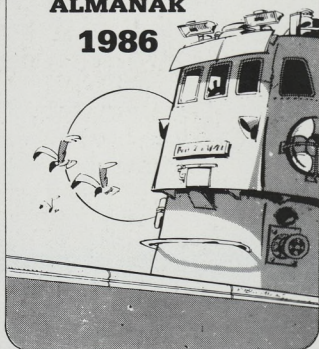


HET VISSERIJBLAD



**BELGISCH-  
NEDERLANDSE  
ZEEMANS-  
ALMANAK  
1986**



**zee  
mans  
almanak  
1986  
verkrijgbaar**

**In België:**

Door storting  
van het bedrag  
van 1.200 fr.  
plus 72 fr. BTW  
plus 140 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. + 175 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

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 4 april 1986 – Nr. 14

## Z.97 „CLEOPATRA” LOOPT VAN STAPEL TE ZEEBRUGGE

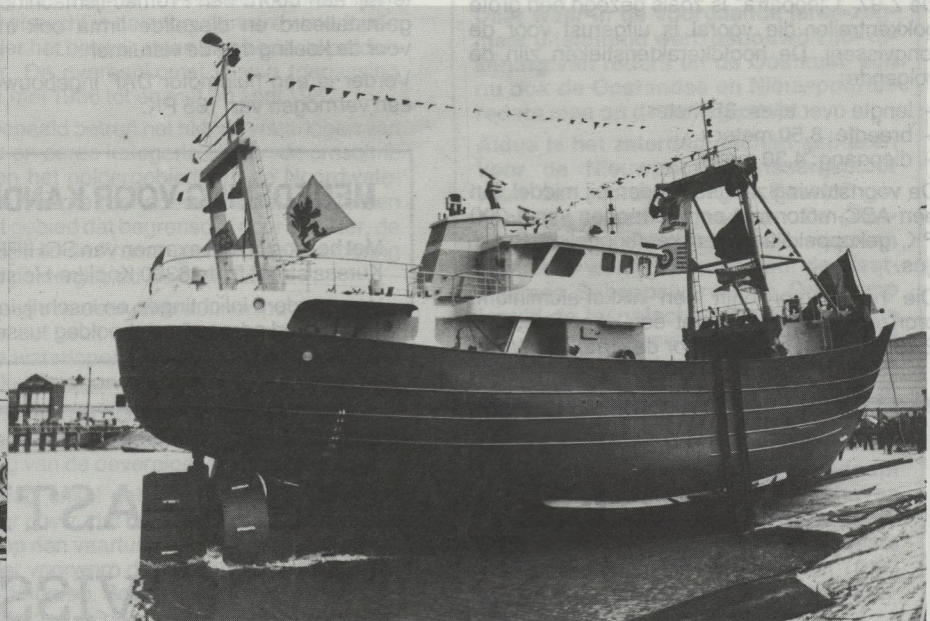
Afgelopen zaterdag was het andermaal feest geblazen in de Zeebrugse visserij die, sedert de jaarwende, al meerdere keren mocht juichen omwille van de stapelloop of de in bedrijfsname van een nieuw vaartuig.

Het is inderdaad ontstellend wat voor een ambitie en een nieuwbouwdrang momenteel heerst

in de Zeebrugse vissersmiddens. Dat bleek andermaal afgelopen zaterdag toen op de Scheepswerven De Graeve werd overgegaan tot de stapelloop van de grote bokkentreiler Z.97 „Cleopatra” die aldaar in aanbouw is voor rekening van de rederij „Jacoba” waarvan de heer Roger De Graeve, de scheepsbouwer dus, te-

vens zaakvoerder is.

Onder de aanwezigen bemerkten wij enkele personaliteiten uit de zeevisserij zoals ondermeer de h. Pintelon, voorzitter van de Rederscentrale, geflankeerd door directeur Wittevrongel; de h. Blomme, districtshoofd van het Bestuur van Zeewezen te Oostende; de h. Jef De-



Enkele beelden van de stapelloop van de Z.97 „Cleopatra”. Links boven: de bemanning van het nieuwe vaartuig; links onder: de klassieke fles champagne gaat aan diggelen tegen de scheepsrump van de „Cleopatra”; rechts (boven en onder): twee beelden van de prachtige, nieuwe treiler tijdens de stapelloop.

roose, directeur van de beroepsvereniging Hand in Hand en vele andere mensen die de visserij genegen zijn.

In onze aankondiging van vorige week is wel, op grond van een verkeerde informatie, een fout geslopen. Toen meldden wij dat de heer De Paepe, gewezen districtshoofd te Oostende als „Peter” zou fungeren maar dat blijkt onjuist. Peter is inderdaad de heer De Paepe, secretaris-generaal bij het Ministerie van Openbare Werken. Als meter fungeert mevrouw De Keersmaeker, echtgenote van de Staatssecretaris van Landbouw. Beiden moesten evenwel afzeggen voor de stapelloop van afgelopen zaterdag, zodat de klassieke fles schuimwijn dan maar, namens de meter, door de dochter van scheepsbouwer Roger De Graeve met een flinke smak tegen de scheepsrump werd gedreund.

Dat betekende meteen het einde van de plechtigheid maar traditiegetrouw werd nadien nog een glaasje gedronken op het heil van de „Cleopatra”.

### TECHNISCHE GEGEVENS

De Z.97 „Cleopatra” is zoals gezegd een grote bokkentrawler die vooral is uitgerust voor de tongvisserij. De hoofdkarakteristieken zijn de volgende:

- lengte over alles: 35 meter;
- breedte: 8,50 meter;
- diepgang: 4,30 meter.

De voortstuwing zal geschieden bij middel van een ABC-motor met een vermogen van 1.200 PK, gekoppeld aan een keerkoppeling Reyn-tjes.

Die hoofdmotor drijft een nikkel-aluminium-bronzen schroef aan met een doormeter van 2,400 meter, geleverd door de firma Van Voor-

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

# BARCO



# pvba CAZAUX JVC

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

Vindictivelaan 11  
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.

**HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN**

den uit Zaltbommel. Die schroef draait in een straalbuis. De elektrische motoren werden geleverd door de firma Bakker uit Sliedrecht terwijl de firma Brusselle instond voor de levering van een zestrommellier en een hydraulische stuurmachine.

De navigatietoestellen werden besteld bij enerzijds de firma SAIT en anderzijds de firma AMRC. Hand in Hand zorgde voor de elektrische installatie aan boord van de „Cleopatra” terwijl aan boord een Promac-ijsmachine werd geïnstalleerd en diezelfde firma ook instond voor de koeling van de visruimen.

Verder is een hulpmotor DAF ingebouwd met een vermogen van 185 PK.

Tenslotte kan nog vermeld worden dat de „Cleopatra” is uitgerust met een vangstsorteerma- chine die geleverd werd door de firma Van Rijn.

### DE BEMANNING

De „Cleopatra” is dermate afgewerkt dat reeds op 12 april a.s. om 15 uur de doopplechtigheid en in bedrijfneeming zal kunnen gebeuren en kort daarop zal het vaartuig dan voor de eerste keer de grote vlakke kunnen optrekken.

Hiervoor werd volgende bemanning aangemonst-

sterd:  
schipper Ackx Robert; motorist Degroote Raf; matrozen Vanbillemont Etienne, Vandierend-onck Eddy en Tas Mario en tenslotte Van Haec- ke Kurt.

### MEDEDELING VOOR KANDIDAAT SCHIPPERS TER KUSTVISSERIJ

Met het oog op het examen van SCHIPPER TER KUSTVISSERIJ start in de Rijksvisserijschool, Kursaalstraat 55 te 8390 Knokke-Heist, een cursus op maandag 14 april 1986 te 8.45 u.

Voor verdere inlichtingen en inschrijvingen, gelieve U te voorzien van uw monsterboekje naar voornoemd adres elke schooldag tussen 9-12 u. en 14-16.30 u.

## DE BEST AANGEPASTE MOTOREN VOOR DE VISSERIJ

### VERMOGENS VANAF 200 TOT EN MET 2.400 PK



Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium  
Tel: 091/234541. Telex: 11298



## NIEUWE VISHANDEL EN VISTRAITEUR TE OOSTENDE

Aan de Nieuwpoortsesteenweg 133 werd een nieuwe vishandel en vistraiteur „t Vistrapje” geopend.

De uitbaatster Marianne Barbay zorgt ervoor dat de klanten de rijkste keuze aan viswaren geboden worden. Dagelijks vindt men er verse vis, schaal en schelpdieren alsook gerookte en gekookte vis. Allerhande visschotels, garnalkrokettes, vissoepen en vissalades zijn er in huis gemaakt.

Alle soorten visschotels zijn op aanvraag te bekomen, dit voor eventuele feesten bij U thuis.

„t Vistrapje” is dagelijks open, ook op zondag.

## MODELBOUWCLUB „DE DISSEL” NAAR AMSTERDAM

Modelbouwclub „De Dissel” uit Oostduinkerke gaat op 8 en 9 mei naar Amsterdam. Men vertrekt op donderdag 8 mei om 6.30 u. Buiten het gewone programma wordt die dag nog een boottocht op de grachten voorzien. De volgende dag wordt onder meer een bezoek gebracht aan de Museumwerf „t Kromhout, aan Volendam en aan het Katwijk Museum.

De uiterste inschrijvingsdatum is vastgesteld op 10 april bij het Nationaal Visserijmuseum, Pastoor Schmitzstraat 4 te 8458 Oostduinkerke. De deelnemingsprijs per persoon bedraagt 3.000 fr.: BTW, fooi, chauffeur, overvaart, hotelkosten, middagmaal en toegang tot de musea inbegrepen.

## AMERIKAANSE BOM DOOR BAGGERBOOT OPGEZOGEN

De baggerboot „Vlaanderen 18” heeft dinsdagnacht, tijdens het baggeren in de Pas van de Scheur (de vaarroute naar Zeebrugge) een bom gevonden die in de zuigarm van het vaartuig gekneld zat.

Het gaat om een Amerikaanse bom die 500 pond weegt.

De ontminningsdienst van de Zeemacht lukte erin het te neutraliseren. De bom werd naar de marinebasis meegenomen en zal later vernietigd worden.

Naar men weet gebeurt dit nu en dan nog dat er bommen voor onze kusten gevonden worden.

## ARMAND PIEN VOORSPELT IN DE JOHN BAUWENS

Inderdaad op vrijdagavond 2 mei om 21 u. komt de enige echte en populaire weerman Armand Pien de Stedelijke Visserijschool met een praatje vereren. Naar aanleiding van het eeuwfeest, aldaar gehouden, zal Pien een voordracht geven omtrent: „Weervoorspellingen nu”.

Dezelfde avond, maar dan een uurtje vroeger, gaat in de John Bauwens de vernissage door van de tentoonstelling „De zee: anders”. Dit omvat een merkwaardige collectie artistieke creaties door de Stedelijke Kunstacademie verwezenlijkt o.l.v. de heer W. Bosschem.

## REGLEMENT BETREFFENDE HET VISRECHT IN DE POLDER NOORDWATERING VAN VEURNE

De provinciale visserijcommissie van West-Vlaanderen heeft voor het seizoen 1986 de overeenkomst verlengd met de Polder Noordwating 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 1986 tot en met 30 april 1987.

Meer bepaald betreft het hier de waterlopen van tweede en derde categorie binnen de omschrijving van het poldergebied van de Noordwating 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 nu alle hengelaars, in het bezit van een gewoon staatsverlof, in deze waterlopen hengelen mits de volgende uitdrukkelijke voorwaarden:

1. wanneer men de openbare weg verlaat is steeds de voorafgaandelijke schriftelijke toelating van de oevereigenaar(s) vereist;
2. er mag enkel gehengeld worden vanaf de oever d.w.z. dat het verboden is te hengelen vanop een vaartuig, een vlot, staketsel of elk ander voorwerp dat de normale waterafvoer kan hinderen. 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 Venevaart en het gedeelte van de Proostdijkvaart 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 hengelaars.

## Ook Nieuwpoortse vloot breidt uit ZATERDAG WORDT N.58 „PASCIN” IN BEDRIJF GENOMEN

De nieuwbouwtrend die nu al enkele jaren duurt zet zich onverminderd door. Daar waar in de voorgaande jaren zegmaar uitsluitend werd gebouwd voor rekening van reders uit de Oostkust, zijn nu ook de Oostendse en Nieuwpoortse reders mee op de trein gestapt.

Aldus is het zaterdag juichen geblazen voor de Nieuwpoortse visserijsector want dan wordt de N.58 „Pascin” gedoopt en in bedrijf genomen. De „Pascin” is een prachtige kustreiler waarvan het casco werd gebouwd door de West-vlaamse Scheepswerven te Oostkamp terwijl de technische afbouw gebeurde door de Scheepswerven De Graeve uit Zeebrugge. Vandaag, vrijdag verlaat de „Pascin” de haven van Zeebrugge, richting Nieuwpoort in afwachting dat zaterdag de festiviteiten zullen plaats grijpen.

Om 14.30 u. wordt het vaartuig gedoopt in de Nieuwpoortse vissershaven waarna, in een der lokalen van de plaatselijke vismijn, een ontvangst plaats grijpt. Nadien, 's avonds dan om 19 u., wordt nog aangezet aan een feestmaal.

Peter van de „Pascin” wordt de Nieuwpoortse burgemeester Mommerency terwijl mevrouw De Graeve, echtgenote van de scheepsbouwer het meterschap heeft aanvaard.

Wij komen hierop volgende week uitgebreid terug.

ROESTWERENDE VERF

400 fr./3 L.

VLOERVERF (antislip)

400 fr./3 L.

GLANSVERF

400 fr./3 L.

CLOORRUBBERVERF

400 fr./3 L.

CARBOLINE, BLACKVERNIS KOOLTEER

30 fr./ L.

Leverbaar uit stock – Bestellingen aan huis

**BEVEPE** NIJVERHEIDSTRAAT 7, 8320 BRUGGE – Ø (050) 35 25 43

## SCHIPPERS!

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

# VISSERSHULDE TE OOSTENDE

Paasmaandag, de traditionele vissershulde te Oostende! Alhoewel de weersomstandigheden helemaal niet mee zaten was er toch een imposante menigte aanwezig in de dekanale kerk Sint Petrus en Paulus voor de vissersmis. Vooraan in de kerk de vele personaliteiten; in de zijbeuken de sympathiserende verenigingen en verderop in de kerk de vele vissersfamilies die het aandenken van een dierbare overledene in eer wilden houden.

Na de vissersmis werd dan de stoet gevormd

die onder een druilende regen optrok naar het zeeliedenmonument op de Oostendse zeedijk. Voorin de stoet de prominenten en gezagsdragers van de stad, de regering en de bedrijven die rechtstreeks met de visserij te maken hebben. Namens de stad Oostende werd de aanwezigheid bemerkt van burgemeester Goekint en de schepenen Maekelberge, Daniels, Christiaens en Vermeesch.

Volgde dan een imposante bloemenhulde aan het Zeeliedenmonument waar bloemen werden

neergelegd namens de ministeries van Landbouw en Verkeerswezen, het Ministerie van Sociale Voorzorg, het Ministerie van Landsverdediging, het stadsbestuur van Oostende en de vele bedrijven die rechtstreeks te maken hebben met de zeevisserij.

Tot slot speelde de stadsharmonie nog de Last Post, de Vlaamse Leeuw en het Belgisch volkslied waarop de plechtigheid ontbonden werd.



*Enkele beelden van de imposante bloemenhulde te Oostende. Bovenaan: een beeld van de stoet en de zegening van de zee door Eerwaarde Heer Corneillie, onze visserijaalmoezenier.*

*Onderaan: de bloemenhulde aan het Zeeliedenmonument met v.l.n.r. een bloemenkrans namens de Staatssecretaris van Landbouw, een krans namens de Rederscentrale, neergelegd door voorzitter Pintelon en een bloemenkrans namens de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood, neergelegd door de heer Coene, voorzitter van de maatschappij.*

# EVOLUTIE VAN DE VISSERSVLOOT IN 1985

## Voor het eerst in de historiek daalt vlootsterkte onder de 200 eenheden

Vorige week, in een eerste bijdrage hebben wij het gehad over de evolutie die de vissersvloot kende in 1985. Dat aan de hand van een rapport dat werd uitgegeven door het Ministerie van Verkeerswezen. Toen hadden wij het over de numerieke sterkte van de vloot en de ontwikkeling van enerzijds de tonnenmaat en anderzijds het motorvermogen.

In huidige bijdrage zullen wij het hebben over het personeel in de zeevisserij.

### Aantal aangemonsterde zeevissers

Op 31 december 1985 bedroeven nog 188 schepen de zeevisserij. Het aantal ingescheepte bemanningsleden bedroeg 875 zeelieden tegen 887 op 31.12.1984.

Van deze 875 aangemonsterde vissers vormen 686 of 78,40% het deken gespecialiseerd personeel en behoren er 189 of 21,60% tot het machinepersoneel.

Het gemiddelde aantal aangemonsterde zeelieden bedraagt: op de bemande vaartuigen van klasse I: 2,87; op deze van klasse II: 3,61; op deze van klasse III: 5,15; op deze van klasse IV: 6,20.

Over het geheel der bemande vloot bedraagt het gemiddelde aantal opvarenden 4,65 per vaartuig.

### INDELING VAN DE BEMANNINGEN NAAR DE UITGEOEFENDE FUNKTIE.

#### a) Dekpersoneel en specialisten.

Scheeps- klassen	FUNKTIES					TOTAAL
	Schipper (1)	Stuurman	Matroos	Licht- matroos	Scheeps- jongen (2)	
I	23	—	22	2	10	57
II	54	1	81	5	23	164
III	71	45	144	3	30	293
IV	40	38	59	4	31	172
V	—	—	—	—	—	—
<b>Totaal:</b>	<b>188</b>	<b>84</b>	<b>306</b>	<b>14</b>	<b>94</b>	<b>686</b>



- (1) waaronder 37 schippers-motoristen;
- (2) buiten de vissers die als scheepsjongen waren aangemonsterd, telde men 3 matrozen en 5 lichtmatrozen, beneden de 18 jaar; deze kunnen volgens de wet op de aanwerving van het personeel der zeevisserij op 23 september 1931, eveneens als scheepsjongen beschouwd worden, zodat op 31 december 1985, het aantal dekscheepsjongens 102 bedroeg.

#### b) Machinepersoneel

Scheeps- klassen	FUNKTIES		TOTAAL
	1e motoristen	hulpmotoristen	
I	9	—	9
II	31	—	31
III	71	2	73
IV	40	36	76
V	—	—	—
<b>TOTAAL:</b>	<b>151</b>	<b>38</b>	<b>189</b>

#### c) Samenvatting van dek- en machinepersoneel

Scheeps- klassen	Aantal bemande schepen	Bemanningen			Gemiddeld p/bemand vaartuig
		Dek	Machine	Totaal	
I	23	57	9	66	2,87
II	54	164	31	195	3,61
III	71	293	73	366	5,15
IV	40	172	76	248	6,20
V	—	—	—	—	—
<b>TOTAAL:</b>	<b>188</b>	<b>686</b>	<b>189</b>	<b>875</b>	<b>4,65</b>
	%	78,40	21,60	100	

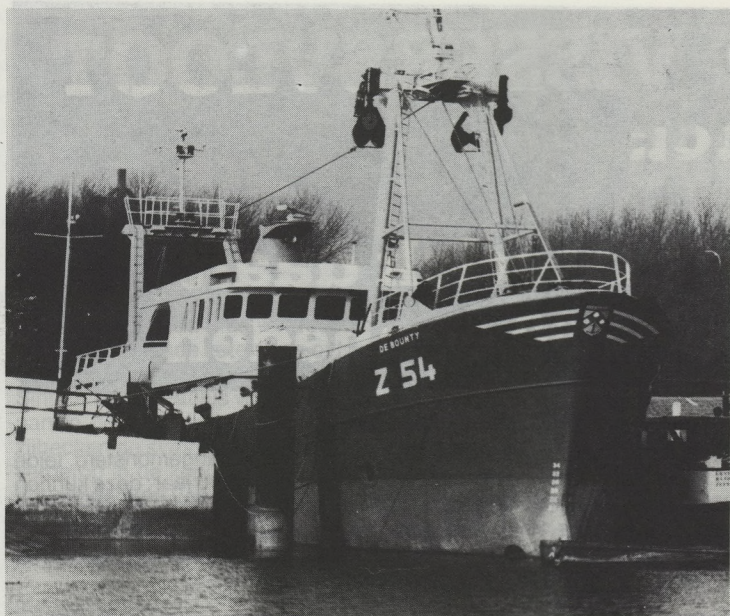
Onder de 188 schippers zijn er 52 of 27,66% die reder zijn en dus het bevel over hun eigen vaartuig voeren; van de 189 1e en hulpmotoristen zijn er 12 of 6,35% en van de 306, 3 of 0,98% die eveneens eigenaar zijn van het vaartuig waarop zij aangemonsterd zijn.

In totaal zijn dus 67 reders-eigenaars aangemonsterd, waarvan:

- 16 of 23,88% op schepen van klasse I
- 32 of 47,76% op eenheden van klasse II
- 14 of 20,90% op vaartuigen van klasse III en
- 5 of 7,46% op vaartuigen van klasse IV.

### INDELING NAAR DE SCHEEPSKLASSEN EN DE FUNKTIES VAN DE 67 AANGEMONSTERDE REDER-EIGENAARS

Scheepsklassen	Schippers	Motoristen	Matrozen	TOTAAL
I	11	4	1	16
II	27	4	1	32
III	10	4	—	14
IV	4	—	1	5
V	—	—	—	—
<b>TOTAAL:</b>	<b>52</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>67</b>



De evenredige indeling van de aangemonsterde zeelieden volgens de haven van registratie van het vaartuig is de volgende 257 of 29,37% op de Oostendse, 473 of 54,06% op de Zeebrugse, 129 of 14,74% op de Nieuwpoortse en 16 of 1,83% op de Blankenbergse vloot.

#### INDELING VAN DE BEMANNINGEN VOLGENS DE HAVENS VAN REGISTRATIE

Vissershavens	Aantal bemandede schepen	Aangemonsterde zeelieden		% op het totaal aangemonsterde bemanning
		Totaal	Gemiddeld per schip	
Oostende	61	257	4,21	29,37
Zeebrugge	94	473	5,03	54,06
Nieuwpoort	30	129	4,30	14,74
Blankenbergse	3	16	5,33	1,83
<b>TOTAAL:</b>	<b>188</b>	<b>875</b>	<b>4,65</b>	<b>100</b>

#### Leeftijd van de vissers

Op 31 december 1985 telde men 1.266 vissers, waarvan 875 aangemonsterd en 391 beschikbaar waren. De leeftijd van deze vissers schommelt tussen 15 en 70 jaar en kan, volgens categorieën van vijf jaar, als volgt worden ingedeeld:

#### 1) DEKPERSONEEL

##### a) Schippers (261):

20 of 7,66% van 21 tot 25 jaar;  
 42 of 16,09% van 26 tot 30 jaar;  
 52 of 19,92% van 31 tot 35 jaar;  
 49 of 18,77% van 36 tot 40 jaar;  
 40 of 15,33% van 41 tot 45 jaar;  
 30 of 11,50% van 46 tot 50 jaar;  
 19 of 7,28% van 51 tot 55 jaar;  
 6 of 2,30% van 56 tot 60 jaar;  
 2 of 0,77% van 61 tot 65 jaar;  
 1 of 0,38% van 70 jaar.

##### b) Ondergeschikt dekpersoneel (737):

14 of 1,90% van 15 jaar,  
 282 of 38,26% van 16 tot 20 jaar;  
 147 of 19,95% van 21 tot 25 jaar;  
 83 of 11,26% van 26 tot 30 jaar;  
 67 of 9,09% van 31 tot 35 jaar;  
 41 of 5,56% van 36 tot 40 jaar;  
 49 of 6,65% van 41 tot 45 jaar;  
 30 of 4,07% van 46 tot 50 jaar;  
 13 of 1,77% van 51 tot 55 jaar;  
 9 of 1,22% van 56 tot 60 jaar;  
 2 of 0,27% van 61 tot 65 jaar.

#### 2) MACHINEPERSONEEL

##### a) Motoristen (230):

27 of 11,74% van 18 tot 20 jaar;  
 51 of 22,17% van 21 tot 25 jaar;  
 43 of 18,70% van 26 tot 30 jaar;  
 27 of 11,74% van 31 tot 35 jaar;  
 24 of 10,44% van 36 tot 40 jaar;  
 17 of 7,39% van 41 tot 45 jaar;  
 15 of 6,52% van 46 tot 50 jaar;  
 14 of 6,09% van 51 tot 55 jaar;  
 11 of 4,78% van 56 tot 60 jaar;  
 1 of 0,43% van 66 jaar.

#### Brevetten en Vergunningen

Gezien de voorwaarden waaraan het schip moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn, mag de Koning (zie art. 4 van de wet van 5.6.72 op de veiligheid der schepen) voorschriften bepalen, met inachtneming van de omstandigheden betreffende de brevetten, vergunningen en andere soortgelijke attesten, welke kunnen vereist worden van de schipper en van de bemanning.

Voor de zeevisserij worden volgende certificaten voor ondergeschikten afgeleverd (K.B. van 21.5.1958 herhaaldelijk gewijzigd):

- Certificaat van scheepsleerjongen
- Certificaat van bekendheid met de reglementen betreffende de navigatie.

Het K.B. van 10 mei 1984 tot wijziging van het K.B. van 21.5.1958 betreffende de toekenning van de brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart voorziet in het afleveren van volgende getuigschriften voor de visserij:

##### - Afdeling DEK

- 1° diploma van aspirant-schipper ter visserij;
- 2° brevet van schipper ter kustvisserij;
- 3° brevet van schipper ter visserij.

##### - Afdeling MACHINE

- 1° brevet van motorist ter kustvisserij;
- 2° brevet van matroos-motorist;
- 3° brevet van motorist.

##### - Overgangsbepalingen

- 1° Het brevet van schipper ter visserij 2e klasse wordt gelijkgesteld met het brevet van schipper ter visserij, wat betreft de bevoegdheid van houder om bevel te voeren aan boord van vissersvaartuigen met een bruto tonnemaat van niet meer dan 300 ton, die varen in een onbeperkt zeegebied;
- 2° Het brevet van schipper ter visserij 1e klasse, blijft geldig met de prerogatieven die eraan verbonden waren;
- 3° De vergunning voor het bedienen, ter visserij, van motoren van minder dan 120 P.K., wordt gelijkgesteld met het brevet van motorist ter kustvisserij.

a) 163 vissers zijn houder van het brevet van Schipper ter Visserij of van een gelijkwaardig brevet; hiervan voeren 110 het bevel over een schip, van de 53 overigen zijn er 10 als stuurman, 25 als matroos, 14 als motorist en 4 als hulpmotorist aangemonsterd. Van de 110 bevelvoerende schippers zijn er 3 die met een vergunning van de zeevaartinspektie het bevel voeren over een vaartuig.

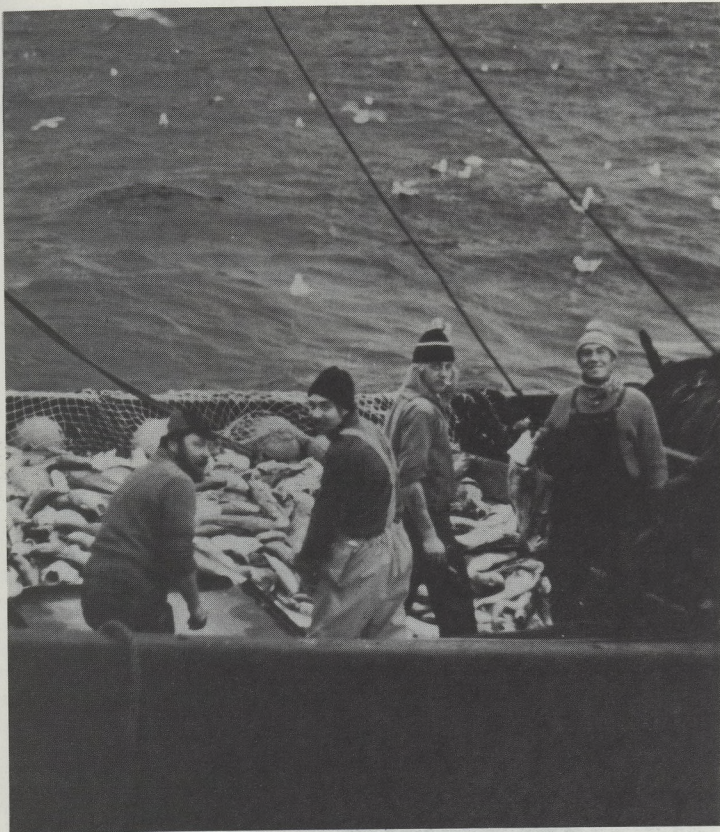
b) 121 zijn in het bezit van een brevet van schipper ter kustvisserij, hiervan voeren er 73 het bevel over een schip; van de 48 overigen zijn er 13 als stuurman, 22 als matroos, 9 als motorist en 4 als hulpmotorist aangemonsterd. Van de 73 bevelvoerende schippers zijn er 29 die met een vergunning van de zeevaartinspektie het bevel voeren over een vaartuig waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

c) 145 zijn houder van het diploma van Aspirant-Schipper, waarvan er 4 als schipper met vergunning van de zeevaartinspektie zijn gemonsterd, 37 als stuurman, 32 als matroos, 3 als lichtmatroos, 24 als scheepsjongen, 35 als motorist en 10 als hulpmotorist.

d) 113 zijn drager van het Getuigschrift van Scheepsleerjongen, waarvan er 9 gemonsterd zijn als stuurman, 60 als matroos, 5 als lichtmatroos, 20 als scheepsjongen, 14 als motorist en 5 als hulpmotorist.

e) 1 voert het bevel over een schip met vergunning van de zeevaartinspektie en is houder van het Certificaat van Bekendheid met de reglementen betreffende de navigatie.

f) 57 bezitten het brevet van motorist of een gelijkwaardig brevet; hiervan zijn er 13 gemonsterd als schipper, 6 als matroos, 37 als motorist en 1 als hulp-motorist.



Van de 37 motoristen zijn er geen die met een vergunning van de zeevaart-inspectie een motor bedienen.

- g) 119 bezitten het brevet van matroos-motorist. Hiervan zijn er 26 gemonsterd als schipper, 3 als stuurman, 20 als matroos, 64 als

motorist en 6 als hulp-motorist.

Van de 64 motoristen zijn er 14 die met een vergunning van de zeevaart-inspectie een motor bedienen.

- h) 237 bezitten het brevet van Motorist ter Kustvisserij of van een gelijkwaardig brevet. Hiervan zijn er 95 gemonsterd als schipper, 12 als stuurman, 50 als matroos, 3 als lichtmatroos, 50 als motorist en 27 als hulpmotorist. Van de 50 motoristen zijn er 20 aangemonsterd met een vergunning van de zeevaartsinspectie.

Van de 188 schippers die het bevel voeren over een vaartuig, zijn er 110 of 58,51% houder van het brevet van schipper ter visserij of van een gelijkwaardig brevet; 73 of 38,83% zijn houder van het brevet van schipper ter Kustvisserij; 4 of 2,13% zijn houder van het diploma van Aspirant-Schipper; 1 of 0,53% is houder van het Certificaat van Bekendheid betreffende de Navigatie.

Onder de 151 motoristen, verantwoordelijk voor een machine, telt men 37 of 24,50% houders van een brevet van motorist; 64 of 42,39% houders van het brevet van matroos-motorist en 50 of 33,11% houders van het brevet van motorist ter kustvisserij.

**NOTA:** Er werd slechts rekening gehouden met het hoogste brevet of diploma behaald door betrokkenen.

### Verongelukte vissers op zee

Tijdens het jaar 1985 valt er 1 dodelijk slachtoffer op zee te betreuren.

### REDERIJEN

Einde 1985 was de vissersvloot het eigendom van 181 reders, t.w.:

80 of 44,19% persoonlijke of familiale ondernemingen (P.F.);

13 of 7,19% feitelijke vennootschappen (F.V.);

83 of 45,86% personen vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid (PVBA);

3 of 1,66% naamloze vennootschappen (N.V.);

1 of 0,55% samenwerkende vennootschap (S.V.);

1 of 0,55% besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid (BVBA);

### TE KOOP UIT FAILLISSEMENT: volgende artikelen in nieuwe staat:

- 1 korre compleet 72 voet
- 6 buikwings
- 1 buik
- 3 rugwings
- enkele kleine stukjes net
- 1 kor Danish Pair compleet (om met twee te trekken)
- 1 pees compleet
- 1 buik Danish Pair
- 3 rugwings Danish Pair
- 3 Danish Pair kuils spaan 10 nylon
- 1 rol touw manila
- 1 rol nylon voor pooklijn 14 mm. (220 m.)
- 2 rollen nylon touw van 14 mm. (220 m.)
- 1 rol verslegen nylon 20 mm.
- 2 rollen kabel 6 x 24 16 mm.
- 1 rol touw nylon 20 mm.
- varia verslegen nylon
- Bascule BERKEL (tot 20 kg.) verdeling per 20 gram
- 5 connectors
- 24 eikousen 5,5 duim
- verschillende nylonstukken voor haringvissers
- 5 blazen
- 25 bollen korregaren
- varia (netten, alaaam, stukken, enz.)

Te bezichtigen in het pakhuis gelegen te Oostende, H. Baelskaai 43 (ingangpoort SEGHERS) enkel op donderdag **17 april 1986 van 11 u. tot 12 u.**

Inlichtingen te bekomen bij curator Jan D'HULSTER, H. Hartlaan 26, Oostende, tel. 059/70 96 32.

## 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, polyethyleen en nylon trawltwine - Touwwerk - Alle soorten netten - Staaldraad - 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

**INDELING VAN HET AANTAL SCHEPEN VOLGENS DE SCHEEPS-  
KLASSEN EN DE SOORTEN ONDERNEMINGEN**

Rederijen		Aantal schepen in bedrijf						Totaal	% op de vloot
Soorten ondernemingen	Aantal rederijen	Scheepsklassen							
		I	II	III	IV	V			
Personen- of familie-ondernemingen	80	17	36	22	7	-	82	41,62	
Feitelijke vennootschappen	13	1	3	5	4	-	13	6,60	
Personenvennootschappen met beperkte aansprakelijkheid	83	5	16	42	29	-	92	46,69	
Naamloze vennootschappen	3	-	-	5	2	1	8	4,07	
Samenwerkende vennootschappen	1	-	-	-	1	-	1	0,51	
Besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid	1	-	-	1	-	-	1	0,51	
<b>Totaal:</b>	<b>181</b>	<b>23</b>	<b>55</b>	<b>75</b>	<b>43</b>	<b>1</b>	<b>197</b>		

De 23 schepen van klasse I behoren toe aan 23 rederijen, w.o. 17 P.F., 1 F.V. en 5 PVBA.

De 55 schepen van klasse II aan 54 rederijen, w.o. 35 P.F., 5 F.V. en 14 PVBA.

De 75 schepen van klasse III aan 72 rederijen, w.o. 22 P.F., 3 F.V., 43 PVBA, 3 N.V. en 1 B.V.B.A.

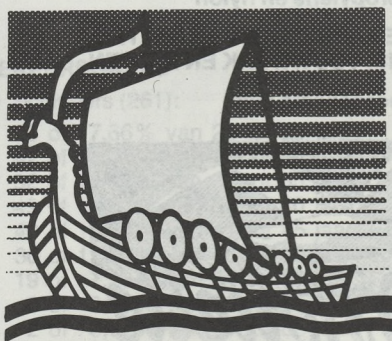
De 43 schepen van klasse IV aan 38 rederijen, w.o. 7 P.F., 4 F.V., 24 PVBA, 2 N.V. en 1 S.V.

Het schip van klasse V aan 1 rederij, nl. 1 N.V.

Wat de belangrijkheid aangaat van iedere soort onderneming volgens het aantal uitgebate schepen, komen de P.V.B.A.'s op de eerste plaats met 92 vaartuigen, zijnde 46,69%; vervolgens de P.F. met 82 schepen of 41,62%; de F.V. met 13 schepen of 6,60%; de N.V. met 8 schepen of 4,07%; de S.V. en de B.V.B.A. met elk 1 schip of 0,51%.



# FULTON MARINE NV



Nijverheidsstraat 2 B-2658 RUISBROEK/PUURS  
Tel (03) 888 23 91 Tlx 33041 fulmar b Telefax (03) 888 45 77

Vele jaren ervaring in ontwerp, bouw en herstelling van de meest diverse en gesofistikeerde schepen voor zee-, kust-, Rijn- en binnenvaart.

Onze beproefde know-how en ultramodern ingerichte werkplaatsen garanderen een oerdegelijke kwaliteit en perfecte afwerking.

# SCHEEPSWERVERN VAN HEMIKSEM NV

Herbekerstraat 71 B-2620 HEMIKSEM Tel (03) 887 53 96 Tlx 33324 fulhem b

# VAN HET E.E.G.-FRONT

## VOORSTEL TOT HET OPVOEREN VAN DE NETMAASWIJDEN TOT 11 CM!

Vanwege het Europarlementslid, de heer Raphaël de Chanterie werd een vraag gesteld aan de Commissie van de EEG in verband met een voorstel tot het opvoeren van de netmaaswijdten tot 11 cm! Als argumentatie geeft de heer Raphaël de Chanterie de volgende overwegingen ten... beste:

grote netmazen betekenen onmiddellijk

- minder kleine vis op de markt;
- minder gasolie, want minder weerstand van net in het water;
- minder vuil en zand in het net, dus minder werk.

Op langere termijn:

- meer vis die overleeft, dus betere visstocks;
- hogere kwota.

We geven, vooraleer ons eigen besluit mede te delen, hieronder onmiddellijk het antwoord dat betrokken parlementslid van de Commissie kreeg.

QXW2037/85NL

Antwoord van de heer Cardoso E Cunha namens de Commissie (12 maart 1986)

De Commissie is het met het geachte Parlements lid eens dat een grotere maaswijdte de eerste vier van de opgesomde voordelen met zich zou brengen. Hogere quota zouden daar niet noodzakelijk uit voortvloeien, aangezien dit van de maaswijdte afhangt. Bij alle takken van visserij op bodemvis in de communautaire wateren wordt namelijk meer dan een soort gevangen, zodat de maaswijdte onvermijdelijk een compromis is waarmee een optimale vangst van de betrokken soorten wordt nagestreefd.

Bij de belangrijkste tak van visserij op platvis in de Noordzee worden bij voorbeeld tong en schol samen gevangen. De optimale maaswijdte voor schol is ongeveer 140 mm, maar netten met die maaswijdte zouden geen tong vasthouden. Ook mazen van 110 mm zouden trouwens niet veel tong kunnen tegenhouden.

Het beleid van de Commissie bestaat erin grotere maaswijdten voor te stellen wanneer zulks op grond van wetenschappelijke adviezen verantwoord is. Wanneer echter dergelijke voorstellen werden gedaan, wees de Raad deze af of stelde hij na aanneming de uitvoering ervan voortdurend uit.

Zo besloot de Raad bij Verordening (EEG) nr. 171/83 van 25 januari 1983 (1) de minimummaaswijdte in de Noordzee met ingang van 1 januari 1984 te vergroten van 80 mm tot 90 mm. De inwerkingtreding van deze maatregel stelde hij echter tweemaal uit, eerst tot 1 januari 1985 (Verordening (EEG) nr. 2931/83 van 4 oktober 1983 (2)) en vervolgens tot 1 januari 1987 (Verordening (EEG) nr. 1637/85 van 7 juni 1984 (3)).

Het door de Commissie ingediende voorstel voor een tweede wijziging van Verordening (EEG) nr. 171/83 van de Raad houdende bepaalde technische maatregelen voor het behoud van de visbestanden (4) voorzag in vergroting van een aantal maaswijdten, maar geen enkele van deze grotere maaswijdten werd door de Raad goedgekeurd.

De voornaamste reden waarom de Raad de desbetreffende voorstellen van de Commissie

heeft verworpen of, wanneer hij ze wel heeft goedgekeurd, de uitvoering ervan heeft uitgesteld, blijkt te zijn gelegen in de verliezen die de visserij op korte termijn lijdt wanneer een grotere maaswijdte wordt ingevoerd.

De Commissie zal passende minimummaaswijdten blijven voorstellen voor het behoud van een evenwichtige benutting van de visbestanden in het belang van zowel de vissers als de consumenten en ter bereiking van de door het geachte Parlements lid omschreven beheersdoelstellingen.

- (1) PB L 24 van 27.1.1983, blz. 14
- (2) PB L 288 van 21.10.1983, blz. 1
- (3) PB L 156 van 13.6.1984, blz. 1
- (4) COM (84) 269 def.

### BESLUIT:

We gaan in grote trekken akkoord met de stelling van de verantwoordelijke van de EEG in zijn antwoord vervat, alhoewel niemand kan ontkennen dat de heer Chanterie eveneens gelijk heeft. Deze overdrijft echter, want op die manier zou men zelfs kunnen vragen om de netmaaswijdten op 20 cm te brengen, dan zou er niet alleen geen kleine vis meer op de markt komen, maar ook geen middenslagvis meer en bepaalde soorten vis die aan een kleine of middenslaggrote gebonden zijn, zouden zelfs, theoretisch gezien, niet meer kunnen gevangen worden. De andere vis zou slechts nog volledig volwassen gevangen kunnen worden. De weerstand van dergelijk net in het water zou nog minder zijn, als men de boomkorlengte niet evenredig vergroot, enz... We moeten echter met onze beide voeten op de grond staan, want in dergelijk geval zouden de vissers dan gerust hun vaartuig voor een paar jaar onder de wal kunnen leggen.

Het is verder eveneens juist dat men moet rekening houden met de verschillende soorten vis die men op bepaalde visgronden vindt. Waar een pladijs of een ander vis niet door een maaswijdte van bepaalde grootte kan, laat ons dus aannemen 11 cm, daar wringt een tong, die zich in een rolletje plooit, met groot gemak door. Er zou daar dan, niet alleen geen kleine tong meer gevangen worden, maar zelfs geen grote middenslag meer. Het is dus een juist argument vanwege de Commissie om daar dan een maaswijdte te bepalen die rekening houdt, om te verhogen vanwege de aanwezigheid van bepaalde grote soorten, en/of soorten die zich niet in een rolletje kunnen wringen om door de netmaaswijdten heen te kunnen, maar ook van soorten zoals onder meer de tong. Dus hier moet inderdaad een compromis uit de bus komen. En het compromis is zeker wel het opvoeren van 80 tot 90 mm. Wij zelfs zijn altijd voorstander van een opvoering van netmaaswijdte geweest, maar dan niet brutaal; zodanig dat de vloot best onder de kant kan gaan liggen voor een paar jaar, maar mits een langzame uitbouw. We zouden zelfs verkiezen het opvoeren niet per 10 mm maar per 5 mm te laten gebeuren, ware daar niet het probleem van de vervanging van de netten en het opbergen van de oude netten. Met deze zware verliespost voor de visser dient inderdaad ook rekening gehouden te worden.

We begrijpen ook niet waarom de Commissie het argument afwijst dat men dan over grotere kwota zou kunnen beschikken zoals de indier van het voorstel het aangeeft. Inderdaad wanneer minder kleine vis gevangen wordt, kunnen er heel wat meer aan het kuitschieten en bevruchten van de kuit deel nemen en wordt de kleinere vis die nu kan ontsnappen, tijd gegeven om groter te worden, waardoor inderdaad in tonnage gezien meer vis aanwezig is, met andere woorden, wordt de visstock groter en kan men overgaan tot het vrij geven van grotere kwota.

Het argument dat wij altijd uitgespeeld hebben ten voordele van een optrekken van de netmaaswijdten, is het feit dat men de onderste vis die men thans nog binnen brengt (zie de kleine gulletjes, die men hier stokpaardjes noemt) de kans geeft groter te worden en dat men, na eerst een bepaalde tijd deze vis in het net gemiwt te hebben en dus minder verdienste, dezelfde vis onder een veel grotere soort en gewicht terug vangt. Meer commerciële waarde en één ben wordt er twee. Dus na bepaalde tijd vindt de visser een veel groter profijt dan het verlies dat hij, dezelfde bepaalde tijd geleden heeft. Daarom ook dat we voor verhoging van de netmaaswijdten zijn, maar mits een zeer voorzichtige evolutie en voldoende over jaren gespreid opdat de visser niet om de haverklap tot andere netten moet overgaan en de andere moet opbergen of opstoken.

## EEG-FONDS VOOR DE VISSERIJ?

Bob Battersby, Euro parlementaire, wil aan het EEG een voorstel doen de visserijaangelegenheden van de landbouw gescheiden te houden. Het budget aan de visserij toegekend is juist uitgerekend 0,76% van het totale landbouw budget. Dit is volledig in tegenstelling met het belang en de omvang van de huidige EEG-vloot, die sinds het bijtreden van Spanje en Portugal, even omvangrijk is als de Japanse of de URSS-vloot.

Verder zegt Bob Battersby dat dringend beslissingen moeten genomen worden om de manier vast te leggen waarop deze macht zal gebruikt worden. Hij stelt voor een Eurofonds voor de visserij in het leven te roepen, de sociale maatregelen te treffen die dan zouden noodzakelijk worden, en onderzoeken in welke mate de visverwerkende nijverheden zouden moeten beschermd worden. Dit alles onder toezicht van een commissie die de hand aan de reglementen zou houden.

### TE KOOP UIT DE HAND:

0.35 TORBAY

0.83 SURVEYOR

0.216 HENRI-JEANINE

Inlichtingen:

Curator Daems

Kerkstraat 29, 8400 Oostende

Ø (059) 80 24 12

# VAN SCHEPEN, MENSEN EN DE ZEE

## SCHOOL

Hebben wij gelezen in ons beste lijfblad waarvan onze scheepsmaat Gust Geryl (beste) medewerker is, dat in 1904 in De Panne een vrije, maar aangenomen visserijschool werd opgericht. Eigenlijk was het een avondschool die open was van oktober tot maart.

De Panne en Oostduinkerke waren toen nog echte vissersplaatsen.

In 1888 waren er 16 schepen met 59 bemanningsleden.

In 1900: 20 schepen met 80 bemanningsleden.

In 1926: 10 schepen met 26 bemanningsleden.

Maar in 1938 was de visserijbedrijvigheid in die streek uitgedoofd en er bleven nog maar 8 schepen over.

De school werd reeds in 1929 gesloten.

Sedert 1945 is de kustvisserij totaal verdwenen met schepen en open boten die op het strand van Oostduinkerke aan land kwamen.

## LICHT

En we bemerkten „en passant” dat er ooit een reddingsdienst bestond in De Panne. Er was daar een visserslicht, een roeireddingsboot uitgerust met wiptoestel en schietlijn. Het was geplaatst in een loods naast de lichttoren (het ging gewoon om een „visserslicht”). Verder was er een mast met ram om overdag de stormseinen te hijsen.

Het Belgisch Staatsblad van 1 juni 1877 bevat een Bericht aan Zeevarenden met betrekking tot dit „vuur”.

„Op 1 juni 1877 zal er een licht van laagsten graad ontstoken worden bij De Panne (Adinkerke). Het zal branden van zonsondergang tot zonsopgang...”

Het was een groen stilstaand licht van zesde orde, 15 meter boven het peil van hoogwater, gehesen aan de top van een ijzeren lantaarnstang op het duin geplaatst. Noorderbreedte: N51°06'12" en Oosterlengte E2°35'15" van Greenwich.

Dit licht moest evenwel ook aangestoken en gedoofd worden en daarvoor werd een gemeentewerkman aangeduid: Louis Puis. Hij stak de petroleumlamp aan die langs het strand als lichtbaken (visserslicht) diende om de vissersschepen toe te laten veilig te landen. Louis stak trouw dit licht aan en doofde het trouw tot in 't jaar 1895.

Een bericht aan zeevarenden van 27 juni 1884 vermeldt dat vanaf 1 juli 1884 proeven werden genomen met een wit kunstlicht, ingericht in de duinen van Oostduinkerke, nabij het einde van de baan leidende van Oostduinkerke naar de zee.



Op 3 mei 1885 verschijnt dan een bericht waarbij de zeevarenden verwittigd worden dat het wit kunstlicht, ingericht in de duinen van Oostduinkerke voor goed in werking is getreden.

„Dat licht dat 's nachts de landing van de vissersvaartuigen beveiligd, is vast en van zesde orde, het door het brandpunt gebracht vlak is 12,5 meter boven de hoogte van het gemiddeld hoog tij van gewone vloed, het verlicht van 5 tot 61 mijlen naar het noorden, een boog van 180° van het westen 10° zuid tot het oosten 10° noord (magnetische peilingen).

Het licht staat 51'8" noorderbreedte en op 2°40'30" oosterlengte van Greenwich. Dit meldde het Belgisch Staatsblad van 3 mei 1885.

Het is ons helemaal niet duidelijk of dit licht nog in gebruik zou kunnen zijn dan wel door een of ander bericht in een staatsblad werd opgeheven. Maar we beloven dat we zullen pogen te achterhalen wanneer het eventueel verdwenen kan zijn.

## DUIN (1)

Duinbebossing is lange tijd een zorg geweest van onze voorgangers aan de kust. Er bleken veel voordelen aan verbonden maar ook vele nadelen. Men is na vele uitgebreide discussies en experimenten tot de vaststelling gekomen... „dat de wilde schoonheid der verlaten duinen diende geëerbiedigd te worden en dat hoe aantrekkelijk de bossen ook mogen zijn, die bij De Panne, De Haan en Het Zoute werden aangelegd, de bebossing niet mag worden doorgedreven langs de gehele kust, omdat de ongerepte duinstreek, ook haar schoonheid bezit...”.

De geestdrift waarmee ene Roger De Goey in 1886 het artikel schreef dat in de „revue de Belgique” verscheen en heel wat ophef maakte, alleenlijk reeds door de titel „Oostende-Arcachon” die een treffende samenvatting was van het programma dat hij erin ontwikkelde om van Oostende een tweede Arcachon te maken, de geestdrift ook welke Roger De Goey verwerkte is reeds lang gekoeld sinds men begrepen heeft dat voorbeelden van duinbebossing niet in het zuiden van Frankrijk moeten gezocht worden, waar de zeeden de voornaamste houtsoort uitmaakt, noch zelfs in Engeland, noch in Jutland, doch alleen in Nederland, waar hetzelfde klimaat en dezelfde grond ook dezelfde moeilijkheden veroorzaken en dezelfde mogelijkheden bieden.

Dit lazten we allemaal in een uitgave van ons beste visserijblad van 1940.



## DUIN (2)

Dit artikel wist evenwel de instemming te winnen van bepaalde kapitaalkrachtigen en invloedrijken en niet op het minst van een enkele ondernemende geest die jarenlang voor de ontwikkeling van de Belgische kust een bijzondere belangstelling heeft gehad evenals voor de ontwikkeling van de havens. Een man die de stoutmoedigste plannen smeedde waarvoor men nu nog bewondering kan opbrengen. Reeds in de vorige eeuw voorzorg hij trouwens reeds de noodzaak van een haven te Zeebrugge. Even toch moet men bedenken dat dit vooruitziend was.

Hoge bomen vangen veel wind en men kan geen pannekoeken bakken zonder eieren te breken. Dat er tussen al deze ophefmakende bedrijvigheden ook vergissingen begaan werden is niet meer dan normaal te noemen, voornamelijk in tijden waar de techniek nog helemaal niet te vergelijken was met hetgeen we nu meemaken.

We spreken over Leopold de tweede.

Een kapitale vergissing was dat: Oostende met Westende verbinden door een zeedijk. Daarmee verdwenen een stuk duinen die tot de schoonste van de kust behoorden.

## ONHERSTELBAAR

Bij De Haan heeft deze meneer een „Arcachon” willen oprichten, dat als een juweel zou zijn geweest in de reeks der Belgische badplaatsen en grotendeels is hij ook in zijn plannen gelukt, al is het dat na zijn dood en vooral na de (eerste) oorlog de bouwwoede er veel vernield heeft van wat de aantrekkelijkheid uitmaakte van De Haan.

De Goey droomde ervan Oostende te omringen met bossen om de stad tegen de schrale stormen te beschermen en hij werd daarin gevolgd door Leopold.

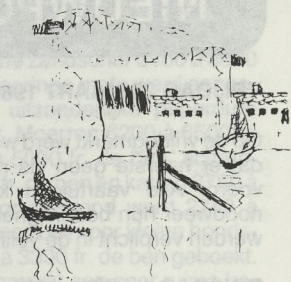
Men moest, zo luidde het plan, beginnen met een bos aan te leggen ten noordoosten van de stad aan de overkant, aan het fort Napoleon. Eens dit park behoorlijk aangelegd moest men het uitbreiden naar het zuiden om het te verbinden met „het bosje”, het Maria Hendrikapark, toen door de franssprekenden reeds het „bois de Boulogne” gedoopt. Vervolgens moest een park worden aangelegd die de duinen van Mariakerke en dus zou Oostende aan alle kanten beschermt geweest zijn!

Bezorgdheid voor de natuur is dus niet van onze tijd alleen.

Maar wat deed de scheepvaart, de visserij in heel deze opzet?

Om te beginnen was het niet meer mogelijk een gordel te maken rond de stad doordat de spuikom werd gebouwd, daardoor werd de verbinding van het oostelijk met het zuidelijk park voorgoed verijdeld, de nieuwe vismijn, de sluis werden gebouwd.

Wie was dan deze De Goey? Hij werd in 1856 te Antwerpen geboren van een Hollandse vader en een Waalse moeder. In 1881 werd hij tot leraar Nederlands en Engels benoemd in het Atheneum van Hoei en hij bekwam zijn aanstelling voor dezelfde vakken van het Atheneum te Oostende en werd er meteen ook leraar aan de zeevaartschool waar hij in beide talen les gaf.



## MODERN

Wat ligt er nog allemaal in het verschiet voor de scheepsbouwer, de would-be reder, de reder, en de man die het schip moet voeren. De man die ermee op zee moet en ermee moet werken? Men kan als zeeman, wel eens met de handen in het haar zitten als men ziet welke vaart het gaat met de „computerisering” en de „mekanisering”. Er bestaat een gedachte dat daar de grote toekomst van de scheepvaart en de zeevisserij ligt. Daar in deze middelen zou het antwoord op al onze problemen moeten liggen.

Eeuwenlang hebben mensen hun kleine en kwetsbare vaartuigen gebruikt om het wreedste, het meest woeste, het verschrikkelijkste wat een ontkende oceaan kan bieden, te trotseren. Met niets anders om hem te helpen dan hun geloof in God en de overtuiging van hun eigen ervaring, kennis en bekwaamheid. Toch waren zij in staat hun schepen te zien laveren en te varen doorheen de wanhopigste omstandigheden die voor hen lagen.

Zeer velen hebben hun schepen en hun leven verloren, maar zij die het overleefden doorheen de tijden hebben hun schepen verbeterd, hebben gebruik kunnen maken van de nieuwe opvattingen en materialen en de ontwikkeling van de technologie.

De geschiedenis van de visserij is daarvan het treffendste voorbeeld.



- ◀ ALLE CASCO en SCHEEPSREPARATIES
- ◀ SPECIALITEITEN: REPARATIE VISSERIJSCHEPEN  
REPARATIE SLEEBOTEN

### VERDER:

- ALLE LAS- en CONSTRUCTIEWERKEN
- MACHINALE BEWERKINGEN ZOALS:  
DRAAIEN  
FREZEN  
KOTTEREN                    IN EIGEN BEHEER  
BOREN
- ONTWERPEN en VERVAARDIGEN VAN:  
VISLIEREN  
ANKERLIEREN  
TROSSELIEREN  
KOPPELLIEREN
- LEVERING en MONTAGE VAN o.a.  
DAF en INDUSTRIE ONDERDELEN
- REVISEREN EN REPAREREN van:  
ALLE MERKEN DIESELMOTOREN  
ALLE MERKEN KEERKOPPELINGEN  
HULPWERKTUIGEN  
MACHINES
- ONTWERPEN-VERVAARDIGEN EN AANBRENGEN VAN  
HYDRAULISCHE EN PNEUMATISCHE INSTALLATIES

### REPARATIES EN SERVICE TER PLAATSE

#### B.S.M.

Postbus 25, 4510 AA-Breskens (Holland)  
Tel. 01172-1765  
's avonds 01172 - 1590 Telex 55332

# CATERPILLAR SCHEEPSMOTOREN

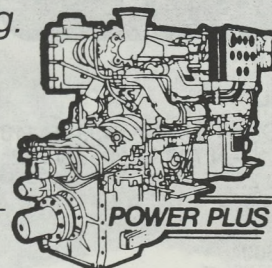
## De verzekering



Dit kontrakt  
garandeert u:

- ① 10.000 uren, of 5 jaar maximum, bedrijfszekerheid, onder de voorwaarden van de Caterpillar waarborg.
- ② Spoedige wisselstukken beschikbaarheid.
- ③ Uiterst snelle herstellingen.

... een MAXIMALE beschikbaarheid.




# TRECO n.v.



UW  
CATERPILLAR  
DEALER

Verkoop-  
Wisselstukken - Service

afdeling motoren  
stw. op Brussel 340, 1900 Overijse  
tel. 02/687 60 20, telex 23386.

Caterpillar, Cat en  zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

Onze vertegenwoordigers voor  
scheepsmotoren en scheepsgroepen:  
voor Antwerpen: ARCRET tel. 03/645 98 81  
(binnenvaart)

voor Antwerpen: STEFENS ELECTRO  
(zeevaart) tel. 03/541 20 90

voor Oost-Vlaanderen: DE PECKER tel. 091/51 25 81

voor West-Vlaanderen: PERFECTA tel. 050/54 50 41

voor Boom: DE RUPEL tel. 03/888 10 91

# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

### VRIJDAG 28 MAART 1986

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
O.135	14	450	—	1.678.051
O.306	14	380	—	1.629.147
WEST				
Z.596	13	100	3.000	1.329.328
Z.321	12	50	1.500	816.338
Z.509	12	300	—	887.271
O.51	11	80	7.000	2.456.766

### DINSDAG 1 APRIL 1986

IJSLAND				
O.318	19	680	—	2.644.509
KANAAL				
O.279	17	320	—	1.775.205
WEST				
Z.502	7	212	—	965.197
O.518	7	40	1.100	506.704
O.26	6	77	—	387.063
Z.519	12	70	3.200	1.271.503

## IJSLANDSE VISSOORTEN

Schelvis groot	65,00/	95,00
Mid. schelvis	62,00/	67,00
Kleine schelvis	57,00/	62,00
Kabeljauw	111,00/	
Gul	84,00/	95,00
Wijting	65,00/	68,00
Schaat	70,00/	
Zeebaars rode (monen)	74,00/	85,00
Witte leng	88,00/	
Blauwe leng	100,00/	
Schartong (Schotse schol)	68,00/	
Heilbot	268,00/	366,00
Koolvis	61,00/	
Hondstong (mieten)	77,00/	91,00
Zeewolf	107,00/	

## Verwachtingen

### MAANDAG 7 APRIL

KANAAL: O.275 - O.128 - N.40 - O.499 - O.118  
 WEST: Z.183 - N.719 - N.709 - Z.296 - N.752  
 NOORD: O.114 - O.231

### DINSDAG 8 APRIL

WEST: N.708 - O.500

## ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

### DONDERDAG 27 MAART 1986

Z.12	K	200	10	—	150.380
N.36	W	10.000	430	16	4.231.950
					<b>4.382.330</b>

### VRIJDAG 28 MAART 1986

Z.76	W	800	50	5	518.570
Z.54	W	4.800	250	10	2.001.610
Z.474	K	400	30	10	306.550
Z.408	K	150	20	10	207.020
Z.181	KRP	200	70	12	523.650
Z.14	W	2.400	100	8	1.302.090
Z.47	W	4.800	140	12	1.895.180
Z.506	N	2.000	130	13	1.471.840
Z.576	N	4.200	210	12	1.829.190
					<b>10.055.700</b>

### DINSDAG 1 APRIL 1986

Z.41	W	100	25	10	215.140
Z.78	KN	7.000	600	19	5.104.880
Z.596	W	3.500	200	16	1.752.260
Z.44	W	9.500	300	14	3.498.390
Z.39	W	7.500	400	14	3.828.150
Z.27	W	4.500	200	14	2.201.580
B.5	W	6.500	200	14	3.080.530
Z.16	W	8.000	250	15	3.303.110
					<b>22.984.040</b>

### WOENSDAG 2 APRIL 1986

BR.6	KRP	200	50	9	679.200
Z.198	KRP	100	60	9	599.570
					<b>1.278.770</b>

## NIJEUWPOORT

### VRIJDAG 28 MAART 1986

Op de vrijdagmarkt werd wegens het stormweer dat er heerste geen vis noch garnaal aangevoerd. Alle vaartuigen konden wegens het noodweer hun bedrijvigheid niet beoefenen en werden verplicht in de veilige haven te blijven.

### DINSDAG 1 APRIL 1986

VIS			
N.597	1.423 kg.	126.946 fr.	
N.709	2.372 kg.	249.593 fr.	

Slechts twee Westvaartuigen slaagden erin hun slechte weersvangst op de dinsdagmarkt te plaatsen. Alle prijsnoteringen werden door het toerisme van het paasverlof beïnvloed, dit op zodanige wijze dat voor alle aangevoerde soorten piekprijzen werden bekomen. Tongschar haalde 150 à 250 fr./kg en varia 180 à 260 fr./kg. Vlaswijting werd tegen 5700 à 6500 fr. de ben genoteerd en kongel tegen 4250 à 4500 fr. de ben. Grote pladijs kocht men tegen 4250 à 4500

# De 8 troeven van Promac voor de visserij

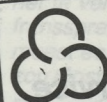
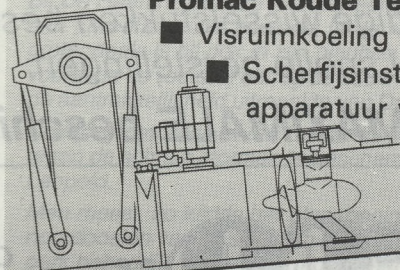
**Promac Maritiem:** ■ Stuurmachines

■ Boegschroeven ■ Stabilo roeren ■ Verstelbare schroeven ■ Warmwaterreinigers

**Promac Koude Techniek:**

■ Visruimkoeling

■ Scherfijsinstallaties ■ Inkoel-apparatuur voor garnalen en kokkels.



# PROMAC

voor kwaliteit en service

LID VAN DE VAN VOORDEN GROEP

POSTBUS 22, 5300 AA ZALTBOMMEL  
 TEL. 04180-13855\* TELEX 50110

fr. de ben aan, drieling- of middenslag pladijs tegen 4750 à 5000 fr. de ben en visjes tegen 3100 à 3250 fr. de ben. Voor kabeljauw werd de piekprijs van 9250 à 9700 fr. de ben genoteerd en voor gul 5900 à 9000 fr. de ben. Voor de voorkele gul werd zelfs 5980 à 6360 fr. de ben geboekt. Grote wijting kreeg 4700 à 4800 fr. de ben en kleine wijting 3600 à 3750 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 3980 à 4100 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 3400 à 3600 fr. de ben. Rog die in geringe mate werd aangevoerd bekam een uitzonderlijke peperdure prijsnotering als volgt. Moerrog 6200 à 6500 fr. de ben, tilten 4800 à 5000 fr. de ben, scherpstaarten 5000 à 5100 fr. de ben en katrog 3750 à 4250 fr. de ben. Voor zeehond werd 2750 à 3000 fr. de ben genoteerd en voor kleine hondshaai werd zelfs 3240 à 3300 fr. de ben geboekt. Er was op de dinsdagmarkt een zeer ruime belangstelling vanwege de handelaars waar te nemen. De vraag overtrof ruimschoots het aanbod, zodat een uitzonderlijk dure prijsnotering het marktverloop bepaalde.

#### WOENSDAG 2 APRIL 1986

VIS		
N.736	301 kg.	12.685 fr.
N.700	59 kg.	10.108 fr.
N.106	176 kg.	6.437 fr.
N.590	223 kg.	25.362 fr.
N.88	240 kg.	15.511 fr.
GARNAAL		
N.782	80 kg.	17.120 fr.

Vijf kustvaartuigen slaagden erin hun kleine vangst op de woensdagmarkt aan te bieden. Tong der sortering 1 en 2 kreeg 310 à 316 fr./kg en tong der sortering 3 en 4 348 à 356 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 301 à 304 fr./kg en kleine tong 290 à 296 fr./kg. Grote pladijs bekam 80 à 85 fr./kg, drieling- of middenslag pladijs 4250 à 4500 fr. de ben en visjes 3250 à 3500 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 165 à 170 fr./kg genoteerd en voor gul 140 à 145 fr./kg. Opnieuw werd wegens het stormweer te weinig vis aangevoerd om van een normaal marktverloop gewag te kunnen maken. Na een lange periode van inactiviteit der garnaalvaartuigen slaagde de N.782 „Nancy” van de gebroeders Guilleman er uiteindelijk in 80 kg garnaal op de woensdagmarkt aan te voeren. De marktprijs der garnaal werd op 214 fr./kg gesteld.

### VISAANVOER

#### NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
1 april	2	3.795	376.539	
2 april	5	999	70.103	

### GARNAALANVOER

#### NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
2 april	1	80	17.120	214	214	

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

### JAPAN

■ Op de Japanse werven Kolée Steel werd een nieuw procédé van de W-Duitse uitvinding op schepen toegepast. Het gaat om een dubbele schroef met name Grim - wheel, uitvinding van professor O. Grim van de Hamburgse universiteit. Deze twee verschillende schroeven worden op dezelfde as gemonteerd. Verscheidene schepen werden reeds op die manier uitgerust. Doel: besparingen die volgens de gebruikers tot 10% in brandstof kunnen gaan.

### FRANKRIJK

■ Om nog bij de schroeven te blijven, werd in de haven van Brest eveneens een uitvinding getest: een schroef die op zijn as achter de bladen een vlijmscherp mes draagt dat in staat is de dikste touwen en netten door te snijden en los te maken. Het mes werkt even goed in voorwaartse als achterwaartse beweging en belet tevens dat het touwwerk zich rond de schroef gaat nestelen. De Gyrolam is van Amerikaanse makelij, vader Spurs.



## 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.

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	1 april	2 april	3 april
Lappen .....	251 260	.....	.....
Grote .....	295 315	.....	.....
3/4 .....	295 299	.....	.....
Bloktongen .....	290 300	.....	.....
Vóór-kleine .....	280 300	.....	.....
Kleine .....	253 260	.....	.....
Slips .....	240 246	.....	.....

### ZEEBRUGGE

	1 april	2 april	3 april
Grote .....	251 261	273 284	.....
Bloktongen .....	282 289	207 320	.....
Fruittongen .....	285 341	376 399	.....
Schone kleine .....	287 354	379 399	.....
Kleine .....	278 308	324 336	.....
Tout petit .....	237 254	256 265	.....
Slips .....	235 240	258 263	.....

### NIEUWPOORT

	1 april	2 april	3 april
Tong I .....	.....	310 316	.....
Tong II .....	.....	310 316	.....
Tong III .....	.....	348 356	.....
Tong IV .....	.....	348 356	.....
Tong V .....	.....	301 304	.....
Slips .....	.....	290 296	.....

## PLADIJS

### OOSTENDE

	1 april	2 april	3 april
Platen .....	84	.....	.....
lek (groot-klein) .....	84 89	.....	.....
Derde slag .....	74 76	.....	.....
Platjes .....	45 62	.....	.....

### ZEEBRUGGE

	1 april	2 april	3 april
I .....	77 97	87 100	.....
II .....	64 97	97 100	.....
III .....	74 80	79 88	.....
IV .....	32 56	50 54	.....
V .....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

	1 april	2 april	3 april
Moeien .....	.....	.....	.....
Platen .....	85 90	80 85	.....
3e slag .....	95 100	85 90	.....
Platjes .....	62 65	65 70	.....

In moeilijke ogenblikken  
kunt U op BP oliën vertrouwen.



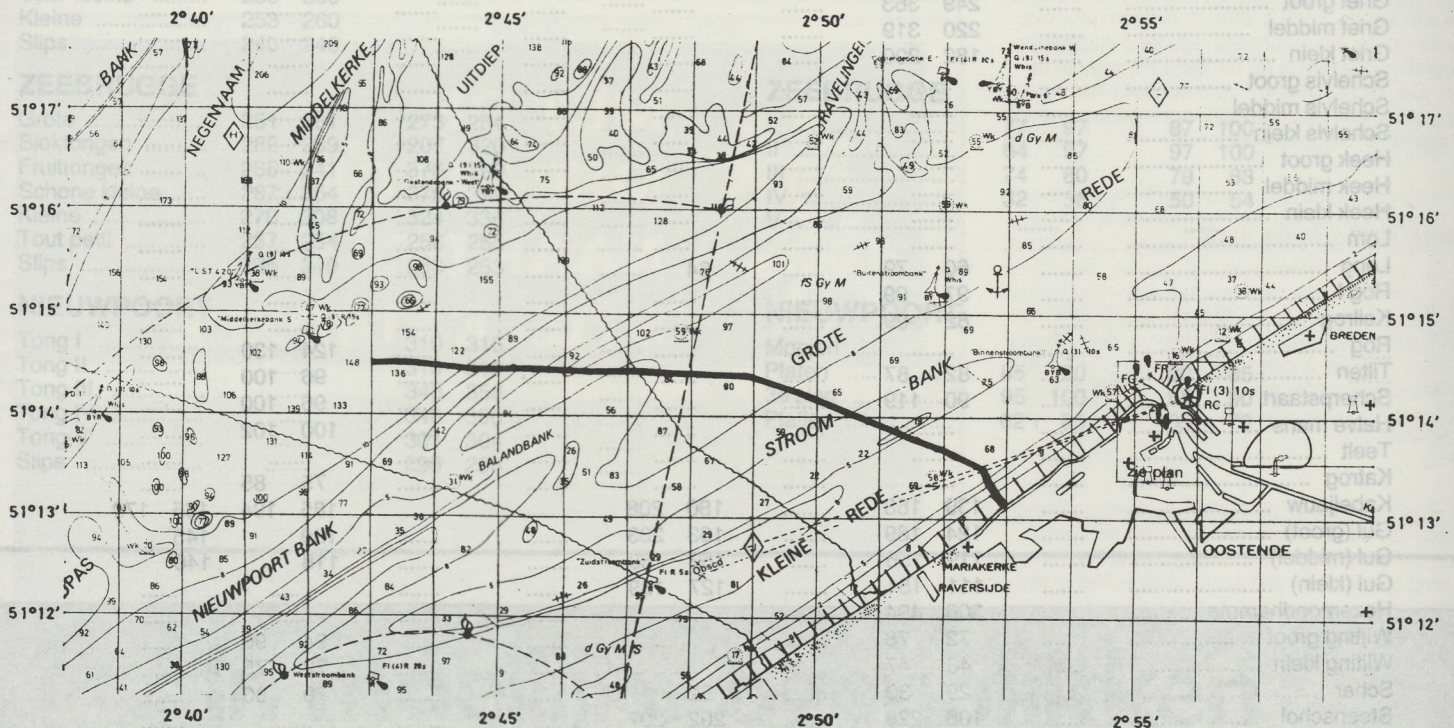
# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	1 april	1 april	2 april	2 april	3 april	3 april	3 april	3 april	1 april	2 april	1 april	2 april	1 april	2 april	1 april	2 april
Tarbot groot	.....	706 759	.....	760 795	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	.....	480 629	.....	514 693	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot klein	.....	310 349	.....	344 386	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	.....	249 363	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet middel	.....	220 319	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	.....	182 200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	60 79	.....	64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	97 99	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	82 99	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	124 130	.....	.....	.....
Tilten	.....	82 87	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96 100	.....	.....	.....
Scherpstaart	.....	90 119	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96 100	.....	.....	.....
Halve mans	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 102	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75 85	.....	.....	.....
Kabeljauw	.....	139 168	.....	180 208	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	185 194	165 170	.....	.....
Gul (groot)	.....	124 169	.....	163 203	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	180	145	.....	.....
Gul (middel)	.....	119 156	.....	153 163	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	118	140	.....	.....
Gul (klein)	.....	111 151	.....	127 139	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	.....	306 494	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	.....	72 78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	94 96	.....	.....	.....
Wijting klein	.....	43 47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	72 75	.....	.....	.....
Schar	.....	29 30	.....	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70 80	.....	.....	.....
Steenschol	.....	108 228	.....	202 207	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	.....	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85 90	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150 250	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	114 130	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	107 146	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	52 69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52 55	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 22	15 20	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	.....	67	.....	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	39 42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

# NIEUWE ZEEKABEL TUSSEN OOSTENDE EN BROADSTAIRS

In 1986 wordt de eerste internationale onderzeese optische verzelfverbinding ter wereld gelegd en in gebruik genomen.

De kabel bestaat uit  $3 \times 2$  glasvezels en zal een totale capaciteit hebben van 11.520 kanalen.



## UK-BELGIUM N° 5

Telecommunicatiekabel met glasvezel

Shore end - 30 september 1985

Hierna volgt de positielijst van deze zee kabel in de Belgische kustwateren:

No.	Breedte	Lengte	No.	Breedte	Lengte
01.	51-13.36 N	02-52.72 E	80.	51-14.38	02-48.90
08.	51-13.48	02-52.59	90.	51-14.41	02-48.07
18.	51-13.66	02-52.03	100.	51-14.43	02-47.22
30.	51-13.81	02-51.37	110.	51-14.43	02-46.36
40.	51-13.97	02-50.76	120.	51-14.45	02-45.45
50.	51-14.08	02-50.27	130.	51-14.47	02-44.53
60.	51-14.22	02-49.68	140.	51-14.48	02-43.60
70.	51-14.27	02-49.43	146.	51-14.49	02-43.32
75.	51-14.33	02-49.17	149.	51-14.47	02-42.92

Langs dit blad wenst de R.T.T. bij de schippers aan te dringen om bij het treilvissen rekening te houden met de vermelde posities teneinde zowel het visgerei als de kabel niet te beschadigen.

# NEDERLAND

## IJMUIDEN

**Aan de maandagmarkt van 24 maart werd aangevoerd:** 27.580 kg. tong, 127 kisten tarbot en griet, 100 kisten kabeljauw, 5 kisten koolvis, 51 kisten schelvis, 1.128 kisten wijting, 1.808 kisten schol, 208 kisten schar, 243 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** tarbot 25,76-24,14, grote tong 16,15-15,71, grootmiddel tong 16,78-16,12, kleinmiddel tong 16,00-15,26, tong één 16,10-15,37, tong twee 14,84-14,39.

**Per 40 kg.:** tarbot 912-620, griet 584-520, kabeljauw één 296-258, kabeljauw twee 250-200, kabeljauw drie 250-212, kabeljauw vier 230-212, kabeljauw vijf 200-174, schelvis vier 76-74, schol één 138-126, schol twee 140-124, schol drie 128-120, schol vier 122-190, wijting drie 104-76, wijting vier 82-51, schar 94-67, tong-schar 368-204, bot 28-26, steenbolk 65, roggen 190-82, poontjes 82-64, hammen zonder kop 680, koolvis twee 130.

**De besommingen waren:** KW 4 + KW 149 f 3.400, KW 11 f 32.700, KW 22 f 54.400, KW 26 f 31.000, KW 34 f 49.000, KW 51 + KW 221 f 3.700, KW 88 f 43.500, KW 113 f 32.500, KW 145 f 56.100, KW 167 f 6.700, KW 173 f 10.500, KW 189 f 38.700, UK 18 + UK 20 f 21.400, UK 56 f 60.200, IJM 44 f 58.800, IJM 115 f 71.500, IJM 154 f 13.600, IJM 205 + IJM 209 f 2.700; verder vier Texelaars die gezamenlijk f 180.000 besomden.

Wegens het slechte weer werden er aan de dinsdagmarkt alleen enkele kisten consignatievis in de hallen aangeboden. Aan de woensdagmarkt werd er door de rederij Parlevliet en Van der Plas 32 kisten horsmakreel aangeboden welke verkocht konden worden van 24,80 tot 24,00 per bak. Nadat de weersomstandigheden in de loop van woensdag wat verbeterden konden enkele schepen de haven verlaten en ter visserij gaan.

**Aan de donderdagmarkt van 27 maart werd aangevoerd:** 1.014 kg. tong; 8 kisten tarbot en griet; 30 kisten kabeljauw en gul; 2 kisten wijting; 8 kisten schol; 4 kisten schar en 7 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** tarbot 18,82; griet 16,06-15,95; tongschar 7,83-6,99; grote tong 17,28-17,19; grootmiddel tong 19,03-18,14; kleinmiddel tong 20,00-17,12; tong een 17,40-16,53; tong twee 16,47-15,80.

**Per 40 kg.:** kabeljauw twee 402, kabeljauw drie 400-360, kabeljauw vier 374-296, kabeljauw vijf 376, schol drie 180, schol vier 166-160, wijting drie 190, bot 45, roggen 220-108.

**De besommingen waren:** HD 10 f 1.900, VD 19 + VD 73 f 9.000, WR 87 f 9.500, WR 129 f 11.900.

**Aan de vrijdagmarkt van 28 maart werd aangevoerd:** 9.269 kg tong; 31 kisten tarbot en griet; 16 kisten kabeljauw; 1211 kisten wijting; 531 kisten schol; 121 kisten schar; 1 kist tong-schar; 74 kisten diversen.

**Prijzen in guldens:**

**Per 1 kg.:** tarbot 31,05-30,72; grote tong 17,65-16,78; grootmiddel tong 17,81-17,17; kleinmiddel tong 17,31-16,58; tong één 17,22-15,71; tong twee 15,80-15,05.

**Per 40 kg.:**

tarbot 1231-780; griet 681-600; kabeljauw één 456; kabeljauw twee 492-414; kabeljauw drie 440-430; kabeljauw vier 460; kabeljauw vijf 430; schol één 200-172; schol twee 220-174; schol drie 140-130; schol vier 130-110; schar 124-70; wijting drie 130-112; wijting vier 124-102; bot 38-30; steenbolk 130-92; poontjes 144-80; roggen 170-122; tongschar 360-268.

**De besommingen waren:**

KW 214 en WR 224 f 3.700; UK 18 en UK 20 f 46.200; UK 44 f 9.600; UK 158 en UK 159 f 28.500, verder vijf Goedereeders die samen 315.000 f oprachten.

## GOEDEREDE



**MAANDAG 24 MAART 1986**

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			16,24
Tong gm			15,93
Tong km			15,72
Tong I			16,17
Tong II			14,65
Tarbot I			24,86
Tarbot II			21,75
Tarbot III			17,50
Tarbot IV			16,40
Griet I			13,31
Griet II			14,00
Kab 1 (G)			4,60
Kab 2 (G)			5,09

Kab 3 (G)			5,19
Kab 4 (G)			5,30
Kab 5 (G)			3,67
Wijt. 4 (G)			1,60
Schar 1/D			1,38
Rog I			4,00
Rog II			3,14
Koolv. 1 (G)			2,00
Bot			65
Tongschar			6,30
Schol 1 (O)			2,53
Schol 2 (O)			2,78
Schol 3 (O)			2,78
Schol 4 (O)			2,38
Krab			2,22
Kuit/Lever			1,24
Steenbolk			1,50
Diversen			80
<b>TOTAAL:</b>	<b>12.078</b>	<b>82.809</b>	

**DONDERDAG 27 MAART 1986**

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			18,29
Tong gm			18,22
Tong km			17,46
Tong I			16,97
Tong II			16,11
Tarbot I			27,86
Tarbot II			23,93
Tarbot III			20,79
Tarbot IV			18,52
Griet I			15,40
Griet II			14,11
Kab 2 (G)			7,19
Kab 3 (G)			7,37
Kab 4 (G)			7,49
Kab 5 (G)			6,89
Kab. (afw.)			60
Wijt. 4 (G)			3,25
Schar 1/D			3,18
Rog I			4,89
Rog II			4,00
Tongschar			9,00
Schol 1 (O)			3,05
Schol 2 (O)			3,95
Schol 3 (O)			3,42

U hoeft niet bepaald  
geldzorgen te hebben  
om ons eens  
te komen opzoeken.

Maar het mag.

Wij weten raad  
bij alle financiële aangelegenheden.



**Generale Bank**

# NEDERLAND

Schol 4 (O)	2,60
Haai + P	4,80
Steenbolk	2,93
Paling	15,14
Diversen	7,82
<b>TOTAAL:</b>	<b>8.124 51.669</b>

## VRIJDAG 28 MAART 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr		15,89	
Tong gm		16,60	
Tong km		16,95	
Tong I		17,14	
Tong II		14,21	
Tarbot I		32,35	
Tarbot II		27,42	
Tarbot III		22,42	
Tarbot IV		21,67	
Tarbot afw.		13,20	
Griet I		17,23	
Griet II		17,62	
Schol 1 (G)		3,58	
Schol 2 (G)		4,11	
Schol 3 (G)		3,39	
Schol 4 (G)		2,67	
Kab 1 (G)		8,12	
Kab 2 (G)		8,15	
Kab 3 (G)		7,17	
Kab 4 (G)		7,07	
Kab 5 (G)		5,29	
Kab. (afw.)		50	
Wijt. 4 (G)		2,45	
Schar 1/D		1,91	
Schar 2/D		1,89	
Poon 2		1,92	
Rog I		5,32	
Rog II		3,49	
Koolv. 1 (G)		4,31	
Schel. 3 (G)		4,58	
Bot		79	
Tongschar		9,03	
Schol 1 (O)		3,76	
Schol 2 (O)		4,22	
Schol 3 (O)		3,11	
Schol 4 (O)		2,58	
Haai + P		4,84	
Krab		2,75	
Kuit/Lever		1,15	
Harder		3,50	
Steenbolk		2,64	
Paling		5,14	
Diversen		9,21	
Garn. exp. 2		8,85	
Garn. bnl. 2		7,25	
<b>TOTAAL:</b>	<b>195.246</b>	<b>1.247.522</b>	

## COLIJNSPLAAT

### Aanvoer week van 16 t.m. 22 maart 1986

	kg.	gem. prijs
Tong gr.	16,03	
Tong gm.	16,67	
Tong km.	15,93	
Tong I	16,14	
Tong II	14,29	
Tarbot I	24,75	
Tarbot II	21,94	
Tarbot III	18,95	
Tarbot IV	17,18	
Griet I	14,00	
Griet II	13,52	
Kab. 2 (G)	5,45	
Kab. 3 (G)	5,05	
Kab. 4 (G)	4,52	
Kab. 5 (G)	3,98	
Wijt. 4 (G)	1,92	
Schar open	2,02	
Schar 2/D	1,73	
Poon 2	3,00	
Poon zw	2,19	
Rog I	3,76	
Rog II	2,97	
Bot	42	
Zalm-Forel	18,43	
Tongschar	9,29	
Schol 2 (O)	3,61	
Schol 3 (O)	2,98	
Schol 4 (O)	1,99	
Wijt. 4 (O)	1,18	
Haai - P	4,20	
Kuit/Lever	2,00	
Steenbolk	2,03	
Paling	17,58	
Diversen	1,08	
Garn. exp. 1	8,99	
Garn. exp. 2	8,15	
<b>TOTAAL:</b>	<b>307,92</b>	

### Dinsdag 25 maart 1986

	kg.	gem. prijs
Kab. 2 (G)	4,83	
Kab. 3 (G)	5,16	
Kab. 4 (G)	4,72	
Kab. 5 (G)	4,20	
Wijt. 4 (G)	2,53	
Schar open	1,30	
Schar 2/D	1,55	
Poon 2	3,00	

Bot	49	
Zalm-Forel	19,00	
Schol 4 (O)	2,59	
Haai - P	2,60	
Steenbolk	1,67	
Paling	15,17	
Diversen	80	
Garn. exp. 2	9,04	
<b>TOTAAL:</b>	<b>8.464</b>	<b>62.254</b>

### Donderdag 27 maart 1986

	kg.	gem. prijs
Tong gr.	16,22	
Tong gm	16,87	
Tong km	16,16	
Tong I	16,28	
Tong II	14,50	
Tarbot I	24,75	
Tarbot II	21,94	
Tarbot III	18,95	
Tarbot IV	17,96	
Griet I	14,05	
Griet II	13,83	
Kab. 2 (G)	5,94	
Kab. 3 (G)	5,68	
Kab. 4 (G)	5,13	
Kab. 5 (G)	4,28	
Wijt. 4 (G)	2,21	
Schar open	2,19	
Schar 2/D	1,98	
Poon zw	2,19	
Rog I	3,76	
Rog II	3,35	
Bot	34	
Zalm-Forel	12,65	
Tongschar	9,29	
Schol 2 (O)	3,61	
Schol 3 (O)	3,25	
Schol 4 (O)	2,17	
Wijt. 4 (O)	1,18	
Haai - P	4,47	
Krab	5,27	
Kuit/Lever	2,00	
Steenbolk	2,22	
Paling	16,72	
Diversen	1,49	
Garn. exp. 1	9,09	
Garn. exp. 2	8,78	
<b>TOTAAL:</b>	<b>48.956</b>	<b>293.541</b>

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

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

## NEDERLANDSE VISSERSVLOOT VANAF 1 APRIL 10 WEKEN STILGELEGD

Na het overleg van de Nederlandse Kamercommissie voor visserij met de staatssecretaris de heer Ploeg en de ambtenarij, heeft de heer Daalder woordvoerder voor de visserij laten kennen dat hij het overleg als mislukt aanziet. De vissers zullen nu hun individuele kwota snel volvissen, waardoor zij natuurlijk in de problemen zullen komen voor de resterende maanden van het jaar '86.

In feite is dit het einde van de visplannen, het onderbrengen van de individuele kwota onder verschillende groepen, verdeeld over een aantal aanvoerhavens die op hun beurt zouden zorgen voor een redelijke verdeling onder de aangesloten vissers, om aldus te trachten het gehele jaar door een aanvoer te hebben. Inderdaad moet men niet alleen onder de huidige omstandigheden, rekening houden met de vissers maar eveneens met de handel en visverwerkende nijverheid. De mooie plannen voor vrijwillig stilliggen, kortere visweken, enz. liggen daarmede in duigen, want als tegenprestatie moest de overheid waarborgen geven voor de hoeveelheid te vangen vis.

Hier lag de mogelijkheid voor handen dat een bepaalde groep hun kwota zouden overbevisen waardoor andere groepen die nog niet zo ver waren, dank zij een voorzichtiger optreden, het slachtoffer zouden kunnen worden omdat als gevolg van het overbevisen door één of meer groepen, de totale landelijke kwota zouden bereikt zijn. De heer Ploeg kon dit niet waarmaken.

Wat er ook van zij, welke plannen men ook opstelt, altijd komt men voor het feit te staan dat er veel te weinig vis te verdelen valt onder te veel vaartuigen. Gelijk hoe of waar moet elk plan daarop de kiezen stuk bijten.

Vooruit dan maar en staatssecretaris Ploeg heeft dan ook maar zijn handtekening gezet onder een stilligregeling voor de Nederlandse visserij. Aldus zal het grootste gedeelte van de Nederlandse vloot vanaf 1 april voor de wal moeten gaan liggen. De plannen die de visserij zelf op tafel legde werden als onvoldoende beschouwd door de heer Ploeg. Hiermede heeft de staatssecretaris zijn verantwoordelijkheid tegenover Brussel opgenomen. Voor de vroegere bewindslieden was het inderdaad heel wat gemakkelijker. Deze konden immers volop manoeuvreren met de grijze afslag of grijs viscircuit. Of ze hiermede verdienen opdeden, dat is een andere zaak. Integendeel zijn zij de schulddigen van de huidige vissersmiserie. De vissers haakten daar natuurlijk op in door meer en meer nieuwbouw met altijd maar grotere kanjers van motoren. Het zijn daarom de voorgangers van de heer Ploeg die zouden moeten ter verantwoording geroepen worden. Deze mensen hebben dubbelslachtig gehandeld en moeten daar zeker niet fier op zijn. Alleen visserijdirecteur Dr. Tienstra durfde, in dit verband, de waarheid kwijt. Daarbij komt dat de Nederlandse visserij met handen en voeten gebonden zit aan de EEG, omdat zij in hun eigen gebiedszone alleen, nog veel minder aan hun trekken zouden komen.

De ongeveer 500 schepen van de Nederlandse kottervloot worden dus voor meer dan 2 maand stilgelegd. Moest de heer Ploeg in het bijzonder en de heren bewindslieden in Nederland in het

algemeen, nu zorgen dat de rederijen en de vissers tijdens die oplegperiode geen verlies lijden, door hen het visverlet uit te betalen, dan ware dit maar rechtvaardig.

Voor de trawlvloot met een kleine dertig schepen op de grote zeevisserij is een andere regeling voorzien, omdat deze schepen veel langere reizen maken en de regeling die men voor hen moet treffen, dan hier ook aangepast moet zijn aan deze bijzondere toestand.

Men kan nu ook zeggen, zo een vaart zal het al niet lopen, en de soep wordt nooit zo heet gegeten als deze uitgescheept wordt. Toch worden er sancties voorzien voor de verantwoordelijken die de stilligregeling over het hoofd zien.

### NEVENASPEKTEN:

Het is duidelijk dat het stilliggen van dergelijke kottervloot de prijzen van de vis in de afslagen van de omringende landen in de hoogte zal jagen. Met de geweldige evolutie in de communicatiemiddelen en in het transport zijn de grenzen weggevallen en is de afslag één gemeenschappelijke afslag geworden. De Nederlandse visverwerkende nijverheid en de handel zal dus orders doorspelen om in naburige landen in de afslag te kopen. De visser die nog mag vissen zal er gelukkig mee varen.

Verleden week kwam het bericht door dat Denemarken, de kabeljauwvisserij, minstens voorlopig diende stil te leggen en onmiddellijk gingen de prijzen van betrokken vis te Zeebrugge en Oostende met 50% de hoogte in!

Wat nu het stilliggen zelf betreft, gezien men thans toch gehouden is aan een bepaald kwotum, vinden we een stilligregeling heel wat beter dan een verdeling van de kwota om zolang mogelijk te kunnen vissen over het jaar. Als men hetzelfde kwotum, of dezelfde kwota kan vissen in heel wat reizen minder scheelt dit heel wat op de algemene en gewone kosten. Zelfde hoeveelheid vis voor zoveel minder verbruik van stookolie, olie, sleet op netten, vismijnrechten, ijs, en wellicht stilliggen van verzekeringspremies voor deze duur, minstens wat het vaartrisiko betreft, enz., kan heel wat voordeliger uitvallen, dan zelfde hoeveelheid te vangen vis uit te smeren over meer reizen.

We gaan akkoord dat dit geen oplossing is, maar van twee kwalen tracht men toch altijd de minste uit te kiezen.

■ We kunnen wel akkoord gaan met schipper J. Siereveld uit Arnhemuiden waar deze aan de heer Eversdijk, voorzitter van de Kamercommissie voor de Visserij in Nederland, liet verstaan, dat het inkorten van de boomkorlengte de visser en reder voor onoplosbare problemen zal stellen omdat de motorkracht nu eenmaal voorzien is voor grote boomkorlengten. Wijzelf zijn ervan overtuigd dat, hetgeen men in één reis kan vangen, men de visser niet moet verplichten dit in twee reizen te doen, kwestie van de dubbele kosten.

■ Men is doorlopend bezig aan een onderzoek voor betere houdbaarheid en kwaliteit van de Nederlandse garnaal bij de behandeling op zee en aan boord. Natuurlijk is dit van belang, maar wat gebeurt er nadat de visser het produkt heeft afgeleverd? En toch wordt ook, bij een slechte nabehandeling, nog met de vinger naar de visser gewezen. Dat alles mag echter niet uitmonden, noch voor de visser, noch voor de handel en verwerkende nijverheid op een ketterjacht.

■ We gaan niet gans akkoord met de stelling van de heer Hoekstra, waarnemend Productschapsvoorzitter in Nederland. Inderdaad, de heer Hoekstra beweert dat het stilliggen van de Nederlandse kottervloot grote risico's voor verlies aan afzetmarkten voor de Nederlandse handel en visverwerkende nijverheid zal inhouden. Niet gans akkoord omdat de Nederlanders nooit bij de pakken blijven zitten. Herinneren we ons in dit verband de verwerking in Denemarken zelf, aan boord van Nederlandse trawlers van Deense haring tot Nederlandse maatjes. Ook werd bij ons in Zeebrugge en Oostende regelmatig door Nederlandse visverwerkende bedrijven gekocht. In Groot-Brittannië waren onze noorderburen ook al op het appél om daar de beste haring en makreel aan te kopen, voor de verwerking in Nederland zelf. Aan koopmansgeest en vindingrijkheid heeft het bij onze burens nog nooit ontbroken.

**Vis eten brengt u dikke voordelen! U wordt er slank van zonder honger te lijden, het is een gezond en rijk voedsel, maakt uw bloedvaten zuiver en houdt u fit.**

**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**

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## GROOT-BRITTANNIË

■ Gezien de uitzonderlijke grote vangsten aan koolvis in de eerste maanden van dit jaar in de E.E.G.-zone van de Faroë, Rockall en West-Schotland, heeft het Schotse Visserijdepartement besloten koolvis in deze zones te beperken tot maximum 5% van de totale vangst aan vissoorten in deze gebieden. De koolvis wordt dus nu nog slechts als een bijvangst beschouwd. Dit zal velen verplichten om deze gebieden zolang er nog overvloedig koolvis aanwezig is, te mijden.

■ De aanvoer van vis in Schotland door Britse (vooral Schotse) vaartuigen is in de laatste jaren bestendig gegroeid. In 1985 was de aanvoer in Schotse havens bijna 600.000 ton voor een waarde van bijna 15 miljard. In hoeveelheid betekent dit 7,5% meer dan in 1984 en 10% meer in waarde. Dit betekent ook nog 79% in hoeveelheid van alle Britse vis samen en 67,5% van de Britse aanvoerwaarde.

■ De Schotse vloot telt thans 2.200 geregistreerde vissersvaartuigen waarvan heel wat kleine vaartuigen. Toch nog een 1.000 vaartuigen boven de 12 meter. Van deze 1.000 zijn er 480 die tussen 12 en 18 meter meten. Verder een 450 vaartuigen tussen 18 en 24 meter.

■ Voor een bemanningslid van de Schotse seiner „Starella” heeft het niet geholpen dat men de Schotse haven Lerwick aandede om te gaan schuilen voor de zware storm. Hij werd, nadat men veilig in de haven afmeerde, aan boord gemist. Duikers van de havenpolitie hebben naderhand het lichaam van betrokkene op de bodem van de haven gevonden en aan land gebracht. De man was 58 jaar oud.

## ALLERLEI

■ Proeven hebben uitgewezen dat een machien om vis te gutten dit werk vijf maal sneller uitvoert dan de gemiddelde tijd nodig om het gutten met de hand te doen. Tevens is het gutten zuiverder gedaan dan met de hand en de kwaliteit van de vis verhoogt aldus. Het is duidelijk dat de inbreng aan moderne machines en gesofistikeerd materiaal de bemanning ontlast van heel wat werk. Als men echter op deze wijze doorgaat zou men wellicht overwegen het aantal bemanningsleden aan boord te gaan verminderen en dan zitten de overigen terug met evenveel werk als vroeger, maar... met minder bemanningsleden om de wacht en de uitkijk te verdelen. En dat is ten slotte het probleem aan het worden omdat de statistieken ons leren dat de meeste zware aanvaringen en ongevallen gebeuren door een gebrek aan uitkijk vanwege de wachtsman die oververmoeid is.

■ Bij veel mensen hoort men nog al eens zeggen dat het vlees niet deugt en dat de vis... te duur is. Moesten de betrokkenen echter op de hoogte zijn wat al niet moet gedaan worden om de vis van op de bodem van de zee tot op hun tafel te brengen en wat voor kapitalen thans in de vissersvaartuigen dienen geïnvesteerd te worden, dan zouden zij er wellicht een andere mening beginnen op na te houden.

## VERENIGDE STATEN

■ De visserijtentoonstelling te Boston is de grootste uit Amerika. Verleden jaar namen hieraan 485 firma's deel uit 21 landen. Dit jaar gaat deze tentoonstelling door van 15 tot en met 18 oktober 1986. Op deze tentoonstelling maakt men kennis met alle laatste nieuwigheden en met uiterst modern gesofistikeerd materiaal.

## FRANKRIJK

■ In de vissershaven van het Franse Honfleur zijn twee vissers omgekomen en drie zwaar gekwetst bij het aan wal brengen van een oerlogstuig. Men ging dit aan de kade brengen en gezien men in de tweede rij lag, moest dit eerst gebeuren van het ene schip op het andere, nadat men de vis reeds aan land gebracht had. Ook een bediende van de visafslag werd aan de arm gekwetst. Onbegrijpelijk dat men dergelijke tuigen niet laat ophalen door de ontmiijningsdienst.

■ Frankrijk is onder de West-Europese landen de grootste voortbrenger van forellen. Op een totaal van 115 duizend ton, neemt Frankrijk 28 duizend ton voor haar rekening, verder komen Denemarken met 23 duizend ton, Italië met 21 duizend, Spanje met bijna 14 duizend en West-Duitsland met ongeveer 14 duizend ton.

■ Verleden week was er een grote aanvoer van vlaswijting in de afslag van het Franse Lorient aangebracht door drie grote treilers. Had men gevreesd dat de prijzen zouden teruglopen toch hielden zij stand. We voegen er echter bij, naar Franse normen. Inderdaad haalde de grote vlaswijting slechts (in onze optiek) 61 B.fr. en de kleinste soort 24 fr. Daar zou beslist meer om gegeven worden in onze afslagen.

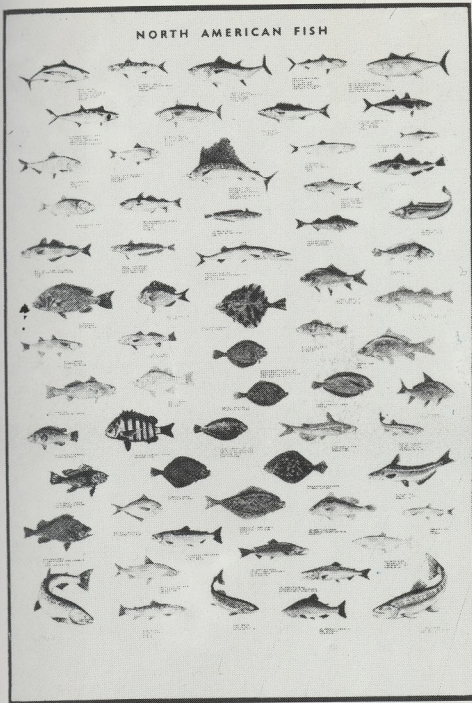
■ De visserij op langoustinen wordt in de Golf van Gascogne als een artisanale visserij beschouwd. De EEG-normen betreffende de maaswijdten van de netten voor deze visserij werden op 50 mm vastgesteld. Pas werd de Franse nieuwe Staatssecretaris benaamd en het bezoek van controleurs aangekondigd, of het sein werd gegeven om een „spontane” vergadering te houden. De vissers hebben eens en voor altijd beslist zich bij een maaswijdte van 45 mm te houden en daar niet van af te stappen. Deze houding willen ze naleven zolang ze niet met zekerheid weten wat het economische impact is van de 50 mm maaswijdte. Over een al of niet verliesmarge van 4 à 5 % met 50 mm schijnt ook geen eensgezindheid te bestaan. Visserijdirecteur Martin noemde bovengemeld percentage, terwijl de voorzitter van de interprofessionele van de langoustine die de 50 mm toepast zegt geen verlies te hebben ondervonden.

Voor uw **BEROEPSINVESTERINGEN**,  
laat U bijstaan met deskundige raad  
door de **BBL-specialisten** inzake :

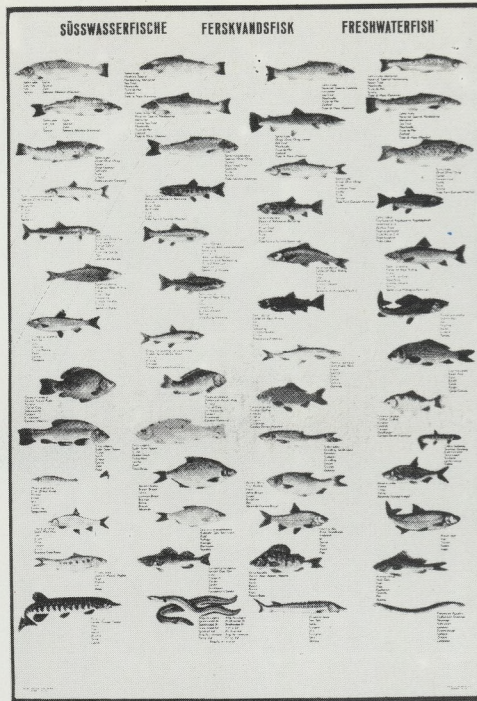
- **KREDIETVORM**
- **KAPITAALPREMIE**
- **RENTESUBSIDIE**
- **STAATSPREMIE**

Goede informatie vooraf  
helpt U geld winnen !!!

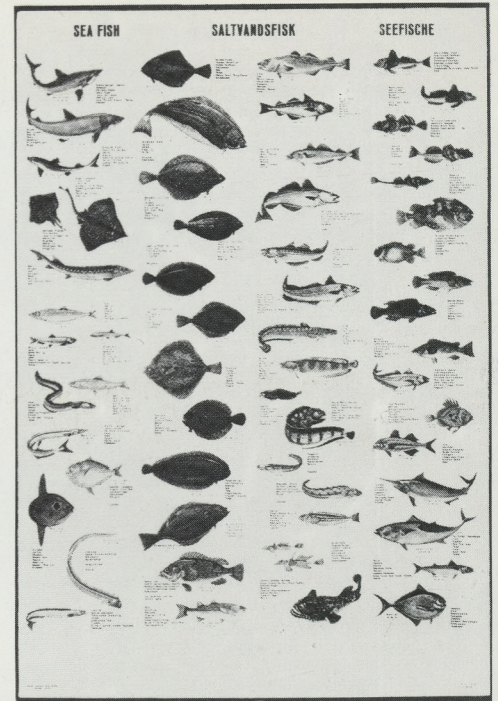
**De BBL denkt aan u...**



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.



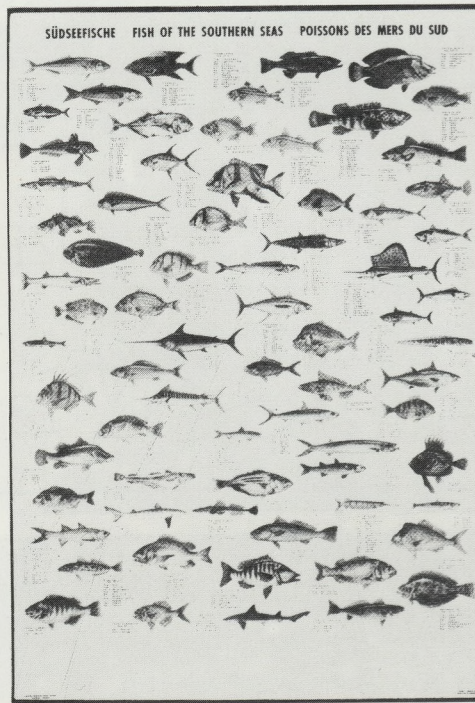
TYPE C: Zeevissen.  
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.  
De grootte staat eveneens aangeduid.

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

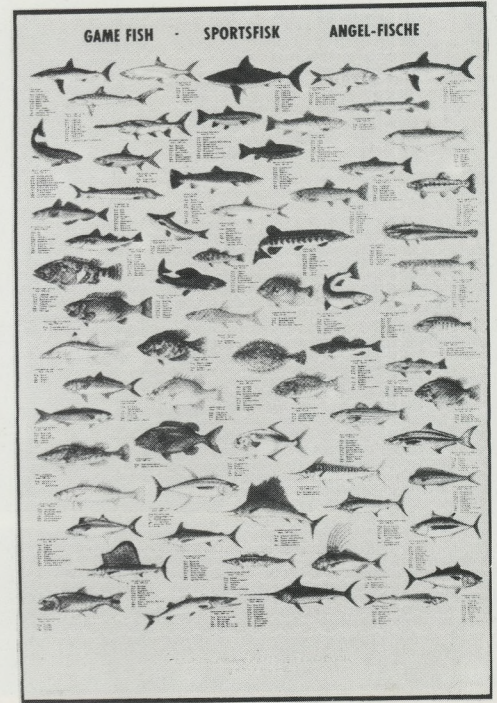
TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.  
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijn, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.  
De grootte staat eveneens aangeduid.



TYPE J: vissen van de Zuiderse Zeeën.  
72 van de meest verspreide vissen van de Zuiderse 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.





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