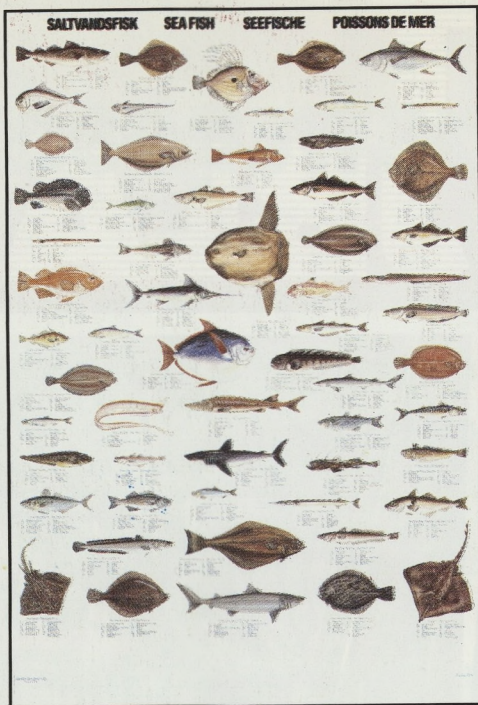


HET VISSERIJBLAD





TYPE C: Zeevissen.

62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.
De grootte staat eveneens aangeduid.



TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.

75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijns, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

Die vismappen zijn verkrijgbaar voor de prijs van 500 fr. 't stuk + 110 fr. verzendingskosten ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”, Hendrik Baelskaai 30, te 8400 Oostende - Ø (059) 32 11 13



TYPE I: garnalen.

56 soorten garnalen van de hele wereld. De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.
De grootte is eveneens aangeduid.



TYPE L: krabben en kreeften.

51 soorten krabben en kreeften met aanduiding van de grootte.

De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.

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

REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TEL. (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN B.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 3 april 1987 – Nr. 14

VLOOTBELEID: EEN RODE KOGEL DOOR EEN BLAUWE KERK

Minister De Croo, in zijn typische zelfverzekerde zelfmoordstijl heeft de vermetele moed gehad, na maandenlang aarzelen en met de hete adem van landbouw in zijn nek, om zich alleen in het water te gooien met een nogal revolutionair vlootbeleid.

De jarenlange fijnmetende **apotekerschaal van landbouw** wordt omgewisseld voor de **grote weegschaal van verkeerswezen**: giet maar uit, 't komt op 10.000 PK niet aan. 't Is alsof ze in België niet goed weten, of misschien niet willen geloven, wat er voor het ogenblik in de Nederlandse visserij gebeurt. Wie de pers van onze noorderburen volgt, moet weten wat voor onheil een te grote vloot voor de individuele vissers (vooral de kleinere), voor de visserijsector en voor de beleidsmensen betekent. Neen, als ongelovige Thomassen, wij willen het eerst aan de lijve zelf ondervinden, rijden wij met een T.G.V.-snelheid blindelings op onoverkomelijke problemen af.

JONGE SCHIPPERS

Niet dat het werkstuk van Verkeerswezen een onding is. Integendeel, 't zit goed in elkaar, er zit lijn in, er zit zelfs toekomst in. De ondertoon, de beleidslijn kan iedereen charmeren, want het klinkt niet zo slecht: „Jonge schippers de kans geven zowel bij vervangingsnieuwbouw als bij pure nieuwbouw”. Voor elk nieuw schip moet een jonge schipper in de rederij worden betrokken. 't Klinkt mooi en idealistisch, 't klinkt toekomstgericht. Maar 't klinkt misschien wat vals in de oren van gevestigde reders, die na jarenlang hard werken, de deur wijd moeten openzetten voor een nieuwkomer en bovendien wat diep in hun portemonnaie moeten tasten om scheepskrediet los te krijgen.

Bovendien is het ook niet goed te begrijpen dat nieuwbouw zonder vervanging voorbehouden is aan schippers voorzover die bereid zijn minder dan 300 PK te bouwen. Wij dachten dat de 12 mijlszone eens en vooral afgesloten was voor nieuwkomers. Hoe zit het dan met het rendement van de schepen?

200 VAARTUIGEN – GEEN PK-BEGRENZING

In het nieuw beleid wil de Minister niet meer horen van een globale PK-begrenzing, die tot nu toe de heilige koe was van landbouw. **De Croo geeft De Keersmaeker een flinke mep met te stellen dat een globale PK-begrenzing een vrij kustmatige grens vormt.** Het minimum aantal eenheden in de vloot heeft meer belang. Nu weet het kleinste kind dat je met 200 roeiboten niet zoveel vist dan je met 200 kanjers van 1200 PK (en soms meer) kan vissen. Met het kwotabeleid tellen echter alleen de PK's en niet het aantal vaar-

tuigen. Pak je het echter omgekeerd, verkeerd aan, dan kan je in de volgende carroussel terecht komen: vervanging van klein door groot gevolgd door steeds nijpende bijkomende visserijbepalende maatregelen bij een niet meegroeiende koek van de kwota voor die steeds grotere monden. Hierdoor komen de economisch minder rendabele kleine vaartuigen in de problemen en verdwijnen ze. Het animo tot nieuwbouw valt met al die vangstbepalingen stil en het aantal vaartuigen gaat achteruit. Uiteindelijk kom je met een vloot, in evenwicht met de kwota, die bestaat uit minder maar grotere schepen.

Door die koude sanering, gebaseerd op het jungelbeginsel van het recht van de sterkste, krijg je een vermindering van het aantal vaartuigen met minder werkgelegenheid in de visserij en erbuiten, ook voor de werven. Door te mikken naar meer vaartuigen krijg je er uiteindelijk minder, door geen geprivilegieerde redersclub te willen, creëer je een erg selectief clubje der groten.

WERVEN

De rode draad, of is het eerder een blauwe, die Verkeerswezen in het vlootbeleid al maandenlang tracht te spinnen is het verdeelgen van de balangen van de werven. In zijn

nieuwjaarsboodschap schreef Minister De Croo: „lotsgebonden met de resultaten op zee is immers de scheepsbouw met zijn werven en zijn onderaannemers...”. Dat is verstandige praat zolang je er van uitgaat dat de werven er zijn voor de reders. De reders moeten niet tot bouwen aangezet worden omdat de werven moeten overleven. Het moet bovendien de bedoeling zijn alle traditionele werven voor vissersvaartuigen in de kustregio een overlevingskans te bieden. Maar dat gebeurt nu niet: belangrijke werven aan de kust en met hen, het vele geschoolde werkvolk uit de streek, blijven op hun honger, terwijl een flink deel van het werk buiten de jobarme kustregio geëxporteerd wordt.

BESLUIT

De grootste verdienste van het vlootbeleid bestaat er in dat we een beleid hebben. Jammer dat na de vele maanden die verloren gingen, een niet wat beter en doordacht beleid tot stand is gekomen. Maar ja, elke Minister heeft een gespleten persoonlijkheid: hij is én beleidsman én politiker. In het geval van het vlootbeleid kunnen we ons niet van de indruk ontdoen dat de politiker de overhand had op de beleidsman.

M.V.



REDERS,

ZOWEL EENMANSBEDRIJVEN
ALS VENNOOTSCHAPPEN

VOOR AL UW BOEKHOUDINGEN

- FISKALE AANGIFTEN
- LOONBEREKENINGEN
- VERZEKERINGEN
- LENINGEN & BELEGGINGEN
- STICHTINGEN VENNOOTSCHAPPEN
- SUCCESSIES, ENZ.

Wendt U tot

ZAKENBUREEL

Arthur COENE p.v.b.a.

KAREL JANSSENSLAAN 41, 8400 OOSTENDE
Tel. (059) 70 56 73 of 70 78 28

MEER DAN 40 JAAR ERVARING IN DE ZEEVISSERIJ
Bezoek ten huize op aanvraag!

OM U NOG BETER TE DIENEN: BIJKANTOOR:
H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE - Tel. 32 13 12
Openingsuren: Ma. t/m vr. 8.15 u. - 12.15 u.

LARIDON TREKT VAN LEER TEGEN INPLANTING VISINDUSTRIE IN STADSKERN

Nadat de Bestendige Deputatie voor de uitbreiding van de Oesterput tot een visverwerkend bedrijf met koelinstallaties en stikstof-tunnel gelukkig maar het onthutsend gunstig advies van de schepen van leefmilieu Christiaens niet had gevolgd, en op 6 november 1986 deze vergunning weigerde, werd het onderzoek de commodo et incommodo voor een tweede maal door de stad geopend.

Dit tweede onderzoek op 4 maart 1987 verwekte consternatie bij de buurtbewoners van de Langestraat-Schipperstraat-Cirkelstraat, die zich reeds opgelucht voelden door het ongunstig advies van de Provincie op de eerste aanvraag. Het is dan ook niet te verwonderen dat het protestbrieven regende op

het stadhuis. (90 protestbrieven waarvan 38 eigenaars en 52 huurders).

Volksvertegenwoordiger-gemeenteraadslid Alfons Laridon hield dan ook een scherpe interpellatie tijdens de zitting van de gemeenteraad op 27 maart 1987. Hij besloot zijn uitvoerige en sterk gedocumenteerde tussenkomst als volgt:

„Geef toe mijnheer de schepen dat u voor de tweede keer als schepen – verantwoordelijk voor de stadsvernieuwing – een onthutsende beslissing neemt. Inderdaad, de zone waarin het visverwerkingsbedrijf de Oesterput is ingepland en zich als een visindustriële bedrijf aan het uitbouwen is, werd door u uitgeroepen tot een herwaarderingsgebied met de

bedoeling er een gezonde en stille woonzone van te maken. Waar u thans voor aan het ijveren bent staat daar diametraal tegenover. U wilt persé met een hardnekkigheid – een betere zaak waardig – een zaak die oorspronkelijk slechts een viswinkel was, doen uitbreiden tot een visverwerkingsbedrijf dat onvermijdelijk milieuvuiling onder de vorm van stank-, afval-, lawaai- en verkeershinder met zich meebrengt. Het is tegen alle regels van het gezond verstand in dat vis vanuit de vismijn overgebracht wordt naar een bedrijf gevestigd in de stadskern – en vatbaar is voor stadskernvernieuwing – om daar verwerkt, gekuist en ingevroren te worden, in kamions geladen wordt om naar verschillende plaatsen van bestemming gevoerd te worden. Een dergelijk bedrijf hoort daar niet thuis maar moet ingepland worden in de industriezone of bv. langs de H. Baelskaai.

Ik zou dan ook willen aandringen opdat u in deze zaak rekening zou houden én met het ongunstig advies van de stedelijke dienst voor ecologie, én met het ongunstig advies van de bestendige deputatie, alsmede met het massaal protest van de bewoners van deze wijk.”

De verdediging van schepen Christiaens was uiterst zwak. Als schepen van leefmilieu, terzelfdertijd verantwoordelijk voor de stadskernvernieuwing, was zijn houding totaal onverantwoordelijk, onbegrijpelijk en absurd. Op het einde van zijn eerder stuntelige verdediging liet hij uiteindelijk doorschemeren dat de kans bestond dat het visverwerkend bedrijf, gezien de tegenstand, overwoog zich ergens buiten de stad te gaan vestigen.

NEDERLANDSE KOTTERS DOOR BRITTEN GEKOCHT

Via de IJmuidense scheepsmakelaar Westcoasting BV heeft de Engelse rederij Golden Shipping Company in Lowestoft 2 Nederlandse kotters gekocht. Het zijn de St. Thomas en de St. John. Deze schepen meten 36,5 x 8 meter en zijn uitgerust met een Deutz dieselmotor van 1800 PK.

Westcoasting heeft reeds tientallen gebruikte kotters naar Engeland verkocht, maar het is een primeur dat de Britten visserij-schepen in Nederland laat bouwen. De St. John die reeds in de vaart is, werd gebouwd bij scheepswerf Visser in Den Helder. De St. Thomas wordt begin mei te water gelaten.

Ostend Stores en Ropeworks

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

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

Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethylene,
polypropylene en nylon

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN,
NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

Gedeponeerd merk



SPECIALITEITEN:

Voor de Zeevisserij:

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

Voor de Landbouw:

Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid:

Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

Sport: Allerlei netten

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

Op de voorbije zitting van de Onderzoeksraad werd eindelijk overgegaan tot de langgeplande confrontatie tussen de schippers van respectievelijk de N.49 «ERNA» en het sportvissersvaartuig «ACHILLES III». De feiten dagtekenen van 2 jaar geleden toen op 2 maart 1985 de «ACHILLES III» een bebakeningsstok overvoer. Deze gaf de positie aan van de warrelnetten die rondom een wrak lagen en daar daags voordien waren gelegd door de N.49 «ERNA», een wrakenvisser van 24 brutoton, en onder bevel van schipper Huyghebaert.

Deze was op weg naar de plaats van het wrak (51°39'N en 2°46'E) en nog twee uur varen verwijderd toen schipper Huyghebaert op zijn radar twee schepen opmerkte die de visserij bedreven op de plaats waar hij zijn netten had gelegd. Hij kon echter niet visueel vaststellen of de Achilles III daadwerkelijk BOVEN het wrak had gevestigd.

Toen de ACHILLES III de komst van de «Erna» bemerkte maakte hij vaart en verdween richting thuishaven. Die dag had men aan boord van deze «plezier»-visser maar liefst 700 gullen gevangen!

Bij nazicht bleek dat er 116 pinkers vastzaten aan de warrelnetten en deze volledig onbruikbaar waren geworden. Deze pinkers moeten afkomstig zijn geweest van de ACHILLES III of een soortgelijk «plezier»-vaartuig, daar deze door lijnvisseren worden gebruikt om op kabeljauw en gul te vissen.

Schipper Lambier van de «Achilles III» blijft echter bij zijn eerder afgelegde verklaringen en beweert geen schade te hebben aangericht aan de netten van de N.49.

Eventjes was er nog discussie over de hoogte van de bebakeningsstokken; deze moeten reglementair 2 meter boven het wateroppervlak uitsteken. Lambier beweert dat

deze stokken niet hoger dan één meter boven de zeespiegel uitstaken en hij erlangs heeft gevaren, terwijl schipper Huyghebaert bij hoog en laag zweert dat ze zeker twee à drie meter hoog zijn en lichtreflekerende banden dragen. Dit punt was echter niet van finaal belang bij de vordering die Rijkskommissaris Carly onmiddellijk voordroeg. In zijn pleidooi werd gesteld dat men niet met zekerheid kon bepalen of de bewuste schade werd veroorzaakt door de Achilles III. Aldus kan Lambier hiervoor niet bestraft worden. Waarvoor hij echter wel bestraft wordt is een overtreding op een K.B. dat voorziet dat sportvissersschepen in hun radius beperkt worden tot 25 mijl uit de kust; dit ter bescherming van de onwetende en onervaren pleziermakers op dergelijke oude en afgedankte schepen.

De ACHILLES III bevond zich op het ogenblik van de feiten 29 mijl buiten de kust, dit wordt door schipper Lambier toegegeven.

Met deze verrassende en meesterlijke zet vordert de Rijkskommissaris toch nog een schorsing van het schippersbrevet van Lambier voor een periode van vijf dagen.

Z.60 „BLUE ANGEL” / m/s „CARAVELLE”

Inzake de aanvaring tussen de Z.60 en het containerschip m/s „Caravelle” werden twee getuigen verhoord. Als eerste kwam schipper Freddy Bouillon aan de beurt die aan de Raad zijn versie van de gebeurtenissen kwam bevestigen.

Bij een zeer zware mist kwam het tot een aanvaring tussen de Z.60 „BLUE ANGEL” en de „Caravelle”. Vastgesteld werd dat het containerschip op het moment van de aanva-

ring 17 mijl liep. Reeds eerder had schipper Bouillon op radar vastgesteld dat de „Caravelle” een aanvaringskoers liep en vertraagde zijn vaart. Ook werden geregeld mistseinen gegeven. Uiteindelijk werd de schroef gestopt en lag de Z.60 hulpeloos stil in de dikke mist.

Het voorgeschreven sein werd gegeven als dat de Z.60 nu stil lag. Plots doemde aan bakboord de „Caravelle” op. Eric Van Waes, assistent-motorist, die uitkijk hield aan bakboord riep nog „Volle kracht achteruit” waarop schipper Bouillon de motor liet achteruit slaan en het roer stuurboord gooide. Wellicht heeft dit manoeuvre erger voorkomen want de Z.60 werd nu 45° schuin geramd. Reddingsvesten werden uitgedeeld en het reddingsvlot werd tewatergelaten nadat men vaststelde dat het visruim vol water liep.

Amper 15 minuten later werd de Z.60 opnieuw door de „Caravelle” geramd. Deze was blijkbaar na een manoeuvre te hebben uitgevoerd teruggekeerd en alhoewel er een uitkijk op de voorsteven stond – uitgerust met walkie-talkie – bleef het containerschip de Z.60 „malen”. Hierop gooide een woedende kapitein Bouillon de televisieantenne van de Z.60 naar de uitkijkpost op het Duitse schip.

Getuige Eric Van Waes bevestigt deze verklaring maar merkte tevens op dat in de brug van het Duitse schip de stoel vóór de radar 45° achteruit stond; ook zag de Duitse wachtsman er niet bijster fris uit.

Nadien werd de Z.60 op sleeptouw genomen door de Z.121 „Barentssee” die hem later overgaf aan een Engelse sleepboot. Bij het wisselen van het sleeptouw zonk de Z.60 echter naar de diepte.

M.C.

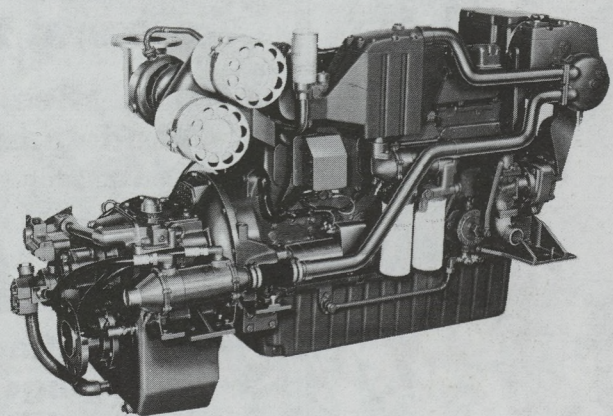
Scheepsmotoren «op maat»

Volvo Penta beschikt over een volledig gamma scheeps- en industriële motoren waarvan het vermogen schommelt tussen 9 en 416 pk.

Die motoren kunnen onderverdeeld worden in:

- scheepsmotoren voor handelsdoeleinden
- hulpscheepsmotoren
- scheepsmotoren voor plezierboten
- industriële motoren (stroomaggregaten, pompen, laad- en losmachines, enz.)

Bij de konstruktie wordt ervoor gezorgd dat ze beantwoorden aan de strenge eisen inzake brandstofverbruik, bedrijfsduur en prestaties. Het belang van de dienst na verkoop, een internationale organisatie in meer dan 130 landen, een grote waaier wisselstukken en scherp concurrerende prijzen, dat zijn stuk voor stuk elementen waardoor ook u zonder twijfel heel wat kan besparen.



Scheepsmotor Volvo Penta TAMD 121C, bestemd voor klassifikatie, 306 kW (416 pk), 6 cilinders in lijn met direkte injectie, turbokompressor en aftercooler.

VOLVO PENTA

VOLVO PENTA BELGIUM Weiveldlaan 37-G – B-1930 ZAVENTEM
Tel.: 02/721.20.62 – Telex: 65.249 volvbm b

INTERNATIONALE TENTOONSTELLING

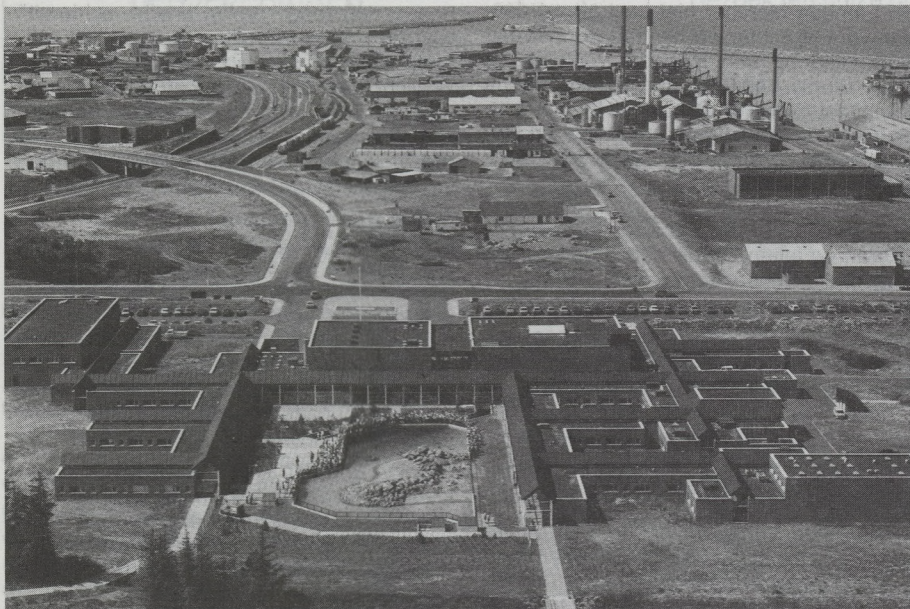
■ Vanaf volgende week wordt er in Hirtshals, een havenstadje in het noorden van Denemarken, een grootscheepse internationale visserijtentoonstelling gehouden.

Tijdens deze tentoonstelling zal men aandacht besteden aan verschillende visserijmethoden en visserijgemeenschappen in Europa.

Het Noordzee-museum in Hirtshals zal o.a. aandacht besteden aan de visserijgemeenschap Urk en de boomkorvisserij.

Deze tentoonstelling „Rondom de Noordzee” telt drie belangrijke onderdelen: de bodemopbouw van de Noordzee, de visserijpraktijk en de visserijgemeenschappen rondom het Europese visgebied. Het is één van de wisselende tentoonstellingen die in dit belangrijke Noordzee-museum wordt gehouden.

De tentoonstelling heeft een oppervlakte van 450 m² en zal eind dit jaar naar Noorwegen verhuizen.



Het Noordzee-museum te Hirtshals die dicht bij de zee gelegen is.

LARIDON OPTEERT VOOR SPECIALE OPLEIDING TOT SCHIPPER

Tijdens de begrotingsbesprekingen in de Vlaamse Raad van de rubriek onderwijs en vorming, raakte volksvertegenwoordiger Laridon het oude zeer aan van de opleiding tot schipper. Ziehier, beknopt, zijn tussenkomst in dit verband:

„De opleiding tot schipper gebeurt in een half schooljaar, examens in februari of juni. Door de aard van het vissersberoep krijgen de gegadigden voor deze herscholing een kontrakt van de RVA. Volgens dit kontrakt moeten deze mensen de lessen volgen gedurende 40 uren per week. Deze herscholing zou moeten plaatsgrijpen tijdens de uren van sociale promotie. Dit omvat slechts 10 lesuren per week. Gedurende de overige 30 uren zijn de kandidaat-schippers overgeleverd aan de good-will van het personeel.

Een officiële structuur is hier dan ook dringend noodzakelijk. Een vijfde specialisatiejaar, afdeling dek, waar deze mensen op een passende wijze opgevangen worden blijkt mij dan ook meer dan gewenst. Die opleiding zou kunnen doorgaan 2x per week bv. van september tot januari en van februari tot juni waarbij de 40 uren per week zouden kunnen verdeeld worden ofwel 5 dagen 8 uur of 4 dagen 10 uur. Het spreekt vanzelf dat de ingeschreven schippers in de telling van de leerlingen zouden moeten gerekend worden als regelmatig ingeschreven leerlingen.”



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229

Filiaal Zeebrugge:

Wandelaarstraat 10 – ☎ (050) 54 55 27

(open dinsdag - woensdag - donderdag tussen 9 u. en 12 u.)



Gedekte risico's:

**eigen schade – schade aan derden –
opslepingen – totaal verlies –
lichamelijke schade aan derden –
navigatietoestellen**



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

TEWATERLATING Z.85 „MORGENSTER”



ken van 9 m. In de brug vindt men de modernste apparatuur, nl. een radar, een kleurenradar, een kleur dieptemeter, VHF 25W, SSB zender-ontvanger, een Decca ontvanger, een track-plotter, een video-plotter en een Mark 21 ontvanger. Verder nog de bediening en controleapparaten voor motor en keerkoppeling, hulpgroepenlier en stuurmachine, het kompas en navigatietoestellen, alles ingebouwd in een lessenaarpaneel.

Dit alles in een moderne brug met onbeperkt zicht in alle richtingen.

De „Morgenster” zal worden voortgestuwd met een motor van het merk Mitsubishi van 300 PK bij 1500 t/min.

Er zijn eveneens 2 hulpmotoren van Mitsubishi van elk 75 PK bij 1500 t/min.

De Firma Brusselle zorgt voor het vislier met zes trommels, aangedreven door een hydraulische motor van 60 PK, en voor de elektrisch-hydraulische stuurmachine.

Het timmerwerk wordt gedaan door de firma Lowyck.

De bemanning zal uit 4 personen bestaan.

De doop van de Z.85 „Morgenster” wordt voorzien voor ± de eerste helft van mei.

De voorbije jaren was het bijzonder druk geworden op het vlak van de nieuwbouw, vooral te Zeebrugge. Maar ook Oostende laat zich niet onbetuigd. Daarvan getuigt de tewaterlating van de nieuwbouw-eurokotter Z.85 „Morgenster” op de Scheepswerven S.C.A.P. te Oostende.

Deze Eurokotter is gelijkaardig aan de twee vorige schepen die door S.C.A.P. werden gebouwd met name de B.65 „Artevelde” en de Z.79 „Thorn”.

De „Morgenster” werd gebouwd voor reke-

ning van het familiebedrijf „Flamingo”, die reeds eigenaars zijn van de Z.526 „Flamingo II”.

Als peter vroeg men de Heer Renault Dedrie en het meterschap werd toevertrouwd aan Mevrouw M. Desutter.

De „Morgenster” heeft een bruto-tonnemaat van 69 GT, een lengte van 23,75 m., een breedte van 6 m., een holte van 2,65 m. en een diepgang van 2,50 m.

De achter- en voormast zijn volledig uitgerust om de bokkennisserij te bedrijven met bok-



FOTO LINKS: De peter van de Z.85, de heer Renault Dedrie samen met de meter mevr. H. Desutter. – **FOTO RECHTS:** de eigenaars van de «Morgenster»: de familie Luickx.

AFSCHAFFING REFRIBEL OOSTENDE

In het Visserijblad van 13 februari 1987 nr. 7 publiceerden we de vraag van de Heer Manu DESUTTER, voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij, aan de Heer Ph. MAYSTADT, Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken, in verband met de problemen van de diepvriesopslag in de kuststreek bij de afschaffing van het Koelhuis REFRIBEL te Oostende, dat steeds een hoge bezetting heeft gekend, welke heden nog toeneemt, en waarvan, de behoefte akueel blijft.

De vroegere aanvragen, aan voormalige Minister van Economische Zaken de Heer Marc Eyskens, werden positief beantwoord in verband met een mogelijke vernieuwing en uitbreiding van de beschikbare gebouwen en koelinstallaties te Oostende. Een architect werd aangesteld en met de Stad Oostende werden de ontworpen projecten besproken.

De laatste regeringswijzigingen, na de verkiezingen van 1985, maakten een einde aan de vooropgestelde plannen voor de diepvriesinstallatie van REFRIBEL te Oostende. Het Sint-Annaplan oordeelde dat REFRIBEL moest afgeschaft worden, en zo verscheen het K.B. nr. 429 op 21/8/1986 in het Staatsblad houdende de afschaffing van de Regie der Belgische Rijkskoel- en Vriesdiensten (REFRIBEL), waarvan op dat ogenblik, buiten Oostende nog 5 koelhuizen in werking waren.

Wat de sluiting van het Koelhuis betreft, zal deze beslissing problemen meebrengen voor de regelmatige gebruikers van diep-

vriesruimten van Oostende en omgeving. Temeer daar reeds vanaf 1 maart 1987 geen goederen voor opslag meer mogen aangevoerd worden, hetgeen op zijn minst was verwacht daar de kontrakten met het cliënteel pas vernieuwd werden einde januari 1987. Van een vlugge wijziging gesproken! Diepgevroren goederen zijn nochtans zeer moeilijk te verhandelen en te verplaatsen zonder dat ze over de nodige diepvriesopslagplaatsen kunnen beschikken aangezien hun bederfbaarheid. Daarbij moeten de nog resterende goederen in diepvriesopslag te Oostende, de installaties verlaten vóór einde mei 1987.

In antwoord op de hogervermelde vraag van de Heer Manu Desutter, heeft de huidige Minister van Economische Zaken, de Heer Ph. MAYSTADT, geantwoord dat kandidaat-kopers zich gemeld hebben van de particuliere sector en dat aan de meest biedende de installatie van REFRIBEL te Oostende zal verkocht worden.

Dit blijkt echter in tegenspraak met het huidige gebeuren waarbij het cliënteel vanaf 1 maart 1987 geen goederen meer mag aanvoeren en zelfs zijn diepvriesproducten moet komen afhalen vóór einde mei 1987. Wat blijft er uitdrukkelijk over van de bestemming van een koelhuis? Zal tijdig een overname gebeuren door de particuliere sector zodat het huidige cliënteel bespaard blijft van de hoge kosten om elders opslagruimten te zoeken, op minstens 50 km afstand, en zal er vriesruimte ter beschikking zijn voor hun

goederen? Vooral visproducten zijn niet toegankelijk in een gemeenschappelijke opslag met andere goederen (vlees, groenten, boter, fruit...).

De bijkomende kosten van het huidige cliënteel zullen in ieder geval niet gering zijn. De aangekochte grondstoffen voor hun productie en verkoop, reeds lang voordien besteld, moet elders naartoe gevoerd worden. Diegenen die vanuit de opslagplaats te Oostende zijn goederen distribueerde voor zijn cliënteel in en rond Oostende kan nu meerdere malen per dag extra kilometers afleggen om de bestellingen op te halen. Daarbij komen vele goederen te Oostende toe met bestemming van diepvriesopslag onder douanetoezicht, zodat toekomstige aanvoer elders bij een koelhuis ook deze mogelijk moet bieden, hetgeen op zichzelf weer een verschuiving is van dienstverlening voor onze Oostendse douaneagentschappen, die vele zaken aan zich zullen zien voorbij gaan gezien de verdere bestemmingen van de aangevoerde goederen.

Dit is maar een korte opsomming van de onmiddellijke problemen die zullen het gevolg zijn van de sluiting van het koelhuis REFRIBEL te Oostende. Hopelijk wordt een vlugge overname gerealiseerd zodat het huidige koelhuis zijn bestemming kan verder zetten, **mét stelselmatige vernieuwing van de bestaande installatie**, hetgeen reeds vroeger was gepland.

Voor de verdere werking is er voldoende vraag, immers zijn hogervernoemde feiten geput uit een samenspraak met de huidige gebruikers van de diepvriesinstallatie te Oostende.



S.C.A.P.

Samenwerkende
Vennootschap

**H. BAELSKAAI 27
8400 OOSTENDE**

■ LEVERING BRANDSTOFFEN
SCHEEPSUITRUSTING

☎ (059) 32 29 51 - 32 09 31

■ BOUWEN VISSERSVAARTUIGEN
ALLE SCHEEPSHERSTELLINGEN

☎ (059) 32 39 79 - 32 08 20

AAN HET LEVEN IS ER EEN PRETTIGE

EN EEN ZAKELIJKE KANT

WIJ MAKEN DE ZAKELIJKE KANT

WAT PRETTIGER



Generale Bank

**VERORDENING (EEG) Nr. 742/87
VAN DE COMMISSIE van 16 maart 1987
betreffende het beëindigen van de visse-
rij op kabeljauw door vissersvaartuigen
die de vlag voeren van Duitsland.**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de
Europese Economische Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 2057/82 van
de Raad van 29 juni 1982 houdende vaststel-
ling van bepaalde maatregelen voor controle
op de activiteiten van vissersvaartuigen (1),
laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG)
nr. 4027/86 (2), inzonderheid op artikel 10, lid
3,

Overwegende dat bij Verordening (EEG) nr.
4030/86 van de Raad (3) tussen de Lid-Stat-
ten de vangstquota worden verdeeld die voor
1987 voor de Gemeenschap beschikbaar
zijn in de Canadese visserijzone overeen-
komstig het Akkoord tussen de Europese
Economische Gemeenschap en Canada (4);

Overwegende dat, op basis van gegevens
aan de Commissie medegedeeld, de vang-
sten van kabeljauw in de wateren van het
gedeelte van de gebieden NAFO 2 J en 3 KL
dat voor visserijzaken onder de jurisdictie
van Canada valt door schepen die de vlag
voeren van Duitsland of die in Duitsland zijn
geregistreerd, de grens vastgesteld door
Verordening (EEG) nr. 4030/86 hebben be-
reikt; dat het bijgevolg noodzakelijk is de
vangsten van kabeljauw door vermelde vaar-
tuigen in vermelde wateren uit hoofde van
deze verordening te verbieden; dat Duits-
land de visserij op deze vis verboden heeft
met ingang van 6 maart 1987; dat het
daarom noodzakelijk is deze datum aan te
houden;

Overwegende evenwel dat dit verbod geens-
zins de visserijmogelijkheden beïnvloedt van
de vaartuigen van de Gemeenschap in de
wateren die deel uitmaken van het gebied
dat onder de NAFO-Conventie valt doch niet
onder de jurisdictie van Canada,

**HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING
VASTGESTELD:**

Artikel 1

De vangsten van kabeljauw in het gedeelte
van de gebieden NAFO 2 J en 3 KL dat voor
visserijzaken onder de jurisdictie van Ca-
nada valt, door vaartuigen die de vlag voeren
van Duitsland of die in Duitsland zijn geregi-
streerd, worden geacht de uit hoofde van
Verordening (EEG) nr. 4030/86 aan Duits-
land beschikbaar gestelde hoeveelheid vol-
ledig te hebben gebruikt.

De visserij op kabeljauw in het hierboven
vermelde gebied uit hoofde van Verordening
(EEG) nr. 4030/86 door vaartuigen die de
vlag voeren van Duitsland of die in Duitsland
zijn geregistreerd, is verboden alsmede het
aan boord houden, de overlading en het
lossen van deze vis die door vermelde vaar-
tuigen gevangen is na de datum van toepas-
sing van deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de
dag van haar bekendmaking in het *Publika-
tieblad van de Europese gemeenschappen*.

Zij is van toepassing vanaf 6 maart 1987.

Deze verordening is verbindend in al haar
onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in
elke Lid-Staat.

(1) PB nr. L 220 van 29.7.1982, blz. 1.

(2) PB nr. L 376 van 31.12.1986, blz. 4.

(3) PB nr. L 376 van 31.12.1986, blz. 31.

(4) PB nr. L 379 van 31.12.1981, blz. 54.

DURE LICENTIES IN ALASKA

De Japanners die aan de top staan voor het
verwerken van vis in hartige lekkere hapjes
hebben een specialiteit op de markt gebracht
op basis van haring: kazunoko.

Nu heeft die specialiteit een zodanig sukses
dat als het ware niet genoeg kan gevangen
worden om zoveel mogelijk kazunoko te ma-
ken.

Dit heeft voor gevolg dat ze meer en meer op
de kusten van Alaska gaan vissen, en het
tweede logische gevolg is dat de prijzen voor
licenties daar zó de lucht in gaan. Zo erg dat
gevallen gekend zijn waar licenties van hand
verwisselden voor de prijs van 275.000 dol-
lar; duurder dan een schip. Niet enkel de
haringvisserij brengt in Alaska zoveel geld in
de kas. Hetzelfde geldt voor de zalmvisserij.
Het recht om op zalm te vissen zal een reder
daar 310.000 dollar kosten als hij met driftnet
wil gaan vissen.

REGLEMENT BETREFFENDE HET VISRECHT IN DE POLDER NOORDWATERING VAN VEURNE

De provinciale visserijcommissie van West-Vlaanderen heeft voor het seizoen 1987 de
overeenkomst verlengd met de Polder Noordwatering van Veurne in verband met het
huren van het visrecht in de onbevaarbare waterlopen die onder het beheer staan van
bedoeld polderbestuur. De overeenkomst is van toepassing vanaf 1 mei 1987 tot en met
30 april 1988.

Meer bepaald betreft het hier de waterlopen van tweede en derde categorie binnen de
omschrijving van het poldergebied van de Noordwatering van Veurne (benaderend
komt dit overeen met het gebied dat begrensd is door de IJzer, de Noordzee en de
Franse grens met uitzondering van het Poldergebied De Moeren).

Door deze overeenkomst kunnen alle hengelaars, in het bezit van een gewoon staats-
verlof, in deze waterlopen hengelen mits de volgende uitdrukkelijke voorwaarden:

1. wanneer men de openbare weg verlaat is steeds de voorafgaandelijke schriftelijke
toelating van de eigenaar(s) vereist;
2. er mag enkel gehengeld worden vanaf de oever d.w.z. dat het verboden is te
hengelen vanop een vaartuig, staketsel of elk ander voorwerp dat de normale
waterafvoer kan verhinderen. Bovendien moeten alle private vaartuigen, vloten en
andere voorwerpen die gebruikt werden bij het vissen uit de waterlopen worden
verwijderd;
3. het is verboden te vissen met het kruisnet in deze waterlopen.

De waterlopen van eerste categorie (namelijk: de Koolhofvaart, het gedeelte van de
Grote Beverdijk vanaf de Grogne tot Nieuwpoort, de Venepevaart en het gedeelte van
de Proosdijkvaart vanaf de Krommegracht tot aan de Koolhofvaart) vallen **NIET** onder
bedoelde overeenkomst. Deze waterlopen staan onder het beheer van het Ministerie
van Landbouw.

De provinciale visserijcommissie hoopt op de sportieve medewerking van alle henge-
laars.

STUURMANS- HUIS VAN OOSTENDE VERKOCHT



Het gewezen gebouw van de zeevaardiensten zoals het oorspronkelijk gebouwd werd in 1898.

Immo Ostendia, de Oostendse immobiliëngroep heeft het vervallen stuurmanshuis recht tegenover het station van Oostende voor 12.000.000 Bfr. gekocht.

In het Staatsblad van 22 oktober 1986 werd dit gebouw te koop aangeboden voor 4.700.000 Bfr. en het was alleen J. Debucquoi van Immo Ostendia die belangstelling had voor de 365 m² grond waarop het stuurmanshuis staat. Het bericht in het Staatsblad was de Oostendse Volksvertegenwoordiger F. Ghesquière niet ontgaan, zodat aan de Minister van Verkeerswegen De Croo het voorstel werd geformuleerd om de nu verspreide administratieve diensten van de Waterschout daar te centraliseren, zodat het gebouw van afbraak gespaard zou blijven.

Hieronder publiceren wij even deze brief:

Mijnheer de Minister,

Het weze mij toegelaten terug te komen op een aangelegenheid die Uw departement aanbelangt en ongetwijfelt Uw persoonlijke belangstelling meedraagt.

Sedert jaren is te Oostende, internationale havenstad aan de Noordzee met een rijke maritieme geschiedenis, het Hoofdwaterschoutambt gevestigd. Ook de Onderzoeksradaad voor Zeevaart die in 1986 zijn zestigste jaat ingaat, heeft er zijn zetel.

Vroeger waren beide instellingen gevestigd in het historische en fraai gebouw op de hoek van de Vindictivelaan en Zuidstraat te Oostende: het zogenaamd Waterschoutsambtsgebouw.

Genoemd instituut werd tijdens de tweede wereldoorlog grotendeels vernield. De toren werd vernield en van een ernstige restauratie

van de rest van het pand was totnogtoe geen sprake. Thans staat dit gebouw dat nog steeds staatseigendom is, leeg (!).

De Heer Minister van Openbare Werken aarzelt om dit gebouw te verkopen, maar zolang er geen bestemming gegeven wordt aan dit gebouw, zit de kans op verkoop, en wat erger is, op volledige afbraak er nog steeds in.

Het is de vurige wens van ontelbare Oostendenaars en vele geïnteresseerden in de maritieme takken om dit waardevol ambtsgebouw van de teloorgang te redden.

Gezien thans de Onderzoeksradaad voor Zeevaart – tijdelijk – zijn zittingen moet houden in het Gerechtshof te Oostende, terwijl de griffie, archieven en diensten van de Waterschout versnipperd liggen, wint de idee om aan dit Waterschoutsgebouw zijn vroegere bestemming terug te geven, steeds meer veld.

De ligging aan de jachthaven, visserskaai en terminus van de autostrade, spoorwegen en mailboten is uniek te noemen. De restauratie en effectief gebruik van dit gebouw – dat nu zielloos leeg staat – zou een mooier stadsbeeld en aangenamer woonklimaat opleveren en tevens de optimistische uitdrukking zijn van de maritieme rol van de zeehavenstad Oostende, die U toch in Uw hart draagt...

Voorzover dit gebouw te groot zou zijn voor de zittingen van de Onderzoeksradaad, griffie, archieven, enz. van de Waterschout, dan nog zouden er nog andere diensten van Uw departement erin kunnen gevestigd worden. Ik denk bijvoorbeeld aan de Medisch-sociale dienst van het Ministerie van Verkeerswe-

zen, thans gevestigd in het station van Oostende, dat op zijn beurt naar uitbreiding zoekt. En er zijn zeker nog andere voorbeelden.

Mijnheer de Minister, de sociale en economische organisaties van Oostende en omliggende, de lokale bevolking, degenen die beroepshalve met de zee-, visserij- en havenbelangen te maken hebben, zijn er allen van overtuigd dat U dit dossier van het vroeger Waterschoutsambtsgebouw met de nodige deskundigheid en interesse zult onderzoeken.

Samen met de stadsmagistratuur, de Kamer van Koophandel en Nijverheid en vertegenwoordigers van Uw departement blijven wij bereid om met Uw Excellentie ter gelegenheid een werkbezoek ter plaatse te brengen. Van de Heer Minister van Openbare Werken is trouwens geweten dat hij zoveel mogelijk waardevolle openbare panden wil herstellen en benuttigen. Als Minister van Verkeerswegen kunt U alleszins Uw Collega-Minister een interessante en historisch verantwoorde bestemming van dit staatsgebouw voorstellen.

Uw keuze en Uw gunstige beslissing zou dan een restauratie van bedoeld waardevol pand door de Regie der gebouwen niet langer in de weg staan.

Het gelieve U te aanvaarden, Mijnheer de Minister, de betuiging van onze voornaamste hoogachting en dank,

Fernand GHESQUIERE.

Het was echter de vraag wat er op die dure grond moest te voorschijn komen en of het Stuurmanshuis al dan niet afgebroken zou worden.

Het Oostendse Zeemanshuis werd in 1898-1899 in opdracht van de Belgische Staat gebouwd. Het werd ontworpen door architect Charles De Wulf (1865-1904) in neo-renais- sance-stijl.

Een Gents aannemer bouwde het 35 meter hoge pand, waarvan het torentje, dat door de Zeevaartschool gebruikt werd voor meteorologische en astronomische observaties, in 1981 weggenomen werd omdat er gevaar bestond dat het zou afvallen.

Een tijdlang was er daar alleen maar een turnzaal en een schoutsgroep had er nog een lokaal aan de kant van de Zuidstraat.

Het herbergde de administratieve diensten van de Waterschout: het Zeecommissariaat, het Loodswezen en de Zeevaartschool.

In 1983 deed de Regie der Rijksgebouwen aan het Oostendse stadsbestuur een voorstel het pand gratis te gebruiken in ruil voor onderhoudswerken, maar het stadsbestuur voelde daar niet al te veel voor.

Immo Ostendia wil het stuurmanshuis zo vlug mogelijk afbreken om er een appartementsgebouw te plaatsen. Hiervoor moet het BPA gewijzigd worden, maar op het Oostendse stadhuis is men geneigd die operatie door te voeren. In dit geval vraagt men zich af hoe lang die administratieve procedure zal duren.



Het gebouw zoals het er vandaag bijligt, in erbarmelijke toestand.

LARIDON PLEIT VOOR NAUTISCH CENTRUM TE OOSTENDE

Tijdens de bespreking van de begroting onderwijs en vorming in de Vlaamse Raad op donderdag 26 maart 1987 kwam volksvertegenwoordiger Laridon op voor de inplanting van het nautisch centrum te Oostende. Hierbij botste hij met zijn collega van de CVP Manu Desutter die tussenkwam ten voordele van Heist.

Ziehier samengevat de tussenkomst van volksvertegenwoordiger Laridon:

„Over het feit dat een nautisch centrum beantwoordt aan de noodwendigheden van een modern, geactualiseerd en efficiënt visserijonderwijs bestaat geen betwisting. Alleen over de inplanting van het nautisch centrum heerst er voor het ogenblik een zekere spanning tussen de visserijscholen. De geografische spreiding langs de kust van de 5 visserijscholen zorgt voor enige moeilijkheid. Ik weet, Mijnheer de Minister, dat uw tot nog toe uitgesproken voorkeur gaat naar de Rijksvisserijschool van Heist. Ik weet ook dat u hierin wel enigszins beïnvloed wordt door uw partijgenoot Manu Desutter die begrijpelijkwijze hier voor zijn streek en voor Heist opkomt. Mag ik echter opmerken, Mijnheer de Minister, dat minstens 2/3 van de leerlingen die visserijonderwijs volgen in één van de vijf visserijscholen deze lessen volgen in Oostende en Nieuwpoort met het leeuwenaandeel te Oostende. Het is dan ook de logika zelf dat de inplanting van een nautisch centrum te Oostende dient te gebeuren. Zoniet zou dit betekenen dat voor een oplossing geopteerd wordt waarbij voor meer dan 2/3 van de leerlingen leerlingenvoer moet georganiseerd worden voor het bijwonen van praktijklessen in dit nautisch centrum. Een inplanting te Oostende waar van de 5 of 3 visserijscholen gevestigd zijn, nl. de Stedelijke Visserijschool John Bauwens, de Vrije Visserijschool P. Pype en de Ibis, ligt dan ook voor de hand.

Zelfs wanneer ik de tegenargumentatie bekijk van collega Desutter, waarbij hij stelt dat niet het aantal ingeschreven leerlingen bepalend is maar wel hoeveel leerlingen op het einde van hun studies naar zee gaan en op de visserij blijven varen, dan nog blijft het logisch de inplanting te Oostende te doen. Ik neem hier de cijfers van collega Desutter voor de periode '76 tot '84 en kom tot het volgende resultaat:

Aantal leerlingen die de school verliet:	
Oostende + Nieuwpoort:	518
Heist:	227
Aantal leerlingen nog in vaart:	
Oostende + Nieuwpoort:	174
Heist:	132

Bovendien, wanneer wij de bekende cijfers van 1984 bekijken van de leerlingen die nog aangemonsterd zijn na 6 maand, dan stellen we vast dat van de 33 leerlingen er 26 afkomstig zijn van de visserijscholen van de middenkust en slechts 9 van de visserijschool

Heist. Wat neer komt op 74% middenkust en 26% Heist.

Het valt trouwens op dat het aantal leerlingen dat na 6 maand aanmonstering nog steeds in de vaart is, gestadig daalt aan de Oostkust. Een andere oplossing die bepaalde voorstanders kennen is bv. een mobiel nautisch centrum, dus een soort instructieschip. Deze oplossing heeft het voordeel dat de leerlingen gekonfronteerd worden met reële situaties en dat minder aan stimulatie moet gedaan worden zoals in een vast centrum.”



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

VAN SCHEPEN, MENSEN EN VAN DE ZEE

Men zou het niet geloven maar reeds in de zevende eeuw en dan nog helemaal in het begin bestond er reeds een soort RMT te Nieuwpoort waar de verbindingen tussen Groot-Brittannië en het vasteland reeds werden verzekerd. Men ziet, er is eigenlijk niet veel nieuws onder de zon. Het ging voornamelijk over een postdienst die werd in het leven geroepen door vreemde kooplieden die zich in Londen hadden gevestigd. Deze dienst was dus eigenlijk een privé dienst en het duurde niet lang of de Britse Kroon ging zich met deze goed werkende postverbinding bemoeien want ze was van plan een controle uit te voeren op de postdienst met vreemde landen. Dit was het begin van de jaren 1600. Daarmee was een nieuw postvervoer geboren dat luisterde naar de zeer officiële titel „Postmaster of England for Foreign Parts in the King's Dominions”.

Heel eigenaardig was het dat de leiding van dit ambt werd toevertrouwd aan een vreemdeling en dit was nog een Vlaming, namelijk Dequester samen met zijn zoon.

Die aanstelling gebeurde in 1619, nadat Dequester zich vroeger reeds verdienstelijk gemaakt had onder de leiding van de algemene postmeester Lord Stanhope of Harrington, in de Internationale Postdienst. Hij had de verbindingen versneld en de tarieven bovendien goedkoper gemaakt wat hem de gunst deed verwerven van de Engelse Koning.

Lord Stanhope, de vroegere baas van Dequester, was evenwel weinig opgezet met deze aanstelling. Toch bleef Dequester in dienst.

Het is ook bekend dat de weduwe van de graaf van Turn, grootmeester van de postdiensten van de Oostenrijkse Nederlanden in 1633 een overeenkomst sloot met de betrekking tot het inrichten van een wekelijkse pakketbotendienst tussen ons land en Londen.

Spijtig genoeg weten we maar bitter weinig over deze dienstregelingen. Toch is het aan te nemen, dat deze postdienst tussen Engeland en de Spaanse Nederlanden op dit tijdstip via de verbindingen over Nieuwpoort gebeurde. Na de langdurige Hollandse bezetting en de verwarring die op driejarig beleg volgde, was Oostende blijkbaar minder geschikt om een regelmatige dienst te verzekeren. Rechtstreekse getuigenissen over het gebruik van de haven van Nieuwpoort treffen we wel aan in de besluiten van de Engelse Kartouizerpaters die in 't jaar 1626 Mechelen verlieten met het enige doel zo dicht mogelijk bij Engeland te verblijven om des te gemakkelijker Engelse postulanten aan te werven. Nieuwpoort was daartoe de meest geschikte plaats. Trouwens vanuit deze stad onderhielden ze in Engeland een rondreizende zending.

't Is meestal uit boeken van vroegere kloosters en kerken dat we informatie krijgen over deze barre tijden en we lezen in een boek van de Engelse Kartouizerpaters dat er een regelmatige scheepvaartdienst bestond tussen Nieuwpoort en Engeland.

Een passus in het boek handelt ook duidelijk over de passagiersdienst tussen Nieuwpoort en Engeland. Pater Eden schrijft verder in het boek „The life of Lady Warner” dat een zekere Francis Warner naar Nieuwpoort kwam om zich voor te lichten omtrent de levensregels van de kartouizers. Deze man besloot daarop postulant te wor-

den. Vooraleer in het klooster te treden trok hij eerst en vooral nog eens naar Engeland, kwestie van zijn wereldse zaken af te handelen. Zo goed zijn we ingelicht dat we weten dat onze man inscheepte aan boord van de Nieuwpoortse maalboot „The Nieuport Packet boat”.

Toen het schip zich op datum van 3 april 1667 enkele mijlen buiten de Nieuwpoortse haven bevond werd Francis Warner door een hevige golfslag over boord geworpen en hij verdrong. Zijn lijk spoelde later te Nieuwpoort aan.

Verder is het ook juist dat de postmeester in 1678/79 regelmatig zijn collega in Dover op de hoogte hield van de oorlogsgebeurtenissen in Vlaanderen. In 1634 werd een nieuwe scheepvaartlijn in voege gebracht nl. Londen-Antwerpen. Het werd gewoon een konkurrent van Nieuwpoort.

In 1648 werd de Schelde ingevolge het sluiten van het verdrag van Munster, gesloten. Daarmee kwam ook een einde aan de tachtigjarige oorlog. Dit verdrag werd afgesloten tussen de Republiek der Verenigde Nederlanden en koning Philips IV van Spanje. Het bracht de definitieve scheiding tussen de noordelijke en de zuidelijke Nederlanden. Toch was die scheiding reeds sedert 1585 een feit. Het is duidelijk dat de Spaanse Nederlanden bediend werden langs de havens van Oostende en Nieuwpoort.

De vrede van Nijmegen in 1678 verschoof dan weer eens de grens van Frankrijk tot onder de muren van Nieuwpoort. Dit werkte meteen noodlottig op het verkeer tussen Engeland en de Spaanse Nederlanden dat langs de haven van Nieuwpoort verliep en gaf meer kansen aan de haven van Oostende.

Toen dacht men er ook aan het scheepsverkeer helemaal langs Oostende te laten verlopen.

Anderzijds kon men toch ook Nieuwpoort zo maar niet in de steek laten. In 1886 werden onderhandelingen ondernomen om te komen tot een bestendig akkoord in verband met de postboot naar Engeland.

Uiteindelijk liepen deze onderhandelingen uit op een overeenkomst op 19 april 1683 te Londen. Men kan deze tekst nog steeds aantreffen in het Rijksarchief van de stad Gent. Van een nieuwe dienst was er helemaal geen sprake maar wel van een nieuwe regeling met de bestaande dienst. De maalboten mochten de Nieuwpoortse haven aandoen vanaf april tot september. Gedurende de wintermaanden zou Oostende aangegolpen worden. Er werden meteen drie schepen in dienst genomen in plaats van twee. De uitbreiding en de bekostiging van deze exploitatie was uitsluitend ten laste van de Britten.

De post was niet alleen afkomstig uit de Spaanse Nederlanden maar ook uit Spanje, Portugal en Hamburg, Dantzig, Frankfurt, Keulen, Aken, Italië, De Baltische landen, Neurenberg, Bremen en Duitsland.

De post vertrok uit Londen, kort na middernacht elke maandag en vrijdag om 12 uur. Twaalf uur later was ze in Dover. De schepen zeilden dan van Dover weg zodra de wind en tij zulks toelieten. Te Nieuwpoort en Oostende werden de postpakketten zodra mogelijk aan wal gebracht en dan vervoerd naar het postkantoor en zonder uitstel verder ter bestemming gebracht.

Aldus werden in 1681 en 1682 ongeveer 21.000 brieven verzonden evenals 1.777 dubbele brieven.

Wat dubbele brieven mochten betekenen is tot nog toe niet doorgedrongen.

In 1686 werd een wijziging aan de dienstregeling aangebracht die evenwel geen wijziging aan de aangedane havens bracht. In 1689 was het voor een verandering weer eens oorlog waardoor de postdienst met maalboten diende stopgezet. Het was de Staten duidelijk dat dit wel eens het einde van de handel met Engeland zou kunnen beduiden en meteen werd er gepleit voor een hernieuwing van de „paquetboot”, zoals de maalboot toen reeds genoemd werd.

In 1697 ontstond de vrede van Rijswijk en dit was aanleiding voor een hernieuwde regelmatige dienst tussen Dover en Calais en tussen Dover en Oostende.

Men stelt vast dat de konkurrentie niet van vandaag bestaat en vele eeuwen geleden reeds ontstond in onze vissershavens.

Maar meer daarover een volgende keer.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Een ontoereikende aanvoer met meestal kanaalsoorten en zeker onvoldoende gulsoorten. Tongen waren er ook al niet te veel waardoor de prijs van de meeste sorteringen nog is opgelopen. Pladijs en wijting waren eveneens duur zodat in feite geen enkele soort goedkoop kan genoemd worden.

IJslandvis deed het niet te best waarbij de 500 bennen die in de veiling stonden amper 1,5 miljoen opbrachten. Rode zeebaars rond de 55 fr., schelvis van 45 naar 75 fr. en kabeljauw rond de 80 fr., waren de meest gebrachte soorten.

Voor tongen werd tussen de 335 en 450 fr. betaald met de middensoorten als duurste. Zeer weinig pladijs waarvoor tot bij de 90 fr. betaald werd. Voor de kleinere soorten was de prijs wel iets lager, hier werd tussen 45 en 65 fr. betaald. Mooie wijting kreeg meer dan 80 fr., minder mooie kwaliteit moest het met heel wat minder doen. Zo hoort het ook.

Voor kabeljauw van het kanaal werd rond de 75 fr. betaald, kabeljauw van de West kreeg bijna het dubbele en steeg tot 140 fr. De gulsoorten die weer erg schaars waren werden verkocht tussen 60 en 110 fr.

Staarvis blijft zeer schaars, de prijs hiervoor bleef dan ook schommelen tussen 260 en 380 fr. volgens de grootte. Tarbot kreeg tot bij de 700 fr. en griet varieerde tussen 210 en 380 fr.

De kustvisserij zorgde voor garnaal, dinsdag zomaar twee vangsten van meer dan 100 kilo elk. De prijs blijft schommelen tussen 250 en 350 fr. De gulvangers deden het met wisselend succes, waarbij we de indruk hebben dat de grootste vangsten al gebracht zijn. Misschien krijgen we een beter tongseizoen?

VRIJDAG 27 MAART 1987

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
Z.200	14	150	1.600	1.166.158
O.518	11	80	1.800	1.216.743
O.51	15	150	4.000	2.374.648
O.499	13	80	2.200	1.387.982
KANAAL				
O.309	15	260	—	952.404

MAANDAG 30 MAART 1987

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.216	18	500	—	1.484.941
KANAAL				
O.128	17	170	—	626.728
N.752	17	240	—	891.502
N.45	12	130	—	707.248
O.274	17	30	2.000	870.343
WEST				
O.206	10	150	—	542.583
N.709	13	260	—	862.711
O.108	4	20	500	343.077
Z.296	7	40	1.200	811.666
KANAAL				
O.232	17	160	—	522.027

DINSDAG 31 MAART 1987

WEST				
N.719	150	—	—	522.580
KANAAL				
O.333	12	30	5.100	2.189.223

WOENSDAG 1 APRIL 1987

KANAAL				
Z.431	17	120	1.300	1.290.435
O.306	12	200	—	677.744
O.279	13	100	—	396.430

IJSLANDSE VISSOORTEN

Schelvis groot	70,00/	85,00
Mid. schelvis	42,00/	55,00
Kleine schelvis	47,00/	51,00
Kabeljauw	74,00/	80,00
Gul	58,00/	74,00
Wijting	50,00/	
Schaat	100,00/	
Zeebaars	45,00/	63,00
Witte leng	60,00/	65,00
Blauwe leng	79,00/	
Schartog (Schotse schol)	78,00/	
Heilbot	258,00/	346,00
Koolvis	52,00/	56,00
Hondstong (mieten)	101,00/	
Zeewolf	129,00/	

Verwachtingen

VRIJDAG 3 APRIL

WEST:	N.525, 20 vis, 500 tong
	O.500, 20 vis, 500 tong
	Z.50, 40 vis, 800 tong
	O.303, 50 vis, 800 tong

MAANDAG 6 APRIL

IJSLAND:	O.129, 600 vis (30 kab. & gul, 350 schelvis, 160 koolv., 50 rode zeebaars, 10 varia)
KANAAL:	O.26 - N.40 - O.275 - O.124 - O.127 - O.231
WEST:	Z.183 - O.705 - O.402 - Z.37 - Z.38 - N.3 - O.427

DINSDAG 7 APRIL

WEST:	N.597 - Z.70 - N.708
-------	----------------------

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 27 MAART 1987

Z.319	Golf	6.500	340	10	3.890.549
Z.66	KN	1.800	250	17	1.562.660
Z.536	K	—	60	4	314.930
Z.501	K	—	10	2	86.590
Gullevangers:					
Z.536		40 kab./gul			
Z.501		10 kab./gul			
Z.201/601		120 kab./gul			584.880
Z.554/548		130 kab./gul			575.920
Z.578/580		130 kab./gul			682.770
					7.698.299

MAANDAG 30 MAART 1987

BR.6	100	30	50	10	408.225
Z.41	200	30	50	10	464.860
Z.134	KRP	250	90	12	470.020
Z.510	KRP	100	70	10	516.330



Kwaliteits marineverf voor onderhoud en nieuwbouw

corrosie

Intertuf JAA024 hb silver!

- anti-corrosie primer voor onder water
- eenvoudig aan te brengen met borstel, rol of spuit
- economisch in gebruik
- overschilderbaar met conventionele anti-fouling
- bewezen betrouwbaarheid



Voor meer informatie:

International Paint (Belgium) N.V.
Verbindingsdok Westkaai 26-30, 2000 Antwerpen
Tel.: 03/231.06.60, Telex: 71346 inter b

Z.92	KN	8.000	330	18	4.071.398
Z.123	KN	—	300	15	728.363
Z.408	KN	1.000	40	12	599.230
Z.300	KN	1.800	60	15	927.830
Z.80	KN	1.500	40	15	916.090
Z.573	KRP	—	15	5	92.640
					9.194.976

WOENSDAG 1 APRIL 1987

Z.63	W	1.000	150	10	800.430
Z.39	W	2.700	450	18	2.604.530
Z.122	W	700	80	8	799.100
Z.69	W	3.500	400	8	2.354.650
Z.189	KN	1.200	120	18	1.404.190
Z.98	KN	1.400	220	16	1.571.890
Gullevangers:					
Z.501	5 kab./gul				26.100
Z.580/578	50 kab./gul				358.040
Z.403/472	50 kab./gul				308.580
Z.201/601	60 kab./gul				419.780
Z.448/554	50 kab./gul				137.870
					10.785.160

NIEUWPOORT

VRIJDAG 27 MAART 1987

VIS		
N.75	1.537 kg.	238.222 fr.
N.57	1.382 kg.	274.873 fr.
N.22	3.325 kg.	214.174 fr.
N.563	2.882 kg.	192.716 fr.
N.723	1.639 kg.	109.560 fr.
N.700	2.677 kg.	183.116 fr.
N.88	3.947 kg.	282.414 fr.
N.590	3.948 kg.	282.414 fr.

Op de vrijdagmarkt werd door twee bokkenvissers en zes kustvaartuigen ongeveer 235.000 kg vis aangevoerd voor een totaal bedrag van 1.915.729 fr. Op de veiling werd er eveneens tong en varia te koop aangeboden, zodat de handelaars hun aankopen uit een divers gamma konden verrichten. Voor tong nr. 1 werd 326 à 336 fr./kg geboekt en voor tong nr. 2 413 à 419 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 414 à 424 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 395 à 436 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 309 à 410 fr./kg en kleine tong 338 à 349 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 497 à 680 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 360 à 380 fr./kg, varia tegen 260 à 340 fr./kg en griet tegen 180 à 408 fr./kg. Grote pladijs bewam 2750 à 3000 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs 2600 à 2800 fr. de ben en visjes 2050 à 2250 fr. de ben. Kabeljauw werd aan 7400 tot 8200 fr. de ben geboekt en gul aan 3300 tot 6250 fr. de ben. Voor de voorkeuze gul werd 3330 à 3540 fr. de ben opgetekend. Grote wijting kreeg 3050 à 3200 fr. de ben en kleine wijting 2250 à 2400 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 3180 à 3250 fr. de ben genoteerd en kleine zandschar tegen 2420 à 2540 fr. de ben. Voor tongschar werd 134 à 180 fr./kg neergepend, voor zeehond 3000 à 3250 fr. de ben en voor knorhaan 2800 à 3250 fr. de ben: Er was op de vrijdagmarkt een goede belangstelling vanwege de handelaars waar te nemen. De prijsnotering kende gedurende gans het verloop der veiling een stabiele tendens en alle geboekte prijzen konden als duur beschouwd worden.

MAANDAG 30 MAART 1987

VIS		
N.350	530 kg.	84.949 fr.
N.575	595 kg.	42.933 fr.
N.720	361 ka.	24.970 fr.

N.736	4.116 kg.	869.085 fr.
N.52	3.644 kg.	738.486 fr.
N.15	9.235 kg.	1.367.547 fr.

Er werd op de maandagmarkt door vier bokkenvissers en twee kustvaartuigen ongeveer 18.500 kg vis aangevoerd voor een totaal bedrag van 3.127.970 fr. Tong nr. 1 kreeg 312 à 327 fr./kg en tong nr. 2 373 à 394 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 380 à 426 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 392 à 408 fr./kg. Tong nr. 5 bewam 358 à 384 fr./kg en kleine tong 330 à 346 fr./kg. Voor grote tarbot werd 498 à 626 fr./kg genoteerd, voor middenslag tarbot 280 à 396 fr./kg, voor varia 290 à 380 fr./kg en voor griet 180 à 329 fr./kg. Staartvis boekte men tegen 302 à 408 fr./kg en tongschar tegen 68 à 190 fr./kg. Voor kongel werd 2250 à 3000 fr. de ben opgetekend en voor gul 4300 à 6000 fr. de ben. Grote pladijs kocht men tegen 1800 à 2250 fr. de ben aan, middenslag- of drieling pladijs tegen 2100 à 2500 fr. de ben en visjes tegen 1900 à 2400 fr. de ben. Moerrog haalde 4250 à 4500 fr. de ben, tilten 4000 à 4250 fr. de ben, scherpstaarten 3750 à 4000 fr. de ben en katrog 2500 à 2750 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2200 à 2300 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 1280 à 1400 fr. de ben. Zeehond kreeg 1900 à 2300 fr. de ben en knorhaan 2750 à 2900 fr. de ben. De maandagmarkt werd gekenmerkt door een grote aanvoer met en dure prijsnotering. Eveneens werd een goede belangstelling vanwege de handelaars waargenomen. Tevens werd vastgesteld dat zich op de eerste markt dag der week een nijpend tekort aan Westvis voordeed.

DINSDAG 31 MAART 1987

GARNAAL		
1 vangst	45 kg.	10.790 fr.

WOENSDAG 1 APRIL 1987

VIS		
N.88	1.384 kg.	88.755 fr.
N.590	1.384 kg.	88.755 fr.
N.575	1.423 kg.	87.586 fr.
N.58	551 kg.	118.387 fr.
N.700	123 kg.	42.757 fr.
O.494	388 kg.	75.569 fr.
N.75	505 kg.	123.846 fr.
GARNAAL		
1 vangst	92 kg.	20.884 fr.

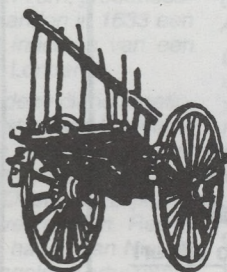
Tong nr. 1 kreeg 329 à 334 fr./kg en tong nr. 2 396 à 399 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 446 à 449 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 438 à 446 fr./kg. Tong nr. 5 bewam 398 à 406 fr./kg en kleine tong 338 à 346 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 380 à 518 fr./kg aangekocht en varia tegen 290 à 368 fr./kg. Kabeljauw werd tegen 6900 à 7200 fr. de ben aangekocht en gul tegen 2800 à 5550 fr. de ben. Voor grote pladijs werd 80 à 85 fr./kg genoteerd, voor middenslag- of drieling pladijs 4250 à 4500 fr. de ben en voor visjes 3500 à 3600 fr. de ben. Grote zandschar haalde 56 à 60 fr./kg en kleine zandschar 46 à 48 fr./kg. Er werd op de woensdagmarkt opnieuw een nijpend tekort aan Westvis vastgesteld.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
27 maart	8	23.428	1.915.729	
30 maart	6	18.481	3.127.970	
1 april	6	5.758	646.539	

Restaurant-Traiteur



't Schuurke

GUIDO DEVOLDER-MINY

Voorhavenlaan 20, 8400 Oostende

☎(059) 32.36.03

- ▶ Maandelijks is er een menu aan 850 fr.
- ▶ Aperitief en wijn inbegrepen.
- ▶ Voor plechtige communies en lentefeesten, nog enkele plaatsen vrij.
- ▶ Reserveer tijdig.

Sinds jaren tafelhoeder en traiteur.

Vraag inlichtingen.

GESLOTEN OP WOENSDAG.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	30 maart		31 maart		1 april	
Lappen	325	335	333	340	330	
Grote	380	385	390	406	385	395
3/4	407	450	438	450	427	
Bloktongen	420	460	430	448	436	460
Vóór-kleine	380	390	366	380	367	379
Kleine	355	370	350	380	340	350
Slips	325	335	332	338	323	350

ZEEBRUGGE

	30 maart		31 maart		1 april	
Grote	323	360	.....		328	341
Bloktongen	386	418	.....		386	402
Fruittongen	367	460	.....		418	460
Schone kleine	362	459	.....		400	458
Kleine	356	408	.....		378	396
Tout petit	346	360	.....		344	357
Slips	336	338	.....		334	347

NIUWPOORT

	30 maart		31 maart		1 april	
Tong I	312	327	.....		329	334
Tong II	373	394	.....		396	399
Tong III	380	438	.....		446	449
Tong IV	392	408	.....		438	446
Tong V	358	384	.....		398	406
Slips	330	346	.....		338	346

PLADIJS

OOSTENDE

	30 maart		31 maart		1 april	
Platen	83	88	.....		79	
lek (groot-klein)	70	85	83	100	61	75
Derde slag	50	76	.....		58	65
Platjes	45	51	.....		30	45

ZEEBRUGGE

	30 maart		31 maart		1 april	
Platen	65	86	.....		76	88
lek	76	83	.....		66	88
3e slag	62	66	.....		46	66
Platjes	44	37	.....		46	49

NIUWPOORT

	30 maart		31 maart		1 april	
Moeien	36	45	.....		80	85
3e slag	42	50	.....		85	90
Platjes	38	48	.....		70	72

De firma's **PROPABEL** en **PROBELGAS**

melden U dat zij vanaf 01.04.87 een propaangasflessendepot te Zeebrugge starten bij de firma

VALCKE Frères N.V., Werfkaai 23

Alle maten van flessen (10,5; 18,5; 30; 33 en eventueel 47 kg.) zijn uit stock leverbaar.

*De mensen uit de visserij moeten **geen** waarborg op de flessen betalen.*

Alle onderdelen zoals ontspanners, gaslang, spanriemen, ringbranders, infraroodstralers, enz., zijn er te verkrijgen.

Tevens worden er propaangasinstallaties aan boord uitgevoerd (met keuringsattest).

Voor nadere inlichtingen:

☎ (050) 54 61 69

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Oostende		Oostende		Zeebrugge		Zeebrugge		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	30/3	660	31/3	650	1/4	675	30/3	679	31/3	667	1/4	626	280	396	498	329
Tarbot groot	648	660	639	650	567	675	600	679	.....	600	667	498	626	.....	.....	.....
Tarbot middel	510	553	449	493	440	502	595	496	.....	480	589	280	396	.....	.....	.....
Tarbot klein	381	479	406	.....	370	405	405	408	.....	380	494	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	375	393	.....	.....	391	.....	525	300	.....	465	536	180	329	.....	.....	.....
Griet middel	360	381	.....	.....	363	370	450	270	.....	414	472	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	212	247	.....	.....	207	268	270	209	.....	212	392	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	60	166	.....	.....	67	162	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	59	.....	.....	75	154	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	52	60	.....	.....	40	60	27	29	.....	45	47	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	95	104	.....	.....	92	107	78	73	.....	114	102	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (grote)	80	95	118	.....	80	86	52	45	.....	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	81	110	.....	.....	75	79	60	47	.....	.....	.....	80	85	.....	.....	.....
Scherpstaart	64	84	111	.....	65	73	106	76	.....	98	117	75	80	.....	.....	.....
Halve Mans (Gladrog)	70	101	.....	.....	71	83	35	.....	.....	63	96	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	29	60	.....	.....	39	.....	10	.....	.....	51	.....	50	55	.....	.....	.....
Kabeljauw	71	97	120	136	90	153	111	135	.....	102	161	.....	138	144	.....	.....
Gul (groot)	92	100	97	114	83	97	70	116	.....	98	151	86	120	56	111	.....
Gul (middel)	76	94	66	72	72	80	56	66	.....	80	97	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	53	71	37	62	30	65	57	75	.....	68	84	.....	.....	.....	.....	.....
Staarvis	299	389	.....	.....	245	356	.....	.....	.....	.....	.....	302	408	.....	.....	.....
Wijting groot	59	83	66	81	65	81	75	87	.....	41	62	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting klein	46	52	59	.....	34	61	30	37	.....	33	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schar	36	51	.....	.....	26	49	30	33	.....	29	32	28	46	48	60	.....
Steenschol (Tongschar)	64	229	.....	.....	66	230	227	177	.....	190	.....	68	190	.....	.....	.....
Zeehaai	77	.....	.....	.....	74	82	57	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai (Zeehond)	36	66	.....	.....	61	.....	57	.....	.....	62	.....	38	46	.....	.....	.....
Pieterman (Arend)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (Poors)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (Zeepaling)	24	53	16	45	16	40	47	36	.....	34	.....	45	60	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (Posten)	38	59	.....	.....	33	.....	10	16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	44	62	.....	.....	62	.....	30	.....	.....	62	58	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (Pollak)	73	90	61	92	61	74	87	.....	.....	80	70	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	351	335	.....	355	347	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (Schartong)	.....	.....	.....	.....	41	70	53	60	.....	60	59	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	15	10	16	.....
Rode Poon (Roobaard)	84	.....	.....	.....	89	.....	.....	.....	.....	38	81	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (Knorhaan)	20	32	.....	.....	20	27	37	34	.....	.....	.....	55	58	.....	.....	.....
Rode knorhaan (Soldaten)	33	94	.....	.....	57	84	48	35	.....	68	70	.....	.....	.....	.....	.....
Langoustinen	.....	.....	.....	.....	.....	.....	483	507	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Krab	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Krabbenijpers	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wulk (kist)	.....	.....	.....	.....	1550	1780	.....	2360	1400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 23 maart werd aangevoerd: 17.245 kg tong; 58 kisten tarbot en griet; 296 kisten kabeljauw; 2.206 kisten schol; 155 kisten schar; 104 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg: heilbot 21,01; tarbot 37,21-34,40; grote tong 21,06-20,32; grootmiddel tong 23,12-22,60; kleinmiddel tong 24,21-23,26; tong één 21,75-21,14; tong twee 19,70-19,51.

Per 40 kg: tarbot 1.290-992; griet 912-809; kabeljauw één 278-218; kabeljauw twee 250-194; kabeljauw drie 240-208; kabeljauw vier 218-212; kabeljauw vijf 200-132; schol één 160-124; schol twee 160-120; schol drie 150-122; schol vier 130-110; wijting drie 136-80; schar 94-70; tongschar 498-270; poontjes 116-80; bot 30; hammen met kop 420-270; roggen 280-152; kreeft 368; wolf 272.

De besommingen waren: KW 5 f37.800; KW 25 f103.600; KW 35 f87.900; KW 45 f60.000; KW 51 + KW 72 f19.200; KW 88 f63.700; KW 145 f44.300; KW 189 f62.800; UK 47 + UK 248 f19.200; UK 135 + UK 145 f26.800; VD 32 f1.600; IJM 209 + IJM 209 f9.200; verder de PZ 42 f104.900; verder twee Texelaars en één IJmuidenaar, deze drie schepen besomden f145.000.

Aan de dinsdagmarkt van 24 maart werd aangevoerd: 2 kisten tarbot en griet; 214 kisten kabeljauw; 1 kist schol; 6 kisten schar.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.
tarbot 37,80.

Per 40 kg.
tarbot 1130-1040; griet 904-648; kabeljauw één 243; kabeljauw twee 302-268; kabeljauw drie 294-248; kabeljauw vier 230-180; kabeljauw vijf 208-148; schol vier 128; schar 162-118.

De besommingen waren:

KW 72 + KW 77 f 6.900; KW 75 + VD 77 f 11.200; UK 90 + VD 54 f 41.800; VD 20 f 10.000; IJM. 8 f 3.200.

Aan de woensdagmarkt van 25 maart werd aangevoerd: 304 kisten kabeljauw; 505 kisten wijting; 14 kisten schol en 17 kisten schar.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:

kabeljauw één 290-274; kabeljauw twee 320-252; kabeljauw drie 298-232; kabeljauw vier 224-200; kabeljauw vijf 190-148; schol drie 216; schol vier 142-134; wijting vier 142-65; schar 116-74.

De besommingen waren:

KW 72 + KW 77 f 5.400; UK 27 + UK 137 f 39.900; UK 75 + VD 77 f 14.800; UK 135 + UK 145 f 19.900; VD 6 f 6.900; VD 20 f 1.200; VD 32 f 2.400; ME 25 f 3.100; IJM 9 f 4.900; IJM 25 f 4.000.

GOEDEREDE

MAANDAG 23 MAART 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr		21,03	
Tong gm		22,54	
Tong km		22,52	
Tong l		20,80	
Tong II		19,48	
Tarbot I		35,72	
Tarbot II		27,15	
Tarbot III		26,85	
Tarbot IV		27,13	
Tarbot afw.		7,00	
Griet I		21,87	
Griet II		22,73	
Kab 1 (G)		2,50	
Kab 2 (G)		3,72	
Kab 3 (G)		3,79	
Kab 4 (G)		4,03	
Kab 5 (G)		3,46	
Kab (afw.)		50	
Wijt. 4 (G)		2,63	
Schar 1/D		1,86	
Schar 2/D		1,55	
Poon 2		2,00	
Rog I		4,67	
Rog II		3,88	
Bot		96	
Tongschar		10,00	
Schol 1 (O)		3,13	
Schol 2 (O)		3,32	
Schol 3 (O)		3,18	
Schol 4 (O)		2,99	
Kuit/Lever		2,60	
Steenbolk		1,50	
Diversen		1,00	
Garn. exp. 2		13,10	
TOTAAL:	47.390	293.575	

DONDERDAG 26 MAART 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tarbot II		21,00	
Kab 2 (G)		4,20	
Kab 3 (G)		4,88	
Kab 4 (G)		4,51	
Kab 5 (G)		3,46	
Schar 1/D		1,68	
Bot		68	
Schol 3 (O)		2,33	
Schol 4 (O)		2,67	
Paling		15,00	
Diversen		25	
Garn. exp. 2		10,43	
Garn. bnl. 2		10,00	
TOTAAL:	2.048	15.535	

VRIJDAG 27 MAART 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr		19,86	
Tong gm		22,85	
Tong km		24,13	
Tong l		22,90	
Tong II		19,53	
Tarbot I		36,29	
Tarbot II		29,02	
Tarbot III		27,82	
Tarbot IV		28,04	
Tarbot afw.		14,22	

Griet I	22,42
Griet II	22,85
Schol 1 (G)	3,69
Schol 2 (G)	4,09
Schol 3 (G)	3,50
Schol 4 (G)	3,16
Kab 1 (G)	5,03
Kab 2 (G)	5,60
Kab 3 (G)	4,89
Kab 4 (G)	3,97
Kab 5 (G)	3,39
Kab (afw.)	50
Wijt. 4 (G)	2,67
Schar 1/D	1,83
Schar 2/D	1,53
Poon 2	2,05
Rog I	5,67
Rog II	4,01
Schel. 3 (G)	3,00
Bot	97
Tongschar	11,02
Schol 1 (O)	3,62
Schol 2 (O)	3,99
Schol 3 (O)	3,23
Schol 4 (O)	3,08
Haai + P	4,00
Kuit/Lever	2,77
Steenbolk	2,25
Paling	3,67
Diversen	1,26
Garn. exp. 2	10,02
Garn. bnl. 2	10,00

TOTAAL: 248.632 1.278.071



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**

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIE

■ Prins Charles van Groot-Brittannië had een samenkomst met 7 schippers uit de zeevisserij uit verscheidene Engelse havens. Dit gebeurde in een restaurant in Redcar in North-Yorkshire. De prins werd naderhand door een schipper uitgenodigd voor een dag op zee om het vissersleven nog nader te leren kennen. De prins, die in de marine diende, wist nog te vertellen dat hij liever aan boord was van een fregat dan van een mijnenveger omdat deze laatste te veel rolde. Hij voegde er niet aan toe dat hij last had van zeeziekte.

Prins Charles heeft zich toch wel sympatiek gemaakt met zijn onderonsje met de schippers. Duimen we nu maar dat hij de open-dag aan boord aanvaardt, want dat zou hem nog een hele boel leren over de harde en moeilijke werkelijkheid van het leven van de visser op zee. En duimen we dan terzelfdertijd voor een goede zeebries, dan zal het wel nog meer rollen dan aan boord van een toch nog comfortabele mijnenveger.

■ De Britse vissersschepen die vissen in een actie radius van 300 mijl buiten de kust van Peterhead en Aberdeen, hebben vanaf 1 april de beschikking over een nieuwe veiligheidsfrequentie die een directe verbinding zal vormen tussen de betrokken schepen en de reddings- en observatieposten op de kust. Deze frequentie zal deze zijn van 2226 HKz (135 M) en een aanvulling van de huidige VHF-dekking van het kanaal 16.

Deze zogezegde open-lijn ten behoeve van de visserij is het resultaat van verscheidene verliezen van vaartuigen op zee. Er werd door de Britse regering een fonds opgericht voor de aanstelling van een radio-technicus die de hele nacht beschikbaar zal zijn voor het opvangen van berichten van de visserij.

■ De leidende voorzitter van de voormalige Britse diepzeevissersvloot, de Boyd-Line uit Hull is op 72-jarige leeftijd gestorven. De Boyd-Line was een der voornaamste in Groot-Brittannië. De afgestorvene Tom Boyd was de eerste om een diepvries-treiler in Engeland in 1962, de „Lord Nelson” te bou-

wen. Hij bouwde een ganse vloot van deze schepen, zoals de „Artic-Freebooter”, de „Artic-Raider”, de „Artic-Privateer”, de „Buccanner”, de „Gaillard” enz. Op het ogenblik van zijn sterven, was hij in ziekenverlof na enkele zware operaties te hebben ondergaan.

■ Het is wel zo dat er voor het ogenblik veel kabeljauw zit in de zuidelijke Noordzee en dat deze schaars is in de noordelijke Noordzee. Daarom ook wensen de Britse representatieve visserij-organisaties dat de kabeljauwkwota zouden gescheiden worden voor de gebieden 1 Va, 1 Vb en 1 Vc zodanig dat een visserij geen kwaad kan voor een bepaald gebied, niet getroffen wordt door een algemene beschermingsmaatregel die wel nut heeft in aangrenzende gebieden.

■ In het Britse Lowestoft is een rel uitgebroken tussen de rederij „Colne-Shipping” en de vishandelaars omdat zij „Colne-Shipping” er van beschuldigen ladingen vis naar Holland voor verkoop en afslag te sturen. Colne-Shipping is de rederij die vooral bekendheid heeft verworven door de aankoop van goede tweedehandse Hollandse bokkentreilers, waarvan nu reeds een aardige Britse vloot van bestaat die zeer goede zaken doet, vooral in de vroegere, door de Britten, links gelaten tongenvisserij.

■ Britse vissers hebben schadeclaims ingediend tegen de eigenaar van een vergane vrachtaarder de „Knowlton Bridge” die in november vergaan is in het gebied van de Stags-Rocks bij Toc-Head.

Het vrachtschip vervoerde 160.000 ton ijzererts, maar de olietanks van het vaartuig begonnen zwaar te lekken en bezoedelen het gebied en in het bijzonder de, door de haring bezochte gronden van West-Cork, voor het kuitschieten. Ook de netten en het vistuig van de vissers komen onder de olie en het vuil. De Britse regering zou bereid zijn de eigenaars te vervolgen voor de schadeclaims van de vissers, niettegenstaande deze beweren dat de vis geen schade heeft opgelopen noch zal oplopen.

ALLERLEI

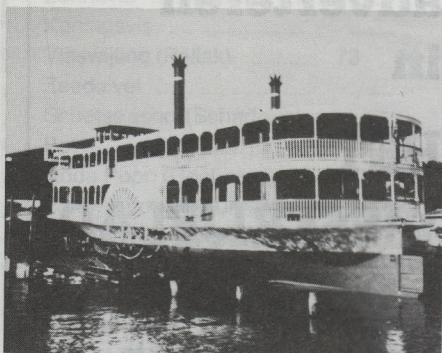
■ Bij het transport van levende zalm van Noorwegen naar de Verenigde Staten is gebleken dat die vissoort last had van zeeziekte.

De vis die in tanks rondzwemt heeft het vooral moeilijk met het drukverschil bij het stijgen en dalen van het schip in het water.

ZWEEDSE ONTWIKKELING OP GEBIED VAN SCHEEPSMOTOREN

De «Kookaburra Queen» – de reconstructie van een 19e-eeuwse raderboot

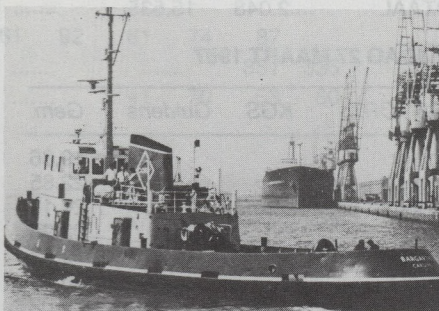
Een getrouwe reconstructie van een 19e-eeuwse raderboot gaat een grote toeristische attractie worden in Brisbane, Australië. De voor 390 passagiers geschikte «Kookaburra Queen» wordt grotendeels van lokale grondstoffen gebouwd onder gebruikmaking van traditionele technieken. De boot wordt echt voortbewogen door schepraderen, die echter worden aangedreven door een dieselmotor in plaats van door een stoommachine. De schepraderen met een diameter van ruim 4,5 meter worden in draaiing gebracht door hydraulische zuigermotoren die in de naaf zijn ondergebracht. Twee DS11 Scania turbodiesels drijven de hydraulische pompen aan die de naafmotoren voeden. De dieselmotoren verzorgen tevens via twee 150 kVA generatoren de stroomvoorziening aan boord.



De «Kookaburra Queen» tegen de horizon van Brisbane.

Ombouwen van sleepboten – vergroten van vermogen van bestaande boten

Wanneer sleepboten over onvoldoende vermogen beschikken om te voldoen aan veranderde behoeften, kan het vermogen vaak vergroot worden door het inbouwen van nieuwe dieselmotoren, wanneer het schip zelf nog in orde is. De Bargarth, met thuishaven Cardiff UK, heeft grotere manoeuvreermogelijkheden gekregen doordat er aan de bestaande 850 pk diesel een nieuwe Scania DS114 is toegevoegd. De nieuwe 421 pk motor drijft een «Aquamaster» stuwschroef aan. Deze schroef kan net als een buitenboordmotor om zijn as draaien, maar zit vóór het midden onder de kiel. Het schip kan hiermee – vanuit stilstand – vooruit, achteruit en zijdelings manoeuvreren. Een speciale koppeling maakt het mogelijk de compacte DS114 zeer dicht bij de intrekbare schroef te plaatsen. De ombouw werd verzorgd door de firma George Prior Engineering te Lowestoft.

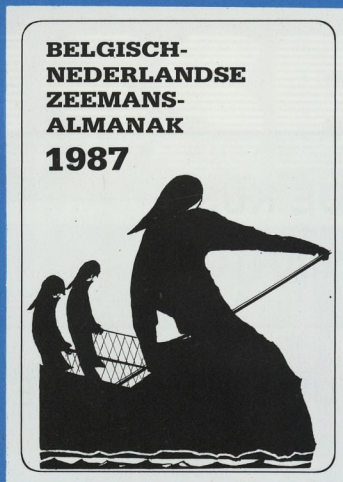


De BARGARTH is nu uitgerust met een door Scania aangedreven manoeuvreerstuwschroef.

E.E.G. WELDRA OOK IN GAMBIAANSE WATEREN

De komende drie jaren zullen de Gambiaanse Wateren openstaan voor de E.E.G.-vissers met een tegenprestatie van 138 milj. Bfr. als compensatie.

De Gemeenschap zal verder 3.360.000 fr. bijdragen voor een onderzoek programma en zal training programma's ondersteunen.



**zee
mans
almanak
1987
verkrijgbaar**

In België:

Door storting
van het bedrag
van 1.200 fr.
plus 72 fr. BTW
plus 145 fr. verzendingskosten
op P.C.R. 000-0418987-44
of B.B.L. 384-1605797-46
van
drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust”
Hendrik Baelskaai 30
8400 Oostende
☎ 059 - 32 11 13
32 11 49
BTW-nr 412.522.588

Verder is dit werk
in België
nog te verkrijgen bij:

Beroepsvereniging
Hand in Hand
Vismijn, Oostende

Martin en Co
Brouwersvliet 28, Antwerpen

Fa Bogerd
Brouwersvliet 36-38, Antwerpen

In Nederland:

door storting van het bedrag van
1.200 fr. + 280 fr.
verzendingskosten op
P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust”
Hendrik Baelskaai 30
B - 8400 Oostende - België
IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden
Maritiem,
Vissersweg 46, Scheveningen
Observator,
Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam
Van Beelen,
Middenhavenweg 58, IJmuiden
Coöperatieve Inkoopvereniging,
Texel

Scheepswerven **DEGRAEVE**

DE OUDSTE WERF VAN DE KUST
„DE KAPER” HUN 70^{STE} VAARTUIG

BOUWEN van ELK TYPE VISSERSVAARTUIG (ALLE AFMETINGEN)



NIEUWBOUW EN HERSTELLINGEN VAN VISSERSVAARTUIGEN
AFDELING MEKANIEK, HOUTBEWERKING,
ZANDSTRALEN EN METALISEREN

WERFKAAI 1, 8380 ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 40 84 - Privaat (050) 54 48 37