

HET VISSERIJBLAD





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



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

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



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



TYPE L: krabben en kreeften.
51 soorten krabben en kreeften met aanduiding van de grootte.
De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.

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

REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TEL. (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN B.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588. VERANTW. UITGEVER: M. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het
visserijblad

Vrijdag 20 februari 1987 – Nr. 8

NU OOK IN BELGIE EEN VOLWAARDIGE INSPECTIEDIENST VOOR DE CONTROLE VAN DE EEG-REGLEMENTEN?

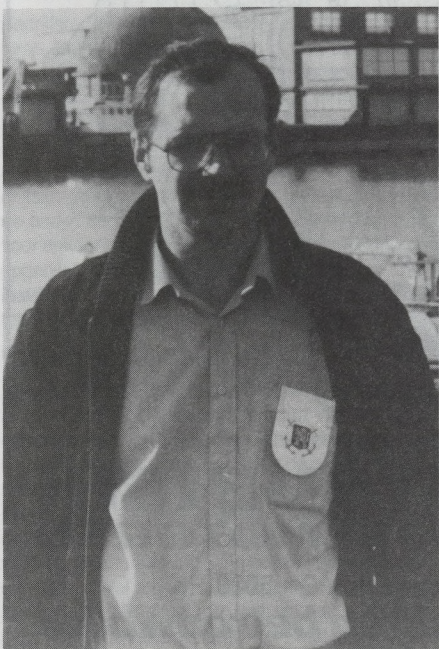
Reeds jaren zijn onze vissers vertrouwd met de soms voortvarende zeevisserij-inspectiediensten van Engeland, Denemarken, Schotland... In een aantal gevallen hebben zij ervaren dat te kleine netmazen, overtreddingen van vangstverboden, het gebrekkig of foutief bijhouden van het EEG-logboek, aanleiding gaf tot opbrenging met enkele dagen visverlet tot en met zware veroordeling met inbeslagname van vis en vistuig, boetes en in een zeldzaam geval zelfs gevangenisstraf.

Ook in België wordt langzaam, en na herhaaldelijk en lang aandringen van de EEG-commissie, werk gemaakt van een gelijkaardige zeevisserij-inspectiedienst. Zullen onze vissers nu ook bij hun aankomst in de thuishaven nogmaals inspecties, met alle gevolgen van dien, moeten ondergaan?

Om nader kennis te maken met de zeevisserijcontroleur L. BOERAEVE klopten we aan bij deze inspectiedienst van het Ministerie van Landbouw in de Vrijhavenstraat 5 te Oostende en hadden we met hem volgend openhartig gesprek.

Wat is de specifieke opdracht van deze inspectiedienst?

Welnu, dit is voornamelijk het doen naleven van de EEG-verordening betreffende



De nieuwe zeevisserijcontroleur de heer L.A.C. Boeraeve.

technische maatregelen en van de aan België toegewezen vangstquota. Dit sluit natuurlijk ook de nationale maatregelen in ter uitvoering van deze verordeningen.

Het gros van de controle i.v.m. technische maatregelen gebeurt op zee en aangezien onze vissers vooral in de visserijzones van andere EEG-landen vissen, zal dit voor hen weinig verandering meebrengen. Onze visserijzone is klein en daar de controle er al uitgevoerd wordt door de Zeemacht brengt dit niet zoveel werk voor mij mee.

Dus zullen we je niet veel op zee zien?

Door het steeds maar ingewikkelder en technischer worden van de visserijwetgeving is echter voor de goede uitvoering van deze inspectie op zee bij de Zeemacht behoefte aan technisch advies en dit is mijn taak.

Dit omvat o.a. regelmatig meegaan met de visserijwachtschepen, het verduidelijken van de reglementen, hiaten in de uitvoering van de inspectie opsporen en verbeteren, het belang van bepaalde maatregelen verduidelijken, enz.

En de vangstquota?

Wat de vangstquota betreft is dit eerst en vooral de controle op de EEG-logboeken alsook op de aanvoer. Bij mijn aankomst hier bleken er nogal wat misverstanden te bestaan over het invullen van deze logboeken. Het verschil tussen het logboek en de aangifte van aanvoer was bvb. niet duidelijk. En ook beseften de schippers niet voldoende welke consequenties onjuiste of onnauwkeurige vermeldingen in het logboek met zich mee kunnen brengen.

Ben je nu opsporingsagent of ambtenaar?

Eigenlijk een beetje van twee. Als ambtenaar, dus wat de administratieve en technische kant van mijn werk betreft, hang ik niet af van de buitendienst voor de Zeevisserij alhoewel ik daar mijn kantoor heb, maar wel van het hoofdbestuur van het Ministerie van Landbouw.

Anderzijds ben ik, als beëdigd controleur, belast met het opsporen en vaststellen van inbreuken op de visserijwetgeving en in deze hoedanigheid val ik onder het gezag van de Procureur des Konings.

In sommige landen worden verschillende tientallen inspecteurs en controleurs op de visserij afgestuurd. Wordt dit bij ons ook het geval?

Zo'n omvang zal onze inspectiedienst wel

nooit kennen en zoals je ziet, zit ik hier voorlopig alleen, alhoewel er daar verandering in komt.

*Hier hoeven er ook niet zoveel controleurs aan 't werk gezet te worden. We hebben hier een veel **gezondere situatie** in vergelijking met sommige van onze buurlanden. Onze vissers lijken me globaal gezien op de hoogte te zijn van de reglementen en respecteren deze ook. Natuurlijk zijn er nog vele aspecten voor verbetering vatbaar. En zoals overal zitten er een paar zwarte schapen in de kudde. Maar 't is niet omdat je de serieuze overtredders hard aanpakt, dat je de vissers, die eens door een vergissing of misverstand een kleine overtreding begaan, onmiddellijk zwaar op de vingers tikt. In dergelijke gevallen volstaat een mondelinge terechtwijzing of officiële waarschuwing. Bij herhaling verandert dit natuurlijk wel.*

De visserij is een kleine gespecialiseerde branche en jij komt niet uit deze branche. Stelt dit geen problemen voor je?

De zeevisserij was mij bij mijn aankomst hier onbekend, maar ik had al verschillende jaren controle-ervaring, namelijk in de sectie zaaizaden en pootgoed van de N.D.A.L.T.P. Daar was ik vooral werkzaam in de sector van het lijnzaad, tarwe, gerst en graszaden.

Nu is de wereld van de landbouwers, vlassers en zaaizaadbereiders 'n kleine, geslo-



De badge van onze controleur.

ten wereld. En het is een noodzaak om hun wereld te kennen om er aanvaard te worden en geloofwaardig te zijn. Door mijn achtergrond had ik deze ervaring.

Ik besepte bij mijn aankomst dat 'n grondige kennis van de visserij noodzakelijk was.

Heb je die kennis nu?

Gelukkig heeft het Ministerie van Landbouw tijd noch moeite gespaard om mij een opleiding te geven. Het was gedeeltelijk aan onze kust, maar ook werd ik naar een gespecialiseerde cursus van het Engelse „Sea Fisheries Inspectorate” gestuurd. Daar heb ik de knepen van het vak geleerd. Na deze cursus volgde nog een praktische stage op zee. Gedurende een volle week was ik als waarnemer aanwezig op het visserijwachtschip „LEEDS CASTLE” en bij de inspecties van vissersvaartuigen die uitgevoerd werden. Ik maakte o.a. de opbrenging van een Frans vissersvaartuig naar Grimsby en de veroordeeling van de schipper voor de plaatselijke rechtbank mee. Nadien vloog ik één dag mee met het inspectievliegtuig boven de Noordzee en de Ierse Zee.

Uiteraard kijk ik vol afgunst naar de uitrusting en het personeel dat de Engelsen kunnen inzetten voor de visserij-inspectie.

Je achtergrond waar je daarnet over sprak?

Ik groeide op op een landbouwbedrijf in Poperinge en wanneer je van Poperinge spreekt, dan komt de „Hop” onmiddellijk ter sprake. De hopteelt was dan ook de specialiteit bij mijn vader. Trouwens drie van mijn broers zijn landbouwers en telen hop. Mijn voorkeur ging uit naar de tuinbouw en zo heb

ik tuinbouw gestudeerd in Poperinge en in Roeselare. Nadien werkte ik enkele jaren als serrist-boomkweker.

Hierop volgde een verblijf van meer dan één jaar in Azië, waarvan ik het grootste gedeelte in Japan doorbracht. Ik verbleef er zes maanden in Yatomocho, dat bekend is voor de teelt van goudvissen en sierkarpers.

Na mijn terugkeer kwam ik dan terecht bij de N.D.A.L.T.P., waar mijn loopbaan als controleur begon.

Wat zijn je eerste ervaringen met onze vissers?

Deze zou ik vooral als **positief** willen bestempelen. Uiteraard zien ze mij niet zo graag opduiken, maar ze realiseren wel dat het ook in hun belang is wanneer er overal in de Europese Gemeenschap op de naleving van de visserijwetgeving wordt toegezien. Slechts op deze wijze is de visserij voor de toekomst gevrijwaard.

Ergens begrijp ik wel dat ze liever geen potentiekijkers om zich heen hebben, tenslotte is het voor hen hard en in moeilijke omstandigheden werken. En bij al hun kopzorgen komt er nu nog een inspectiedienst over hun schouder kijken. Hierdoor verliezen ze terug 'n stukje van hun zo geliefde vrijheid. Maar ja, het is uiteindelijk in hun eigen belang.

En als ik hen wijs op een overtreding en een P.V. opmaak, dan versta ik wel dat ze dan eens uit hun krammen schieten. Het is natuurlijk niet leuk om voor de rechtbank te moeten verschijnen.

We wensen de controleur alvast veel succes bij de uitvoering van zijn soms ondankbare opdracht. Toch geloven we niet dat er bij ons

veel mis loopt en hopen dat hij veel begrip opbrengt voor de moeilijke en harde omstandigheden waarin de visserij beoefend wordt. Als er dan eens iets niet voor honderd procent volgens de regels verloopt, zou dit toch geen aanleiding mogen zijn voor een al te streng optreden.

VERANDERINGEN IN „OFFICIELE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN” MAAND JANUARI 1987

Verandering van uitrusting:

O.172 „JEAN-GLENN” - planken- i.p.v. boomkorvisserij.

Verandering van eigendom:

Z.321 „AURORA” - Eigendom: B.V.B.A. Rederij Aurora, Kapellaan 24, 8390 Knokke-Heist, tel. (050) 60.94.52.

Zeebrief: 5.1.1987.

O.142 „HERMES” - Eigendom: SERIE Edmond, Taboralaan 50, 8400 Oostende, tel. (059) 32.54.75.

Zeebrief: 6.1.1987.

Inbouw nieuwe motor:

Z.506 „NOORDPOOL” - Eigendom: Rederij VERHENNE en C° P.V.B.A., Oude Bruggestraat 92, 8050 Wingene.

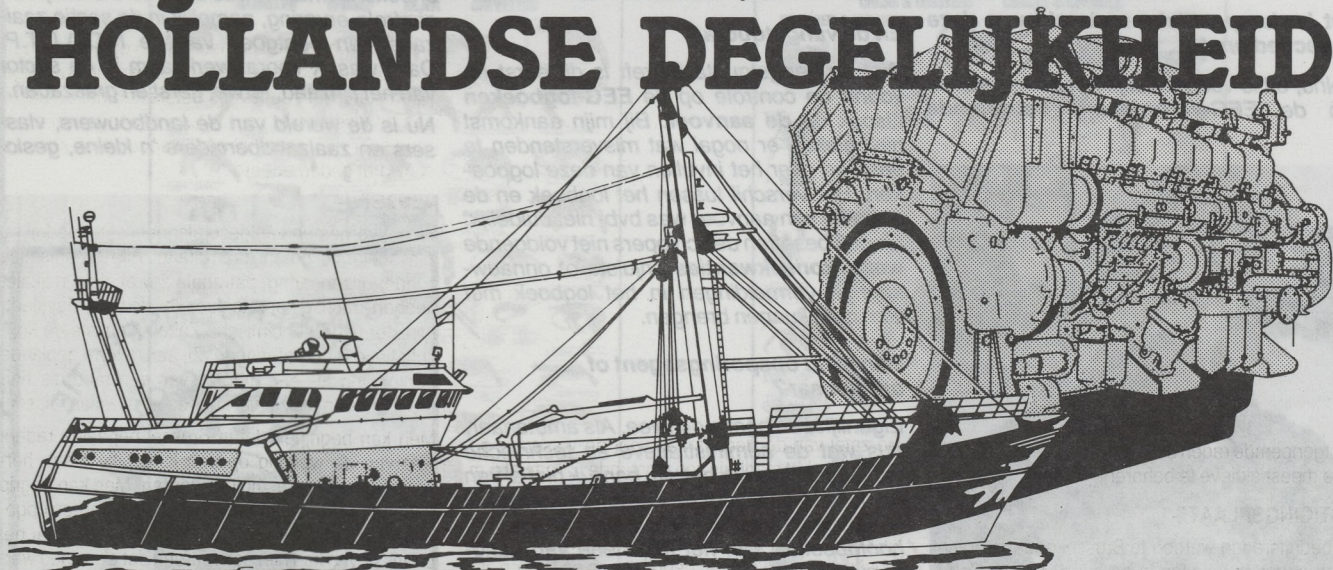
Motor A.B.C. - 600 pk. - bouwjaar 1986.

Zeebrief: 13.1.1987.

Verandering telefoonnummer:

Z.66 „NELSON” - Eigendom: P.V.B.A. Nelson, Guido Gezellestraat 2, 8390 Knokke-Heist, tel. (050) 54.59.54.

JAPANS VERNUFT EN HOLLANDSE DEGELIJKHEID



Officieel DEALER:

MITSUBISHI DIESELMOTOREN

Vermogens van 2 - 5000 PK

zuinig en betrouwbaar



PADMOS

MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLENDAAM:
Postbus 23, 3250 AA
Deltahaven 18, 3251 LC
Tel. 01879-1766, 1792
Dok Tel. 01879-1933

BRUINISSE:
Postbus 1, 4310 AA
Havenkade 12, 4311 BA
Tel. 01113-1551, 1488

REDERS,

ZOWEL EENMANSBEDRIJVEN
ALS VENNOOTSCHAPPEN

VOOR AL UW BOEKHOUDINGEN

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

Wendt U tot

ZAKENBUREEL

Arthur COENE p.v.b.a.

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

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

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

DE BEDRIJFSRAAD VOOR DE VISSERIJ IN ZIJN VOORTBESTAAN BEDREIGD?

Ondoordachte reorganisatieplannen van de Minister van Economische Zaken

In visserijmiddens is beroering ontstaan over bepaalde plannen van de overheid om de Bedrijfsraad voor de Visserij uit Oostende weg te trekken en geheel of gedeeltelijk naar Brussel over te hevelen.

Meteen is de ganse visserijsector hier tegen in het verweer gekomen: de visserij neemt het namelijk niet dat deze raad, die voor het bedrijf van zoveel nut is, uit zijn natuurlijk midden zou verdwijnen om nog enkel in Brussel een papieren bestaan te leiden.

Over het ontstaan, de rol en de betekenis van de Bedrijfsraad voor de Visserij deze bijdrage.

ONTSTAAN

Bedrijfsraden zijn in ons land opgericht in de vijftiger jaren. Het zijn overleg-organen die als taak hebben de overheid voor te lichten over de economische problemen van de sektor. Zij zijn paritair samengesteld: de helft van de leden zijn afgevaardigden van de werknemers, de andere helft van de patroons. Verschillende belangrijke nationale sectoren van het bedrijfsleven kregen zo'n raad: het metaal, de textiel, de bouw, de scheikunde en de voeding. Maar ook voor enkele kleinere sectoren werd een bedrijfsraad opgericht: het leder, het papier en de visserij. Deze laatstgenoemde raden bleken trouwens in de praktijk tot de meest actieve te behoren.

VESTIGINGSPLAATS

Alle bedrijfsraden werden te Brussel ondergebracht in één gebouw, gelegen in de buurt van het Schumanplein waar de Europese Gemeenschap gevestigd is. Van meet af aan bepaalde de overheid evenwel dat de Bedrijfsraad voor de Visserij zijn zetel te Oostende zou hebben; dit werd vastgelegd in het koninklijk besluit van 4 december 1951 waarbij de raad werd opgericht. Een logische keuze voor een sektor die, toen zowel als nu, overwegend in de kustregio gevestigd is. De situatie is immers niet veranderd: meer dan 90% van de bedrijven die met de zeevisserij te maken hebben, zijn gekoncentreerd in West-Vlaanderen, meer speciaal in de kuststreek rond de drie aanvoerhavens Zeebrugge, Oostende en

Nieuwpoort. Zelfs de meeste overige bedrijven uit het binnenland hebben pakhuizen of vestigingen in en rond de vismijnen van de kust.

WERKING

Het duurde tot 1958 eer de Bedrijfsraad voor de Visserij van wal stak onder voorzitterschap van Henri Smislaert, bestendig afgevaardigde voor West-Vlaanderen. Hij zou dit blijven tot 1973 toen hij opgevolgd werd door de Oostendse volksvertegenwoordiger Dries Claeys. Deze werd wegens het bereiken van de leeftijdsgrens in 1985 op zijn beurt opgevolgd door Manu Desutter, eveneens volksvertegenwoordiger uit de kustregio, die dus de huidige voorzitter is.

Zoals gezegd is de Bedrijfsraad paritair samengesteld. De helft zijn vertegenwoordigers van de vakbonden (de drie syndikaten, de christelijke, de socialistische en de liberale hebben er hun afgevaardigden in), de andere helft omvat de werkgevers, zijnde de reders, de groothandelaars, de viswinkels, de visverters en de visverwerkende nijverheid.

De eigenlijke taak van de raad is het verstrekken van adviezen over alle mogelijke problemen van de sektor, gaande van de Europese visserijpolitiek tot de viskeuring, om maar een paar van de belangrijkste knelpunten aan te stippen. Geregeld ook verstrekt de raad verslagen over de conjunctuur in de visserijsector; daarmee wordt als het ware de stand van de barometer weergegeven en dit gebeurt om de zes maanden.

OVERLEG- EN INFORMATIECENTRUM

De zetel van de Bedrijfsraad voor de Visserij is gevestigd op het stadhuis van Oostende. Zij omvat o.m. een vergaderzaal en een goed gestoffeerde bibliotheek. In de loop der jaren heeft deze zetel zich ontwikkeld tot een permanent overlegcentrum en ontmoetingsplaats voor het bedrijfsleven en tot een studie- en documentatiecentrum voor belangstellenden in de visserij uit binnen- en buitenland.

Al wie iets over de zeevisserij wil te weten komen, kan er terecht. De bibliotheek van de raad is waarschijnlijk in België de enige die beschikt over een volledige documentatie van de literatuur die in binnen- en buitenland over de zeevisserij is verschenen. De eigen publikaties zijn talrijk: er is de jaarlijkse brochure over de evolutie van de zeevisserij, benevens een schat aan statistisch materiaal, waarvan deze over aanvoer, invoer en uitvoer de best bekende en meest gevraagde zijn.

Geen wonder dat op deze documentatie wordt beroep gedaan door tal van personen en instanties: bedrijfsmensen, buitenlandse ambassades en konsullaten, studiebureaus, vorsers, studenten uit hoger of middelbaar onderwijs, uitgevers van vakliteratuur en de nieuwsmedia.

REORGANISATIE?

Uit wat voorafgaat zal het duidelijk zijn dat de Bedrijfsraad voor de Visserij een actieve raad is, die zeer veel nut voor de visserijsector heeft, en dat de zetel van de raad op het Oostendse stadhuis als het ware een toevluchtsoord geworden is voor de bedrijfsmensen en hun organisaties die er hun problemen komen voorleggen of informatie opdoen.

Nu blijkt plots dat de overheid bepaalde plannen koestert tot reorganisatie van de bedrijfsraden. In deze plannen wordt de raad voor de visserij wel bijzonder hard aangepakt. In principe blijft de zetel van de raad te Oostende gevestigd, de raadsleden behouden hun opdracht en zullen verder te Oostende blijven vergaderen. Maar anderzijds wordt er duchtig gerommeld met het vast personeel: één ambtenaar van niveau I werd reeds naar een andere dienst te Brussel overgeplaatst, terwijl het plan bestaat de drie overblijvende personeelsleden (de sekretaris inbegrepen) met nieuwe bijkomende taken te Brussel te belasten.

Deze reorganisatie zou neerkomen op een ontmanteling van de raad en elke serieuze werking onmogelijk maken. Het zou tevens betekenen dat de sektor van de visserij niet voor vol wordt aangezien en de raad voor de visserij tot een tweede rangs-kommissie wordt gedegradeerd.

VERZET

Bij het vernemen van deze plannen is het bedrijf op zijn achterste poten gaan staan. Alle organisaties zonder uitzondering, patronale zowel als syndikale, hebben krachtig geprotesteerd bij de heer Maystadt, minister van Economische Zaken, van wie de konsultatieve raden afhangen. Zij aanzien de geplande hervorming als een afbraak van een raad die hen dierbaar is en die ze niet kunnen noch willen missen.

Men kan begrijpen dat in Brussel bepaalde raden, waarvan de werking op een laag pitje staat, hervormd of samengesmolten worden. Men kan begrip hebben voor de besparingen die aan iedereen opgelegd worden (en trouwens ook toegepast). Maar het bedrijfsleven kan niet aanvaarden dat een goed werkende en nuttige raad als deze voor de visserij in zijn werking zou beknot en lamgelegd worden.

De overheid zelf is duidelijk overtuigd van de noodzaak dat de zetel van de raad voor de visserij te Oostende behouden blijft. Maar dan moet diezelfde overheid ook konsekwent zijn en de nodige mankracht ter beschikking stellen om de opgelegde taken naar behoren te kunnen vervullen.

Zoals een vooraanstaand lid van de raad het kernachtig uitdrukte: „Wij zijn niets met een halve zetel, en noch minder met een permanentie zonder personeel...”

HET VISSERIJONDERWIJS IN VOLLE EVOLUTIE

door Volksvertegenwoordiger Alfons LARIDON

De visserijscholen langs onze kust zijn vandaag in een stroomversnelling gekomen en dit onder meer in verband met de deeltijdse leerplicht en de nakende oprichting van een nautisch centrum.

DEELTIJDS ONDERWIJS

De verlenging van de leerplicht tot 18 jaar voorziet in een voltijdse en een deeltijdse leerplicht.

Wat het visserijonderwijs betreft die zeer specifieke aspecten vertoont, werd tussen de 5 visserijscholen van de kust hierover een akkoord bereikt. Ook met het bedrijfsleven kon het tot een consensus komen. Aanvankelijk waren er wel bezwaren geopperd geweest door de rederscentrale. Wij zijn echter overtuigd dat de jonge vissers dezelfde rechten kunnen doen gelden op post-scolaire ontwikkeling zowel op het algemeen als op het beroepsgerichte vlak als de andere jongeren. Zij kunnen zich trouwens minder dan een jongeling aan wal verder bekwaliden door het bijwonen van culturele en educatieve activiteiten. Een kordate aanpak van het probleem van het deeltijds leren bij de vissersjeugd drong zich dus op. Uiteindelijk kwam het tot een consensus. De 240, respectievelijk 300 lessen die jaarlijks moeten gegeven worden in het visserijonderwijs in het deeltijds leren wordt hier niet over het ganse schooljaar gespreid doch tot één enkele aaneensluitende periode samengevoegd. Voor de visserijscholen is er dan een beurtrol voorzien.

EEN EFFICIËNT GEBRUIK VAN HET OPLEIDINGSSCHIP

Wij realiseren ons ten eerste dat het prachtig stuk didactisch materiaal dat de O.29 betekent, nog efficiënter kan gebruikt worden dan tot op heden het geval was.

De scholen zullen daarom in overleg met de leraars praktijk en technische vakken, in samenspraak met schipper en bemanning van de O.29, een methode uitwerken van een uniform takensysteem waarbij elke leerling na zijn schoollopen alle noodzakelijke activiteiten heeft volbracht.

Ter gelegener tijd zal hieromtrent een concreet voorstel gedaan worden.

OPLEIDING TOT SCHIPPER

De opleiding tot schipper gebeurt in een half schooljaar (examens in februari of in juni). Door de aard van het vissersberoep krijgen de gegadigden voor deze herscholing een kontrakt van de R.V.A. Volgens dat kontrakt moeten deze mensen de lessen volgen gedurende 40 uren per week. Deze herscholing zou moeten plaatsgrijpen tijdens de uren bestemd voor de sociale promotie. Dit omvat 10 lessen per week. Gedurende 30 uren zijn de kandidaat-schippers overgeleverd aan de „Goodwill” van het personeel. Een officiële structuur blijkt onontbeerlijk. Een vijfde specialisatiejaar waar deze mensen op een passende wijze kunnen opgevangen worden lijkt mij dan ook meer dan noodzakelijk.

HET NAVIGATIECENTRUM TE OOSTENDE?

Meer en meer wordt de noodzaak ingezien dat de leerlingen van de visserijscholen en de kandidaat-schippers vertrouwd moeten gemaakt worden met de meest moderne navigatieapparatuur. Vanzelfsprekend is het niet mogelijk elk van de 5 visserijscholen te gaan uitrusten met dergelijk dure nautische apparatuur, ten einde „in” te blijven. Vandaar dat vandaag geopteerd wordt voor één navi-

gatiecentrum voor de 5 visserijscholen.

Het ligt dan voor de hand dat dit navigatiecentrum dan het best zou gevestigd worden in de stad waar zich de meeste leerlingen bevinden. Vermits 2/3 van de pakweg 270 leerlingen die het visserijonderwijs volgen ingeschreven zijn te Oostende en Nieuwpoort, en dan nog voor het leeuwenandeel hiervan te Oostende, ligt het voor de hand en zou het logisch zijn dit centrum te Oostende te installeren. Het zou dan ook niet opgaan dat zoals gesuggereerd wordt in ministeriële kringen er voor de rijksvisserijschool van Heist zou geopteerd worden.

Een andere oplossing zou er kunnen bestaan dat er voor een mobiel centrum op een schip zou gekozen worden. Simulatie is tenslotte slechts een nabootsing van de werkelijkheid en het uitrusten van het opleidingschip O.29 met moderne apparatuur zou hier eventueel een oplossing kunnen betekenen.

STAND VAN DE VANGSTEN 31 januari 1987

visbestand		quotum '87 (1)	vangsten 31.1.'87
kabeljauw	IIIa SK	60	0
	IIa, IV	4.050	1.539
	Vb, VI, XII, XIV	80	0
	VII-VIIa, VIII, IX, X	810	78
	VIIa	400	9
schelvis	IIIa, b, c, d	50	0
	IIa, IV	1.180	4
	Vb, VI, XII, XIV	70	0
	VII, VIII, IX, X	70	2
zwarte koolvis	IIa, IIIa, b, c, d; IV	70	0
	VII, VIII, IX, X	30	0
witte koolvis	VII	330	7
wijting	IIa, IV	3.110	241
	VIIa	100	1
	VII-VIIa	180	11
schol	IIIa SK	80	0
	IIa, IV	9.000	839
	VIIa	260	16
	VIIId, e	1.360	547
	VIIIf, g	445	30
	VIIIf, j, k	50	0
tong	IIa, IV	1.165	148
	VIIa	1.115	40
	VIIId	1.035	207
	VIIe	40	0
	VIIIf, g	1.000	39
	VIIIf, j, k	50	0
	VIIIf	155	0
	VIIIf	155	0
makreel	IIa, IIIa, b, c, d; IV	470	0
sprot	VIIId, e	30	0
heek	IIa; IV	40	0
	Vb, VI, VII, XII, XIV	330	2
	VIII behalve VIIIc	10	0
zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV	280	0
	VII	2.780	60
schartong	VII	390	6
haring	IVc, VIIId	8.180	0

(1) uitwisselingen inbegrepen.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor Zeevaart werden de verhoeren voortgezet inzake de overtreding op het verbod tot uitvaren door het pleziervissersbootje „Nobus”. De feiten dateren van 14 juni vorig jaar toen schipper Jacky Gevaert - in opdracht van de eigenaar, die veilig buiten schot blijft - de haven verliet met een schepje dat aan talloze overtredingen schuldig bleek. Zo was er aan boord een VHF-toestel, waartoe de Radio-Maritieme diensten geen vergunning hadden afgeleverd, daar komt nog bij dat de VHF niet eens werkte!

Er was ook geen passagierslijst voorgelegd bij het Waterschoutambt, er was de overtreding op het verbod tot uitvaren, de oproepen vanwege „port-control” werden niet beantwoord, enz., enz., enz.

De voorzitter stelt dat het hier een verregaand gebrek aan zeewaardigheid van het schip betrof en de Nobus eigenlijk een „spookschip” was.

Het haast eindeloze pleidooi van Rijkskommissaris Carly was een mooi staaltje rechtspraak; in zijn vordering vroeg hij een schorsing van het schippersbrevet van J. Gevaert voor een periode van 9 maanden, hetgeen de repliek ontlokte van de plezierschipper: „Als men iedereen moet straffen die door de seinen vaart, moet men de visserij stilleggen”. (De sportvisserij misschien?).

N.575-N.597 „BRANDARIS”

Daar uit de voorgaande verhoren duidelijk bleek dat beide vissersvaartuigen de reglementaire vislichten voerden, hun radar regelmatig hadden bijgesteld, en het pleziervaartuigje niet kon worden opgemerkt door onvoldoende verlichting en er bovendien van de kant van schipper D'Herde van de Brandaris grote onwetendheid vastgesteld werd betreffende kennis van zeevaartkunde (hij herkende niet de lichten van een in span voerend koppel) stelt de Rijkskommissaris dat er geen beroepsfouten werden begaan, noch door schipper Beuckels, noch door motorist Luc Van Steegher van de N.597. Er werden dan ook geen tuchtstraffen gevorderd!

Z.46 „NEPTUNUS” / NASCENSE

In zijn pleidooi vorderde Rijkskommissaris tegen matroos Franky Cardon, wegens verregaand gebrek van vakmanschap, een schorsing van zijn brevet voor 7 dagen.

Voor schipper N. Neyts werd een vermaning gevorderd voor het „niet geven van duidelijke standing-orders”.

N.350 „COLETTE”

De betrokkene, schipper Kiekens, was voor de derde opeenvolgende keer niet aanwezig. De Voorzitter acht dat de betrokkene kans genoeg gehad heeft en vraagt de Rijkskommissaris om op de volgende zitting te vorderen.

Z.43 „PANDORA”

Schipper Dirk Vanhove werd op de zitting

vertegenwoordigt door zijn vader Willy Vanhove, tevens reder van de Z.43. De feiten dateren van 10 oktober '86.

Aan de zeevaartinspektie werd om toelating gevraagd om een reis te mogen maken met een bemanning, die uitzonderlijk niet over de vereiste brevetten beschikte. Deze toelating werd verleend. Het schip liep echter averij op na 7 dagen en diende 12 dagen in Oostende te verblijven teneinde de nodige herstellingen aan te brengen. Nadien werd opnieuw uitgevaren met dezelfde bemanning, hoewel de vergunning verlopen was.

Reder Vanhove Willy voerde aan dat, gezien de reis niet volledig beëindigd was, deze vergunning nog steeds goldde.

AANVARING B.181 „MAYFLOWER” EN Z.143 „SHARK”

Op 29 september 1985 om 14u.05 greep een aanvaring plaats tussen B.181 en de Z.143.

Schipper van de Mayflower René Van Acker, ondervraagd naar de toedracht van de aanvaring, verklaarde dat er op dat ogenblik niemand op de brug wacht liep. De Z.143 werd nochtans opgemerkt op 1½ mijl voor de aanvaring plaatsgreep. Beide schepen hadden een snelheid van 3 tot 4 knopen. Schipper Van Acker veronderstelde dat de kruising ging gebeuren op 1/2 mijl afstand. De Z.143 maakte echter een lichte bocht naar bakboord waardoor de aanvaring veroorzaakt werd. Het is wel vreemd dat schipper Van Acker eerst constateerde dat er een schip hem ging kruisen op 1/2 mijl, binnen enkele minuten tijds, en dan toch nog het stuur op automatische piloot zet om te gaan helpen met de bemanning.

Op de Z.143 was het Daniël Constant die op dat ogenblik wachtsman was. Hij verklaart dat hij een tweetal minuten de brug heeft verlaten om sigaretten te halen (!). Nogal bedeesd geeft hij toe dat hij in fout was door van de brug weg te gaan en ook onvoldoende aandacht gegeven heeft. Hij had namelijk, voor hij de brug verliet, de B.181 niet opgemerkt. Voor zijn eerste reis aan boord van de Z.143 is het pakje sigaretten hem wel duur uitgevallen. De Voorzitter acht het gelukkig dat het slechts bij stoffelijke

schade gebleven is en er geen slachtoffers zijn gevallen.

Schipper Van Acker van de B.181 ondervraagd naar het waarom hij de brug verliet, kaatst de bal naar het kamp van de Z.143 en verwijst naar een „gebruik” dat schippers een afspraak onder elkaar hebben om naar elkaar uit te kijken.

Wanneer de Voorzitter hem wijst op de plicht aan dek te blijven bij een aanvaringskoers, wimpelt deze dit allemaal weg, waarbij hij duidelijk een te groot vertrouwen formuleert in de boordinstrumenten. „Wij leven niet meer in de tijd van Christus”. Het kostte de Rijkskommissaris de grootste moeite hem uiteindelijk de mond te snoeren.

Schipper Verbeke van de Z.143 „Shark” zal later worden opgeroepen.

Z.554 „NOORDKAAP” - „THOR”

Met toelating van de port-control verliet de Z.554 „Noordkaap” op 17.3.86 om 16.25 de haven van Zeebrugge om de garnaalvisserij te bedrijven. Schipper Rappe voer echter niet onmiddellijk uit maar lag gedurende twintig minuten (!) stil tussen de oude havendam en de nieuwe strekdammen. Hij bracht Port Control hiervan niet op de hoogte. Kort daarop kreeg ook het Duitse containerschip „Thor” toelating om de haven binnen te varen. De radarwaarnemer van het zeezezen hoorde via de VHF dat port control toestemming verleende aan de „Thor” en verwittigde deze laatste dat de Z.554 nog in de haven lag.

Schipper Rappe moet dan ook gehoord hebben dat de „Thor” naar binnen voer, maar verwittigde ondanks de dichte mist noch de „Thor” noch port control, dat hij daar nog lag. Dit is een groot gebrek aan goed zeeman-schap.

Door toedoen van port control werd overeengekomen dat beide schepen elkaar gingen voorbijvaren, rood op rood.

Ondanks het feit dat de zichtbaarheid amper 200 bedroeg gaf schipper Rappe slechts éénmaal een mistsein. Hij had de „Thor” reeds waargenomen op 1,5 mijl op radar, maar heeft hem toen niet verder meer gevolgd.

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

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

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

Ook over de plaats van de aanvaring heeft hij geprobeerd zich er naar beste kunnen vantussenuit te trekken.

Volgens zijn verklaring bevond de Z.554 zich aan de goede kant van het vaarwater; maar hoe komt het dan dat hij de „Thor” niet terzelfdertijd heeft waargenomen, want hij verklaarde dat de „Thor” volledig aan de verkeerde kant zat.

Volgens schipper Rappe is de aanvaring te wijten aan het feit dat de „Thor” door de vloedstroom verzet werd en aldus te oostelijk geraakte. De gezagvoerder daarentegen verklaarde voor de zeevaartpolitie en in zijn zeeprotest dat hij de uiterste westelijke kant van het vaarwater hield, zo dicht zelfs dat hij bij het zien van de gevaarsituatie geen mogelijkheid meer had over stuurboord uit te wijken om een aanvaring te vermijden. Hij verklaarde ook dat er aanvankelijk geen gevaar voor aanvaring was, maar dat de Z.554 plots over bakboord naar hem toekwam en daardoor westelijk van de lichtenlijn kwam te liggen waar de aanvaring plaats had.

De „Thor” voer op dat ogenblik met een snelheid van 6 mijl. Het was toen één uur voor hoogwater te Zeebrugge en er loopt daar bij kranktij voor de haveningang een stroming van 1,7 mijl met een richting van 110°.

De „Thor” moet een koers sturen van 140° om de haven aan te lopen en had dus de stroming zeker niet dwars, maar eerder achter. Getuige Boonen van de radarcontrole verklaarde trouwens onder eed dat beide vaartuigen aanvankelijk goed hun rechterkant hielden en er geen gevaar voor aanvaring dreigde, vermits er minstens 300 m. tussen beide vaartuigen lag. Plots zag hij echter op de radar dat de Z.554 zonder gekende reden naar bakboord draaide waardoor de aanvaring ontstond.

Deze had misschien nog vermeden kunnen worden indien de bokken van de Z.554 waren getopt, doch deze waren tot 30° van de mast gevierd.

Om het niet geven van regelmatige mistseinen, het niet doeltreffend gebruik maken van radarwaarnemingen, het niet aanhouden

van de stuurboordwal zo dicht als veilig mogelijk is, het niet binnenhalen van tuig en takelwerk dat buiten boord uitsteekt waardoor de veiligheid van de scheepvaart in het gedrang kan komen, werd schipper John Rappe, houder van het brevet van schipper tweede klasse, geschorst voor een periode van drie dagen.

Z.99 EN HET VERKEERS-SCHIEDINGSSTELSEL

Schipper Dirk Savels werd voor een overtreding op het verkeersscheidingsstelsel Casquets op 12.5.1986 bestraft met drie dagen schorsing van zijn brevet.

De Z.99 werd in overtreding genomen en geïdentificeerd door een patrouillevaartuig van de Franse Marine in positie 7,5 mijl 331° van de vuurtoren van de Casquets.

Z.59 „GUDRUN” EN HET VERKEERS-SCHIEDINGSSTELSEL

Schipper Eric Dewaegenaere werd voor eenzelfde overtreding (verkeersscheidingsstelsel Dover Strait) geschorst voor een tijdsduur van eveneens drie dagen.

De Z.59 werd in overtreding genomen door een vliegtuig van de Britse Marine in positie 51°20.4'N en 01°40.5'E.

ADIEU COSMETICA: DE VOEDING GAAT VOOR

Het is een bekend feit dat zeealgen in cosmetica een dankbaar produkt vormden. Maar, zegden enkele voedingspecialisten, er zijn zaken die meer belang hebben in de tijden die we beleven, en ze lieten hun brein de losse teugel.

Resultaat: op het Internationaal Voedingssalon dat onlangs te Lyon gehouden werd, kon aan het publiek een volledig gamma van produkten voorgesteld worden die algen als basis hadden.

Eigenlijk was het de moeder van een parfumeur, die hele dagen letterlijk met de handen in de wieren zat die het eens probeerde daar een confituur van te maken. Dat was de deur openen voor andere toepassingen in de voedingssector.

Op dit voedingssalon dus kon men proeven: een mosterd op basis van algen die in de gastronomie gretig afname vond voor verscheidene schotels (denk maar even aan een konijntje met mosterd) waaraan die een zeer speciale smaak bezorgt. Een andere bereiding in smal gesneden reepjes kan bij een tartarestek of een omelet als toespijs geserveerd worden. Er is ook nog een azijn op basis van zeeiwieren. En waar het zal eindigen weet men nog niet.

Het produkt waarmee gestart wordt komt uit de diepe wateren ter hoogte van de Finistère.

EEN ARTIFICIEEL EILAND IN DE NOORDZEE?

Een project, dat met de regelmaat van een klok, die op een 10-jarig circuit zou ingeschakeld zijn, komt weer eens boven.

Deze keer maakt „Het Volk” gewag van het realiseren ervan. Het zou gebouwd worden in onze kustwateren en zou hoofdzakelijk dienen om industriële afval te verwerken. Dit project zou einde maart moeten klaar zijn.

Economische Zaken en Openbare Werken zouden er wel iets in zien want daar zou een kerncentrale kunnen gebouwd worden. Maar noch het ene noch het andere ministerie schijnen niet bereid om over deze zaak te willen praten.

Trouwens zijn experts er hard tegen gekant en een van hen noemde het project „Ons Lochness monster” dat regelmatig de kop opsteekt en dan weer onderduikt.

Of de visserij instanties hun woordje zullen meepraten en zich over het project zullen eens verklaren is een andere zaak. Welke gevolgen zal dat hebben op de visserij in deze gebieden? Hoeveel zal de bezoedeling van de wateren nog mogen verder gedreven worden?

Wat met het toerisme en het aantrekkelijke van onze stranden en het pootje baden voor de peuters?

Daar dit eiland noodgedwongen aan het vasteland zou moeten verbonden worden stelt men zich ook de vraag wáár dit zou gebeuren, en in hoeverre deze „muur” de verdere ontzanding van onze stranden in de hand zou werken. Zonder de vraag te opperen „hoeveel zal dat kosten?” en „wie zal dat betalen?”.

TE KOOP:

BOUWGROND - 2.000 m²
voor nijverheid

in stukken van 500 m².

Gelegen Fortlaan, Oostende (Vuurtoren).

TEL. (059) 27 86 37

KLEINHANDELAARS OOSTENDSE VISMIJN IN HET HARNAS

De voorbije week was de vismijn het toneel van verontwaardigde handelaars, die zich door het Oostends schepencollege bij de neus genomen voelen.

In de voorbije week ontvingen immers velen van hen een schrijven vanwege het Oostends stadsbestuur waarin werd gewezen op de bepalingen van het huurcontract der pakhuizen, waarbij alle detailverkoop door de huurders dezer pakhuizen uitdrukkelijk wordt verboden. Volgens deze brief is bij „een recente bespreking tussen vertegenwoordigers van de groothandel, de kleinhandel en het schepencollege” dit probleem van de detailhandel aangesneden.

Hierbij geven wij U deze brief letterlijk weer.

Betref: Toepassing huurcontract

Mevrouw,
Mijnheer,

Bij een recente bespreking tussen vertegenwoordigers van de groothandel, de kleinhandel en een vertegenwoordiger van het Schepencollege, werd het probleem van de detailhandel in de pakhuizen van de Stedelijke Vismijn aangesneden.

Alle partijen waren het er over eens, dat zich op dit vlak ernstige misbruiken voordoen.

De aandacht van de gebruikers van pakhuizen wordt derhalve gevestigd op de bepalingen van het huurcontract, dat alle detailverkoop uitdrukkelijk verbiedt. In overleg met de hierboven aangehaalde afgevaardigde bestuurders acht het Schepencollege het dan ook van nut u erop te wijzen dat de bepalingen van het huurcontract stipt moeten worden nageleefd.

Met alle achting,

Namen het College

De Secretaris,	Namens de Burgemeester i.o. de Schepen
G. Van Laere	R. Makelberge

Bij een onderzoek naar de ware toestanden in onze vismijn bleek echter al onmiddellijk dat géén der zelfstandige kleinhandelaars op deze conferentie gevraagd is geweest!

Sommige der leurders wél, doch bij een peiling bleek dat – op enkele uitzonderingen na – geen van deze gekant was tegen de detailhandel in de pakhuizen. Velen van hen beseffen immers goed genoeg dat deze detailhandel geen échte concurrentie vormt voor de leurhandel, doch dat de zwaarste concurrentie komt van de kant van de grootwarenhuizen, die hun vis betrekken uit het buitenland.

De woordvoerder van de acht betrokken kleinhandelaars, dhr. Octaaf Van de Wynckel acht dit dan ook de reinste broodroof. „De detailverkoop is reeds jarenlang – zij het oogluikend – toegelaten, eveneens in de vismijnen van Nieuwpoort en Zeebrugge. Doch de laatste tijd waait er een onwelriekende wind van de kant van welbepaalde groothandelaars die het schepencollege lastig vallen en hopen op een monopolie in de Oostendse vismijn. Dan kunnen onze mensen hun bieren pakken”, aldus dhr. V.d.W.

Een dergelijk monopolie zou inderdaad ernstige gevolgen kunnen hebben voor onze vissers en reders. Ze zou eveneens een inzinking kunnen teweegbrengen in de prijs van de vis.

We laten de woordvoerder van de acht detaillanten verder aan het woord.

„Als men de reglementen wil toepassen, dan moet dat voor iedereen, en op alle gebied... ook voor het stadsbestuur (onderverhuur van pakhuizen is ook niet toegelaten!).

In de loop van de tijd zijn vele nieuwe reglementen gemaakt, keuringsrechten gehoffen, taks op de ophaling van de visafval... taks op vismanden... waarom zou dan dit reglement niet aangepast worden in het betreffend huurcontract?!

De vismijn biedt al jaren geen toekomst meer voor de groothandel! Het is dan niet meer dan normaal dat men zo'n broodwinning verdient met aan detailhandel te doen.

Veel toeristen kunnen in de zomer bij onze pakhuizen terecht om verse tong, warme wuloks of andere zeelekkernijen. De pakhuizen hebben hun verkoop trouwens al moeten herleiden tot maximum 10 uur per week. De markt van dinsdag 11. duurde amper 14 minuten. Daarbij, alle activiteit van de detaillanten gebeurt er openbaar en de vereiste belastingen (tot 70% op het eindcijfer!) worden betaald; in tegenstelling tot andere gebruikers in de vismijn die dat stiekem doen. Voor het oog verkopen zij niet in detail. Wij echter kopen onze vis bij de afslag, wij betalen BTW en belasting.

De overheid zou er beter aan doen andere wantoestanden in de visserij op te sporen en te beëindigen.

Er is bvb. de vis die uit de markt wordt genomen vóór de verkoop en de vis die – in de duik – al om 5 uur 's morgens wordt verkocht. Sommige kustvissers hebben hun „eigen ronde” met garnaal, en in veel volkscafé's wordt er vis en garnaal achter de tapkast verkocht. Dan zijn er ook nog de grootwarenhuizen, die 50 tot 60% van hun vis uit het buitenland betrekken. Ook veel schepen, gebouwd met overheidssubsidies, hebben hun thuishaven in vreemde landen. Die vormen concurrentie. Niet, ocharme, wij met z'n achten.

Als wij onze deuren moeten sluiten, dan zal de zgn. volksvis zoals zeehondjes en katteroggen bestemd zijn voor de vismeelfabrieken. Deze worden door de leurders immers niet verkocht daar ze bij de binnenlanders niet bekend zijn”.

En wat dan met de pakhuizen in de vismijn? Als wij sluiten, wat gaat er dan aangevangen worden met al die LEGE pakhuizen. Wij willen gerust gelaten worden! aldus besluiten deze mensen; wij worden gedwarsboomd uit afgunst, en wij weten vanwaar.

Maar wij zullen hard terugslaan, hard van ons afbijten. Ook wij kunnen het onze „tegenstanders” moeilijk maken.

Het wordt nu wachten op de persconferentie die gepland is voor vrijdag aanstaande. Na deze conferentie zullen de huurders van pakhuizen hun houding bepalen en hun standpunten innemen.

PROTEST TEGEN WATERTREKKEN AAN NIEUWPOORTSE SLUIZEN

De beoefenaars van de hengelsport in de binnenwateren achter de haven van Nieuwpoort steken hun misnoegdheid niet onder stoelen of banken.

Voor hen dringt een verandering in de visserijwetgeving zich op. Zij stellen voor een rondetafel te houden waar alle verantwoordelijken zouden komen aanzitten.

Dit nadat tijdens de voorbije vorstperiode aan de sluzen van Nieuwpoort ondanks de droogte nog steeds water naar de zee getrokken werd.

Ze wijzen erop dat een vis die onder het ijs leeft minder actief is en het uiteraard met minder zuurstof kan stellen. Als er echter toch nog water getrokken wordt dan worden de door de stroming omgewoelde bodemsidu's dodelijk voor de vis.

Gebrek aan coördinatie tussen visserij- en natuurbeheermiddelen werken dergelijke situaties in de hand.

Er zullen in 1987 weinig of geen karpers te vissen vallen in de binnenwateren van W.-Vlaanderen.

INFORMATIEAVOND HELIFLIGHT KOKSIJDE

Op donderdag 26 februari zullen enkele piloten van de Heliflight uit Koksijde in het sportvisserijlokaal Leopold I op de Zeedijk te De Panne hun werkelijke taak als hulpdienst in de visserij toelichten.

In het kader van de veiligheidsactie hebben de Seakings reeds vele keren hun diensten bewezen aan de visserij. Zodoende heeft het bestuur van de Pannevissers gedacht dat het zeer nuttig zou zijn om de leden even te laten luisteren naar de verhalen van de mensen van de Heliflight zelf en hoe zij de reddingen ervaren.

Deze informatieavond is dus op donderdag 26 februari om 20 u. in het lokaal Leopold I.

ZEEBRUGGE KRIJGT ZIJN SEMAFOOR- GEBOUW

Het nieuwe semafoorgebouw zal er komen te Zeebrugge. Goed en wel op de hoek van de Zeebrugse zeedijk en de Baron de Maerelaan, waar vroeger het postgebouw stond.

Het zal wel een indrukwekkend geheel worden met zijn acht verdiepingen. Ondergronds daarbij een garage en een station van waaruit de passagiers van de ferryboten een treinverbinding vinden naar het binnenland.

De benedenverdieping is aan een winkelcentrum voorbehouden. De zes verdiepingen kantoren worden bekrond met een zevende waar een (vis?)restaurant de klanten een panoramisch zicht zal bieden en eindelijk komt nog een dakgalerij voor tentoonstellingen.

Het geheel zal 200 miljoen kosten.

In maart zal de gemeenteraad van Brugge beslissen, en men hoopt eind 1988 het geheel in gebruik te nemen.

BIJ DE NOTARIS

Er bestaan **3 soorten** testamenten:

Het internationaal testament.

Dit is een onderhands geschrift, waarvan de erflater verklaart en erkent, in de tegenwoordigheid van twee getuigen en de notaris, dat dit zijn testament is en dat hij de inhoud ervan kent.

De notaris maakt hiervan een akte op en bewaart het testament, onder omslag, onder zijn minuten.

Het onderhands geschrift mag getypt of met de hand geschreven zijn door de erflater zelf of zelfs door iemand anders.

Het eigenhandig testament.

Dit is een geschrift door de testator of erflater zelf opgesteld, waarin hij zijn laatste wil te kennen geeft.

Het testament moet door de erflater zelf geschreven zijn (dus niet getypt).

Het moet gedateerd zijn en de handtekening van de testator dragen.

Het notarieel testament.

Dit testament, ook openbaar testament genaamd, wordt door de erflater gedictieerd aan een notaris, in aanwezigheid van een tweede notaris of van twee getuigen.

De notaris schrijft het testament zelf.

Het wordt ondertekend door de erflater, de twee getuigen en de notaris(sen).

Inhoud van het testament.

Ook de inhoud van het testament is aan bepaalde vereisten en beperkingen onderworpen, bv. wanneer de echtgenoot van de erflater nog in leven is op het ogenblik van het overlijden, of wanneer hij kinderen of afstammelingen nalaat of, bij ontstentenis van echtgenoot of afstammelingen, de ouders van de testator nog in leven zijn, zal een deel van de nalatenschap hen voorbehouden blijven. In dit geval kunnen de legaten (dit zijn de toebedelingen die het beschikbaar gedeelte overschrijden niet volledig uitgevoerd worden.

Voorwaar die in strijd zijn met de openbare orde en goede zeden worden als niet geschreven aanzien, bv. legaat vermaakt op voorwaarde van niet te huwen of het vermaakt goed niet te vervreemden.

Er zijn drie soorten legaten:

1) Het algemeen legaat.

waarbij de geheelheid van de nalatenschap gegeven wordt aan een of meer personen, algemene legataris(sen) genoemd.

2) Het legaat onder algemene titel.

waarbij een deel van de nalatenschap vermaakt wordt bv. een deel van de ganse nalatenschap of de onroerende of roerende goederen van de erflater.

De begunstigen zijn in dat geval legatarissen onder algemene titel.

3) Het bijzonder legaat.

waarbij een bepaald goed of bedrag vermaakt wordt of een bepaald soort goederen bv. boeken, meubelen, munstukken. De begunstigde in dit geval wordt bijzondere legataris genoemd.

Bekwaamheid van de erflater.

Zoals voor alle rechtshandelingen moet de erflater op het ogenblik van het maken van het testament bekwaam zijn, d.i. in het bezit

van zijn verstandelijke vermogens en van zijn vrije wil.

Zo kan een onbekwame, een minderjarige onder de zestien jaar, een persoon die handelt onder dwang, geen rechtsgeldig testament maken. Een minderjarige boven de 16 jaar kan, bij testament, slechts beschikken over de helft van zijn vermogen.

Welk testament is nu het beste?

Ontegensprekelijk biedt het notarieel testament de meeste waarborgen.

- De notaris zal zich ervan vergewissen of de testator, op het ogenblik van het opstellen van het testament, over al zijn geestelijke vermogens beschikt en of hij niet handelt onder dwang.

- De inhoud van het testament wordt samen met de erflater besproken, de notaris verleent juridisch bijstand en gaat na of de beschikkingen die de testator wenst te nemen, kunnen uitgevoerd worden. De inhoud van het testament wordt dus praktisch onaanvechtbaar.

- Er bestaat geen gevaar voor verlies vermits het testament onder de minuten van de notaris wordt gerangschikt en steeds kan teruggevonden worden.

Het grote gevaar van een eigenhandig testament bestaat juist hierin dat het kan verloren gaan of vernietigd worden door iemand die er zich door benadeeld acht.

- Het testament krijgt als authentieke akte een vaste datum.

Dit kan van belang zijn om de bekwaamheid van de erflater te bewijzen.

- Na het overlijden van de testator krijgt het notarieel testament een veel eenvoudiger uitvoering dan de andere soorten testamenten.

Misschien nog dit...

- Alle testamenten kunnen steeds herroepen worden.

- Alle testamenten worden ingeschreven in het Centraal Register voor Testamenten (C.R.T.).

Deze taak werd bij wet toevertrouwd aan de Koninklijke Federatie van Belgische Notarissen.

Enkele notariële termen

- Authentiek

Door een daartoe bevoegd ambtenaar (meestal de notaris) opgemaakt. Daartegenover staat „onderhands”.

- C.R.T.

Centraal Register voor Testamenten: het register van alle in België gemaakte testamenten.

Iedereen kan, na iemands overlijden en mits voorlegging van een overlijdensakte, nagaan of de overledene een testament heeft gemaakt en welke notaris dat bewaart.

- Erflater of testator.

Degene, die is overleden en enig bezit - geld, goederen (en mogelijke schulden) - als erfenis nalaat.

- Legatarissen.

Degene aan wie de erflater, bij testament, zijn gehele vermogen of bepaalde goederen of een bepaald bedrag in geld nalaat.

- Minuut.

Het originele exemplaar van de authentieke akte, dat de notaris bewaart.

- Onroerende en roerende goederen.

Onroerende goederen zijn voornamelijk grond en gebouwen, met wat daaraan vast zit („aard- en nagelvast”).

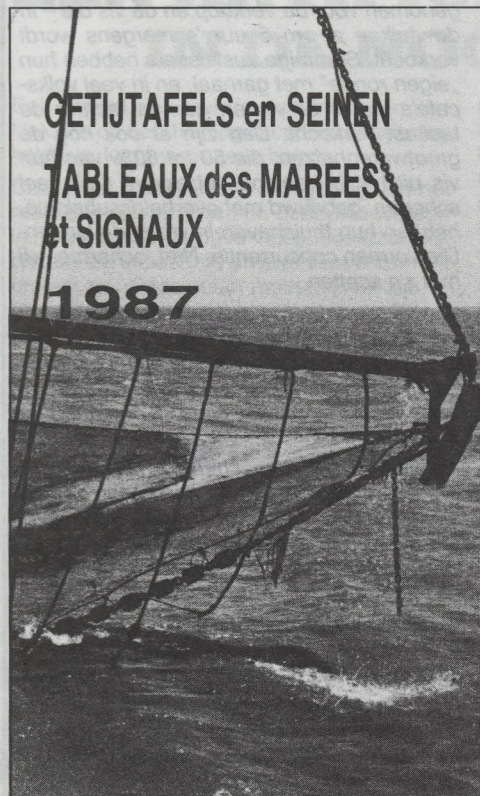
Roerende zaken zijn verplaatsbare zaken.

- Voorbehouden (of reservataire) erfgenenamen.

Die erfgenenamen, die volgens de wet recht hebben op een in de wet bepaald deel van de nalatenschap: het zogenaamde voorbehouden of reservataire deel.

De erflater mag niet beschikken over dit voorbehouden deel; mag dit niet tegen de wil van de voorbehouden erfgenenamen afnemen, ook niet bij testament.

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



HOOGWATERBOEKJE 1987

Het Hoogwaterboekje 1987 is reeds ter beschikking in de drukkerij van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het geeft ook de tijdverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland.

Dit zeer nuttig zakboekje is in alle boekwinkels verkrijgbaar tegen de prijs van 40 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 40 fr. + 26 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

4/67 (T)NIEUWPOORT. ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN.
Zie B.a.Z. 1/47, 1/48 en 1/49 - 1987.

Gedurende de periode van 02.03. t.e.m. 15.03.1987 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door de artillerie in de kleine, midden en grote sektor als volgt:

-week van 02 tot 06 maart 1987: maandag 02, dinsdag 03, woensdag 04, donderdag 05 en vrijdag 06 maart 1987;

-week van 09 tot 13 maart 1987: maandag 09, dinsdag 10, woensdag 11, donderdag 12 en vrijdag 13 maart 1987.

Deze schietoefeningen worden gehouden van 09.00 h., plaatselijke tijd tot zonsopgang, zonder onderbreking. (Meded. AA-Sch.Nieuwpoort- 03.02.87)

VERBETERING.

B.a.Z. 1/48 van 1987 aanpassen van de tekst als volgt:

* vervangen van 22 april door 24 april 1987;

* vervangen van 08 mei door 28 mei.

(AA-school-Nieuwpoort, 17.02.87)

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 16-02 1987.

86/164 Zand Route.
Pos. 51°22'31"N - 03°10'07"E. Zand lichtboei 150 m. in 280° uit positie.

86/260 Zeebrugge haven
Pos. 51°21'15", 56 N-03°11'43", 86 E tijdelijk uitgelegd in deze positie de gele lichtboei, ZOK, gevende 4 gele schitteringen elke 8 sec.

86/275 Zeebrugge nadering.
Pos. 51°21'55" N-03°11'36" E. Zand 2 lichtboei 100 m in de 096° uit positie.

86/285 Zeebrugge haven.
Pos. 51°20'41" N-03°12'23" E. Z 6 lichtboei tijdelijk verlegd 30 meter in 225 graden.

86/355 Gele blinde ton voorzien van een liggend

kruis en dekkende een getijmeter verplaatst van pos. 51°24'12", 6 N-02°53'30" E naar pos. 51°19'50"N-02°24'57" E. Scheepvaart wordt verzocht er goed vrij van te houden.

86/478 Zeebrugge haven.
Pos. 51°21'01" N-03°12'47" E. Z 4 lichtboei tijdelijk verlegd.

86/511 Havengeul Nieuwpoort.
Ter hoogte van profiel Nr 11 en van profiel Nr 17: tijdelijk uitgelegd een groene spitse lichtboei gevende een groene schittering.

87/023 Westhinder Vlissingen route.
Pos. 51°25'30" N-03°09'00" E Licht Haaz paal gedooft.

87/066 Vlissingen Scheur route.
Pos. 51°23'12" N-03°00'12" E Scheur 1 lichtboei gedooft.

87/084 Zeebrugge Nadering.
Pos. 51°21'24" N-03°12'31" E Zand 4 lichtboei verlegd naar pos. 51°21'35" N-03°12'17,5" E.

87/085 Zeebrugge Haven.
Pos. 51°21'13" N-03°12'34" E. Z 2 lichtboei verlegd naar pos. 51°21'20" N-03°12'33" E.

87/087 Zeebrugge Haven.
Pos. 51°20'45", 6 N-03°12'34", 8 E. Tijdelijk uitgelegd een gele blinde lichtboei gemerkt " BR D " gevende gele schitteringen (2+1) alle 10 sec.

87/088 Zeebrugge Haven.
Pos. 51°21'29" N-03°11'30", 5 E. Tijdelijk uitgelegd een gele blinde lichtboei gemerkt " ZOK N " gevende gele schitteringen (2+1) alle 12 sec.

87/089 Zeebrugge Haven.
Pos. 51°21'25", 6 N-03°11'43", 9 E. ZOK lichtboei tijdelijk opgenomen.

87/090 Zeebrugge Haven.
Pos. 51°21'07", 5 N-03°12'00" E. Tijdelijk uitgelegd een gele blinde lichtboei gemerkt " ZOK Z " gevende gele schitteringen (2+1) alle 12 sec.

DE VERSPREIDING VAN «HET VISSERIJBLAD»

Om te voldoen aan de vraag van veel vissersfamilies en al wie belang stelt in de visserij en vishandel, zal het VISSERIJBLAD, dat zijn 50e jaar ingaat, voortaan ook elke vrijdag te verkrijgen zijn, tegen de prijs van 50 fr., bij de dagbladverkopers en in de hiernavolgende boekhandels.

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

Voortaan is het VISSERIJBLAD dus ook verkrijgbaar bij:

AAN DE MIDDENKUST:

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

AAN DE OOSTKUST:

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

AAN DE WESTKUST:

Vermote Vandenbruwaene	Langestraat 127, Nieuwpoort Pyliserlaan 25, Koksijde
---------------------------	---

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

door te
adverteren
in

**HET
VISSERIJBLAD**

Bel. (059) 32 11 13
voor meer informatie

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

De aanvoer wordt stilaan meer gevarieerd. Minder gul te vangen en hierdoor wijken meer en meer schepen uit naar de kanaalvisgronden. Daar moet nu trouwens wel wat vis te vangen zijn. De volgende weken krijgen we dus meer rog en andere kanaalvarianten op de markt.

De aanvoer van gul is dus duidelijk kleiner geworden. Kleinere vangsten en minder schepen die ze gaan vangen. De prijs is niet noemenswaardig gestegen maar ook daar kan de komende weken dus verandering in komen. Mooie kabeljauw liep toch weer op tot 117 fr. en de gulsoorten kregen tussen 35 en 85 fr. Voor grote wijting werd rond de 50 fr. betaald, kleine sortering kreeg niet veel meer dan de opvangprijs. Westroggen waren een stuk duurder dan de voorgaande weken, grote rog haalde dinsdag zelfs tot 100 fr.

De IJslandse vis was niet bepaald duur te noemen. Of is het dat we te hoge prijzen gewoon geworden zijn. In elk geval kreeg rode zeebaars ruim 65 fr. en noteerde schelvis tussen 70 en 90 fr. Leng deed het wat minder goed maar was toch ook nog goed voor 70 fr. en meer. Kabeljauw en gul kreeg ook hier geen te beste prijs maar dat is niet verwonderlijk met de grote aanvoer van Westgul die we gekend hebben.

Noordvis kregen we ook al voldoende. Pladijs gaat nochtans in stijgende lijn met prijzen tussen 40 en 50 fr. waarbij de kleine soorten nu de duurste geworden zijn. Voor de tongen werd tussen 280 en 375 fr. betaald, de slips zijn dus een 20 fr. minder duur geworden. Grote tarbot kreeg een eind boven de 500 fr., de kleinere soorten werden verkocht tussen 330 en 480 fr. Voor griet werd tussen 175 en 240 fr. gegeven en staartvis noteerde als gewoonlijk tussen 250 fr. en 350 fr. volgens de grootte alweer.

Van de kustvisserij kregen we ook deze week weinig of niets te zien. Een paar schuchtere pogingen van de gulvangers leverden niet veel op terwijl verder ook de weersomstandigheden niet steeds meezaaten.

VRIJDAG 13 FEBRUARI 1987

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
Z.70	8	50	1.500	718.855
N.525	7	40	1.400	693.253
O.274	14	80	2.100	1.091.833
NOORD				
O.108	11	200	2.000	1.208.714

MAANDAG 16 FEBRUARI 1987

IJSLAND				
O.216	18	750	—	2.214.669
NOORD				
Z.14	16	500	5.000	2.917.401
Z.92	16	500	5.500	3.324.427
Z.185	17	500	5.500	3.329.383
O.231	6	120	800	718.375
WEST				
Z.80	12	50	1.500	788.040
Z.502	12	280	—	597.899
Z.596	11	300	500	1.107.872
N.719	11	300	—	562.719

N.3	9	250	—	545.517
N.752	11	350	—	744.410
O.128	5	200	—	455.545
O.232	12	300	—	649.620
KREEFTENPUT				
Z.41	12	130	300	543.933

WOENSDAG 18 FEBRUARI 1987

WEST				
N.40	11	210	—	461.514
N.597	10	250	—	570.841
N.709	9	200	—	474.176
O.124	16	420	4.400	2.784.745

IJSLANDSE VISSOORTEN

Schelvis groot	90,00/	
Mid. schelvis	68,00/	75,00
Kleine schelvis	64,00/	
Kabeljauw	84,00/	94,00
Gul	53,00/	66,00
Wijting	51,00/	
Zeebaars	67,00/	77,00
Witte leng	50,00/	54,00
Blauwe leng	60,00/	69,00
Schartong (Schotse schol)	69,00/	70,00
Heilbot	253,00/	293,00
Koolvis	35,00/	43,00

Verwachtingen

VRIJDAG 20 FEBRUARI

WEST: Z.123, 270 vis (220 gul)
N.306, 200 vis
O.51, 290 vis (200 platvis), 1200 tong

MAANDAG 23 FEBRUARI

IJSLAND: O.129, 1000 vis (500 rode zeeb., 120 koolvis, 80 schelv., 50 leng, 220 kab. & gul, 30 varia)

KANAAL: O.206, 410 vis (140 keilrog, 100 rog)

WEST: O.127, 220 vis, 1200 tong
O.275 - O.26 - Z.37 - O.427 - O.279

DINSDAG 24 FEBRUARI

WEST: N.709 - O.333 - Z.96 (vermoedelijk)

WOENSDAG 25 FEBRUARI

WEST: O.500 - Z.50 (vermoedelijk)

ZEEBRUGGE

	tong	vis	dag.	fr.
VRIJDAG 13 FEBRUARI 1987				
Z.526	W	1.100	380	1.408.460
N.36	W	6.000	500	3.509.530
Z.48	W	3.500	350	2.452.550
Z.196	W	4.000	350	2.973.500
Z.408	W	2.200	150	796.610
Z.207	W	1.000	60	9
Z.548/554				129.410
Z.578/580				178.340
Z.201/601				168.770
Z.501				60.380
Z.403/472				108.710
				12.418.120

MAANDAG 16 FEBRUARI 1987

Z.300	W	1.200	70	—	859.980
Z.506	W	2.000	280	—	1.813.120
Z.307	KRP	50	150	—	634.755
Z.186	W	2.200	300	—	1.957.530
Z.47	W	4.000	400	—	2.771.660
Z.569	KRP	—	150	—	388.855
Z.30	N	4.500	300	—	3.017.650
Z.66	W	3.000	250	—	1.850.840
Z.54	W	3.200	400	—	2.538.630
Z.578/580					33.240
					15.866.260

DINSDAG 17 FEBRUARI 1987

BR.6	KRP	100	120	—	775.260
Z.243	KRP	—	130	—	649.419
N.15	W	2.800	450	—	2.367.190
Z.84	—	1.000	200	—	952.810
					4.744.679

WOENSDAG 18 FEBRUARI 1987

Z.69	W	3.000	330	14	2.316.180
Z.181	KRP	—	140	10	586.216
Z.198	KRP	50	120	10	520.810
Z.89	W	3.000	480	12	3.306.980
Z.122	W	1.400	100	8	846.410
Z.27	W	3.000	300	12	2.065.019
Z.162	—	2.200	500	14	2.431.450
					12.073.065

NIEUWPOORT

VRIJDAG 13 FEBRUARI 1987

VIS			
N.700	1.701 kg.	93.050 fr.	
N.88	1.711 kg.	95.035 fr.	
N.590	1.711 kg.	95.035 fr.	
N.720	2.713 kg.	282.112 fr.	

Er werd op de vrijdagveiling door één vaartuig van de West, door één koppel gullevisseren en door één kustvaartuig ongeveer 7.800 kg vis, voor één bedrag van 565.232 fr. aangevoerd. Tong der sortering 1 en 2 haalde 330 à 360 fr./kg en voor tong der sortering 3 en 4 werd 377 à 390 fr./kg betaald. Voor grote tarbot werd 476 à 518 fr./kg opgetekend, voor middenslag tarbot 260 à 340 fr./kg, voor varia 250 à 320 fr./kg en voor tong-schar 102 à 168 fr./kg. De grote pladijs kocht men tegen 1500 à 1700 fr. de ben aan, de middenslag- of drieling pladijs tegen 1750 à 2000 fr. de ben en de visjes tegen 1400 à 1500 fr. de ben. Kabeljauw kreeg 122 à 134 fr./kg en gul 2500 à 5500 fr. de ben. Voor de voorkeuze gul werd 2540 à 2780 fr. de ben neergepend. Grote wijting bekam 2550 à 2750 fr. de ben en kleine wijting 2000 à 2200 fr. de ben. Men betaalde voor grote zandschar 2620 à 2800 fr. de ben en voor kleine zandschar 1880 à 2000 fr. de ben. Moerrog werd tegen 3600 à 3700 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 3500 à 3600 fr. de ben, scherpstaarten tegen 2850 à 3300 fr. de ben en katrog tegen 2000 à 2250 fr. de ben. Doorn- of speurhaai haalde 2900 à 3200 fr. de ben, zeehond 2250 à 2500 fr. de ben en knorhaan 2250 à 2750 fr. de ben. Opnieuw werd er op de vrijdagmarkt een nijpend tekort aan tong en varia vastgesteld.

SCHADE AAN DE O.118 „DANDY”

VIS			
N.88	1.009 kg.	49.315 fr.	
N.590	1.010 kg.	49.315 fr.	
N.700	1.435 kg.	65.580 fr.	
N.563	9.437 kg.	466.522 fr.	
N.152	1.141 kg.	54.850 fr.	
N.738	4.274 kg.	180.290 fr.	
N.575	969 kg.	98.404 fr.	

Op de maandagmarkt losten één koppel gullevissers, twee vaartuigen van de West en drie kustvaartuigen samen ongeveer 19.000 kg vis voor een totale waarde van 964.276 fr. Tong nr. 1 kreeg 288 à 292 fr./kg en tong nr. 2 362 à 366 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 382 à 385 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 378 à 380 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 352 à 355 fr./kg en kleine tong 318 à 320 fr./kg. Voor varia werd 230 à 320 fr./kg opgetekend, voor griet 210 à 268 fr./kg en voor tongschar 98 à 186 fr./kg. Grote pladijs noteerde men aan 2400 tot 2600 fr. de ben, drieling- of midden-slag pladijs aan 2500 tot 2700 fr. de ben en visjes aan 1550 tot 1800 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 5800 à 6200 fr. de ben neergepend en voor gul 2000 à 5250 fr. de ben, dit volgens de grootte - klasse. De voorkeine gul kreeg 2040 à 2180 fr. de ben. Grote wijting boekte men tegen 3000 à 3250 fr. de ben en kleine wijting tegen 1800 à 2100 fr. de ben. De grote zandschar haalde 2160 à 2280 fr. de ben en de kleine zandschar 1740 à 1900 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4000 à 4100 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 3500 à 3600 fr. de ben, scherpstaarten tegen 3200 à 3500 fr. de ben en katrog tegen 1700 à 1800 fr. de ben. Doorn- of speurhaai bekwam 3000 à 3250 fr. de ben, zeehond 2900 à 3050 fr. de ben en knorhaan 2250 à 2750 fr. de ben. Er was op de maandagmarkt een ruime belangstelling vanwege de handelaars waar te nemen, dit met een goede prijsnotering voor alle aangevoerde soorten.

WOENSDAG 18 FEBRUARI 1987

VIS			
N.720	3.876 kg.	165.520 fr.	

Er werd op de woensdagveiling slechts door één Westvaartuig 3.876 kg. vis gelost, voor de bruto-waarde van 165.520 fr. De aanvoer bestond hoofdzakelijk uit gul, zodat geen andere vissoorten werden aangevoerd. Gul kreeg 1850 à 3350 fr. de ben, dit volgens de grootte - klasse. De voorkeine gul bekwam 1830 à 1980 fr. de ben. Opnieuw werd er vastgesteld dat zich het nijpend tekort aan tong en varia om de handelaars te bevoorraden op het voorplan werd gesteld. Zodoende bood het marktoezicht enkel een monotoon vertoon, dat uiteindelijk voor het westvaartuig de N.720 in een goede besomming resulteerde.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
13 feb.	4	7.836	565.232	
16 feb.	6	19.275	964.276	
18 feb.	1	3.876	165.520	

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

Op de kuisbank te Oostende ligt de O.118 die in botsing kwam met het Brits containerschip „Osaka Bay”.

De „Dandy” ligt nu droog en men ziet heel goed de zware schade die het opgelopen heeft. Een eerste raming van deze schade bedraagt 20 miljoen BF.

Maandag werd een Britse raadsman aangesteld door de verzekeraar van de O.118. Hij zou de bemanningen van de „Dandy”, alsook van de N.3 „Frederic-Patrick” en van de N.719 „Atlantic” ondervragen. Die schepen bevonden zich in de buurt van het ongeval.

Ondertussen werd de 17.000 l. brandstof uit de „Dandy” verwijderd. De eventuele herstelling zal waarschijnlijk maanden in beslag nemen.



De zware averij die de O.118 „Dandy” opliep nadat het vorige week op 7½ mijl van de haven van Dover aangevaren werd door de „Osaka Bay”.

Het schip werd na de aanvaring door de staatssleepboot „Zeetijger” terug naar Oostende gesleept.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	16 februari	17 februari	18 februari
Lappen	316 325	.....	315
Grote	365 370	.....	369 372
3/4	355 365	.....	361 368
Bloktongen	335 355	.....	333 345
Vóór-kleine	335 345	.....	327
Kleine	315 325	.....	311 318
Slips	290 305	.....	287 292

ZEEBRUGGE

	16 februari	17 februari	18 februari
Grote	320 327	306 327	327 332
Bloktongen	366 375	367 370	371 377
Fruittongen	357 379	365 371	367 374
Schone kleine	333 365	351 338	346 363
Kleine	329 336	333 330	331 334
Tout petit	314 326	313 312	313 316
Slips	292 310	281 290	291 298

NIEUWPOORT

	16 februari	17 februari	18 februari
Tong I	288 292	.....	.....
Tong II	362 366	.....	.....
Tong III	382 385	.....	.....
Tong IV	378 380	.....	.....
Tong V	352 355	.....	.....
Slips	318 320	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	16 februari	17 februari	18 februari
Platen	33 40	.....	28 38
lek (groot-klein)	34 45	.....	31 54
Derde slag	36 52	.....	36 42
Platjes	28 45	.....	34 36

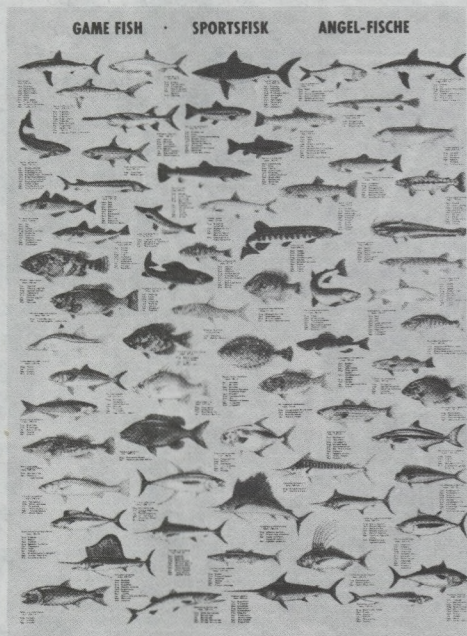
ZEEBRUGGE

	16 februari	17 februari	18 februari
Platen	27 37	37 47	27 33
lek	32 36	39 42	27 30
Derde slag	42 45	41 46	36 35
Platjes	29 43	23 29	27 31

NIEUWPOORT

	16 februari	17 februari	18 februari
Moeien	48 52	.....	.....
3e slag	50 54	.....	.....
Platjes	31 36	.....	.....

TYPE K: sportvissen

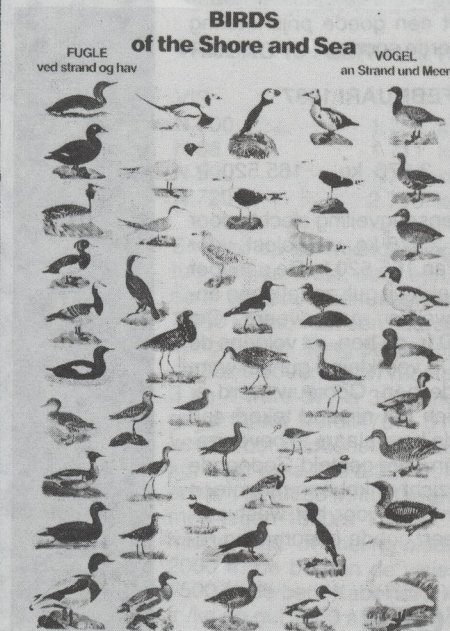


67 soorten van de in de wereld meest gekende sportvissen.

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 van deze vissen staat aangeduid.

TYPE T: strand- en zeevogels



48 soorten van de meest gekende vogels van Europa en Noord-Amerika.

De namen staan in het Latijns, het Engels, het Duits, het Frans, het Deens, het Noors, het Zweeds en het Fins.

De grootte van de vogels staat eveneens aangeduid.

Die vismappen zijn verkrijgbaar voor de prijs van 500 fr. 't stuk + 110 fr. verzendingskosten bij „Het Visserijblad”, H. Baelskaal 30, B400 Oostende. P.C.R. 000-0418987-44.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Oostende		Oostende		Zeebrugge		Zeebrugge		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort		
	16/2	17/2	18/2	16/2	17/2	18/2	16/2	17/2	18/2	16/2	17/2	18/2	16/2	17/2	18/2	16/2	17/2
Tarbot groot	460	535	.....	623	626	554	500	624	.....	579	665	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	388	420	.....	382	420	469	450	544	.....	387	448	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot klein	329	382	.....	354	368	386	336	380	340	269	372	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	227	250	.....	277	.....	227	237	244	.....	279	297	210	268	.....	.....	.....	.....
Griet middel	189	227	.....	249	.....	199	210	222	.....	210	222	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	172	185	.....	183	207	166	177	200	.....	180	221	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	37	83	.....	.....	.....	.....	.....	56	.....	64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	26	.....	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	39	69	.....	42	.....	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	90	.....	.....	93	.....	.....	.....	120	.....	114	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (grote)	65	86	.....	88	109	71	103	110	.....	98	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	61	76	.....	83	97	71	103	116	.....	81	85	70	72	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	47	70	.....	65	88	95	79	124	.....	114	116	64	70	.....	.....	.....	.....
Halve Mans (Gladrog)	50	72	.....	75	90	65	71	98	107	78	96	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	35	46	.....	36	45	10	27	24	.....	39	.....	34	36	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	90	117	.....	68	92	86	94	77	91	67	70	116	124	.....	.....	.....	.....
Gul (groot)	75	86	.....	69	90	87	69	73	88	65	70	40	105	37	67	.....	.....
Gul (middel)	65	76	.....	41	57	57	66	65	.....	53	61	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	30	49	.....	30	46	56	68	62	60	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Staarvis	255	345	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	44	52	.....	36	45	60	41	47	58	30	43	60	65	.....	.....	.....	.....
Wijting klein	23	30	.....	23	29	25	23	24	.....	23	.....	36	42	.....	.....	.....	.....
Schar	23	46	.....	25	45	23	30	24	30	27	30	38	45	.....	.....	.....	.....
Steenschol (Tongschar)	65	189	.....	67	175	152	176	177	.....	171	180	98	186	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	70	82	.....	.....	.....	70	.....	.....	.....	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai (Zeehond)	45	60	.....	25	31	45	.....	.....	.....	.....	.....	58	61	.....	.....	.....	.....
Pieterman (Arend)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (Poors)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (Zeepaling)	25	47	.....	39	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (Posten)	17	26	.....	15	20	22	.....	28	.....	27	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	67	123	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (Pollak)	70	89	.....	48	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	317	370	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (Schartong)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	20	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (Roobaard)	75	.....	.....	.....	.....	65	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (Knorhaan)	59	64	.....	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	55	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan (Soldaten)	123	135	.....	.....	.....	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Langoustinen	.....	.....	.....	.....	.....	456	486	419	460	267	304	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Krab	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Krabbenijpers	.....	.....	.....	.....	.....	950	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wulk (kist)	.....	.....	.....	.....	.....	950	.....	560	700	910	980	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 9 februari werd aangevoerd: 684 kg tong; 142 kisten tarbot en griet; 515 kisten kabeljauw; 4 kisten schelvis; 1.574 kisten wijting; 2.592 kisten schol; 108 kisten schar; 1.028 kisten haring; 258 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 23,95-22,91; grote tong 19,25-18,90; grootmiddel tong 20,93-20,53; kleinmiddel tong 19,95-19,25; tong één 18,93-18,32; tong twee 17,89-17,36.

Per 40 kg.:

tarbot 913-713; griet 560-500; kabeljauw één 214-162; kabeljauw twee 178-142; kabeljauw drie 152-141; kabeljauw vier 142-130; kabeljauw vijf 130-80; schelvis vier 160-154; schol één 88-76; schol twee 92-70; schol drie 88-70; schol vier 84-70; wijting drie 73-51,60; schar 68-53; haring twee 22; tong-schar 392-243; schar tong 202; hammen met kop 380-210; hammen zonder kop 550; roggen 174-71; krabben 51; wolf 312; poontjes 104; st.-jakobsschelpen 51; lever 10; wulken 30-26.

De besommingen waren:

KW 4 f 11.500; KW 5 f 48.900; KW 11 f 26.900; KW 22 f 67.000; KW 25 f 131.400; KW 35 f 113.900; KW 36 f 126.900; KW 88 f 47.700; KW 113 f 46.900; KW 149 f 11.500; KW 173 f 14.800; KW 189 f 45.700; UK 56 f 43.400; IJM 44 f 75.900; IJM 154 f 3.500; IJM 205 + IJM 206 f 112.500; verder vier Texelaars en één Ijmuidenaar die samen f 185.000 besomden.

Aan de dinsdagmarkt van 10 februari 1987 werd aangevoerd: 26 kisten kabeljauw, 175 kisten wijting, 7 kisten schar.

Prijzen in guldens, per 40 kg.: kabeljauw twee 194, kabeljauw drie 192, kabeljauw vijf 118-110, wijting vier 88-71, schar 92-90.

De besommingen waren: IJM 6 f 6.600, IJM 8 f 8.400.

Aan de woensdagmarkt van 11/2 werd aangevoerd: 28 kisten kabeljauw, 6 kisten wijting, 1 kist schol en 1 kist schar.

Prijzen in guldens, per 40 kg.: kabeljauw één 212, kabeljauw twee 214-206, kabeljauw drie 204, kabeljauw vier 210-204, kabeljauw 5 160-122, schol drie 142, wijting vier 122-108, schar 112.

De besommingen waren: KW 72 en KW 77 f 1.400, en één kustkotter voor f 2.900.

Aan de donderdagmarkt van 12/2 werd aangevoerd: 1.950 kg. tong, 11 kisten tarbot en griet, 133 kisten kabeljauw, 6 kisten schelvis, 49 kisten wijting, 11 kisten schol, 3 kisten schar en 11 kisten varia.

Prijzen per 1 kg.: gr. tong 19,50-19,03, gem. tong 20,99-20,94, kleinmiddel tong 20,04, tong I 18,47, tong 2 17,54-17,10, tarbot 22,98-22,62, zalm 18,80.

Prijzen per 40 kg.: tarbot 800-738, griet 517-462, kabeljauw 1 217, kabeljauw 2 204-182, kabeljauw 3 232-152, kabeljauw 4 204-146, kabeljauw 5 156-120, schelvis 2 192,

schelvis 3 202, schol 1 104, schol 2 118, schol 3 126, wijting 4 120-72, schar 104, ham met kop 392-326.

Besommingen op donderdag: HD 7/VD 18 f 9.000, IJM 6 f 6.900 en IJM 18 f 5.400.

Aan de vrijdagmarkt van 13/2 werd het volgende aangevoerd: 10.850 kg. tong, 31 kisten tarbot en griet, 600 kisten kabeljauw, 2 kisten schelvis, 1.708 kisten wijting, 1.341 kisten schol, 92 kisten schar, 1.301 kisten haring, 425 kisten bot en 16 kisten varia.

Prijzen per kg.: gr. tong 19,96-19,36, grootmidd. tong 23,08-22,03, kleinmidd. tong 23,57-22,93, tong 21,72-21,22, tong 2 18,60-17,72, weegbot 27,99-26,78.

Prijzen per 40 kg.: tongschar 346-317, haai 188, bot 42-36, rog 134-70, tarbot 1.060-884, griet 714-615, kabeljauw 1 244-180, kabeljauw 2 174-160, kabeljauw 3 162-150, kabeljauw 4 154-142, kabeljauw 5 144-122, schelvis 2 186, schol 1 128-112, schol 2 140-118, schol 3 132-110, schol 4 128-114, wijting 3 88-64, schar 85-70, haring 22.

Besommingen aan de vrijdagmarkt: KW 15-KW 221 20.400, KW 72-KW 77 12.200, KW 149 25.000, KW 152 40.100, KW 214-WR 224 68.900, VD 6 7.300, IJM 6 3.400, IJM 8 2.770, IJM 18 3.700, PZ 95.500.

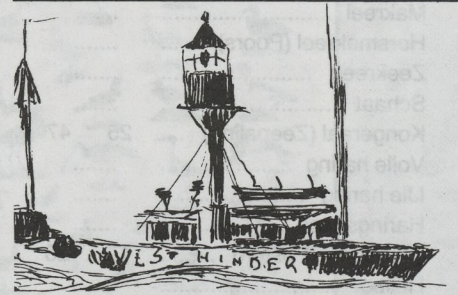
GOEDEREDE

MAANDAG 9 FEBRUARI 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			18,74
Tong gm			21,18
Tong km			19,72
Tong I			18,67
Tong II			17,50
Tarbot I			23,11
Tarbot II			19,45
Tarbot III			18,28
Tarbot IV			18,28
Griet I			13,33
Griet II			13,13
Schol 1 (G)			1,84
Schol 2 (G)			1,94
Schol 3 (G)			2,10
Schol 4 (G)			2,04
Kab 1 (G)			2,79
Kab 2 (G)			3,21
Kab 3 (G)			2,70
Kab 4 (G)			2,97
Kab 5 (G)			2,22
Kab (afw.)			50
Wijt. 4 (G)			1,36
Schar 1/D			1,64
Poon 2			78
Rog II			93
Schel. 3 (G)			1,51
Tongschar			7,53
Schol 1 (O)			1,47
Schol 2 (O)			1,68
Schol 3 (O)			1,74
Schol 4 (O)			1,88
Haai + P			1,42
Kuit/Lever			3,03
Steenbolk			1,31
Hammen			15,06
Diversen			3,51
TOTAAL:	48.087	166.900	

VRIJDAG 13 FEBRUARI 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			19,24
Tong gm			22,34
Tong km			23,79
Tong I			21,89
Tong II			17,72
Tarbot I			28,93
Tarbot II			25,04
Tarbot III			22,96
Tarbot IV			23,22
Tarbot afw			15,00
Griet I			16,34
Griet II			16,38
Schol 4 (G)			2,77
Kab 1 (G)			3,91
Kab 2 (G)			3,77
Kab 3 (G)			3,91
Kab 4 (G)			3,82
Kab 5 (G)			2,75
Kab (afw)			50
Wijt. 4 (G)			1,86
Schar 1/D			1,88
Poon 2			1,90
Rog I			4,40
Rog II			3,47
Schel. 3 (G)			4,00
Bot			1,01
Tongschar			10,33
Schol 1 (O)			2,41
Schol 2 (O)			2,48
Schol 3 (O)			2,57
Schol 4 (O)			2,65
Kab v b (O)			52
Wijt 4 (O)			1,60
Haai + P			4,08
Krab			2,50
Kuit/Lever			3,13
Steenbolk			1,76
Diversen			9,88
Garn. exp. 2			7,83
Garn. bnl. 2			7,08
TOTAAL:	351.421	1.140.331	



SLACHTOFFER VAN ZIJN BAARD

Op een km van de franse kust, bij Sète is een Poolse matroos verdrongen in de petroleumkamer van een tanker terwijl hij de petroleum aan het overhevelen was in een sea-liner offshore. Dit kwam allemaal door zijn baard.

Hij droeg wél het reglementaire masker dat ze moeten opzetten bij dit werkje om zich tegen de gassen te beschermen, maar het masker kon niet dichtgemaakt worden vanwege... zijn baard die dit hinderde.

De man die op een ladder stond en half bedwelmd was door de gassen, heeft plots losgelaten en is in de gasolie gevallen waar hij te laat ontdekt werd.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

■ Het zijn niet alleen Nederlandse rederijen ter visserij die scheepsrompen op Poolse werven laten bouwen om deze dan te laten voltooien in eigen land. Ook Ieren en Nooren gaan daar reeds toe over. De Poolse werven zouden de scheepsrompen 20% goedkoper leveren. De Noorse reders zitten echter geplaagd met het feit dat er, voor bouw in het buitenland, geen subsidies te krijgen zijn. Polen dat zelf sinds de praktische algemene invoering van een beschermde 200-mijl-visserijzone, met een vistekort kampt, waardoor in 1986 zowat 50 duizend ton minder vis werd aangevoerd dan in 1985, gaat akkoord dat een gedeelte van de bouwkosten, in het bijzonder van de rompen voor grote diepvriestrelers die op de makreel en haring visen, vereffend worden door levering van vis.

■ Er wordt geschat dat de visserijvaartuigen alleen reeds jaarlijks 25 duizend ton plasticen jerrycans en ander tuig evenals beschadigde visbakken over boord zetten. Velen van hen worden dan later met plasticen voorwerpen in het schroef of rond de schroefas gekonfronteerd, met als gevolg opslepingen en visverlet. Probeer het maar eens om de vissers af te leren, de afval en beschadig-

de voorwerpen over boord te zetten. Het is toch zo gemakkelijk en het is de minste inspanning. Aan de hinderlijke gevolgen wordt daarbij dan niet gedacht.

OPGEPAST MET SPAANSE MOSSELEN

Verscheidene W.-Duitse Staten en thans ook in eigen land wordt de bevolking verwittigd over de giftige bijvoegselen in de bereiding van sommige Spaanse mosselen die bij ons in bokalen of onder andere vorm (diepgevroren) verkocht worden.

Saxitoxine die deze bereidingen bevatten kunnen dodelijk zijn.

In Duitsland is de politie begonnen met de systematische vernieling ervan.

In alle landen nu worden de handelaars opgeroepen om ze aan het circuit te onttrekken.

Ook de gesproken en geschreven pers werd ingeschakeld om de bevolking te verwittigen.

NOORSE VISSERS ZIEN SLECHTE DAGEN TEGEMOET

De vissers uit het noorden van Noorwegen klagen dat ze hun „job” niet meer behoorlijk (lees: leefbaar) kunnen uitoefenen sedert een tweehonderdduizend robben die uit Groenland overgezwoomen komen om vraatzuchtig alle vis voor hun netten weg te „stelen”. Het gaat dan voornamelijk om kabeljauw en haring die om zo te zeggen het dagelijks brood voor die Noorse vissers uitmaakt.

MOSSELVERKOOP TERUG OP VOLLE TOEREN

Nu het weer gedood is kunnen de mosselkwekerijen uit Yerseke opnieuw voldoende mosselen leveren.

Volgens de Heer R. Scheele, voorzitter van de beroepsvereniging van de mosselhandelaars heeft de vorst geen invloed gehad op de kwaliteit van de mosselen. Dat hebben we trouwens de vorige jaren ook al gemerkt.

MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE



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.



A. DE BOCK

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

E.E.G.-HULP VOOR UITBOUW PORTUGESE VISSERIJ-INSPECTIE

De E.E.G. heeft een hulp van nagenoeg 350 miljoen B.fr. aan Portugal toegekend voor uitbouw van een betere inspectie en controle op de visserijactiviteiten. Het geld zal vooral bestemd worden voor de modernisatie van de uitrusting van wachtschepen en voor luchtverkenning.

Portugese voorstellen ter zake moeten vóór 31 maart te Brussel binnen zijn om van de subsidies te kunnen genieten die tot 50% van de totale kosten kunnen bedragen.

PERU

■ Peru verwacht voor 1987 een uitzonderlijke visaanvoer die nu reeds op 5,5 miljoen metrische ton geschat wordt. De verbeterde aanvoer doet zich vooral in de laatste jaren gevoelen. Eind 1986 geraakte men reeds aan 4,7 miljoen ton.

De twee derden hiervan bestaat uit ansjovis, dienend voor vismeel en visolie. Maar ook de aanvoer van pilchards is er gevoelig op vooruit gegaan. Deze vis, die ook nog gebruikt werd, bij afwezigheid van ansjovis, voor vismeeldoeleinden, wordt gebruikt door de conservenfabrieken.

CHINA

■ China gaat in 1986 naar een nieuw aanvoerreCORD van 8 miljoen metrische ton, wat de vis, de schelpen en zeewierproductie betreft. Dit is 13% meer dan in het voorgaand jaar. In de farmerijen is de verhoging van de voortbrengst zelfs 30%.

China heeft in het voorbije jaar 160.000 ha. nieuwe visvijvers uitgedelfd met daarbij nog een verbetering en aanpassing van de meer dan 300.000 ha. bestaande visvijvers. De produktie van verswatervis, bereikte in 1985 meer dan 2,3 miljoen ton!

GROOT-BRITANNIË

■ De 70 meter Britse Falkland-Desire is uit Groot-Brittannië vertrokken naar de Falklands om er als visserijwachtschip op te treden samen met de „Falkland-Rights” om de door Groot-Brittannië uitgeroepen 150-mijl economische zone onder controle te nemen.

Door Groot-Brittannië werden reeds, tegen betaling, 250 visserijvergunningen uitgereikt voor de Falkland-wateren. Er waren 500 aanvragen. De vergunningen gingen naar vaartuigen uit Frankrijk, Italië, Japan, Zuid-Korea, Polen, Spanje, Taiwan, Griekenland en Groot-Brittannië zelf.

RUSLAND

■ De Sovjet-Unie onderhandelt met Argentinië voor een visserij in de Falkland-wateren. Zoals men weet, betwist Argentinië het Brits

recht op het uitroepen van een economische zone rond de Falklands. Daar is inderdaad nog het laatste woord niet over gezegd.

IJSLAND

■ IJsland heeft in 1986 een totale visaanvoer van 1.620.124 miljoen ton, toch aanmerkelijk minder dan in 1985 toen het een rekordjaar werd met 1.652.851 ton.

Oorzaak is de heel wat mindere aanvoer van capelin en lodde die voor vismeel- en visoliedoeleinden gevist wordt. De aanvoer van lodde beliep in 1986, nagenoeg 100.000 ton minder. De aanvoer van kabeljauw daarentegen verhoogde in 1986 van 314 tot 347.000 ton tegenover het vorig jaar. Garnaal echter verhoogde van 21 tot 30.000 ton. We mogen al met al toch besluiten dat de dure soorten meer aangebracht werden, hetgeen de aanvoerwaarde deed omhoog gaan.

Het jaar 1987 startte voor IJsland echter slecht toen de bemanning van de treilers tot staking overging, toen deze liefst 40% verhoging van hun „paaie” verlangden.

IERLAND

■ Een Ier werd wegens illegale zalmvisserij beboet tot 5.000 B.fr. vermeerderd met 6.000 B.fr. kosten. De man werd niet onmiddellijk ontdekt omdat hij niet in een boot zat, maar in een opgeblazen binnenband van een zware lorriewagen.

SCHOTLAND

■ Een der grootste diesel-Caterpillars van de nieuwe serie zal in een Schots vissersvaartuig ingebouwd worden, namelijk een 2100 P.K. aan 900 t./minuut. Dit gaat om een vissersvaartuig van 43 m. Men heeft geen weet dat er reeds een eender, of groter Caterpillar in een vissersvaartuig werd ingebouwd.

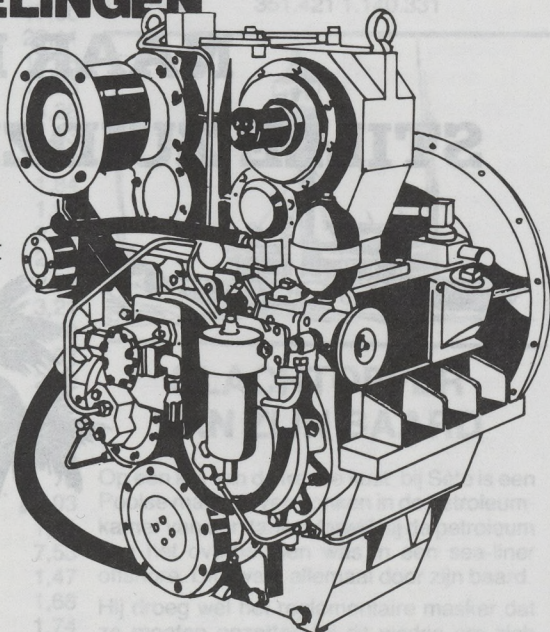
IJSLAND

■ De IJslandse marinebiologen hebben een advies uitgebracht om de kabeljauwvangsten met 50 duizend ton te beperken in 1987. Indien dit doorgaat, zal vooral Groot-Brittannië minder IJslandse vaartuigen aan de Schotse afslagen zien.

MASSON

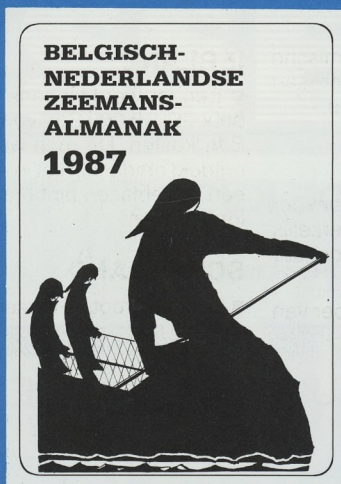
KEERKOPPELINGEN

- Met reducties tot 10:1
- Met schakelbare PTO-assen met versnelling naar keuze voor direct aangebouwde hydropompen
- Geruisarm
- Snel en soepel schakelend
- Robuust en betrouwbaar.



VAN STIGT
B.V. TECHNISCHE HANDELSONDERNEMING

AVELINGEN - WEST 30 4202 MS GORINCHEM TEL: 01830 - 31066* TELEX: 24798
IN BELGIE: GENT (091) 261224



**zee
mans
almanak
1987
verkrijgbaar**

In België:

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

Verder is dit werk
in België
nog te verkrijgen bij:

Beroepsvereniging
Hand in Hand
Vismijn, Oostende

Martin en Co
Brouwersvliet 28, Antwerpen

Fa Bogerd
Brouwersvliet 36-38, Antwerpen

In Nederland:

door storting van het bedrag van
1.200 fr. + 280 fr.
verzendingskosten op
P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust”
Hendrik Baelskaai 30
B - 8400 Oostende - België

IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden

Maritiem,
Vissersweg 46, Scheveningen

Observator,
Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam

Van Beelen,
Middenhavenweg 58, IJmuiden

Coöperatieve Inkoopvereniging,
Texel

Scheepswerven DEGRAEVE

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

BOUWEN van ELK TYPE VISSERSVAARTUIG (ALLE AFMETINGEN)



NIEUWBOUW EN HERSTELLINGEN VAN VISSERSVAARTUIGEN

AFDELING MEKANIEK, HOUTBEWERKING,
ZANDSTRALEN EN METALISEREN

WERFKAAI 1, 8380 ZEEBRUGGE

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