zal de visserij zich verplicht zien, de zaak harder aan te pakken. Hopen we maar dat dit geen ijdele woorden zullen zijn en dat men ook eens tegenover de machtige olielobby spectaculaire daden stelt zoals het blokkeren van een olieplatform.

Willy Hay wenst de pertinente vraag te stellen, tot welke uitkeringen aan de visserij, de oliemagnaten bereid zijn wegens verlies van visgronden.

Omgekeerd wensen deze laatste echter de vergoedingen, die zij wegens beschadigingen van vistuig en netten door het schrootafval der boortorens, te verminderen.

Zij beweren dat er jaarlijks zowat 7 miljoen schadevergoedingen uitgekeerd worden aan de vissers, die hun eis kunnen waar maken. Dit lijkt hen overdreven, terwijl Willy Hay staande houdt dat dit nog maar een fractie is van de werkelijke aangerichte schade, zonder van het visverlet te gewagen.

Het betrokken oliefonds wordt gespijsd door 41 oliemaatschappijen, zodat dit in feit neerkomt op 170 duizend B.fr. per betrokken maatschappij. Zeker een bagatel en niet in overeenstemming met de aangerichte schade.

De S.F.F. neemt het ook niet meer dat de oliepijpleidingen zo maar op de zeebodem gelegd worden. De zeebodem behoort van elkeen en daarom mag door niemand individuele hinderissen gelegd worden die de activiteit van anderen schaden. De pijpleidingen moeten dus in grachten gelegd worden.

Inderdaad, wanneer schade berokkend wordt dan zijn de oliemaatschappijen er als de kippen bij om zware schadeëisen te stellen.

Herinneren we in dit geval de gerechterlijke zaak ingeleid door een oliemaatschappij tegen een rederij, waarbij 100 miljoen (we zeggen honder miljoen) schadevergoeding gevraagd werd omdat de schipper van betrokken vissersvaartuig het anker liet vallen juist op een oliepijpleiding en deze zwaar beschadigde waardoor de toevoer van het booreiland naar het vaste land diende stil gelegd te worden.

Daarbij kwam dan nog dat men geen „abandon” kon betekenen, dat wil zeggen de afstandswaarde aanbied omdat bewezen werd dat de schipper nog kaarten aan boord had waarop de leiding niet aangeduid was, terwijl dit op de nieuwe kaarten wel het geval was. De afstandswaarde bedroeg slecht een paar miljoen B.fr. Een verschil dat al kan tellen.

Wat echter de deur voor de S.F.F. volledig toe deed, was de wetenschap dat tegen het jaar 2000, nog 90 nieuwe oliestallaties in zee zullen gebouwd worden die hiervoor nog eens 5.700 km pijpleidingen op de zeebodem zullen aanbrengen!

Het is dus hoog tijd dat de rechten van de visserij

aan bod komen en dat het protest, of de inspanningen ter zake, niet van de Schotse Redersfederatie alleen moeten uitgaan, maar van de verenigde producentenorganisaties van de „Tien” of binnenkort „Twaalf” landen-lidstaten.

We kennen echter de macht van de olielobby en van het daarin verweven „establishement”. Het zal zeker niet van een leien dakje lopen en daarom moet de visserij er desnoods hard tegenaan gaan.

EEN FORUM TE ABERDEEN

De Schotse Redersfederatie heeft het dan ook nuttig en dringend geoordeeld om op 28 juni eerstkomende een forum van belangstellenden en betrokkenen te houden in de conferentiezaal van de Universiteit, waar de problemen zullen besproken worden van de overwoekering van de visgronden door oliepijpleidingen en olieplatforms.

De schade aldus aan de visserij berokkend zal men er trachten te evalueren alsmede de maatregel die nu en voor de toekomst zullen moeten genomen worden.

Of er van regeringszijde hiervoor belangstelling zal kunnen opgebracht worden, is zeker een vraag omdat de lobby van het oliekartel daar zeker ook wel haar mannetjes zitten heeft.

Het wordt beslist een moeilijke strijd, maar ten slotte zal de olienijverheid toch iets moeten doen, als men maar vast op zijn stuk blijft. In elk geval zouden de leidingen op de zeebodem moeten ingegraven worden.

In dit verband wijzen we er op dat deze leidingen het bepaalde visserijen zo moeilijk maken, dat er reeds een firma bezig is een speciale korjerschoen te ontwikkelen die de hindernis van een oliepijp gemakkelijker kan nemen.

hoe kan je 3.000 mensen bereiken
uit het visserijmidden
op een snelle, efficiënte en goedkope manier?
door te adverteren
in „HET VISSERIJBLAD”
bel (059) 32 11 13 voor meer informatie

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Een drukke week is het zeker niet geweest. Maandag geraakte de vismijn bijna vol (maar met grote gaten tussenin) terwijl we dinsdag en woensdag de gewone aanvoer kregen.

Nog behoorlijk wat vlaswijting voor de kanaal schepen en een flinke partij schelvis voor de O.216 van IJsland.

Westaanvoer was miniem, vandaar ook weer hoge prijzen voor de wijting. Kabeljauw kreeg nog even boven de 100 fr. van die visgrond, kanaalkabeljauw moest het met bescheidener prijzen stellen (80 fr.). Dalende prijzen voor vlas-

wijting die terugzakte van 65 naar 52 fr. De roggen daarentegen kregen wel goede noteringen met keilrog rond de 95 fr. en de andere soort en tussen 55 en 85 fr.

De zowat 750 bennen van de O.216 brachten 1,7 miljoen. Schelvis was inderdaad niet meer zo duur als de voorgaande weken en werd verkocht tussen 40 en 58 fr. het kg. Rode zeebaars was, ondanks de geringe aanvoer, niet bijster duur en bleef onder de 70 fr.

Voor de tongvissers wordt het nu weer een gunstige tijd. Veel kleine sortering te verwachten tijdens de komende weken. Aangezien nu het seizoen in de baai van Liverpool begonnen is. De hele vloot is daar nu aan het vissen zodat wel een dalende prijs mag verwacht worden voor die sorteringen.

Voor de kustvisserij is het weer maar een halve week geweest aangezien sinds zondag niet meer uitgevaren werd wegens het slechte weer. Bovendien is het zo dat er minder tong in de afslag gebracht wordt dan de voorgaande jaren. Van garnaal is nog helemaal geen spraak en ook dat is iets wat in jaren niet meer voorgekomen is. Einde april en nog steeds geen garnaal.

VRIJDAG 19 APRIL 1985

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
N.45	14	260	—	812.771
O.35	15	190	—	493.619
WEST				
O.708	12	220	—	678.254
KREEFTENPUT				
O.306	13	70	800	715.059
			1.000	

MAANDAG 22 APRIL 1985

IJSLAND				
O.216	18	720	—	1.704.517
KANAAL				
O.499	19	80	6.000	1.763.016
O.135	17	190	—	622.346
O.279	17	260	—	955.712
O.114	16	280	—	782.838
N.40	16	320	—	739.117
O.369	16	250	—	804.592
Z.183	16	60	7.500	2.048.007
O.83	15	110	600	1.009.742
WEST				
O.108	11	180	2.000	1.205.171
N.752	10	90	—	331.752

DINSDAG 23 APRIL 1985

KANAAL				
O.51	17	150	3.600	1.871.626
WEST				
Z.431	13	80	1.000	679.236

WOENSDAG 24 APRIL 1985

WEST				
N.709	12	260	—	892.190

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 22 april 1985

Grote schelvis	52,00/ 57,00
Mid. schelvis	48,00/ 52,00
Kleine schelvis	39,00/ 44,00
Kabeljauw	71,00/100,00
Gul	61,00/ 82,00
Wijting	53,00/
Schaat	80,00/

Zeebaars	62,00/ 68,00
Leng (witte)	47,00/
Schartong (Schotse schol)	66,00/
Heilbot	221,00/326,00
Koolvis	30,00/ 38,00
Hondstong (mieten)	68,00/
Zeewolf	71,00/ 89,00
Staat	279,00/

Verwachtingen

VRIJDAG 26 APRIL

KANAAL: O.231 (55 vis - 7000 tong) (Container)
MONKEY BANK: N.706 (40 gul - 100 schelvis en totten)
KREEFTENPUT: O.26 (10 kreeft - 20 vis - 200 kg tong)

MAANDAG 29 APRIL

NOORDZEE: O.318
KANAAL: O.309 - O.118 - O.206 - O.33
WEST: Z.502 - N.3 - O.128 - Z.50
MONKEY BANK: O.232

DINSDAG 30 APRIL

WEST: O.275

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 18 APRIL 1985

Z.568	W	200	65	8	295.990
Z.300	KN	500	20	—	452.828
					748.818

VRIJDAG 19 APRIL 1985

Z.12	K	200	35	9	236.340
Z.462	W	1.400	150	15	758.700
Z.16	W	1.000	100	7	782.900
Z.92	KN	6.000	300	18	2.477.980
Z.559	KRP	300	65	12	731.925
Z.510	KRP	300	70	12	860.150
Z.55	K	400	20	4	230.740

Kustvissers:

Z.430	100 tong	47.800
Z.548	150 tong	62.150
Z.536	400 tong + 5 vis	123.020
Z.56	300 tong	91.070
Z.554	200 tong	75.510
		6.478.285

MAANDAG 22 APRIL 1985

Z.30	N	500	250	12	1.014.650
Z.576	N	1.000	210	18	1.158.310
Z.402	KRP	—	45	13	303.095
Z.474	K	600	50	12	371.670
Z.578	K	300	35	8	127.790
Z.198	KRP	400	70	13	620.115
Z.27	W	1.800	290	16	1.222.595
Z.41	KRP	300	70	13	543.500
Z.569	KRP	300	60	13	445.193
Z.99	W	1.700	200	13	983.780
Z.39	KN	3.000	300	17	1.849.773
Z.509	W	500	30	7	316.270
Z.554	K	100	—	—	38.910
Z.580	K	200	—	—	101.103
					9.096.712

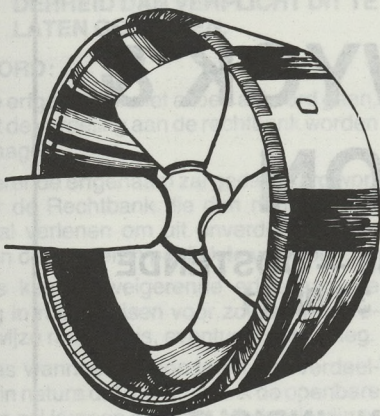
DINSDAG 23 APRIL 1985

Z.507	W	450	50	10	61.950
-------	---	-----	----	----	--------

VAN VOORDEN GROEP

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

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



HODI

Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effectieve rendementsverbeteringen.

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

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

Z.560	W	—	10	2	468.130
Z.141	KRP	300	50	10	417.405
Z.506	W	700	250	15	1.058.610
Z.307	KRP	400	65	14	514.735
Z.43	W	100	15	—	1.070.560
Z.162	KN	2.200	200	17	108.800
Z.44	W	1.400	210	13	1.473.525
Z.66	W	1.000	90	13	771.250
5.944.965					

WOENSDAG 24 APRIL 1985

Z.483	KN	1.400	180	18	1.169.320
Z.19	KN	2.400	300	18	1.535.880
Z.14	KN	2.500	200	16	2.081.733
Z.60	KN	3.000	250	17	2.069.435
Z.84	KN	2.000	250	18	2.195.545
Z.90	N	200	420	14	1.709.350
10.767.263					

NIEUWPOORT

DONDERDAG 18 APRIL 1985

GARNAAL					
N.782		92 kg.			19.352 fr.

VRIJDAG 19 APRIL 1985

VIS					
N.575		526 kg.			47.902 fr.
„Jean”		619 kg.			59.711 fr.
N.512		669 kg.			107.276 fr.
N.788		72 kg.			18.174 fr.
N.349		118 kg.			28.962 fr.
N.52		589 kg.			87.288 fr.
N.88		302 kg.			48.895 fr.
N.106		142 kg.			34.304 fr.
N.22		703 kg.			68.415 fr.
N.346		172 kg.			28.533 fr.
N.736		574 kg.			39.955 fr.
N.590		367 kg.			38.619 fr.
N.720		473 kg.			73.059 fr.
N.525		239 kg.			34.437 fr.
N.700		406 kg.			82.104 fr.

GARNAAL					
N.782		69 kg.			17.595 fr.

Vijftien kustvaartuigen losten op de vrijdagmarkt hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 246 à 250 fr./kg en tong nr. 2 278 à 286 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 328 à 342 fr./kg en tong nr. 4 of fruit-tong 338 à 346 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 252 à 264 fr./kg en kleine tong 194 à 206 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 390 à 468 fr./kg aangekocht, middenslagtarbot tegen 260 à 320 fr./kg, varia tegen 180 à 240 fr./kg en griet tegen 260 à 338 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3500 à 3750 fr. de ben geboekt, voor middenslag- of drielingpladijs 3250 à 3500 fr. de ben en voor visjes 1480 à 2300 fr. de ben. De weinig aangevoerde kabeljauw werd tegen 6400 à 6750 fr. de ben geveild en de gul tegen 4300 à 5000 fr. de ben. Voor bot werd 500 à 750 fr. de ben genoteerd, voor grote zandschar 2480 à 2600 fr. de ben en voor kleine zandschar 1800 à 2000 fr. de ben. Een goede belangstelling vanwege de handelaars en lonende prijzen vormden samen de kenmerken der vrijdagmarkt.

MAANDAG 22 APRIL 1985

VIS					
N.738		2.127 kg.			111.625 fr.
N.172		2.373 kg.			143.211 fr.
N.723		5.077 kg.			221.160 fr.
N.736		2.199 kg.			208.559 fr.
N.700		960 kg.			193.100 fr.
N.88		197 kg.			33.787 fr.
N.349		85 kg.			17.593 fr.

N.590		335 kg.			55.206 fr.
N.22		259 kg.			47.543 fr.
N.720		59 kg.			13.106 fr.
N.52		735 kg.			121.915 fr.
N.525		662 kg.			104.348 fr.
N.575		1.223 kg.			180.582 fr.

Op de maandagmarkt losten drie Westvaartuigen en tien kustvaartuigen hun vangst. Voor tong nr. 1 werd 246 à 254 fr./kg geboekt en voor tong nr. 2 258 à 264 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 262 à 270 fr./kg en tong nr. 4 of fruit-tong 258 à 270 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 216 à 228 fr./kg en kleine tong 180 à 210 fr./kg. Grote tarbot kreeg 548 à 580 fr./kg, middenslagtarbot 280 à 340 fr./kg, varia 190 à 230 fr./kg en griet 254 à 270 fr./kg. Tongschar werd tegen 110 à 168 fr./kg geboekt, rode soldaten tegen 120 à 130 fr./kg en robaard tegen 130 à 140 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3500 à 3750 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 3400 à 3600 fr. de ben en visjes tegen 1050 à 1600 fr. de ben. Westvis haalde opnieuw een lonende prijsnotering, dit mede in de hand gewerkt door de geringe aanvoer. Kabeljauw werd tegen 6000 à 6500 fr. de ben geveild en gul tegen 2400 à 5500 fr. de ben. Kongel haalde 2300 à 2700 fr. de ben en vlaswijting 3500 à 3800 fr. de ben. Rog die slechts sporadisch aangevoerd werd bekam een goede prijsnotering. Tilten en moerrog werden tegen 4500 à 5000 fr. de ben genoteerd en katrog en scherpstaarten van 3000 tot 4400 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 3100 à 3400 fr. de ben aangekocht en kleine wijting tegen 1600 à 1850 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2680 à 2800 fr. de ben geboekt en voor kleine zandschar 2100 à 2250 fr. de ben. Voor doorn- of speurhaai werd 3500 à 3800 fr. de ben opgetekend en voor zeehond 2500 à 2800 fr. de ben. Bot bekam 500 à 800 fr. de ben en knorraan 1250 à 1850 fr. de ben. Vanwege de handelaars werd een goede belangstelling op de maandagmarkt waargenomen en alle bekomen prijsnoteringen waren lonend.

WOENSDAG 24 APRIL 1985

VIS					
N.720		152kg.			23.260 fr.
N.575		257 kg.			51.830 fr.
N.512		606 kg.			106.670 fr.
N.597		5.819 kg.			299.456 fr.

Slechts één Westvaartuig en drie kustvaartuigen losten samen ongeveer 7000 kg vis op de woensdagmarkt. Het aanhoudend stormweer verhindert de kustvisserij volgens planning uit te varen en is oorzaak dat de tongvisserij niet aan de gestelde verwachtingen voldoet. Reeds hebben enkele vaartuigen besloten de tongvisserij op de kust definitief stop te zetten en een andere visserij te bedrijven. Het tongseizoen heeft zeker voor talrijke reders de vooropgestelde resultaten niet ingelost. Denkkelijk heeft de langdurige, barre winterperiode de normale tongnatuurstand beïnvloed. Tevens heeft langs de andere zijde der medaille ook het gedurig stormweer op het tongbestand zijn invloed. Dit alles maakt dat het tongseizoen absoluut geen meevaller is en zeker niet van dien aard is om het geleden verlies der dure winterperiode te recupereren. Tong nr. 1 kreeg 251 à 258 fr./kg en tong nr. 2 272 à 280 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 284 à 290 fr./kg en tong nr. 4 of fruit-tong 274 à 286 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 251 à 260 fr./kg geboekt en kleine tong tegen 194 à 208 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 298 à 315 fr./kg aangekocht, varia tegen 180 à 220 fr./kg en griet tegen 246 à 260 fr./kg. Tongschar bekam 110 à 190 fr./kg, robaard 90 à 105 fr./kg en knorraan 2000 à 2250 fr. de ben. Voor grote pladijs werd 3600 à 3800 fr. de ben genoteerd, voor drieling- of middenslagpladijs 3500 à 3750 fr. de ben en voor visjes 2000 à 2250 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5250 à 5500 fr. de ben opgekocht en gul tegen 2600 à 5000 fr. de ben. Westvis bleef op de midweekse verkoopdag ook langs de dure kant, dit deels te wijten aan de geringe aanvoer.

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)

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	22 april	23 april	24 april
Lappen	252 263	250 253	...
Grote	265 272	260 268	...
3/4	280 302	265 286	...
Bloktongen	260 299	269 282	...
Vóór-kleine ..	225 230	235 248	...
Kleine	186 198	186 199	...
Slips	170 178	175 194	...

ZEEBRUGGE

	22 april	23 april	24 april
Grote	252 256	245 256	242 254
Bloktong	268 276	258 275	253 259
Fruittong	288 293	266 302	260 274
Schone kleine	268 277	251 276	245 263
Kleine	219 229	212 236	221 228
Tout petit	189 194	189 201	190 198
Slips	181 185	156 180	177 179

NIEUWPOORT

	22 april	23 april	24 april
Tong I	246 254	...	251 258
Tong II	258 264	...	272 280
Tong III	262 270	...	284 290
Tong IV	258 270	...	274 286
Tong V	216 228	...	251 260
Kleine	180 210	...	194 208

PLADIJS

OOSTENDE

	22 april	23 april	24 april
Platen ..	75 95	74 76	.. ..
lek (groot-klein) ...	73 85	73 93	.. ..
Derde slag	35 72	40 66	.. ..
Platjes	22 32	20 26	.. ..

ZEEBRUGGE

	22 april	23 april	24 april
I	54 66	42 59	64
II	54 58	42 54	.. ..
III	26 50	24 53	24 30
IV	20 28	19 22	19
V .....	.. ..	.. ..	.. ..

NIEUWPOORT

	22 april	23 april	24 april
Moeien .....	.. ..	.. ..	.. ..
Grote pladijs	70 75	.. ..	72 76
Drielingen	68 72	.. ..	70 75
Platjes	21 32	.. ..	40 45

BIJ DE NOTARIS

VRAGEN EN ANTWOORDEN

VRAAG: ALS IN EEN ERFENIS DE MEERDERHEID VAN DE ERFGENAMEN DE PUBLIEKE VERKOPING VAN GOEDEREN VRAAGT? IS DE MINDERHEID DAN VERPLICHT DIT TE LATEN GEBEUREN.

ANTWOORD:

Indien de erfgenamen niet alleen akkoord gaan, dan moet de verdeling aan de rechtbank worden aangevraagd.

De weigerende erfgenaam zal gedagvaard worden voor de Rechtbank die dan normaal een vonnis zal verlenen om uit onverdeeldheid te treden, en de goederen publiek te verkopen.

Nochtans kan de weigerende erfgenaam de verdeling in natura eisen voor zoveel de redelijkerwijze mogelijk is, eventueel mits opleg.

Het is pas wanneer de goederen niet verdeelbaar zijn in natura dat de rechtbank de openbare verdeling zal kunnen bevelen. Niettemin zijn er ook andere redenen die kunnen stellen dat de verdeling niet zal worden toegestaan.

1. Ingevolge de wet op de kleine nalatenschappen kan het kind dat de ouderlijke woning heeft bewoond samen met de ouders, deze woning overnemen op schatting, uit te voeren door een deskundige aangesteld door de Vrederechter.

2. Indien een of meerdere kinderen reeds belangrijke schenkingen hebben gekregen van hun ouders dan zullen de andere die nog niets gekregen hebben de gelijkstelling van de giften gedaan aan hun broers en zusters kunnen eisen zodat de goederen aan hen of een van hen worden toebedeeld; met gebeurlijk een opleg te betalen aan de andere kinderen.

3. De overlevende vader of de overlevende

moeder kan eisen dat het onroerend goed, dienstig tot gezinswoning, aan hem/haar wordt aanbedeeld op schatting mits de kinderen uit te betalen.

Wij besluiten dus dat de openbare verdeling niet de algemene regel is omdat er een aantal gevallen zijn waar hetzij de verdeling in natura moet gebeuren, hetzij een recht van overname wordt toegekend, **aan één van de erfgenamen.**

VRAAG: HOE VERLOOPT DE PROCEDURE VAN ECHTSCHEIDING BIJ ONDERLINGE TOESTEMMING OP DE RECHTBANK?

ANTWOORD:

Nadat de notariële akten werden ondertekend, worden deze samen met de nodige attesten op de Griffie van de Rechtbank van Eerste Aanleg neergelegd, waar de echtgenoten zijn overeengekomen de procedure te voeren.

De echtgenoten zullen een eerste maal voor de Voorzitter van de Rechtbank verschijnen, in persoon, en de Voorzitter zal hen wijzen op de gevolgen waartoe hun stap zal leiden, en zal trachten hen te verzoeken. Een tweede maal gebeurt dit in de loop van de zesde maand daarna.

In de loop van de dertiende maand na de eerste verschijning zullen de echtgenoten tenslotte voor de rechtbank verschijnen, en deze zal, na advies van het openbaar ministerie, uitspraak doen.

Wordt de echtscheiding niet toegestaan, dan kunnen de echtgenoten, gezamenlijk of afzonderlijk, binnen de twintig dagen te rekenen na de uitspraak, daartegen hoger beroep aantekenen.

Wordt de echtscheiding toegestaan, dan dient na het verstrijken van zelfde termijn van hoger beroep - een uitgifte van het vonnis, bevattende het beschikkend gedeelte, voorzien van het bewijs dat geen hoger beroep werd ingesteld, door de echtgenoten samen of afzonderlijk te worden betekend of afgegeven tegen ontvangstbewijs aan de ambtenaar van de burgerlijke stand van de plaats waar het huwelijk voltrokken was, met verzoek tot overschrijving.

Pas na de overschrijving van het beschikkend gedeelte van het vonnis in de registers van de burgerlijke stand, waarvoor de ambtenaar één maand de tijd heeft, zal de echtscheiding definitief geworden zijn.

De echtgenoten zullen pas daarna verzocht worden hun identiteitskaart te laten wijzigen.

Let wel: de overschrijving in de registers van de burgerlijke stand dient te geschieden uiterlijk binnen de twee maanden na het verstrijken van de termijn van hoger beroep.

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

FRANKRIJK

■ Ten noorden van de Golf van Gascogne en zuid van „Belle-Ile” waren twee Spaanse treilers zonder vergunning aan het vissen. Twee Franse vedetten maakten jacht op de treilers, waarvan de kapitein van één dezer zich gewillig liet opleiden. Dit was niet het geval met de tweede treiler, waarvan de bemanningsleden zich heftig verzetten tegen het aan boord komen van enkele Franse mariniers. Ze werden met stokken, gaffels en bootshaken ontvangen en de zodiac moest afdruijen. Hierop werd de treiler opnieuw door de vedette vervolgd, terwijl waarschuwingsschoten gelost werden en men zich klaar maakte om de treiler te enteren. Tegenover zoveel actie vanwege de vedette, verkoos men aan boord van het Spaans vaartuig, dan maar de vedette te volgen. Men kan zich nu reeds afvragen wat het volgende jaar worden zal met de toetreding van Spanje tot de E.E.G. Van één zaak kunnen we thans reeds pertinent zeker zijn, namelijk dat de Spaanse visser op geen enkel ogenblik zijn kwota zal uitgeput hebben.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	22 april	22 april	22 april	22 april	23 april	23 april	23 april	23 april	24 april	24 april	24 april	24 april	24 april	22 april	24 april	22 april	24 april
Tarbot groot	509	581	542	503	501		497				458	465	548	580		
Tarbot middel	385	405	439	497	376	446	398				418	429	280	340	298	315
Tarbot klein	301	335	296	390	283	322	286	371			209	330				
Griet groot	316	330	332	403	329	344	354	321			286	304	254	270	246	260
Griet middel	275	290	251	307	269	275	312	294			281	277				
Griet klein	175	220	153	155	170		180	240			160	211				
Schelvis groot																
Schelvis middel																
Schelvis klein																
Heek groot	145	153			142											
Heek middel	115	135			120	125										
Heek klein	80	95			79	94										
Lom																
Leng	40	58	46	49	27	43	39				34					
Rog I													90			
Keilrog	86	95									70	84				
Rog	70	82	114				95		95		79					
Tilten	65	78											100			
Scherpstaart	45	71	115	123									60			
Halve mans	55	82	80		69	82					36	44				
Teelt																
Katrog	30	35	32		30	32	43	41			22	20				
Kabeljauw	70	108	86	82			70	98	96	117	60	59	120	130	105	110
Gul (groot)	70	92	80	85			70	87	86	117	59		110		100	
Gul (middel)	60	80	72	78	71	77	70	78	75	80	50		58		52	
Gul (klein)	35	52	27	33	51		30	35	29	52	36					
Hozemondhamme	210	315	203	329	174	300	199	306			189	322				
Wijting groot	63	86	68	73	70		60	64	79		67	73	62	68	63	68
Wijting klein	32	54	25	32	51		24	40	49	51	40	36	32	37	32	36
Schar	15	38	30	32	12	30	24	25			15	17	45	56	44	48
Steenschol	62	178	76	193	50	166	54	130	143		24	114				
Zeehaai	30	72	80				63		52	67						
Hondshaai	19	33			14	23			32	34						
Doornhaai													70	76		
Pieterman																
Makreel																
Horsmakreel																
Zeekreeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal	15	42			15	39										
Schartong	51	60			27	51							110	168	110	190
Volle haring																
Ijle haring																
Haringshaai																
Steenholk	24	39														
Heilbot																
Steur																
Koolvis																
Zeewolf																
Pollak																
Zonnevis																
Koningsvis																
Vlaswijting	52	65	69				79				60					
Zeeduivel																
Schotse schol																
Zeehond			41	43			35				17	19	50	56		
Bot													10	16	10	15
Rode Poon (roobaard)	45	78	61	65	48	76	67		82		54	61	130	140	90	105
Grauwe poon (knorhaan)	37	41	20								13		25	37	40	45
Rode knorhaan	54	128			27	63			100							
Posten			20	24			16				17	12				

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 16 april werd aan-gevoerd: 3 kisten tarbot en griet; 236 kisten kabeljauw; 1 kist koolvis; 2 kisten schol; 3 kisten schar; 3 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 30,60. **Per 40 kg.:** tarbot 1.008-728; griet 768-544; kabeljauw één 204-200; kabeljauw twee 238-152; kabeljauw drie 234-144; kabeljauw vier 238-144; kabeljauw vijf 194-110; witte koolvis vier 104; schol vier 158; schar 142; bot 27.

De besommingen waren: HD 5 + VD 18 f 3.900; UK 129 + VD 20 f 5.300; YE 25 f 4.700; 2 IJmuidense kotters met f 5.600; een Deen, de RI 159 f 22.800.

Aan de woensdagmarkt van 17 april werd aan-gevoerd: 136 kisten kabeljauw; 2 kisten schol; 5 kisten schar; 9 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: kabeljauw één 224; kabeljauw twee 214-206; kabeljauw drie 200-176; kabeljauw vier 222-174; kabeljauw vijf 188-114; schol vier 174; schar 174-134; bot 26; fint 12; harders 210.

De besommingen waren: HD 5 + VD 18 f 1.400; UK 129 + VD 20 f 4.600; YE 25 f 500; IJM 6 f 11.900; 2 IJmuidense kottertjes f 6.500.

Aan de **vrijdagmarkt van 19 april** werd aange-voerd: 14.415 kg tong; 137 kisten tarbot en griet; 518 kisten kabeljauw; 3 kisten koolvis; 209 kisten schelvis; 68 kisten wijting; 1.505 kisten schol; 139 kisten schar en 328 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

heilbot 23,70-18,39; tarbot 31,12-23,82; grote tong 15,64-14,93; grootmiddel tong 17,51-15,01; kleinmiddel tong 18,09-15,05; tong één 15,02-12,83; tong twee 11,91-10,89.

Per 40 kg.:

tarbot 1.068-508; griet 815-516; kabeljauw één 302-162; kabeljauw twee 240-150; kabeljauw drie 224-148; kabeljauw vier 200-142; kabeljauw vijf 170-100; schelvis één en twee 110; schelvis drie 192-108; schelvis vier 130-116; schol één 174-154; schol twee 182-150; schol drie 154-134; schol vier 124-76; schar 98-61; wolf 250-242; steenbolk 124-120; poontjes 86-23; hammen met kop 334-314; roggen 258-134; tongschar 328-190; leng 162; koolvis één 116; koolvis drie 134; wulken 21-18; wijting vier 162-124; krab 36.

De besommingen waren:

ARM 22 f 105.000; ARM 23 f 95.800; HD 71 f 8.100; KW 26 f 72.300; KW 167 f 39.800; UK 129 + VL 20 f 1.900; UK 141 + UK 271 f 36.600; IJM 6 f 1.100; verder drie Goedereeders en twee Texelaars, deze vijf schepen besomden te zamen f 212.000.

GOEDEREDE

DONDERDAG 18 APRIL 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			15,58
Tong gm			18,40
Tong km			18,14
Tong l			14,38

Tong II	11,52
Tarbot I	32,76
Tarbot II	27,91
Tarbot III	21,15
Tarbot IV	17,33
Griet I	19,75
Griet II	11,18
Kab 2 (G)	6,47
Kab 3 (G)	4,35
Kab 4 (G)	3,54
Kab 5 (G)	3,13
Kab (afw)	1,00
Wijt. 4 (G)	3,67
Schar 1/D	2,19
Poon 2	2,84
Schel. 3 (G)	3,00
Bot	97
Zalm-Forel	5,00
Schol 1 (O)	4,19
Schol 2 (O)	3,82
Schol 3 (O)	3,42
Schol 4 (O)	2,40
Krab	1,95
Inktvis W	11,83
Harder	3,85
Steenbolk	2,62
Diversen	6,00

TOTAAL 17.780 107.346

VRIJDAG 19 APRIL 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			15,10
Tong gm			15,62
Tong km			15,33
Tong l			12,76
Tong II			10,92
Tarbot I			27,85
Tarbot II			24,06
Tarbot III			19,19
Tarbot IV			16,27
Tarbot afw			12,37
Griet I			19,65
Griet II			11,76
Schol 4 (G)			2,14
Kab 1 (G)			5,29
Kab 2 (G)			4,91
Kab 3 (G)			3,93
Kab 4 (G)			3,29
Kab 5 (G)			2,50
Kab (afw)			89
Wijt. 4 (G)			2,88
Schar 1/D			1,85
Poon 1			4,36
Poon 2			2,46
Poon zw			2,47
Rog I			5,21
Rog II			4,17
Koolv. 1 (G)			2,83
Schel. 3 (G)			3,29
Bot			1,01
Zalm-Forel			15,93
Tongschar			9,06
Schol 1 (O)			4,07
Schol 2 (O)			4,15
Schol 3 (O)			3,25
Schol 4 (O)			2,02
Haai + P			4,60
Krab			2,82
Inktvis W			10,63
Inktvis W			4,67
Harder			3,60
Steenbolk			2,42
Kreeft			19,50
Hammen			15,75
Diversen			1,80
TOTAAL	232.409	1.418.502	

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 14 t.m. 20 april 1985

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	13.133	8,40
Tong		15,01
Schol		3,18
Schar		1,26
Bot		0,92
Tarbot		20,88
Griet		14,41
Kabeljauw		4,02
Wijting		3,20
Zeebaars		17,63
Harder		4,49
Makreel		2,74
Paling		16,73
Zalm-Forel		17,28
Krab		2,65
Steenbolk		2,65
Poon		3,82

Volgens een onderzoek door de Nederlandse R.I.V.O., mag men thans reeds aannemen dat de jaarklasse tong 1984, zwaar zal aangetast zijn door de barre winter van 1984/85. Niettegenstaande de winters 1962/63 en 1978/79 nog strenger waren, was de temperatuur op het laatst van de vriesperiode dit jaar toch zeer laag, namelijk een 1/2° boven nul. Vanaf 3° boven nul heeft de jonge tong reeds overlevingsproblemen, zodat het duidelijk is dat heel wat kleine tong zal gesneuveld zijn.

■ In Nederland gaan altijd meer stemmen op ten voordele van kwotaverhogingen voor de visvangst. Men moet maar in Den Haag en te Brussel op tafel gaan slaan. Men neemt het niet in visserijkringen dat een gedeelte van de Nederlandse vloot onder de kant zal moeten gaan liggen. Kwotaverhoging voor de Nederlandse visserijvloot, houdt echter ook verhogingen in voor de visserijvloeden van de andere lidstaten en dat is nu zeker niet haalbaar.

■ Volgens de h. Pieter de Baere, voorzitter van de Visserijvereniging „Ons Belang” uit Breda, zal het uitdiepen van de Westerschelde om de Antwerpse haven meer toegankelijk te maken voor diepliggende schepen, zware gevolgen hebben voor de broedplaatsen van garnaal en jonge vis. Dit zou een ramp betekenen, aldus de Baere voor de plaatselijke kottervisserij. Jammer dat er zolang door bepaalde plaatselijke kotters op puf (garnaal) gevaren werd en wellicht nog? Men moet dan consequent zijn tot het einde, en alles wat een gevaar betekent voor de vis- en garnalenstock verbieden.

■ Het wordt nu in Nederland algemeen aanvaard dat de vloot op de huidige sterkte veel te groot is voor de kwota die de Nederlandse visserij toegewezen wordt. Door de eeuwen heen is de Nederlander echter gekend voor zijn praktisch aanpassingsvermogen. Het baart dan ook geen verwondering dat bepaalde rederijen niet bij de pakken blijven zitten en grote diepvriezers ingezet worden als faktorijnschip om op zee makreel over te nemen en thans ook in de Baltische Zee, van de Poolse en Oostduitse vissers vangsten kabeljauw en gul overnemen, aan boord diepvriezers en er mede handel drijven. Gehaaiden kerels die Nederlanders, of moeten we zeggen „Hollanders”.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GEEN STAATSSUBSIDIE MEER IN FRANKRIJK VOOR GASOLIE

In verband met de subsidie die de Franse regering aan haar vissers verleende en dit sinds 1974 (waarvan we hieronder de historiek uit de doeken zullen doen) heeft het Hof van Justitie te Luxemburg thans een uitspraak verleend waarbij aan Frankrijk verbod opgelegd wordt nog verder de gasolie voor de Franse vissers te subsidiëren. Frankrijk heeft deze beslissing aanvaard, waarschijnlijk wel zeer ter ongenoegen van de Franse vissers.

Het was in 1974 dat het betrokken Frans staatssekretariaat toen een subsidie instelde en aan de vissers verleende van ongeveer 0,70 B.fr. Dus nog niet eens 1 Belg. frank, maar de olieprijs lag toen nog niet zo hoog als vandaag. Toen reeds gingen er klachten uit van de andere lidstaten omdat hierdoor de onderlinge concurrentievoorwaarden vervalst werden tussen de vissers uit de landen-lidstaten en dat was door het Verdrag van Rome verboden. Frankrijk werd toen reeds aangemaand uitleg te geven aan het Hof van Justitie te Luxemburg, maar Frankrijk kon bewijzen voorleggen dat de olieprijs in de andere landen aan de visserij van 1,5 B.fr. tot 2 B.fr. goedkoper lagen. Dit argument werd door het Hof stilzijdend aanvaard en de zaak werd voorlopig geklasseerd. Daarbij werd door de

Franse regering voorgehouden dat deze subsidie geen blijvend karakter zou hebben. In 1981 verdubbelde Frankrijk echter deze subsidie en bracht het op 21 Franse centiem of ongeveer 1,40 B.fr., toegekend door de nieuwe Franse (socialistische) regering. De Commissie te Brussel vond dit toen „welletjes” en verzocht de Franse regering de subsidie af te schaffen, des te meer de verschillen tussen de gasolieprijzen in de landen-lidstaten niet meer zo ver uit elkaar lagen. De Franse regering liet echter de opmerkingen van de Commissie te Brussel onverlet en reageerde niet eens, niettegenstaande het reglement voorziet dat een regering binnen de 2 maand een antwoord moet laten geworden. Hierop diende de Commissie bij het Hof van Justitie klacht in. Ondertussen gebarde de Franse regering nog altijd van „kromme haas” en trachtte op die manier tijd te winnen om geen onpopulaire maatregelen te moeten nemen. Wanneer de Franse regering daartoe zou verplicht worden door een uitspraak van het Hof van Justitie te Luxemburg, dan kon men zijn handen in de onschuld wassen en de subsidie afschaffen omdat het een gerechtsuitspraak was. Dit is wat gebeurde en de Franse regering heeft dan ook de betrokken subsidie sinds

maart jongstleden afgeschaft, ongeveer op hetzelfde ogenblik dat de Franse regering de vrijheid van de prijsvorming van de gasolie herstelde, dat wil zeggen een concurrentieslag onder de merken en pompen. Deze vrije concurrentie heeft er anderzijds toe geleid dat de gasolieprijzen in Frankrijk terug het niveau haalden van deze toegepast in het buitenland, zodat de visser ten slotte niets aan de afschaffing van de subsidie heeft verloren.

GROOT-BRITANNIE

■ Zoals onze lezers weten heeft men te Brixham in Engeland, de bokkervisserijvloot gevoelig uitgebreid, door aankoop van heel wat tweedehands Nederlandse boomkotters. Aldus is Brixham één der voornaamste havens voor deze visserij geworden en dit vooral op de tongvisserij. Dit heeft echter ook zijn keerzijde en deze is het heel wat rapper aanboren en overschrijden van de tongenkwota in bepaalde gebieden, met als gevolg visvangstverboden door het betrokken Brits departement. Een voormalige kapitein van de visserijwachtdienst, die tevens voorzitter is van de Brixham treilervereniging, heeft in dit verband eerste-minister Thatcher aangeschreven om op het probleem van de visvangststop te wijzen, dit nadat zo velen in Brixham zich de moeite getroost hebben om de plaatselijke vloot met eigen middelen weer uit te bouwen. Of het hiermede in kannen en kruiken komt is natuurlijk een andere zaak.

■ In Groot-Britannië, in het vissersplaatsje Penarth bij Cardiff is een vissersvaartuig van heer meerplaats verdwenen. Het gaat om de „Lady Catherine”, een kustvissersvaartuig van 10 meter, gebouwd in versterkt glasvezel. Niemand heeft het vaartuig de meerplaats zien verlaten. De kustwacht en zeevaartpolitie, evenals de andere vissersvaartuigen werden verzocht uit te zien naar de „Lady Catherine”. De reder heeft een beloning beloofd aan diegene(n) die, dank zij hun inlichtingen, tot het opsporen en terugwinnen van het vaartuig kunnen leiden.

■ Een Britse firma is met een nieuw type reinigingsmachine voor visbakken op de markt gekomen die 244 visbakken per uur reinigt. De visbakken worden voor twee minuten ondergedompeld in een tank met ontsmettingsvloeistof en dan uitgespoten met heet water onder grote druk. De prijs voor een dergelijke machine, naar gelang de grootte en de verwerkingscapaciteit, gaat van 1,125 miljoen B.fr.

DENEMARKEN

■ Een grote Deense vloot voor de visserij op kever werd genoteerd op 60 mijl ten oosten van Aberdeen. Het gaat om ... 42 schepen die de industriële visserij voor vismeeldeoelinden uitoefenen. We kunnen ons toch afvragen hoeveel vis voor menselijke consumptie hierbij gevangen wordt. Inderdaad mag dit wettelijk tot 18% gaan. Toch een zware aderlating voor de visstocks voor menselijk verbruik.

DE VERSPREIDING VAN «HET VISSERIJBLAD»

Om te voldoen aan de vraag van veel vissersfamilies en al wie belang stelt in de visserij en vishandel, is HET VISSERIJBLAD elke vrijdag te verkrijgen, tegen de prijs van 50 fr., bij de dagbladverkopers en in de hiernavolgende boekhandels.

Wie zich wil abonneren, kan dit steeds ten kantore of ter post.

AAN DE MIDDENKUST:

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

AAN DE OOSTKUST:

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

AAN DE WESTKUST:

Vermote	Langestraat 127, Nieuwpoort
Vandenbruwaene	Pyliserlaan 25, Koksijde

HOOGWATERBOEKJE 1985

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

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

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en 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.

SCHIPPERS!

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



belgisch-nederlandse zeemans- almanak 1985

De editie 1985 werd, zoals ieder jaar, volledig nagezien en verbeterd en bevat \pm 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 BELGIE:

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.

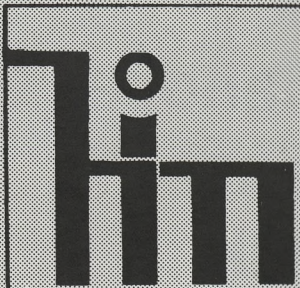
Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.

Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

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 Lanszweert.
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).



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229

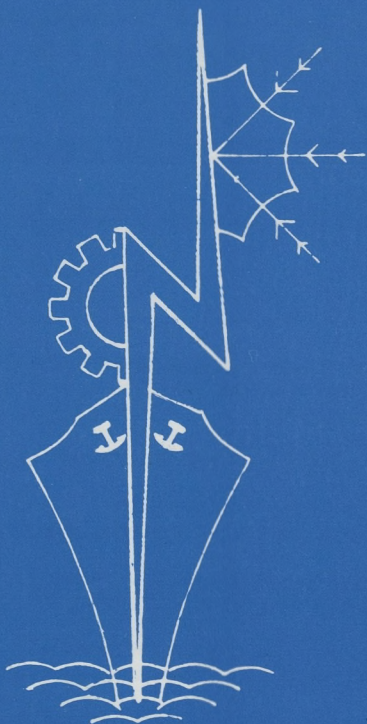


Gedekte risico's:

**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