

HET VISSERIJBLAD



52e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 15 NOVEMBER 1985 – NR. 43

HET VANGEN VAN DE VIS IS UW VAKMANSCHAP

MET EEN PROMAC INSTALLATIE BENT U ER VAN VERZEKERD
DAT DE KWALITEIT VAN UW VANGST OPTIMAAL BLIJFT

De INES koelingstechniekers
door PROMAC opgeleid
staan dag en nacht
ter uwer beschikking
om service te verlenen
waar ook noodzakelijk



**INES UW SERVICEAGENT VOOR PROMAC
AAN DE BELGISCHE KUST**

PROMAC levert:

**VISRUIM KOELINSTALLATIES
MARINE SCHERFIJSINSTALLATIES
INDUSTRIËLE- EN COMMERCIËLE SCHERFIJSMACHINES
KOEL- EN VRIESOPSLAGCELLEN MET PREFAB ISOLATIEPANELEN
INVRIESTUNNELS - PLATENVRIEZERS
GARNALEN- EN KOKKELINKOELAPPARATUUR**

INES
Hendrik Baelskaai 17
8400 Oostende
Tel. (059)32.34.01

INES
Terbekehofdreef 54
2610 Wilrijk
Tel. (03)828.10.32
Telex 31895

INES
Wandelaarstraat 1
8380 Zeebrugge
Tel. (050)54.47.55
Telex 82102

Verkoop België
Hr. J. THEUNISSEN
Tel. 01150-94117



PROMAC

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 15 november 1985 – Nr. 43

Coöperatief verzekeren kan uitweg bieden...

DOOR EENDRACHTIG WERKEN WIL HULP IN NOOD DE UITBATINGSKOSTEN DRUKKEN

Het kan een gemeenplaats lijken maar bijna tot vervelens toe wordt het proces gemaakt van de (te) hoge uitbatingskosten die sedert vele jaren de zeevisserij bezwaren; dermate zelfs dat het niet uitgesloten is dat men met marginale uitbatingen te kampen krijgt. Alleen is er de vraag: hoe kan men tegen het ontij te keer gaan? Neem alleen maar de brandstofrekeningen: die gaan lopen met pakweg veertig procent van de bruto-opbrengst van een grote bokkentreiler maar alsnog is men er niet in geslaagd deze bijna ondraaglijke onkosten af te remmen.

Nochtans, zo zegt men in de bedrijfsmiddelen, krijgen wij de brandstofrekening met een derde naar beneden, dan is meteen het zwaarste leed geleden.

Wat moet er dan wel gebeuren om de exploitatie van een vissersvaartuig nog enigszins binnen het redelijke te houden? In de eerste plaats, maar ook dat is al een gemeenplaats geworden, moet eendrachtig gewerkt worden om een zo groot mogelijke invloed te krijgen bij de openbare diensten die verantwoordelijkheid dragen voor de zeevisserij. Met die instanties moeten wij door zee zien te gaan en, dat dient gezegd, vaak werd vanuit die middens begrip opgebracht voor de soms zeer moeilijke situaties.

Niettemin blijft de coöperatieve gedachte en... werking een van de meest determinante facto-

ren in de uitbouw van ons zeevisserijbedrijf. Hulp in Nood, de onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen is één van die ondernemingen die de coöperatieve werking hoog in het vaandel voert. Dat was reeds vroeger zo en nu, méér dan ooit, willen de beleidsmensen van die maatschappij mee werken aan het draaglijk maken van de exploitatiekosten van de vissersvaartuigen.

Onder het nieuwe beleid werd ondertussen één jaar gewerkt; aanleiding dus om een balans op te maken van hetgeen Hulp in Nood, als coöperatieve verzekering te bieden heeft.

Er zijn in de eerste plaats de zeer lage verzekeringspremies; vooral voor de nieuwe eenheden biedt dat zeer gunstige perspectieven omdat men al gauw met een verzekerd kapitaal zit van vijftig, zestig, zeventig miljoen terwijl binnen afzienbare tijd zelfs een treiler van zegmaar honderd miljoen in bedrijf wordt genomen. Door het zo laag als mogelijk houden van de verzekeringspremie voor deze hoog verzekerde vaartuigen wil Hulp in Nood een bijdrage leveren in de slag tegen de vaak nauwelijks te dragen uitbatingskosten. Enkele centiemes lagere premievoet worden al gauw verzilverd in vele duizenden minder verzekeringspremie.

Gezien Hulp in Nood daarenboven een coöperatieve structuur heeft moet niet noodzakelijk

winst worden gemaakt. Vandaar dat een speciaal systeem wordt gehuldigd waarbij de verzekerden in de jongste jaren telkens een teruggave kregen op de betaalde premie. Dat kan tien procent zijn maar dat kan even goed vijftien en twintig procent zijn en dan zit men al heel vlug in niet te verwaarlozen teruggaven die de leden ten goede komen. Zeer belangrijk dus!

Van even vitaal belang is evenwel de afhandeling van de schadegevallen. Daarover is wel eens wat discussie ontstaan omdat de percentages aan teruggaven in vraag werden gebracht. Op dat vlak heeft Hulp in Nood altijd een eerlijk standpunt ingenomen. Er zijn inderdaad tarieven voorzien die gelden voor de uitbetaling van de schadegevallen maar uitgerekend door die tarieven weet de verzekerde precies waar hij staat en dat is niet altijd het geval bij andere maatschappijen die wel schermen met hoge teruggave-percentages maar „in de kleine lettertjes” dan wel gevallen voorzien waarbij zelfs geen teruggave kan geschieden vermits men in die gevallen beroep doet op de termen „slijtage” of „vermoedheid” en dat beduidt dan gelijk dat de verzekerde NIETS terug krijgt. Hulp in Nood heeft die formule nooit toegepast en zal die ook nooit toepassen omdat dit in feite een oneerlijke behandeling is. Het valt inderdaad al te gemakkelijk de verzekerde af te schepen met clausules als „sleet” en „vermoedheid”. Dat bestaat niet bij Hulp in Nood omdat, zelfs als er inderdaad „sleet” en „vermoedheid” ter sprake komt, de verzekerde nog altijd een tussenkomst zal genieten op basis van de voorziene tarieven in de polis. En wie weet met welke bedragen de grote schadegevallen vaak gepaard gaan, kan best beseffen dat de regeling door Hulp in Nood in wezen de meest rechtvaardige is, omdat de reder altijd weet hoe veel hij zal terug krijgen van de verzekering.

Daarnaast is er de „franchise” of vrijstelling! Bij Hulp in Nood ligt die bepaald op 100 fr. per brutoton; met andere woorden, kleinere vaartuigen hebben een kleine franchise, grotere treilers hebben een grotere franchise maar in de gegeven omstandigheden ligt die nog altijd een stuk beneden de 30.000 fr. voor zelfs de allergrootste eenheden. Er zijn bij andere maatschappijen evenwel gevallen waarin franchises van 50.000 fr. worden toegepast voor kleine kustvissersvaartuigen. Zo'n gevallen zijn gekend; zelfs de gloednieuwe treilers betalen tijdens het eerste uitbatingsjaar een franchise van 25.000 fr. terwijl dat voor het tweede jaar, schaden of geen schaden, meteen onvoorwaardelijk op 50.000 fr. wordt gebracht. Dat beduidt dan dat men met averijen beneden de vijftigdui-



(vervolg op blz. 2)

zend niet eens bij de verzekering moet aankloppen; men klopt aan een gesloten deur en dat vooral is zeer kwalijk voor de kleinere eenheden. Neem twee schadegevallen in één jaar van beneden de 50.000 fr., hetgeen met kleinere eenheden heel goed mogelijk is, en men is er al aan voor de moeite daar waar men bij Hulp in Nood nog altijd het bij de polis voorzien gedeelte zal trekken gezien de franchise beduidend lager ligt.

Dat lijkt ons een clause die zeker het overwegen waard is terwijl er daarnaast nog altijd de zo laag mogelijk gehouden verzekeringspremies zijn. Bovendien, en ook dat mag niet onaangevoerd voorbij gaan, komt men bij Hulp in Nood nog altijd bij „eigen mensen” terecht, met andere woorden, mensen die midden in het visserijbedrijf staan en daaraan ook hun beste krachten besteden. De beheerraad bijvoorbeeld is samengesteld uit reders die uit ervaring weten hoe het bedrijf reilt en zeilt en welke de behoeften en problemen van de reders en vissers zijn. Kortom, mensen die het allemaal zelf aan de lijve ondervinden en zich dus dubbel schrap zullen zetten om de belangen van iedereen te verdedigen.

Dat is **NIET HET GEVAL BIJ ANDERE MAATSCHAPPIJEN** en meteen ligt het voor de hand dat die mensen niet met dezelfde bedoelingen bezield zijn. Het gaat gewoon om het „verzekeren van een schip” zonder dat ook maar één extra inspanning zal worden gedaan om het visserijbedrijf beter te maken; zegmaar om het bedrijf in de moeilijke perioden te helpen verdedigen.

Hulp in Nood heeft dat altijd gedaan en zal dat blijven doen al wordt de maatschappij vaak geconfronteerd met oneerlijke praktijken van mensen wier belangen in feite in het „binnenland” liggen.

Wij kunnen hier dus niet genoeg de nadruk leggen op het belang van een coöperatieve verzekering. Eendracht maakt macht, zo wordt vaak gezegd, maar misschien is dat wel nergens beter van toepassing dan in de zeevisserij. Als iedereen bereid is om dezelfde koers te volgen, als iedereen zich inzet om een zelfde doel na te streven en te verdedigen en vooral, als iedereen zich bewust is dat alleen maar een intensieve samenwerking de noden kan lenigen, of helpen lenigen, dan zullen wij al een heel stuk gevorderd zijn. Hulp in Nood gaat binnen zeer afzienbare tijd een tweede jaar in onder het nieuwe beleid en dan zullen concrete resultaten moeten voorgelegd worden. Welnu, nu al staat vast dat velen verbaasd zullen opkijken als die gegevens zullen kenbaar gemaakt worden aan de leden. Helaas zullen diegenen die zich alsnog afzijdig hebben gehouden, niet kunnen genieten van die voordelen die Hulp in Nood zal kunnen bieden. Spijtig, maar wie hardleers is komt vaak voor grote verrassingen te staan.

Wat heeft Hulp in Nood nu precies te bieden?

In het afgelopen jaar werd tot drie keer toe een aanpassing van de polisvoorwaarden doorgevoerd die er uitsluitend op gericht was de verzekeringsmodaliteiten te verbeteren. Belangrijk is bijvoorbeeld dat, in tegenstelling met vroeger, niet alleen de eigenlijke sleep wordt vergoed maar ook de uren die nodig zijn om naar het hulpbehoevende vaartuig te lopen en de terugkeer naar de visserij worden voortaan vergoed zodat de reder van het opslepend vaartuig nauwelijks verlies lijdt. Hulp in Nood heeft dat bewust ingevoerd omdat een hulp verlenend vaartuig niet mag geslactofferd worden en dus financieel verlies lijden.

Een andere belangrijke poliswijziging is het verlagen van de premievoeten voor de twee oudste categorieën vissersvaartuigen. Het gaat hier

merendeel om kleinere kustvissersvaartuigen waarvan de risico's minder groot zijn.

Daarnaast werd nog een hele reeks poliswijzigingen doorgevoerd, allen in het voordeel van de verzekerde.

In telegramstijl dus onderstaand nog eens de voornaamste voordelen die Hulp in Nood te bieden heeft:

- een realistische premievoet per ouderdomsklasse;
- barsten in zuigers, culassen en cilindervoevingen waren vroeger van verzekering uitgesloten; ingevolge een poliswijziging zijn die risico's voortaan wel gedekt;
- Hulp in Nood past geen aftrek toe bij totaal verlies; de verzekerde krijgt dus, ingeval van vergaan van het vaartuig, de **integrale verzekerde waarde uitbetaald**, daar waar andere maatschappijen een aftrek toepassen van 1% per jaar ouderdom vanaf het tweede jaar; dat kan een belangrijke aftrek worden als het om een ouder vaartuig gaat.
- voortaan kunnen de verzekerden zich tot de hersteller van hun eigen keus wenden voor de reparatie van een schadegeval; vroeger kon de

maatschappij de verzekerde verplichten zich tot een bepaalde hersteller te wenden;

– Hulp in Nood werkt met neutrale experts die het beste voor ogen hebben met de verzekerden;

– zoals in het verleden kunnen de verzekerden genieten van een scheepskrediet in wel bepaalde gevallen zonder dat de genietverplichtingen worden opgelegd inzake herstellen van eventuele schaden, de bevoorrading enz. De verzekerde blijft dus totaal vrij niettegenstaande hij een krediet heeft genoten;

– om de verzekerden van de Oostkust nog beter te kunnen dienen heeft de beheerraad beslist een filiaal open te stellen te Zeebrugge waar de leden terecht kunnen; er bestaat dus een veel nauwer contact met de Oostkust dan vroeger.

– Hulp in Nood verstrekt aan de leden nog altijd een financiële tussenkomst in het aanschaffen van de beschermkledij bij middel van punten die in een zaak naar keus kunnen verzilverd worden;

– andere maatschappijen rekenen een extra premie aan voor de verzekering van oorlogsrisico's; bij Hulp in Nood is dat risico begrepen in de per categorie vastgelegde premie.

Staalraadtouwwerken 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

WEEK VAN DE VISSERIJ TE BLANKENBERGE

Zoals reeds in vorige bijdrage gemeld greep te Blankenberge, van 2 tot 11 november jl. de „Week van de Blankenbergse Visserij” plaats. In samenwerking met het plaatselijk stadsbestuur en de VVV zette de actieve vissersfolklore groep „Ebbe en Vloed” zich achter dit initiatief dat uitgroeide tot een schitterend geslaagde realisatie. In de eerste plaats werd, bij middel van een tentoonstelling, een overzicht gegeven van de Blankenbergse visserijhistoriek onder het motto „De Oude Blankenbergse vissers en visserij”. Die tentoonstelling was te bezichtigen in het oud stadhuis aan de Kerkstraat.

Daarnaast werd ook een plechtige vissersmis opgedragen ter herdenking van alle op zee omgekomen vissers. Vrijdag greep deze ingetogen plechtigheid plaats in de Sint-Antoniuserkerk waarbij de deelnemers de authentieke klederdracht droegen.

Op maandag 11 november werd dan „De Bescheepsdag” gevierd. Om 17 u. vertrok er een muzikale optocht van aan het oud stadhuis tot aan het vissersmonument „Sterke Dries” aan de vuurtoren op de zeedijk waar een ingetogen bloemenhulde plaats greep.

Bovenstaand enkele beelden van de vissersmis en optocht alsmede een foto van de folkloregroep „Ebbe en Vloed”.



LOOK BACK IN ANGER??

TERUGBLIK OP 4 JAAR VISSERIJBELEID (6)

c) Arbeidsinkomen

Op basis van de jaarlijkse boekhoudkundige studies (kosten- en baten-analyses op grond van uittreksels van de rederij-boekhoudingen) wordt sedert 1957 telkenjare een vergelijking gemaakt tussen het gemiddeld officieel gekend inkomen van de vissers, ingedeeld naar scheepsklasse, met het vergelijkbaar arbeidsinkomen van kustarbeiders tewerkgesteld in de bouw- en transportsector.

Bedoelde studie heeft, zoals gezegd, betrekking op alle scheepsklassen, doch in onderhavig overzicht wordt de **kleine kustvisserij** (- 35 B.T.) **buiten** beschouwing gelaten, omdat de terzake beschikbare gegevens niet voldoende relevant zijn. Bovendien gaat het hier slechts om 13% van het bemanningsbestand en 4,5% van de totale vangcapaciteit. Aldus kan, voor de periode 1980 - 1983 (studie 1984: nog in voorbereiding), volgende evolutie worden vastgesteld, resp. in nominale en in reële termen (= constant in franken van 1980):

nominale termen	vissersinkomen (× 1.000 F)				vergelijgingsinkomen (× 1.000 F)				vissersinkomen als % van verg. ink.			
	1980	1981	1982	1983	1980	1981	1982	1983	1980	1981	1982	1983
BT-klasse												
35- 70	326	427	508	577	638	694	737	773	51,1	61,6	68,9	74,6
70-180	681	924	1.003	1.030	693	754	801	840	98,2	122,5	125,2	122,6
180-400	864	1.130	1.291	1.360	847	920	980	1.032	102,1	122,8	131,7	131,8

reële termen	vissersinkomen (× 1.000 F)				vergelijgingsinkomen (× 1.000 F)				vissersinkomen als % vergelijgingsinkomen			
	1980	1981	1982	1983	1980	1981	1982	1983	1980	1981	1982	1983
BT-klasse												
35- 70	326	397	434	458	638	645	630	613	51,1	61,6	68,9	74,6
70-180	681	859	857	818	693	700	684	667	98,2	122,5	125,2	122,6
180-400	864	1.050	1.103	1.079	847	855	837	819	102,1	122,8	131,7	131,8

Deze cijfers zijn bijzonder leerzaam: in **reële** termen steeg, van 1980 t/m 1983, het gemiddeld (officieel gekend) vissersinkomen met + 40,5% in de 35-70 B.T.-klasse, met + 20,1% in de 70-180 B.T.-klasse, en met + 24,9% in de 180-400 B.T.-klasse, terwijl de vergelijkbare inkomens aan wal **vermindere**n met resp. - 3,9%, - 3,8% en - 3,3%. Dank zij die nogal spectaculaire stijging ad + 40,5%, kon de visser in de 35-70 B.T.-klasse de belangrijke achterstand t.o.v. het vergelijkingsinkomen zeer snel beginnen inhalen zodat het ernaar uitziet dat deze vrijwel traditionele achterstand weldra tot het verleden zal behoren. Anderzijds hebben de twee hogere B.T.-klassen hun voorsprong op de vergelijkingsinkomens eerst behoorlijk waar gemaakt en vervolgens flink verstevigd en/of gestabiliseerd.

ONZE KOMMENTAAR

Onze lezers moeten zich goed ervan bewust zijn dat de Staatssecretaris het heeft over **gemiddelden**, die worden bekomen door het deel van het compleet bemanningsbestand van een bepaalde BT-klasse te delen door het gemiddeld aantal manschappen binnen die BT-klasse.

In feite zijn er nogal wat verschillen in het inkomen van de vissers, ook binnen één en dezelfde BT-klasse. Vooreerst natuurlijk naargelang de functie aan boord: schipper, motorist, stuurman, matroos, lichtmatroos, scheepjongen. Maar ook binnen die functie zijn er soms aanzienlijke verschillen. En voorts is het zo, dat vissers voortdurend aan- en afmonsteren, om diverse redenen soms een tijdje uit de circulatie zijn, en om allerlei redenen al eens overstappen naar een ander schip (dat daarom niet steeds binnen dezelfde BT-klasse thuis hoort).

Ten slotte vormt het deel van de besomming niet het enige inkomen van de visser. Meestal ontvangt hij ook voordelen in natura („deelvis”) en het zgn. „drinkgeld”.

De opgegeven bedragen geven dus enkel een aanwijzing die, bij benadering, moet toelaten vergelijkingen te maken, jaar na jaar, zowel tussen de BT-klassen onderling, als met een vergelijkbaar arbeidsinkomen aan wal. Alles bijeen, kunnen wij ons dan zo ongeveer een idee vormen van het gemiddeld arbeidsinkomen van onze

vissers. Het mag hierbij onderstreept worden dat uit ingewonnen inlichtingen blijkt dat hier met „vissers” niet enkel bedoeld wordt de „visser-werknemer”, maar ook alle reders-werkgevers die in een of andere hoedanigheid (meestal als schipper) aan boord van hun eigen vaartuig zijn aangemonsterd, en meteen in de voor buitenstaanders vrijwel unieke situatie verkeren dat zij terzelfdertijd zowel werkgever als werknemer zijn.

Dit gezegd zijnde, keren we terug naar het overzicht van de Staatssecretaris. Het valt op dat hij de kleine kustvisserij **buiten** beschouwing wenst te laten „omdat de terzake beschikbare gegevens niet voldoende relevant zijn”. We kunnen zo ongeveer gissen wat hij hiermede eigenlijk bedoelt. Maar hij tilt er niet zwaar aan: „het gaat hier slechts om 13% van het bemanningsbestand en 4,5% van de totale vangcapaciteit”, en bijgevolg hoeven we ons verder niet druk te maken om wat hij blijkbaar in dit overzicht beschouwt als „quantité négligable”. Toch kijken we er even van op, dat niet minder dan 13% van ons krap bemanningsbestand wordt ingezet om slechts 4,5% van onze totale vangcapaciteit waar te maken. De arbeidsproductiviteit moet dus in de hogere BT-klassen aanzienlijk groter zijn dan in de 35 BT-klasse.

De Staatssecretaris stelt ook dat de studie over het jaar 1984 nog in voorbereiding is, zodat hij zijn overzicht noodgedwongen dient te beperken tot de jaren 1980 tot en met 1983. Dat is wel bepaald jammer, en hiermede raakt hij een oud zeer. Het is ons nooit goed duidelijk geweest, welke dienst van het Ministerie van Landbouw nu precies officieel tot taak heeft de jaarlijkse kosten- en baten-analyse van het bedrijf uit te voeren. In de landbouwsector wordt dit gedaan door het L.E.I. (Landbouw-Economisch Instituut), en in Nederland neemt het L.E.I. ook de zeevisserij voor zijn rekening. Maar feit is, dat het L.E.I. hier in België zich nog nooit iets van de zeevisserij heeft



aangetrokken, althans toch niet wat betreft de **exploitatiekosten**. En dat is ons inziens een **zeer belangrijk** terrein, ook al menen sommigen binnen het bedrijf te mogen zeggen of schrijven dat niemand in het bedrijf echt op zo'n studie zit te wachten (of is dat misschien om intussen allerlei kwakkels te kunnen rondstrooien??).

Wie het zich in elk geval dan wél aantrekt, sedert het prille begin van dat speur- en studiewerk in 1957, is de Dienst voor de Zeevisserij. Proficiat, en allemaal goed en wel, maar het moet ons toch van het hart dat deze Dienst in al die jaren er nog nooit in geslaagd is, die studie te publiceren tijdens het jaar dat onmiddellijk volgt op het verslagjaar (wedden dat het ook in 1985 niet het geval zal zijn?). Ongetwijfeld zijn er hiervoor verzachtende omstandigheden: sommige boekhouders die de Dienst aan het lijntje houden wat betreft het verstrekken van uittreksels uit de boekhoudingen, tekort aan personeel binnen de Dienst zelf, met daaraan verbonden een zekere prioriteit voor andere opdrachten die blijkbaar worden beschouwd als zijnde „belangrijker”, enz. Maar deze bedenkingen zijn dan ook niet aan deze Dienst zelf gericht (wij weten dat zij roeien met de roeispanen die zij hebben), maar veeleer aan de Overheid die het moet mogelijk maken dat het bedrijf **tijdig** over **recente** gegevens kan beschikken.

Alhoewel we straks 1986 binnentreden, moeten we ons dus steunen

op cijfers van 1983 en vorige jaren! Er is nochtans sedert 1983 heel wat gebeurd in ons nationaal huishouden op het vlak van de inkomensvorming (of misvorming?), en bijgevolg missen wij hier een goede gelegenheid om eens met kennis van zaken de vergelijking met het vergelijkbaar arbeidsinkomen aan wal, onder de loop te nemen.

Toch zien wij dat, in **reële** termen (dus bestendig in franken van 1980), van 1980 tot en met 1983 de vergelijkbare inkomens aan wal **vermindern** met respectievelijk - 3,9%, - 3,8% en - 3,3% ten overstaan van de 35-70 BT-klasse, de 70-180 BT-klasse en de 180-400 BT-klasse, terwijl het gemiddeld, **officieel** gekend vissersinkomen terzelfdertijd **steeg** met resp. + 40,5%, + 20,1% en + 24,9%!

Wij hebben het gevoel dat, indien wij over de cijfers betreffende **1984** zouden kunnen beschikken, die lijn zich nog veel uitdrukkelijker zou doortrekken.

Dat zijn in elk geval cijfers waarbij je wel even moet opkijken. Ieder kan er het zijne van denken, al naargelang hij visser of (niet-mede-opvarende) reder is, want het hemdje is nader dan de rok, en ieder zal het wel vanuit zijn eigen portefeuille bekijken.

(volgende aflevering:
„Saldo na afschrijving t.o.v.
het geïnvesteerd kapitaal”)

OPBRENGING EN KAPING SICILIAANSE VISSERSBOTEN

In het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen verscheen in datum van 11/11/85 de schriftelijke vragen gesteld door leden van het Europees Parlement en gericht aan de Raad van de Europese Gemeenschappen. Het gaat hier om beschieting, kaping en gevangenneming van Siciliaanse vissers en vissersvaartuigen.

Voor onze lezers geven wij hieronder de vragen en het antwoord vanwege de EEG-verantwoordelijken. Typerend is de laatste zin van het antwoord van de Raad, waarbij er geantwoord wordt, dat de Gemeenschap niet HET SOORT MAATREGELLEN kan nemen waarop de afgevaardigde doelt. Men zegt er echter niet bij, welk soort maatregelen men DAN WEL zou kunnen nemen. Dat wil zeggen dat men evengoed had kunnen zeggen „trekt uw plan, wij komen niet tussen, ook NIET MET ANDERE MAATREGELLEN die we WEL zouden kunnen nemen, of overwegen te nemen”.

Hier volgen dan de vragen en het antwoord.

Betreft: Opbrenging van Siciliaanse vissersboten door Libische patrouillevaartuigen in de Middellandse Zee.

Wat denkt de Raad, gezien de recente chicanes van de Libische autoriteiten tegenover de vissersvloot van Scoglitti in de provincie Ragusa, te ondernemen om de rechten van de Siciliaanse vissers, die constant in de zuidelijke Middellandse Zee worden achtervolgd, afdoende te beschermen?

SCHRIFTELIJKE VRAAG Nr. 2199/84
van de heer Antonino Buttafuoco (DR — I)
aan de Raad van de
Europese Gemeenschappen
(11 maart 1985)
(85/C 287/02)

Betreft: De zoveelste kaping van vissersboten in het kanaal van Sicilië

De vissersboten van Mazara del Vallo vormen in het kanaal van Sicilië voortdurend het doelwit van verraderlijke aanvallen van Noordafrikaanse patrouilleboten.

Op 2 februari zijn de motorboten „Gaspere Asaro” en „Nuovo Calipso” gekaapt na een beschieting van dichtbij, die onder de — naderhand gevangen genomen — bemanning vele gewonden gemaakt heeft.

Voor de zoveelste keer moeten wij machteloos toezien bij daden van verraad en piraterij ten na-

dele van werknemers van een Lid-Staat van de Gemeenschap.

Welke stappen denkt de Raad in dit specifieke geval te ondernemen, en welke houding denkt hij aan te nemen tegenover deze te vaak voorkomende incidenten?

Betreft: Visserijovereenkomsten voor de Middellandse Zee

Doordat de Gemeenschap heeft nagelaten visserijovereenkomsten met Libië, Algerije en Malta te sluiten, worden niet alleen voortdurend ernstige spanningen opgeroepen, maar ontstaat er ook ernstige financiële schade voor de vissers op Sicilië, een communautaire regio die toch al met zware problemen te kampen heeft.

Kan de Raad mededelen

1. of hij zal teruggrijpen op de huidige stand van de onderhandelingen ingeval alsnog bilaterale visserijovereenkomsten met Libië, Algerije en Malta worden gesloten?
2. welke maatregelen hij denkt te nemen om te zorgen voor noodzakelijk toezicht in de betrokken visgebieden met het oog op de veiligheid van de Siciliaanse vissers en om hard

terug te slaan bij aanvallen op hen door Libische, Algerijnse of Maltese militaire patrouilleboten?

Gecombineerd antwoord op schriftelijke vragen nrs. 1688/84, 2199/84 en 591/85
(3 oktober 1985)

De Raad wijst de geachte Afgevaardigde erop dat in de visserijzones waarvan sprake is in de vragen van de geachte afgevaardigde de communautaire bepalingen inzake de instandhouding en het beheer van de visbestanden slechts van toepassing zijn op de Italiaanse territoriale wateren. Er zijn namelijk in die regio geen overeenkomsten gesloten tussen de Gemeenschap en derde landen waarmee trouwens tot nog toe geen onderhandelingen zijn aangeknoopt.

Voor zover de door de geachte Afgevaardigde aangehaalde feiten zich buiten de Italiaanse territoriale wateren hebben voorgedaan, vallen deze onder het internationaal en niet onder het Gemeenschapsrecht. De Gemeenschap kan dan ook bij de huidige stand van zaken niet het soort maatregelen nemen waarop de geachte Afgevaardigde doelt.

VEILIGHEIDSACTIE IN DE ZEEVISSERIJ

Gedurende verschillende dagen van deze maand geeft Kpt. Van Eeckhoutte G. projecties van films of dia's en praktische demonstraties met een automatisch opblaasbaar reddingsvlot ten bate van onze visserij scholen en varend personeel.

Deze dagen zijn als volgt vastgelegd:

Donderdag 21/11/1985: ten bate van de **Vrije Visserij scholen te Oostende en te Nieuwpoort:** Projectie van film in de conferentiezaal van de Zeevaartschool vanaf 08u.45 gevolgd door demonstratie en uitleg om 10u.00 aan boord van het O/S Cdt Fourcault, gemeerd aan de kade van de Zeevaartschool.

Dinsdag 26/11/1985: Projectie van film of dia's in de conferentiezaal van de Rijkvisserij school te Heist, vanaf 08u.45, einde voorzien om 9u.45.

Woensdag 27/11/1985: Ten bate van het Koninklijk Werk IBIS: Projectie van film in de conferentiezaal van de Ibis vanaf 08u.45 en nadien demonstratie, uitleg, uitrusting met een opblaasbaar vlot aan boord van het O/S Cdt. Fourcault aan de kade van de Zeevaartschool (om 10u.00).

Donderdag 28/11/1985: Aankomst van het O/S Cdt. Fourcault om 09u.00 post 10 van Môle Zeebrugge waar er demonstratie, uitleg en uitrusting van een opblaasbare reddingsvlot — Mogelijkheid van mee te varen voor de leden van de COMITE of liefst terug meevaren naar Oostende.

Bij al deze demonstraties wordt er eveneens een grondige uitleg gegeven aan de kandidaten-schippers betreffende een veilig gebruik van de radar. Alle geïnteresseerden zijn welkom.

SCHIPPERS!

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

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

BIJ DE NOTARIS

VRAGEN EN ANTWOORDEN

VRAAG: WANNEER IK EEN OUDE WOONST KOOP WELKE IK HELEMAAL GA OMVORMEN EN VER- NIEUWEN, KAN IK DAN BIJ AAN- KOOP VERMINDERING VAN RE- GISTRATIERECHTEN GENIETEN?

ANTWOORD:

De vermindering van registratierechten bij aankoop van een bestaande woning wordt toegestaan zo de koper aan een aantal vereisten voldoet:

maximum kadastraal inkomen - geen andere woning bezitten (behoudens uitzonderlijke gevallen) - verplichting om te bewonen.

Wanneer de koper wil voldoen aan zijn verplichting om de gekochte woning gedurende drie jaar ononderbroken te bewonen en hiermee te starten binnen vijf jaar na de aankoop, dan rijst de vraag of na grondige verbouwing of totale omvorming deze bewoning nog mogelijk is.

De administratie (Bestuur der registratierechten) is van oordeel dat het wel degelijk moet gaan over een bewoning van de gekochte woning zoals ze bestond bij de aankoop.

Na een omvorming of grondige verbouwing bewoont de koper niet de gekochte woning, maar een andere woning. Er zal trouwens ook een nieuw kadastraal inkomen worden vastgesteld.

De verbouwingswerken zullen toch tot gevolg hebben dat de koper het voordeel van de fiscale vermindering verliest.

Daardoor zal hij dan ook de vermindering moeten betalen in plaats van ze te behouden. Bovendien voorziet de wet dat bij niet-nakoming van de aangegane verplichtingen dat de koper een bijkomend registratierecht boven de normale registratierecht van 12,5 procent dient te betalen.

Dit bijkomend registratierecht is gelijk aan de genoten vermindering. De vermindering bedraagt 6,5 procent van de aankoopwaarde. De koper moet bij verval van de vermindering dus uiteindelijk betalen: de genoten vermindering, hetzij 6,5 procent, en bovendien een bijkomend recht van 6,5 procent.

Vermits de koper bij de aankoop reeds het verminderd registratierecht van 6 procent betaalde en daar nu nog eens 13 procent bij moet betalen, kost de hele operatie uiteindelijk 19 procent, of 6,5 procent meer als bij aankoop zonder vermindering.

Het is dus duidelijk dat de koper die gaat omvormen of verbouwen in een dergelijke mate dat men van een andere woning gaat spreken, er zeker geen belang bij heeft de vermindering van registratierechten te vragen.

In een dergelijke situatie zou de koper beter in de koopakte verklaren dat het zijn voornemen is een verbouwing uit voeren en kan de koper zich het recht voorbehouden teruggave te vragen van de registratierechten indien het kadastraal inkomen na verbouwing lager ligt dan het gesteld maximum van 30.000 frank.

Dit systeem heeft wel het nadeel dat de koper bij aankoop heel wat meer betaalt, maar daartegenover staat dan toch een veel kleiner risico om later nog veel meer te moeten betalen, en behoudt de koper nog enige hoop op teruggave van 6,5 procent van de aankoopwaarde.



MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE



A. DE BOCK

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

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende werden meerdere zaken behandeld maar echt zware gevallen waren er niet.

Een eerste zaak was de averij die werd berokkend aan de warrelnetten van de N.49 „Erna”. Het sportvissersvaartuig „Achilles III” wordt hiervan verdacht maar er rijzen wel vraagtekens of dit vaartuig echt de dader is. Terzake wordt eerst een opvarende van een ander sportvissersvaartuig, de „Anna” onderhoord maar die getuige, de h. Delbol, weet niet zo veel te vertellen over de feiten. Wel zegt getuige dat de warrelnetten waren afgebakend met bamboestokken met zwarte vlaggetjes maar hoe hoog die stokken boven het watervlak uit staken weet getuige niet te vertellen.

Vervolgens wordt schipper Cambier van de „Achilles III” onderhoord; getuige beweert dat hij de warrelnetten wel degelijk heeft gezien; deze stak, zo zegt getuige, ongeveer een meter boven het wateroppervlak uit maar hij beweert pertinent dat hij de warrelnetten niet heeft beschadigd.

TWEE VONNISSEN

Tijdens de jongste zitting velde de Raad ook twee arresten. Een eerste geval betrof de overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel die begaan werd door schipper Lambrecht Georges van de O.206 „Krisjean Henson”. De feiten gebeurden op 18 september van vorig jaar toen voornoemde schipper zijn vaartuig in de zone voor het kustverkeer stuurde. Dat mag evenwel niet gezien het vaartuig langer is dan 20 meter. Schipper Lambrecht wordt bestraft met een vermaning.

x x x

Vervolgens werd ook een vonnis geveld inzake het opvissen van oorlogstuig door de Z.569 „Blauwvoet” onder het bevel van schipper Werner Verbeke. De schipper liet evenwel na melding te maken van de feiten en er werd ook geen zeeverslag neergelegd. De Raad neemt wel aan dat de schipper er van overtuigd was dat het een oefenbom betrof en dat het in zijn bedoeling

lag het oorlogstuig aan het Nederlandse zee-machtschip over te maken. Bedoeld vaartuig patroelleert regelmatig in dat gebied maar dit keer kwam het vaartuig niet opdagen. De Raad is niettemin van oordeel dat de schipper minstens een zeeverslag had moeten neerleggen en daarom wordt hij nu bestraft met een waarschuwing.

x x x

Vervolgens behandelt de Raad een geval die weeral de allures van een storm in een glas water aanneemt. Het gaat met name om de Z.198 „Zeenimf” die er van verdacht wordt het vrachtschip „Fuldatal” gehinderd te hebben in de Zeebrugse havengeul. Terzake wordt eerst motorist Utterwulge Geert onderhoord die, bij het binnenvaren van de havengeul, op de scheepsbrug stond. Getuige bevestigt dat zijn vaartuig toelating had gekregen om binnen te varen niet tegenstaande het verbodsein was bij gezet.

Door het uitwijkmaneuver kwam de Z.198 in aanvaring met de kaaimuur. Dat wordt door getuige pertinent bevestigd. Hiermee was het leed van de Z.198 „Zeenimf” nog niet geleden want nadien werd tegen een dukdalf gevaren zonder dat evenwel averij werd berokkend. Dat gebeurde toen de Z.198 de vissershaven wilde binnen varen terwijl de Z.400 de haven uitvaarde.

Nadien wordt hoofdkaaimester Warnier gehoord die op het ogenblik der feiten verantwoordelijk was voor de trafiek in de havengeul. Getuige zegt dat het verbodsein tot binnen varen wel degelijk was bijgezet maar dat hij, mondeling, toelating had gegeven aan het vissersvaartuig om binnen te varen. Dat is overigens, zo zegt getuige, een gebruikelijke procedure, omdat er in de havengeul ruimte genoeg is. Als het om grote vaartuigen gaat wordt hier uiteraard wel van afgeweken, zegt getuige. Het gaat dus om een soort gentlemen-agreement om de binnen varende eenheden niet nodeloos te laten wachten. Dat heeft nog nooit problemen opgeleverd in het verleden maar door de Raad wordt er toch op gewezen dat het hier om een eerder gevaarlijke situatie gaat.

AANVARING

Tenslotte behandelde de raad nog de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.181 „Cleopatra” en de Z.198 „Zeenimf”. De feiten deden zich voor in dikke mist terwijl beide vaartuigen vis-send waren. Eerst wordt getuige Landuyt, matroos op de Z.181 gehoord en die beweert dat wel degelijk mistseinen werden gegeven. Volgens getuige zag de schipper de Z.198 op de radar en, zo vervolgt getuige, de schipper gaf enkel mistseinen als andere eenheden in de omgeving kwamen. De getuige beweert nog dat zijn vaartuig aan bakboord werd aangevaren.

Vervolgens hoort de Raad ook nog getuige Wisse, scheepsjongen op de Z.198 „Zeenimf”. Volgens die getuige werden aan boord van de Z.198 wel degelijk mistseinen gegeven maar de misthoorn werkte niet zo goed zodat die seinen misschien minder goed hoorbaar waren, besluit getuige.

DODELIJK ONGEVAL OP ZEEBRUGSE REDDINGBOOT

Tijdens het weekeinde werden de reddingsdiensten van Zeebrugge opgeroepen om in nood verkerende windsurfers in zee op te halen. Ook een helicopter van de luchtmacht te Koksijde rukte uit alsmede een reddingboot uit Zeebrugge. De surfers konden gered worden door de reddingboot tijdens een zware storm.

Aan boord van de reddingboot werd evenwel de 56-jarige matroos Marcel Lonneville uit Zeebrugge getroffen door een hartaanval en overleed ter plaatse. Bovendien kwam matroos Brian Utterwulge zwaar ten val en werd ernstig verwond.

BELGIE

■ In het Publikatieblad van de EEG, verscheen in datum van 9 november 1985, de verordening Nr 3125/85 van de Commissie van Brussel, met volgende inhoud:

„Door de vangsten van tong in de wateren van ICES-gebied VII,f,g, door vaartuigen die de vlag voeren van België, of die in België zijn geregistreerd, wordt het aan België voor 1985 toegewezen kwotum geacht volledig te zijn opgebruikt.

De visserij op tong in de wateren van ICES-gebied VII,f,g door vaartuigen die de vlag van België voeren of die in België zijn geregistreerd, is verboden, alsmede het aan boord houden, de overlading en het lossen van dit bestand welke door vermelde vaartuigen gevangen is in deze wateren, na de datum van inwerkingtreding van deze verordening. Deze verordening treedt in werking op 11 november 1985.”

■ In het Publicatieblad van de E.E.G. verscheen op 9 november de verordening Nr. 3109/85 waarbij de visserij op schol (pladijs) in de wateren van ICES-gebied VIIa, door vaartuigen die de vlag van België voeren of die in België zijn geregistreerd, verboden is, alsmede het aan boord houden, de overlading en het lossen van dit bestand welke door vermelde vaartuigen gevangen is in deze wateren na de datum van inwerkingtreding van deze verordening. Deze verordening treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het Publikatieblad van de EEG, zijnde hier op 8 november 1985.



Restaurant-Traiteur

't Schuurke
GUIDO DEVOLDER-MINY

Voorhavenlaan 20, 8400 Oostende
(059)32.36.03



Een stemmig restaurant, steunend op een vaak bekroond vakmanschap, tussen Franse traditie en al wat het landelijke en vooral de zee kan bieden.

Tafelhouder sinds jaren met mooie zaal ter beschikking. In het hart van Oostende. Met bijhorende receptiezaal. Plaats voor 20 tot 600 personen. Vraag inlichtingen.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Twee verkoopdagen maar deze week, maar toch een ruime aanvoer. Vooral vrijdag veel vis op de markt hetgeen oorzaak was van lage prijzen voor verschillende soorten. In de eerste plaats voor rog die dinsdag opnieuw heel wat hoger noteerde toen grote rog en tilten tot 80 fr. en meer haalden tegen amper de helft op de voorgaande vrijdag. Rog is overigens nog nooit een vrijdagvis geweest vooral niet van het Kanaal. Tong was vrijdag ook al meer op de markt dan dinsdag toen alle soorten in prijs gingen stijgen, meest de grote sorteringen. Kleine tongen bleven nagenoeg op hetzelfde peil en noteerden tussen 230 en 255 fr., de middensoorten werden verkocht tussen 260 en 300 fr. en grote tong kreeg tussen 350 en 410 fr. Tarbot is weer wat duurder geworden en noteerde tot 440 fr., de middensoorten bleven boven de 300 fr. en kleine tarbot klom weer naar 200 fr. en meer. Ook grote griet is weer duurder en haalde ruim 200 fr. Staartvis varieerde tussen 200 en 340 fr. met de grootste als duurste.

Veel geld werd betaald voor pladijs. De grote sortering noteerde tot bij de 90 fr., de ieksortering rond de 75 fr. en derde slag tot 45 fr. Geen opvang dit keer ook van de platjes niet.

Wijting ging eveneens vlot weg met grote sortering rond de 65 fr. en kleine zelfs tot 50 fr. oplopend.

Van IJsland bestond de vangst in hoofdzaak uit ronde zeebaars. In totaal zowat 45 ton vis waarvan 35 ton „bonen”. De prijs lag wel iets lager dan verleden week maar schommelde nog rond de 55 fr. het kg. Ronde soorten waren zeer duur met kabeljauw tot 120 fr. en blauwe leng tot 113 fr. Schelvis was schaars maar kreeg toch tot bij de 90 fr. De opbrengst bedroeg 2,7 miljoen en dat was meteen het hoogste cijfer voor deze dinsdag. Het hoogste cijfer van de week was evenwel voor de O.231 die van het Kanaal bij de 8.000 kg. tong loste samen met ruim 250 bennen vis. Wegens de lage prijs die vrijdag voor verschillende soorten betaald werd kon geen 3 miljoen bereikt worden, ver bleef men er niet onder: 2,9 miljoen.

Zeer weinig gul en nog minder kabeljauw, hier niet en in het buitenland niet. Vandaar weer steil oplopende prijzen voor deze soorten waar kabeljauw dinsdag tot bij de 180 fr. haalde en mooie gul tot 150 fr. noteerde. Tamelijk onverwacht een ruime hoeveelheid haring op de dinsdagmarkt toen drie spannen samen voor zowat 3.000 bennen zorgden. Gelukkig geraakte dit keer wel alles verkocht al lag de prijs erg dicht bij het opvangpeil.

VRIJDAG 8 NOVEMBER 1985

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
O.275	14	200	—	552.947
O.309	11	100	—	335.222
N.719	12	150	—	560.381
O.135	12	120	—	304.044
KANAAL				
O.33	16	300	5.500	2.662.405
N.36	16	260	5.000	2.676.105
O.231	16	250	7.500	2.924.896

DINSDAG 12 NOVEMBER 1985

KANAAL				
O.369	16	200	1.500	1.417.469

O.303	16	50	2.000	888.063
O.499	16	130	4.500	2.036.391
O.83	16	90	3.500	1.631.605
Z.583	16	190	—	1.167.018
IJSLAND				
O.318	18	900	—	2.782.671
WEST				
N.40	10	120	—	584.277
Z.296	14	180	2.800	1.721.372
NOORD				
Z.431	14	100	1.200	906.487

WOENSDAG 13 NOVEMBER 1985

KUST				
O.128/279	3	80	—	410.634
O.116/142	1	25	—	108.452
O.552/491	1	15	—	54.770

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op dinsdag 12 november 1985

Schelvis groot	86,00/
Mid. schelvis	74,00/
Kleine schelvis	54,00/ 65,00
Kabeljauw	108,00/120,00
Gul	80,00/ 92,00
Wijting	36,00/ 52,00
Zeebaars	54,00/ 59,00
Witte leng	66,00/ 90,00
Blauwe leng	102,00/113,00
Schartong (Schotse schol)	17,00/ 64,00
Heilbot	196,00/302,00
Koolvis	65,00/ 70,00
Hondstong (mieten)	33,00/ 52,00
Zeewolf	66,00/
Staart	308,00/

Verwachtingen

VRIJDAG 15 NOVEMBER

KANAAL: O.518 (20 vis - 1500 tong)

MAANDAG 18 NOVEMBER

IJSLAND: O.129 (560 m. ttz. 500 rode zeebaars, 30 schelvis, 20 kab., 10 kools)

KANAAL: Z.53 - Z.183 - O.51

NOORD: Z.284

WEST: N.45 - Z.502

DINSDAG 19 NOVEMBER

WEST: O.705 - O.108

De beschutte werkplaats
DE OESTERBANK -
iets meer dan 100 personeelsleden -
wil een part-time
**maatschappelijke
assistent(e)**
aanwerven.

Aanvragen dienen, uitsluitend en met verwijzing naar dit blad gericht tot de voorzitter van de v.z.w.

Vaartblekersstraat 12A, Oostende.

Verzoek u niet te laten aanbevelen.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 7 NOVEMBER 1985

Z.509	W	700	70	—	584.400
-------	---	-----	----	---	---------

VRIJDAG 8 NOVEMBER 1985

Z.44	W	1.000	180	9	702.980
Z.484	W	200	120	10	501.520
Z.526	W	900	180	13	1.050.900
Z.462	W	100	70	8	473.500
Z.30	—	800	300	14	1.457.720
Z.576	W	1.000	180	14	1.056.854
Z.506	W	900	220	14	1.427.522
Z.134	KRP	—	75	10	638.460
Z.76	W	200	110	8	692.690
					91.690
					8.093.836

DINSDAG 12 NOVEMBER 1985

Z.198	KRP	150	80	—	584.405
Z.510	KRP	—	120	—	779.250
B.5	W	2.200	180	—	1.987.370
Z.483	N	400	180	—	1.012.200
Z.90	N	800	450	—	2.080.280
					6.443.505

WOENSDAG 13 NOVEMBER 1985

Z.41	KRP	100	30	—	340.465
Z.99	W	3.000	300	—	2.136.590
Z.196	W	2.500	220	—	1.695.250
Z.80	K	600	40	—	669.830
Z.89	W	2.800	400	—	2.986.110
Z.201/601					95.230
Z.554/560					84.700
					8.008.175

MARKTSITUATIE IN DE STEDELIJKE VISMIJN VAN ZEEBRUGGE VOOR DE MAAND OKTOBER 1985

De visaanvoer voor de maand oktober 1985 in de vismijn van Zeebrugge daalde, t.o.v. oktober 1984, met 192 ton tot 1.549 ton.

Deze gedaalde aanvoer werd gedeeltelijk gecompenseerd door een stijging van de gemiddelde prijs van tong (297 fr./kg., + 79 fr./kg.), steenschar (117 fr./kg., + 27 fr.), zeeduivel (290 fr./kg., + 54 fr./kg.), kabeljauw (71 fr./kg., + 16 fr./kg.) en wijting (27 fr./kg., + 7 fr./kg.), zodat de maandbesomming uiteindelijk slechts daalde van 136.802.172 fr. in oktober 1984 naar 135.373.293 fr. in oktober 1985.

De aanvoer van garnaal daalde voor dezelfde periode van 68 ton naar 55 ton voor eenzelfde aantal aangeboden vangsten. De gemiddelde prijs steeg van 87 fr./kg. naar 101 fr./kg.

De aanvoer van de Noorse kreeftjes daarentegen steeg, eveneens voor dezelfde periode, van 56 ton naar 93 ton met een kleine prijsdaling tot gevolg (van 132 fr./kg. naar 121 fr./kg.).

NIEUWPOORT

DONDERDAG 7 NOVEMBER 1985

GARNAAL		
N.106	82 kg.	10.168 fr.

VRIJDAG 8 NOVEMBER 1985

VIS		
N.575	840 kg.	61.940 fr.
N.22	971 kg.	40.565 fr.
N.720	971 kg.	40.566 fr.
GARNAAL		
N.788	88 kg.	7.618 fr.
N.700	243 kg.	42.868 fr.
N.106	64 kg.	5.335 fr.

Op de vrijdagmarkt losten enkel één vaartuig van de West en één koppel gullenvissers hun slechte weervangst. Varia haalde 190 à 330 fr./kg. Voor grote pladijs werd 4000 à 4250 fr. de ben opgetekend, voor drieling of middenslagpladijs 3500 à 3750 fr. de ben en voor visjes 2250 à 2750 fr. de ben. Kabeljauw kwam 6800 à 7450 fr. de ben en gul 5250 à 6000 fr. de ben. Voor wijting werd een fikse prijsstijging waargenomen. Grote wijting kocht men tegen 3100 à 3200 fr. de ben aan en kleine wijting tegen 1650 à 1750 fr. de ben. De grote zandschar werd tegen 2780 à 2900 fr. de ben genoteerd en de kleine zandschar tegen 2160 à 2250 fr. de ben.

ZATERDAG 9 NOVEMBER 1985

GARNAAL		
N.700	190 kg	16.535 fr.

DINSDAG 12 NOVEMBER 1985

VIS		
N.88	762 kg.	55.085 fr.
N.590	762 kg.	55.085 fr.
N.22	871 kg.	63.102 fr.
N.720	871 kg.	63.103 fr.
N.575	750 kg.	38.167 fr.
N.172	1.168 kg.	80.707 fr.
N.738	1.168 kg.	80.707 fr.

Op de dinsdagmarkt werden slechts vier slechte weervangsten gelost. Er werd slechts Westvis aangevoerd, waarvoor er piekprijzen werden genoteerd. Varia kwam 210 à 340 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3750 à 4000 fr. de ben opgetekend, voor drieling- of middenslagpladijs 3500 à 3750 fr. de ben en voor visjes 2250 à 2800 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 8400 à 8800 fr. de ben aangekocht en gul tegen 5600 à 7500 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd de uitzonderlijke marktprijs van 5640 à 6200 fr. de ben bekomen. Grote wijting kreeg 3000 à 3200 fr. de ben en kleine wijting 1300 à 1500 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2900 à 3100 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 2350 à 2500 fr. de ben, wijl voor bot 750 à 1000 fr. de ben werd betaald. De dinsdagmarkt werd gekenmerkt door een dure prijsnotering voor alle soorten, waarvan de vraag in grote mate het aanbod overtrof.

WOENSDAG 13 NOVEMBER 1985

VIS		
N.22	1.544 kg.	123.263 fr.
N.720	1.544 kg.	123.262 fr.
N.172	1.147 kg.	93.186 fr.
N.738	1.146 kg.	93.186 fr.
N.575	618 kg.	50.535 fr.
N.88	725 kg.	67.638 fr.

N.590	724 kg.	67.638 fr.
GARNAAL		
N.700	345 kg.	46.219 fr.

Er werden op de woensdagmarkt door drie koppels gullenvissers en door één kustvaartuig ongeveer 7.700 kg gul en wijting aangevoerd. Opnieuw bood de veiling een monotoon uitzicht van Westvis zoals, kabeljauw, gul en wijting. Voor de schaars aangevoerde varia werd 190 à 329 fr./kg bekomen. Grote wijting kreeg 4000 à 4250 fr. de ben, drieling- of middenslagpladijs 3500 à 3750 fr. de ben en visjes 3250 à 3500 fr. de ben. Kabeljauw en gul waren op de midweekse markt erg in trek. Vanwege de handelaars bleek er voor deze soorten een grote interesse te bestaan. Voor kabeljauw werd 8000 à 8500 fr. de ben genoteerd en voor gul 4250 à 7500 fr. de ben. Zelfs de voorkleine gul haalde 4200 à 4600 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 3100 à 3400 fr. de ben aangekocht en kleine wijting tegen 1300 à 1450 fr. de ben. Voor grote zandschar boekte men 61 à 65 fr./kg en voor kleine zandschar 49 à 55 fr./kg, wijl voor bot 700 à 1000 fr. de ben werd neergepend. Na het slechte weer dat enigszins milderde slaagde de N.700 „Alex” erin 345 kg garnaal op de veiling aan te voeren. Dit vaartuig lukte met de bijvangst aan vis het recordcijfer van 46.219 fr. op zijn naam te schrijven voor één enkele garnaalreis. Op de woensdagmarkt varieerde de prijs der garnaal van 86 à 98 fr./kg. Er was een goede belangstelling vanwege de handelaars waar te nemen, dit met een dure prijsnotering, hetgeen tot mooie opbrengsten der vaartuigen leidde.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
8 nov.		2	2.782	143.071
12 nov.		4	6.352	435.956
13 nov.		4	7.672	618.719

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
7 nov.	1		82	10.168	124	124
8 nov.	3		395	55.821	81	93
9 nov.	1		190	16.535	81	90
13 nov.	1		345	46.219	86	98

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

DANSAVOND INGERICHT DOOR PASTER PYPE SCHOOL

Hiermede wordt U vriendelijk uitgenodigd tot de jaarlijkse dansavond ten voordele van het Sociaal Fonds voor de leerlingen van de Paster Pype school.

Deze dansavond gaat door op zaterdag 14 december 1985 om 21 uur in de Feestzaal van het V.T.I., Duivenhokstraat 90 te Oostende.

Wij durven hopen op een talrijke aanwezigheid zodat het Fonds er wel bij zou mogen varen.

U houdt dus deze datum beslist vrij!!!

GEWAAGDE DIEFSTAL AAN BOORD VAN DE N.52

Niet alleen in het hinter- of binnenland wordt er momenteel gebibberd en gebeefd voor het terrorisme en banditisme, ook de kust en dan vooral de visserij wordt heden door de besmettende plaag van vandalisme en diefstal geteisterd.

Woensdagnacht 6 nov. 1985 werd aan boord van de N.52 „De Kottens II” van de P.V.B.A. Calcoen-Hennebert voor ruim 250.000 fr. materiaal gestolen.

Ongure elementen verschaften zich in het nachtelijk duister toegang tot het vaartuig en ontvreemden er een Zodiac-boot, een buitenboordmotor, twee volledige duikuitrustingen met alle toebehoorten, visnetten, garen en tal van ander vistuig.

Groot was de ontstentenis en de verbijstering toen de niets vermoedende reder de volgende morgen aan boord ging en de roekeloze diefstal vaststelde. Een onderzoek werd ingesteld, doch nopens de mogelijke daders tast men momenteel volledig in het duister.

Na het losgooien van talrijke meertrossen, het stellen van bepaalde voorwerpen aan boord van diverse vaartuigen en het plegen van vandalisme stelt zich heden de vanzelfsprekende vraag of het niet wenselijk zou zijn een nachtwerker aan te stellen om in en rond de vismijn toezicht te houden. Zeker zou het opportuun wezen zo er af en toe langsheen de kaai door politie en Rijkswacht een verscherpte controle uitgeoefend zou worden.

OVERLEDEN AAN BOORD VAN BAGGERSCHIP

Aan boord van de baggerboot „Vlaanderen 18” is de 37-jarige Robert Hoornaert uit Oostende plots onwel geworden. Per helioper werd de zeeman overgebracht naar het AZ-ziekenhuis te Brugge waar hij evenwel overleed tengevolge van een hartaanval. Het ongeval deed zich voor toen de „Vlaanderen 18” voor de haven van Zeebrugge lag.

HENRI OPEDRYNCK OVERLEDEN

Afgelopen zondag is op 58-jarige leeftijd de heer Henri Opedrynck schielijk overleden tijdens een judomeeting in het Brusselse. De afgestorvene was uitbater van een in de visserij-middens zeer gekende elektrikerszaak aan de Hendrik Baelskaai te Oostende en had in de visserij een ruim cliënteel. De heer Opedrynck was bovendien in de sportmiddens een bijzonder gekend figuur. Hij was ondervoorzitter van de Belgische Judo Bond, voorzitter en medestichter van de „Vlaamse Judo Federatie”, voorzitter van het Provinciaal Judocomité West-vlaanderen, stichter en ere-voorzitter van „Ostend Judo Club” en voorzitter van de Sportraad Oostende. Aan al die verenigingen besteedde hij zijn beste krachten tot hij afgelopen zondag de laatste strijd verloor.

Wijlen de h. Opedrynck wordt zaterdag as. ten grave gedragen. Om 11 u. is er een rouwdienst in de parochiale kerk H. Theresia te Bredene gevolgd door de bijzetting in de familiekerk op de begraafplaats „wijk Priorij”.

Ons blad biedt aan de familie Opedrynck zijn oprecht rouwbeklag aan in het zware verlies.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	11 november	12 november	13 november
Lappen	380	400	.....
Grote	385	413	.....
3/4	340	368	.....
Bloktongen	325	345	.....
Vóór-kleine	275	304	.....
Kleine	254	260	.....
Slips	235	245	.....

ZEEBRUGGE

	11 november	12 november	13 november
Grote	414	431	408 443
Bloktongen	415	452	419 465
Fruittongen	408	456	419 458
Schone kleine	353	402	330 345
Kleine	280	292	279 282
Tout petit	268	272	244 250
Slips	250	256	237 242

NIEUWPOORT

	11 november	12 november	13 november
Tong I
Tong II
Tong III
Tong IV
Tong V
Kleine

PLADIJS

OOSTENDE

	11 november	12 november	13 november
Platen	73	88	.....
lek (groot-klein) ...	60	82	.....
Derde slag	47	64	.....
Platjes	33	37	.....

ZEEBRUGGE

	11 november	12 november	13 november
I	66	72	75 85
II	69	72	76 79
III	56	64	55 62
IV	37	43	42 46
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	11 november	12 november	13 november
Moeien .....	.....	.....	.....
Pladijs	75	80	80 85
Derde slag	70	75	70 75
Platjes	45	65	65 70

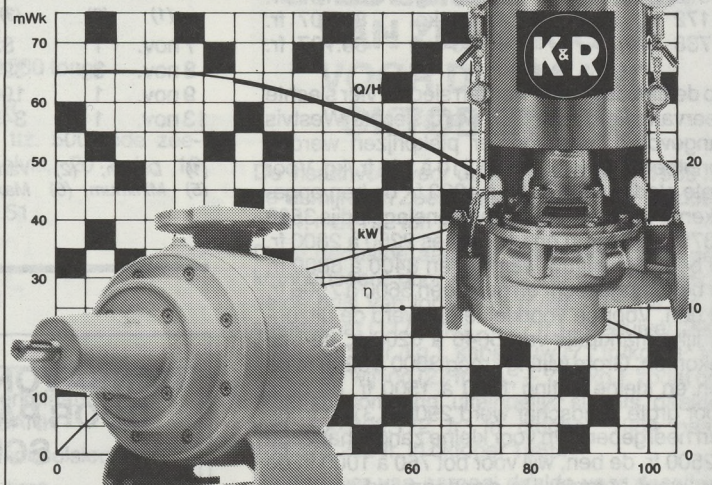
Hoe kan je 3.000 mensen bereiken uit het visserijmidden op een snelle, efficiënte en goedkope manier?

door te adverteren in

HET VISSERIJBLAD

Bel (059) 32 11 13 voor meer informatie

uw puzzle in **POMPEN** voor scheepvaart en industrie



lossen wij zowel horizontaal als vertikaal voor u op!

Ons nieuwe adres al genoteerd?

Kuyl & Rottinghuis bv

Postbus 9684 - 3506 GR Utrecht
 Arkansadreef 28 - 3565 AR Utrecht - (Industrieterrein 'Overvecht')
 Telefoon: 030-610024* - Telex 40093 Kaenn rl.



VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	11/11	11/11	12/11	12/11	12/11	12/11	13/11	13/11	13/11	13/11	13/11	13/11	12/11	13/11	12/11	13/11
Tarbot groot	397	411	494	537	.....	.....	527	547	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	285	330	349	479	.....	.....	390	395	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot klein	195	235	192	204	.....	.....	239	300	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	203	238	280	287	.....	.....	305	315	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet middel	165	185	190	199	.....	.....	233	257	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	120	145	160	164	.....	.....	152	192	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot
Schelvis middel
Schelvis klein	55	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	125	139	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	100	106	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	71	89	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom
Leng	65	122	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	78	86	110	116	.....	.....	113	118	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog
Rog
Tilten	70	83	98	102	.....	.....	108	120	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	45	81	111	117	.....	.....	118	134	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Halve Mans	43	89	88	92	.....	.....	95	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	83	91	.....	.....	78	95	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	30	38	54	56	.....	.....	43	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	154	177	135	160	167	178	167	202	169	178	160	170	.....	.....
Gul (groot)	120	139	120	134	129	153	117	190	150	.....	150	.....	.....	.....
Gul (middel)	100	115	89	110	114	138	107	162	112	.....	85	.....	.....	.....
Gul (klein)	85	98	78	100	87	106	98	157	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	210	342	250	402	.....	.....	277	435	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	70	.....	60	67	74	.....	64	72	60	64	62	68	.....	.....
Wijting klein	35	.....	22	27	37	.....	29	34	26	30	26	29	.....	.....
Schar	35	52	26	34	46	51	38	41	50	62	55	65	.....	.....
Steenschol	76	188	90	160	.....	.....	88	164	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	53	66	60	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	21	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai
Pieterman
Makreel
Horsmakreel
Zeekreeft
Schaat
Zeebaars (klipvis)
Kongeraal	17	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	18	49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring
IJle haring
Haringshaai
Steenholk	35	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot
Steur
Koolvis
Zeewolf
Pollak
Zonnevis
Koningsvis
Vlaswijting	105	138	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel
Schotse schol
Zeehond	42	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	15	20	14	20	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	45	70	.....	.....	.....	.....	60	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	36	45	12	19	.....	.....	24	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	48	126	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	36	38	.....	.....	29	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 6 november werd aangevoerd: 1.600 kg. tong, 6 kisten tarbot en griet, 80 kisten kabeljauw, 645 kisten wijting, 96 kisten schol, 33 kisten schar, 2 kisten makreel, 11 kisten varia.

De prijzen in guldens. Per 1 kilogram: grote tong 24,01-23,38, middelton 24,55-24,02, kleine middelton 20,58-18,96, tong één 17,16-

16,32, tong twee 14,25-14,05, tarbot 23,16-22,38.

Per 40 kilogram: tarbot 854-420, griet 502-361, kabeljauw twee 320, kabeljauw drie 296-220, kabeljauw vier 230-214, kabeljauw vijf 220-210, schol één en twee 200-194, schol drie 172-140, schol vier 130-75, wijting vier 110-71, schar 106-88, makreel twee 92-78, steenbolk 94, bot 38-37, flint 13,50.

De besommingen waren: KW 125 en KW 173 f 7.100, UK 127 en UK 137 f 22.000, UK 48 en UK 49 f 20.800, UK 135 en UK 145 f 23.400, IJM 8 f 550.

Aan de donderdagmarkt van 7 november werd aangevoerd: 610 kg. tong, 7 kisten tarbot en griet, 3 kisten kabeljauw, 5 kisten wijting, 89 kisten schol, 4 kisten schar, 1 varia.

De prijzen in guldens. Per 1 kilogram: gr. tong 24,96, middelton 25,13, kleinmiddelton 21,26, tong één 17,29-17,24, tong twee 15,09-14,33, tarbot 27,28.

Per 40 kilogram: tarbot 882-502, griet 518-411, kabeljauw drie 266, kabeljauw vier 262, schol één 204, schol twee 190-188, schol drie 148-132, schol vier 110-90, schar 104, wijting vier 114-94, rode poon drie 164.

Aan de vrijdagmarkt van 8 november werd aangevoerd: 12.430 kg. tong, 78 kisten tarbot en griet, 68 kisten kabeljauw, 47 kisten schelvis, 205 kisten wijting, 1.649 kisten schol, 25 kisten schar, 10 kisten makreel, 91 kisten varia.

Prijzen in guldens. Per 1 kilogram: gr. tong 26,19-24,77, middelton 26,15-25,53, kleinmiddelton 21,52-20,80, tong één 18,35-17,19, tong twee 15,08-13,99, tarbot 27,10-25,53, paling 12,80.

Per 40 kilogram: bot 38, rode poon drie 132-124, haai 166-156, steenbolk 72-68, krab 25-20, rog 176-86, tarbot 991-488, griet 584-411, kabeljauw één 428-308, kabeljauw twee 376-260, kabeljauw drie 342-210, kabeljauw vier 232-190, kabeljauw vijf 236-134, schelvis één 180, schelvis twee 182-164, schelvis drie 174-166, schelvis vier 154-122, schol één 210-180, schol twee 180-162, schol drie 138-124, schol vier 104-90, wijting vier 124-68, schar 132-90, makreel twee 77-71, ham met kop 320-198, heek 274, tongschar 408-253.

De besommingen waren in guldens: ARM 23 f 41.700, KW 36 f 41.700, UK 135 en UK 145 f 8.500, UK 138 en UK 208 f 3.900, UK 233 en UK 234 f 2.600, IJM 115 f 99.800, IJM 154 f 6.300. Verder 3 Goedereeders en 2 Texelaars te zamen f 315.000.

ZEEVAARTSCHOOL IN IJMUIDEN BESTAAT 80 JAAR

Deze week bestaat de visserijschool van IJmuiden 80 jaar. In 1948 was de huidige directeur, de Heer G. Streefland, zelf leerling van de school waar hij nu de scepter zwaait. In die jaren heette de school nog Visserijschool. Het is pas in 1961 dat de naam veranderd werd in „Gemeentelijke School voor Visserij en Scheepvaart”. En in 1981 gaf men deze school de naam van „School voor Zeevaart en Techniek”.

In de loop der jaren is het gebouw heel wat veranderd. Er werden stukken aan- en bijgebouwd. Een torentje werd vanwege ernstige verschijnselen van verval gedeeltelijk gesloopt.

Voor de school in 1911 in gemeentelijke handen kwam was er in 1905 een begin gemaakt met visserij-onderwijs in school B in de Oranjestraat. De Vereniging Visserijschool IJmuiden was een initiatief van de heren Wüste en Schuitemaker. Er werden avondcursussen gegeven. De leerlingen beschikten over 2 kotters in de haven gelegen waar een aantal jongens tussen 13 en 16 j. gratis konden logeren.

Belangrijk was zeker ook de kennis van het tuig en de zeilen van de in die dagen gebruikte vissersschepen. Seinvlaggen, storm- en noodseinen, reddingsmiddelen, kennis van wettelijke bepalingen en het gebruik van stoommachine en winch werd er ook gegeven. In de zomermaanden werden achtdaagse visreizen gemaakt, dit met het oefenschip, de gewezen loodskotter IJM - 145.

De jongens leerden in de praktijk omgaan met de netten, het schip en de vangst.

Na afloop van de cursus was er een soort eind-examen en kregen de leerlingen een getuigschrift. Wie dat getuigschrift bekam kon zeker rekenen op een baantje aan boord tegen een loon van 25 gulden per maand.

Na de Tweede Wereldoorlog werd er terug een snel groeiende belangstelling voor de visserijschool getoond.

In 1952 werd een stuk „nieuwbouw” aan het bestaande pand in gebruik genomen.

In 1963 keerde de vroegere leerling G. Streefland terug, maar deze keer als leraar voor de vakken zeemanschap en zeevaartkunde. En in 1972 werd hij directeur.

Ondertussen zijn de lesprogramma's grondig veranderd. De opleidingen zijn gericht op lager-, middelbaar- en kort middelbaar zeevaartonderwijs. De jongens krijgen les in wiskunde, scheikunde, natuurkunde, electrotechniek en radio-telefonie.

De school voor Zeevaart en Techniek heeft haar band met de visserij niet helemaal verloren aangezien er nog uit het hele land mensen komen voor de cursus visfilieren. Voor de cursussen Viskunde A en Viskunde B wordt er ook nog grote belangstelling getoond.

De visserij is voor de heer Streefland heden nog zeer belangrijk.



Een prentbriefkaart van de Visserijschool kort na de ingebruikname. Het gebouw lag midden in het duinterrein op geruime afstand van de bebouwing van IJmuiden. (Foto IJm. Courant)

LAUWERSOOG

Op maandag 4 november kon de vangst van 12 schepen over de klok verkocht worden. Drie schepen waren een Deense haven binnengelopen en de vangst per koelwagen naar Lauwersoog vervoerd. Schol IV lag iets beters in de markt met opbrengsten tot f 1,70. Schol III bracht van f 2,44 - f 2,65 per kg. op. Schol II lag op f 3,32 - f 3,48 en de grootste soort tot f 4,03. Bij de tong werd er alleen voor de eerste twee soorten boven de twintig gulden gegeven, nl. voor de lappen f 20,20 - f 21,27 en voor de grootmiddel f 21,36 - f 22,25. De kleinste tong leverde van f 13,41 - f 13,75 op. De aanvoer van rondvis bleef beperkt. Alleen de middel en grote gul lag rond de vier gulden. De vloot voer maandag wel uit, maar vooral de rondvisvloot moest i.v.m. de harde storm reeds dinsdagmiddag weer de haven opzoeken. De vis is direct gelost en opgeslagen in de koelcel van de visafslag. Eerst donderdagmorgen was er verkoop. De hoeveelheden waren gering en bovendien bestond de helft van de vangst uit wijting. De kleinste gul ging nu over in andere handen voor f 4,50. Kabeljauw V bracht het tot f 5,60 en middel gul tot f 5,80. Grote gul lag tegen de zeven gulden.

Voor gestreepte wijting betaalde de handel f

NEDERLAND

2,22 - f 2,49 en voor dichte al naar grofte van f 1,63 tot f 1,98.

Vrijdagmorgen, bij afnemende wind, is de rondvisvloot weer ter visserij uitgevaren om te proberen nog één à twee trekken onder de kust te maken.

De aanvoer bleef deze dag dan ook zeer beperkt. Voor schol IV bleef de klok tussen f 3,17 en f 3,27 staan. Ook de overige soorten schol waren aanzienlijk duurder met de grootste sortering zelfs tot f 5,25.

De kleine tong bracht nu tot f 14,58 per kg. op en de laptong rond f 26,50.

Grote tarbot was negen gulden duurder dan maandag en de kleinste sortering lag vier gulden hoger. Tongschar leverde meer dan negen gulden per kg. op en een partijtje zeewolf f 8,37.

Ook de aanvoer van garnalen bleef door de harde wind beperkt. Ruim 50 ton pellerij- en exportgarnalen werden er gezeefd en verkocht, waarvan op dinsdag 41.788 kg. pellerijgarnalen en 5.211 kg. export. De pellerijgarnalen brachten van f 4,33 tot f 4,78 per kg. op, hetgeen een gemiddelde dagprijs van f 4,55 opleverde.

De exportgarnalen gemiddeld f 4,64.

Donderdag en vrijdag in totaal slechts 4 ton pellinggarnalen met opbrengsten tot f 5,13.

Ondanks de geringe aanvoer kwam er voor de visafslag nog een vrij redelijke omzet op papier.

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 3 t.m. 9 november 1985

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	52.179	4,40
Handels Garnalen	328	5,20
Tong		19,17
Schol		2,53
Schar		2,06
Bot		0,89
Tarbot		18,11
Griet		10,18
Kabeljauw		4,81
Wijting		2,32
Zeebaars		20,52
Harder		3,82
Paling		12,82
Zalm-Forel		10,46
Schardijn		1,06
Diversen		—

GOEDEREDEE

DONDERDAG 7 NOVEMBER 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			25,82
Tong gm			25,83
Tong km			21,14
Tong I			17,35
Tong II			14,36
Tarbot I			26,22
Tarbot II			20,54
Tarbot III			14,18
Tarbot IV			12,06
Tarbot afw			9,09
Griet I			14,29
Griet II			10,32
Schol 3 (G)			3,25
Schol 4 (G)			2,43
Kab 1 (G)			5,80
Kab 2 (G)			5,85
Kab 3 (G)			5,78
Kab 4 (G)			5,21
Kab 5 (G)			3,89
Kab (afw)			50
Wijt. 3 (G)			2,51
Wijt. 4 (G)			2,15
Schar 1/D			1,82
Schar 2/D			1,87
Poon gr			3,00
Poon 1			3,10
Poon 2			1,76
Rog II			2,00
Koolv. 1 (G)			2,00
Schel. 3 (G)			3,25
Bot			83
Zalm-Forel			11,00
Schol 1 (O)			4,42
Schol 2 (O)			4,28
Schol 3 (O)			3,14
Schol 4 (O)			2,32
Krab			1,08
Inktvis W			8,22
Inktvis ZW			2,98
Harder			3,50
Steenbolk			1,44
Mullen			3,00
Hammen			16,22
Paling			13,51
Diversen			10,18
Garn. exp 1			4,31

Garn. exp 2 1,00
Garn. bnl 2 4,05

TOTAAL 54.093 293.447

VRIJDAG 8 NOVEMBER 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			25,97
Tong gm			25,16
Tong km			20,11
Tong I			16,42
Tong II			14,40
Tarbot I			26,39
Tarbot II			21,06
Tarbot III			13,26
Tarbot IV			11,66
Tarbot afw			8,60
Griet I			12,77
Griet II			10,67
Schol 1 (G)			4,54
Schol 2 (G)			4,23
Schol 3 (G)			3,55
Schol 4 (G)			3,16
Kab 1 (G)			7,30
Kab 2 (G)			7,69
Kab 3 (G)			6,02
Kab 4 (G)			5,23
Kab 5 (G)			4,55
Kab (afw)			50
Wijt. 4 (G)			2,11
Schar 1/D			2,06
Schar 2/D			1,83
Poon gr			3,80
Poon 1			3,91
Poon 2			2,06
Poon ZW			77
Rog I			4,45
Rog II			3,22
Koolv. 1 (G)			2,50
Schel. 3 (G)			3,52
Bot			91
Tongschar			8,19
Schol 1 (O)			4,29
Schol 2 (O)			3,93
Schol 3 (O)			3,38
Schol 4 (O)			2,70
Haai + P			3,16
Krab			1,44
Inktvis W			8,83
Inktvis ZW			3,23
Harder			4,14
Steenbolk			2,08
Mullen			5,20
Hammen			15,78
Paling			13,05
Diversen			5,61
TOTAAL	161.968	1.112.752	

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND
VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

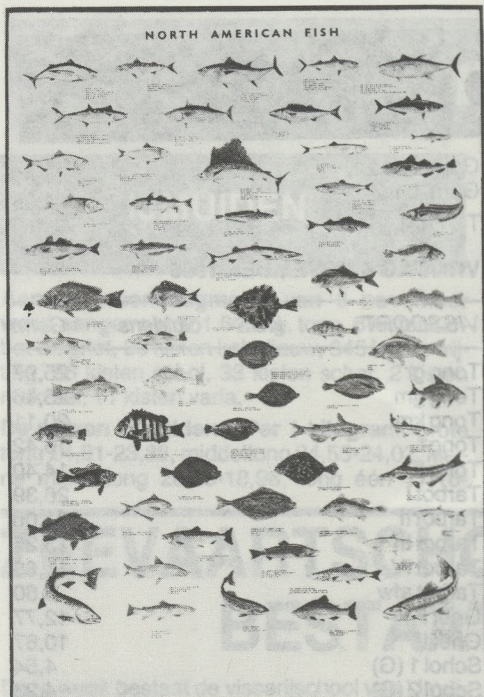
EVEREST

Schilferijsfabriek

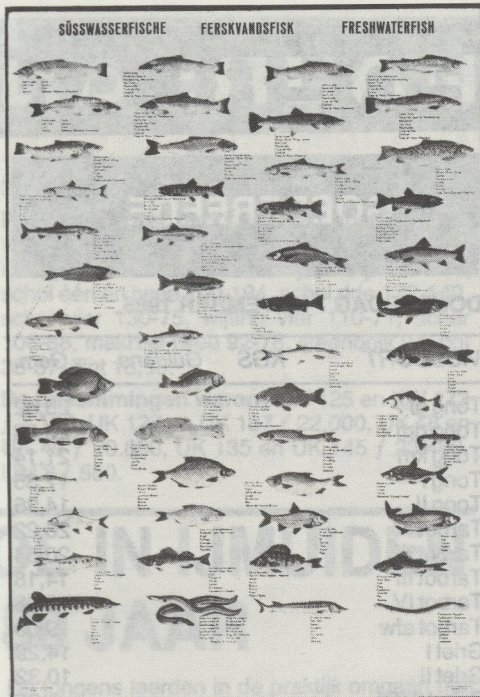
H. Baelskaai 40, OOSTENDE

Ø 32.00.07

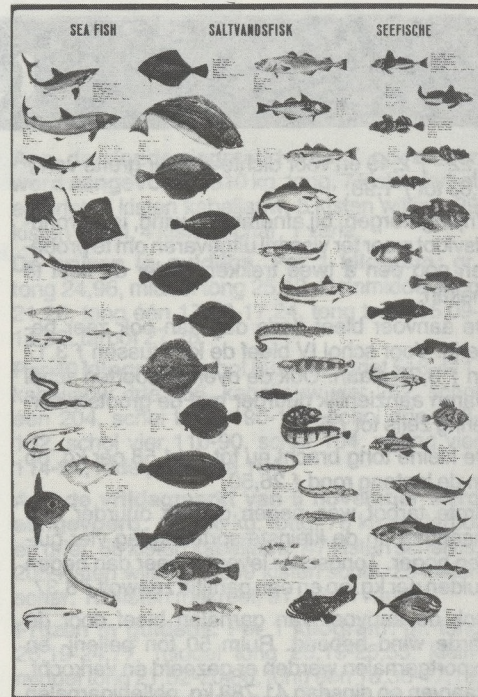
het koudste
het best bewerkbaar



TYPE A: Noord-Amerikaanse vissen.
64 van de meest verspreide vissen van de Stille Zuidzee, de Atlantische Oceaan en van de grote meren van N. Amerika. De namen staan in het Latijns, in het Engels, bepaalde zelfs in het Spaans en in het Frans.



TYPE B: Zoetwatervissen.
53 van de meest verspreide vissen van de Europese meren en rivieren. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Fins, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands en in het Italiaans.



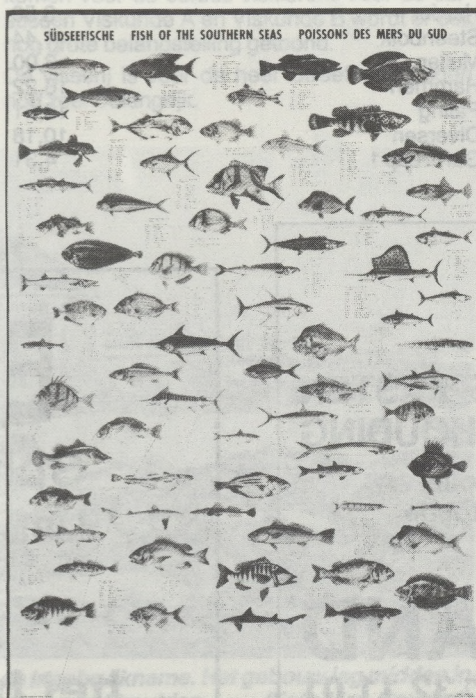
TYPE C: Zeevissen.
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

**Die vismappen zijn verkrijgbaar ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”,
Hendrik Baelskaai 30, te 8400 Oostende - ☎ (059) 32 11 13**

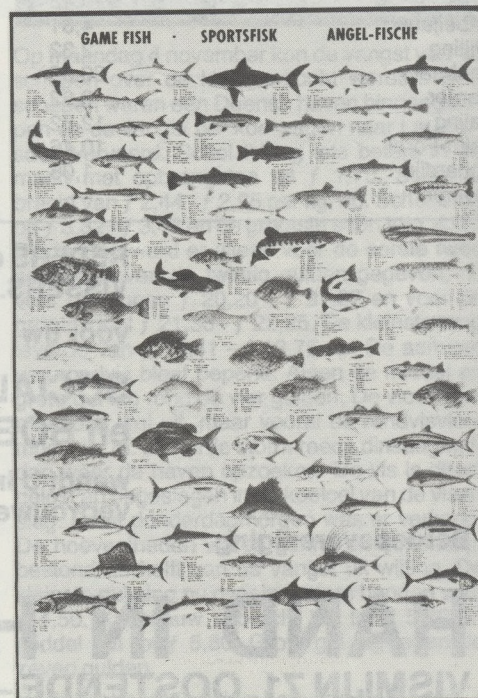
TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijn, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.
De grootte staat eveneens aangeduid.



TYPE J: vissen van de Zuidere Zeeën.
72 van de meest verspreide vissen van de Zuidere Zeeën.
De namen staan in het Latijns, het Engels, het Zuid-Afrikaans en in 12 andere talen.
De grootte staat aangeduid.



TYPE K: Sportvissen.
67 van de meest bekende soorten uit de wereld. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Spaans en het Portugees.
De grootte is eveneens aangeduid.



WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

■ Volgens de managing-directeur van het Britse visserijblad „Fishing-News”, wordt de Britse visserij-industrie zeer slecht geleid vooral door het feit dat de opeenvolgende Britse visserijministers altijd meer afstand doen van hun macht over de eigen visserij ten voordele van Brussel. Hierin wordt eveneens de leiding van de „Sea Fish Industry Authority” betrokken die slechts een stuk speelgoed is in handen van het ministerie. Een zeer krasse uitspraak, vooral vanwege de autoriteit van een managing-directeur van een zo toonaangevend visserijblad als „Fishing-News”.

■ Als gevolg van de nederlaag die de Deense industriële visserij op de pout heeft opgelopen, kwestie van de bijvangst aan vissoorten voor menselijk verbruik, die terug (voorlopig) van 18 tot 10% werd gebracht, is Denemarken op weerwraak uit door de besprekingen voor de totale en individuele kwota voor het volgend jaar en waarvan de besprekingen te Brussel zullen plaats hebben op 16 en 17 december, te boycotten of minstens moeilijk te maken. Een eerste slechte reactie kwam er reeds van de Deense visserijminister door het optrekken van de kwota voor monkfish en pladijs, dit laatste in het Bristol Kanaal, te blokkeren. In Groot-Brittannië vreest men dan ook dat de Franse, Belgische en in mindere mate Ierse steun in de zaak van de bijvangst bij de Deense kevervisserij, om deze terug te brengen tot 10%, zal wegwijnen en dat deze landen zullen toegeven aan de Deense chantage.

■ Het verslag van de Commissie van de E.E.G. over de controlemaatregelen door de E.E.G.-inspectie en door de nationale inspecties, over de laatste drie jaar, zal waarschijnlijk gunstig zijn voor nog uitgebreide controlemaatregelen. Onder deze maatregel valt onder andere de uitbreiding van het getal E.E.G.-inspecteurs van 13 tot 21 voor 1986, met terzelfdertijd meer bevoegdheden. Verder wenst Brussel dat de logboeken die de visvangsten aangeven, naar waarheid zouden gecontroleerd worden.

■ Volgens de Britse vakpers was de centrale Noordzee vooral ingenomen door Belgische bokkentreilers. Op een bepaald ogenblik telde men er meer dan twintig, samen over dit gebied, samen met twee Franse en zeven Nederlandse

bokkentreilers. Tussen hen in viel een Deense wrakkenvisser op. In de zuidelijke Noordzee waren op dit ogenblik eveneens 13 Belgische bokkentreilers aan het vissen, samen met 2 Nederlandse boomkorkotters en 7 Franse vaartuigen.

■ We vragen ons af of de bilaterale handelsverdragen tussen de EEG en, derde landen nu aan geen opzeg of herziening toe zijn met de toetreding van Portugal en Spanje. Het is inderdaad zo dat de toestand nu heel anders kan zijn voor het land dat met de EEG een verdrag afgesloten heeft en waarmede het geen rekening heeft gehouden of kunnen houden op de dag van het ondertekenen van het bilateraal akkoord, omdat toen nog geen sprake was van de toetreding van Spanje en Portugal. Anderzijds kunnen deze derde landen die een handelsverdrag met de EEG afsloten toch moeilijk aan de Spanje en Portugal bepaalde voorkeurregimes ontzeggen, hetgeen tot diskriminaties zou leiden.

FRANKRIJK

■ Bij het bezoek van de Franse president Mitterand in Bretagne en meer speciaal aan de vissershaven Kéroman (Lorient) zijn er zeer zware rellen uitgebroken met als gevolg 33 gewonden bij de Franse gendarmen en 22 bij de manifestanten. Het zijn vooral de dokkers, waaronder ook deze die de vis lossen, die bij de manifestaties betrokken waren. Zij weigerden de vis te lossen, waaronder deze van de zeer grote treilers, waardoor 7 duizend bennen niet in de afslag kwamen. De vislossers hadden zelfs barricaden opgeworpen om te beletten dat de eigen bemanning de vis zou lossen. Al deze vis kwam dan, samen met nieuw aangevoerde vis een dag later in de afslag. Het ging toen reeds om 9 duizend bennen, met als gevolg een gevoelige prijszinking. Het is onaannemelijk dat de vissers de rekening moeten betalen van ontevreden vislossers (dokkers). Men hoorde dan ook ten allen kante uit de mond van de visserij, dat de vis weerom eens als gijzelaar dienst doet.

NEDERLAND

■ Langzamerhand is men, vooral in Nederland op weg om van de visserij een gesloten beroep te maken. Dit is een gevolg van het kwoteringsstelsel dat bijzonder in Nederland een akueel probleem stelt. In Nederland is er produktieka-

paciteit te over en geen plaats meer voor nieuwelingen. Wil men over een kwotum platvis beschikken (pladijs, tong, schol) dan moet men er één kopen ofwel moet deze van vader op zoon overgaan. Voor jonge vissers dus een enorm probleem. Het wordt zoals in de middeleeuwen, de erfelijkheid van het meesterschap in de gilden en verder het blijvend leerlingenschap. In elk geval is de visserij in Nederland het slachtoffer van de eertijds te liberale visserijpolitiek. Het zijn dan ook de autoriteiten en ook wel de banken en de scheepswerven (dit is trouwens normaal van hun standpunt uit bekeken) die ofwel veel te laks opraden en medespeelden in de overtredingen van het kwotareglement, of zaken wensten te doen en/of schepen wensten te bouwen. Toch eigenaardig van die anders zo nuchtere en vooruitziende Nederlanders.

E.E.G.

■ Brussel verlangt niet alleen een dichter controlenet voor wat de aangevoerde vangsten en het vislogboek betreft, maar eveneens meer duidelijkheid over de overlading op zee. Dit laatste is duidelijk een verwijs naar de overladingen van makreel en haring op zee aan de fabrikschepen. Inderdaad daar kan zeker ook nog al wat scheef gaan omdat men na het lossen, eender welk cijfer op de overgeladen vangst kan plakken, eens de vis aan boord van de fabrikschepen. Brussel zit eveneens met een voorstel in de mouw om alle gevangen vis te doen opnemen in het vislogboek, eveneens dus de vis die vrij is en niet in kwota opgenomen.

■ Het gaat niet te goed op de bijeenkomsten, van de Raad van ministers en van de Commissie te Brussel, wat de visserij betreft. Wat de bijvangst bij de kevervisserij betreft, is het niet alleen de oorlog tussen Denemarken langs de ene zijde en voornamelijk Groot-Brittannië en Frankrijk langs de andere zijde, maar men is het ook niet eens met de manier waarop Spanje tot de EEG-wateren toegelaten wordt. Is het nu 150 vaartuigen per maand zoals de meeste vertegenwoordigers het wensen, of 150 op gelijk welk ogenblik, zoals de Nederlandse commissaris van landbouw, de heer Andriesen (die terzelfdertijd de visserij onder zijn bevoegdheid heeft) het wenst. Een groot verschil. Op elk ogenblik 150, dat kunnen er 200 per maand zijn, want dan wordt het gat van een vaartuig die de visserij verlaat, onmiddellijk opgevuld door een andere Spanjaard. En begin ze maar eens te tellen!

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF
LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIE

■ De enige bokkentreiler in Milford Haven in Groot-Brittannië, heeft het aanvoerrekord in deze haven verbeterd door, na slechts zes dagen visserij een brutobesomming te verwezenlijken van 1,650 miljoen B.fr. Het gaat hier om de „Semper Allegro” die slechts 22 meter meet. Het resultaat werd behaald met een aanvoer van slechts 123 bennen (100 kits), hoofdzakelijk tong, tarbot en verder pladijs. Het vaartuig wordt gevoerd door schippers uit Brixham, waar men reeds over een grote vloot bokkentreilers beschikt, meestal tweedehands aangekocht in Nederland. De visserij gebeurde in het Bristol Kanaal. Voor de „Semper Allegro” eveneens een tweedehands aangekochte bokkentreiler van slechts 22 meter is een brutobesomming van 1,650 miljoen B.fr. in slechts 6 dagen, inderdaad een zeer gunstig resultaat.

■ De taai Britse en vooral Schotse visserijorganisaties, hebben zeker nog niet ontwapend in de strijd om de bijvangst bij de Deense kevervisserij terug op 10% te brengen. Integendeel, een eerste resultaat werd bereikt op de bijeenkomst vorige week te Brussel, waar de lobby voor menselijk visverbruik, het voorlopig haalde door een beslissing uit te lokken van een bijvangst van slechts 10% voor de eerstkomende maand. De indruk is echter dat er een compromis uit de bus zal komen, dat wil zeggen dat er van beide zijden water in de wijn zal moeten gedaan worden. Toch ook al een resultaat ten gunste van de bestanden voor menselijk verbruik, resultaat dat we hoofdzakelijk te danken hebben aan de taai volhardendheid van de Britse en in het bijzonder Schotse producenten- en redersorganisaties, ditmaal echter toch met steun vanwege de Franse en Belgische autoriteiten.

ALLERLEI

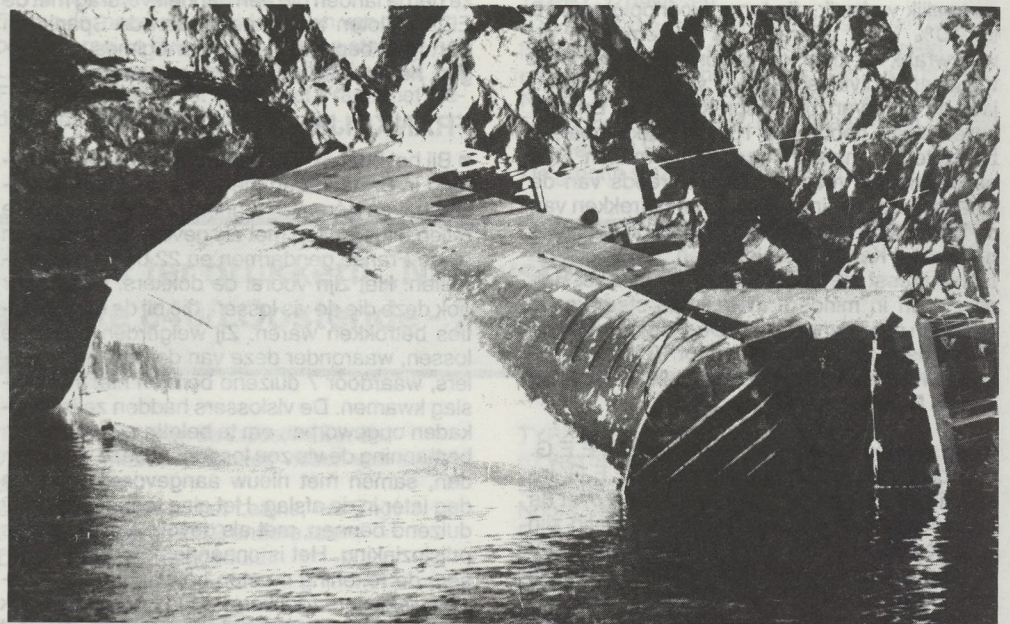
■ Niettegenstaande er besprekingen te Oslo gevoerd werden tussen Noorwegen en de EEG over de verdeling van de wederzijdse vangstkota voor haring in de Noordzee, bereikte ons hieromtrent nog geen verder nieuws. Het zijn inderdaad moeilijke besprekingen omdat Noorwegen heel wat meer vraagt dan de EEG verantwoord acht. Intussen vissen de Noorse haringkotters op volle bak, zolang er geen overeenkomst uit de bus komt, dit vooral tot grote ergernis van de Schotse haringvisserij.

39-METER BRITSE TREILER OP DE KLIPPEN GELOPEN EN VERGAAN

De „Boston-Stirling” een 39-meter hektreiler uit het Britse Hull, die op de makreelvisserij was, tien mijl buiten de Westkust van Schotland ter hoogte van Ullapool, is op de klppen gelopen in het Kanaal van Loch Broom. Gezien het laag water was, hoopte men bij opkomende tij de hektreiler terug vlot te kunnen trekken, aangezien het water slechts in de machinekamer binnen drong via een 4,5 m. lange scheur. Twee andere treilers, na de 10-koppige bemanning overgenomen te hebben, hebben dan, bij opkomende tij getracht het vaartuig los te trekken,

maar zij hebben het vaartuig alleen maar doen kapseizen. Had men op volledig hoog water gewacht, had men het wellicht kunnen klaar spelen. Volgens de schipper van de „Boston Stirling” zou men het vaartuig dan behouden hebben kunnen binnen brengen te Ullapool dat slechts een tiental mijlen verwijderd was.

Op het ogenblik van het aan de grond lopen was alleen de schipper op de brug, de negen andere bemanningsleden waren aan het rusten. De „Boston Stirling” was anderzijds een vaartuig die het heel goed deed.



We zien hier de „Boston Stirling” gekapseisd op stuurboordzijde. Het vaartuig is totaal verloren.

(Foto: Fishing-News AGB Highway Ltd. Cloister Court, 22-26, Farringdon Lane EC1 3 AU. Telex 21977).



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

en dat
24 uur per dag...

MACHINEFABRIEK

A. Th. VAN TOL B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN



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



DRUKKERIJ
NIEUWSBLAD VAN DE KUST
HET VISSERIJBLAD

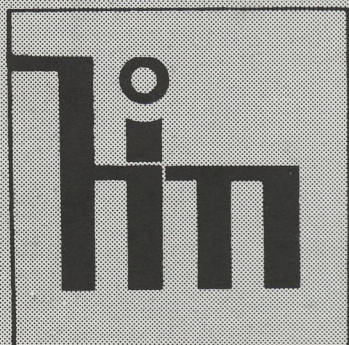
REEDS MEER DAN EEN HALVE EEUW
TOT UW DIENST VOOR
AL UW DRUKWERKEN.

WIJ DRUKKEN VAN VISITEKAARTEN
TOT KLEURRIJKE BOEKEN
EN BROCHURES.

BEKWAME VAKLUI
MODERN MACHINEPARK

VRAAG ONZE PRIJZEN !

H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
☎ (059) 32 11 13



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 –

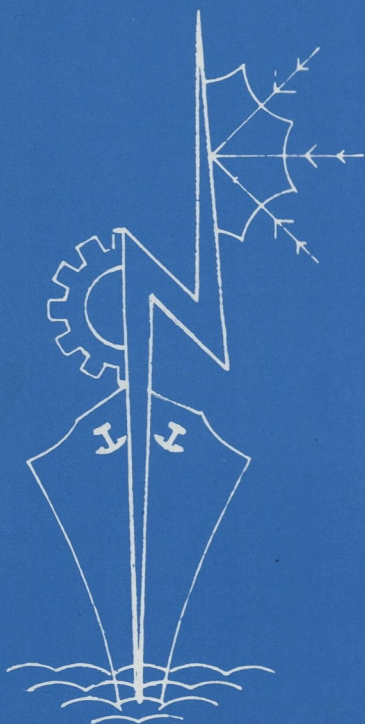
lichamelijke schade aan derden –

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 scheepsherstellingen

Tel. (059) 32 39 79 – 32 08 20