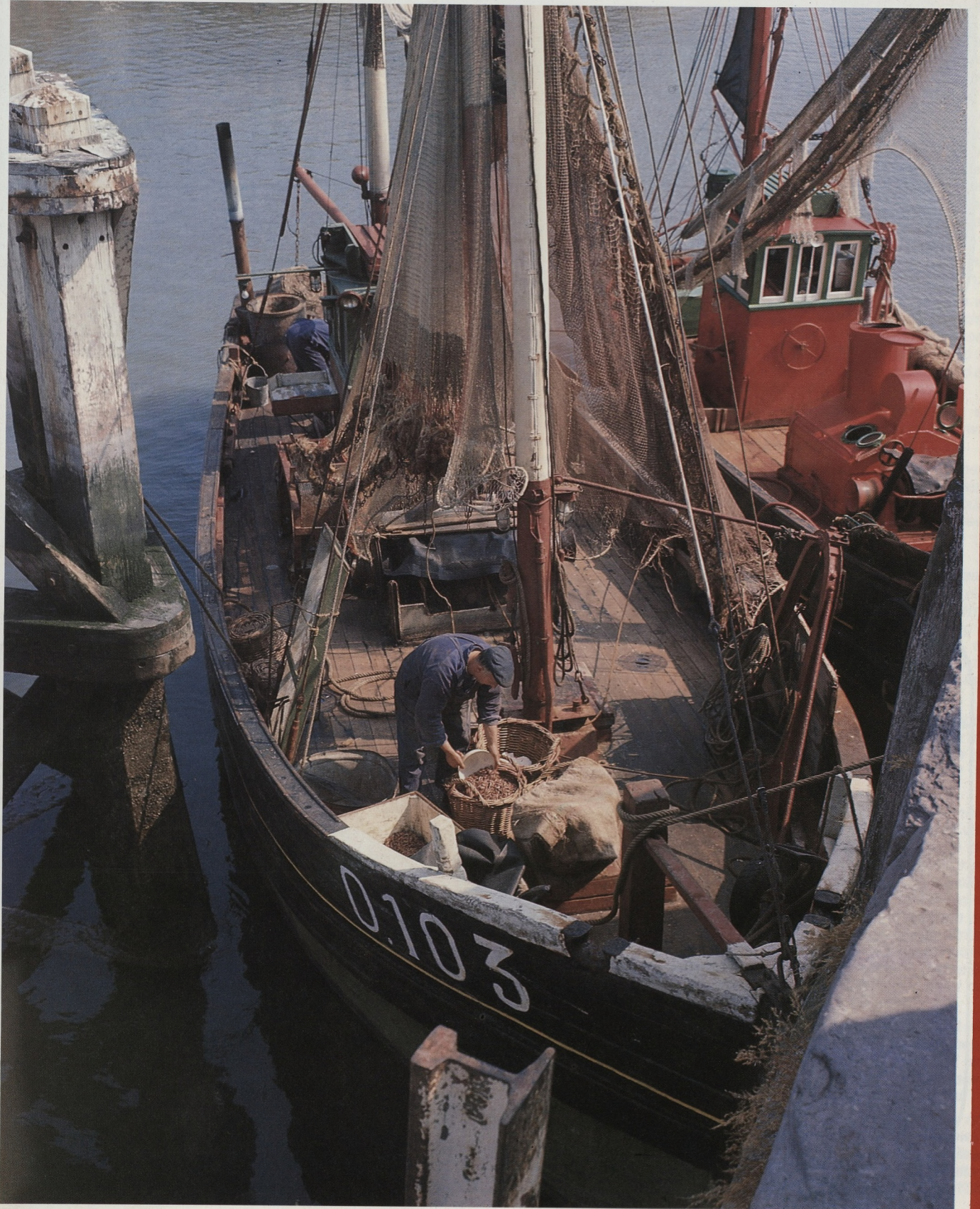


HET VISSERIJBLAD



**BELGISCH-
NEDERLANDSE
ZEEMANS-
ALMANAK
1987**



**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

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 4 december 1987 – Nr. 46

O.105 „ATLAS” IN BEDRIJF GENOMEN

Met de jaarwende voor de boeg werden nog vlug eventjes twee nieuwe treilers in bedrijf genomen, en meteen is zowel de Zeebrugse als de Oostendse vissersvloot een eenheid rijker.

Een uitbreiding die hoegenaamd paradoxaal lijkt als men bemerkt met welke moeilijkheden de visserij somtijds te kampen heeft; denken we maar aan de recente 12-mijlszone van de Britten en de huidige quotaperikelen.

Zaterdag laatstleden kwam aldus toch de Z.105 „ATLAS” aan de beurt. Het gaat hier om een stalen bokkentreiler die werd gebouwd door de scheepswerf Degraeve uit Zeebrugge, voor rekening van de rederij Atlas uit Zeebrugge. De stuwende elementen achter deze naam is de gekende familie Cattoor uit Zeebrugge, die reeds eerder eigenaar was van de Z.105 „Atlas”, sedert enige tijd uit de vaart genomen.

Gelukkig hadden we voor een keer de zom mee toen onze bekende visserijaalmoezenier het vaarttuig doopte. Het werd een „blijde gebeurtenis” die op treffende wijze werd opgeluisterd door een heuse fanfare.

Het vaarttuig ontving de zegen Gods en de traditionele paasnagels werden in het dek geklopt door ondermeer mev. Coens van het Ministerie van Landbouw, die voor deze gelegenheid als meter fungeerde, en dhr. André Van den Bussche – boekhouder bij de rederij – die het peterschap waarnam.

Waren eveneens aanwezig: volksvertegen-

woordiger Manu Dezutter, dhr. Van Craeynest – directeur generaal van Verkeerswезen – dhr. Vandewalle van de dienst voor Zeevisserij en dhr. Blomme van de Zeevaartinspekte.

Voor de ruim 200 belangstellenden die de doopplechtigheid bijwoonden, was er in de feesttent op de Werfkaai gelegenheid tot een versnapering en een rondje van het huis.

Indien alles naar wens verloopt zal de Z.105 „ATLAS” reeds donderdag proefvaren waarbij de maidentrip nog het eind van dezelfde week zal plaatsgrijpen.

De bemanning van deze prachtige treiler bestaat uit schipper Freddy Cattoor (zoon van reder-eigenaar Robert Cattoor), dan motorist Eddy Cattoor, ass.-motorist Roger Ackx, stuurman Hubert Keukelinck, matroos Luc Touseyn, scheepsjongen Yvan Despiegeleire en Steve Brouckaert (eveneens scheepsjongen).

Later op de avond werden er nog toespraken gehouden door reder en peter, waarvan wij hierna het relaas geven...

Toespraak door dhr. Cattoor Robert, zaakvoerder van de Rederij „Atlas”

Geachte genodigden,

Als zaakvoerder van de rederij Atlas zou ik aan mijn plicht tekortkomen, indien ik U niet zou danken voor uw aanwezigheid op ons doopfeest deze avond.

Mijn dank gaat vooral uit naar allen die om één of andere reden bij de opbouw van de Z.105 betrokken zijn geweest en hun steentje daartoe hebben bijgedragen.

Het verheugt me des te meer dat de heer André Vandebussche bereid was de nieuwgeborene boven de doopvont te houden en ervan het peterschap wilde aanvaarden, samen met mev. Coens, de lieve meter die eveneens spontaan en bereidwillig het meterschap heeft aanvaard. Daarvoor bedank ik hen.

Ik hoop dat beiden nog veel plezier en voldoening aan hun petekind mogen beleven.

Een speciaal woord van dank en hulde wil ik toesturen aan de heer Vandebussche, die bescheiden man, die bergen werk heeft verzet om de administratieve rompslomp zo goed en met angstvallige nauwgezetheid en bijzondere toewijding te verwerken.

Door zijn medewerking heeft hij vast en zeker een steentje bijgebracht tot de verwezenlijking van ons plan.

Ook ik wil mijn dank overmaken aan de heer aalmoezenier Jan Corneillie, die deze namiddag met volle overgave de doopplechtigheid van de Z.105 „ATLAS” heeft geleid.

De bouw van de Z.105 „ATLAS” is de realisatie van een wensdroom die thans in vervulling gaat. Met de bouw van dit moderne schip was het de bedoeling een vaarttuig te laten bouwen dat, uitgerust met de allernieuwste navigatiemiddelen op technisch en vakkundig gebied, de perfectie kan benaderen.

Wat kan men nu immers nog aanvragen met oude schepen die onvoldoende zijn uitgerust in het Europa van morgen, waar de concurrentie van onze partners niet te onderschatten is.

Zoals U wellicht weet gaat de Z.105 binnenkort het zeegat in. Daarom wil ik graag van deze gelegenheid gebruik maken om de kapiteins en vennoten, mijn beide zonen Freddy en Eddie, evenals de bemanning van het schip, nu reeds te bedanken voor hun inspanningen en noeste arbeid aan de dag gelegd bij het monstere van de uitrusting en evenzeer voor de werkzaamheden aan boord, die het hebben mogelijk gemaakt in volle paraatheid binnenkort de eerste zeereis te ondernemen.

Ik weet bij ervaring uit het verleden dat wij goede en bekwame mannen aan boord hebben, die hun sporen hebben verdiend en die vroeger reeds verscheidene malen recordvangsten bij elkaar hebben gevestigd.

Ik hoop en ik ben ervan overtuigd dat zij op dezelfde weg zullen doorgaan om te bewijzen dat zij, nu nog meer dan ooit, in staat zijn even goede, ja zelfs nog betere resultaten te behalen met de nieuwe Z.105



Een gelukkig gezelschap met v.l.n.r. de Heer A. Vandebussche, peter van het vaarttuig, mevrouw Coens die als meter fungeerde, de heer R. Cattoor, eigenaar, mevrouw Cattoor, volksvertegenwoordiger Manu Dezutter en E.H. Corneillie.

De nieuwe Z.105 ATLAS

uitgerust met moderne elektronische
apparatuur door

SAIT ELECTRONICS N.V.

- twee daglichtrradars FR805DA furuno
 - een kleurendieptemeter FCV121 furuno
 - een kleurendieptemeter FCV201 furuno
 - een zender-ontvanger SSB SKANTI TRP 6400 400 WATT
 - een automatische piloot NECO 728 met Watchalarm
 - Twee zend-ontvangsttoestellen VHF SKANTI TRP 2500
 - een ontvanger R2000
 - een master communicatiesysteem RZ7393
- De bemanning werd niet vergeten:
- twee kleurentelevisies en een radio-cassetterecorders


PROFICIAT ROBERT

SAIT ELECTRONICS N.V.

21, HENDRIK BAELSKAAI - 8400 OOSTENDE - TEL. (059) 32 08 11

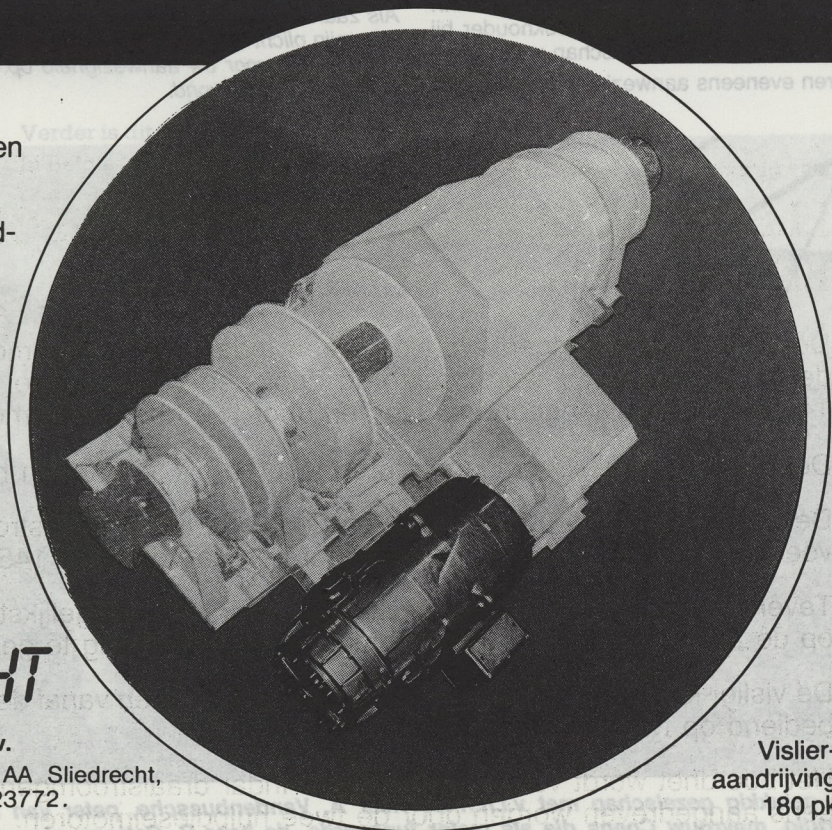
De wereld van Bakker Sliedrecht

- Elektrische vislieraandrijvingen
- Elektrische boegschroefaandrijvingen
- Boordnetgeneratoren
- Boordnetvoorzieningen via de hoofd-motor; max. verhouding 1 : 5
- Roterende omvormers
- Reparatie, onderhoud en wikkelen van motoren en generatoren
- Service afdeling overal ter wereld, 24 uur per etmaal
- Machines merken Indar, Ben en Transmotor

 **BAKKER
SLIEDRECHT**

Bakker Sliedrecht electro industrie b.v.

Leeghwaterstraat 59, P.O. Box 25, 3360 AA Sliedrecht,
Holland. Telefoon 01840-16600. Telex 23772.



Vislier-
aandrijving
180 pk

„ATLAS”, rekening houdend met de moderne hoogtechnologische apparatuur waarover dit vaartuig beschikt.

Wij zijn fier dat de Zeebrugse visserijvloot een bokkentreiler rijker is geworden.

Goed heil, Atlas, we wensen U onder de hoede van Onze Lieve Vrouw, Ster der Zee, behouden vaart en rijke vangsten.

Dank voor uw aandacht.

Tot zover de rede van Robert Cattoor.

Nadien was het de beurt aan dhr. André Vandebussche om zich tot het publiek te richten.

„Mijnheer de Minister, dhr. Daniël Coens.

Mijnheer Volksvertegenwoordiger, dhr. Manu Desutter.

Mijnheer de vertegenwoordiger van de Minister van Landbouw en Zeevisserij, dhr. Luc Martens,

Mijnheer de vertegenwoordiger van de Minister van Verkeerswezen, dhr. Van Craeynest Robert,

Mijnheer de Directeur van de Zeevisserij-school, dhr. De Voght Jules,

Eerwaarde Heer Aalmoezener Corneillie,

Geachte Dames en Heren genodigden (de rest kende hij niet bij naam!)

In naam van de Rederij Atlas, met name de familie Cattoor, heten mevrouw Coens en ikzelf, als meter en peter van het nieuwe vaartuig de Z.105 „ATLAS”, u allen van harte welkom op dit avondfeest.

Mevrouw Coens en ikzelf, danken de rederij Atlas voor de erkentelijkheid en spontaniteit waarmee ons het meter- en peterschap werd aangeboden.

Het ligt niet in mijn bedoeling een ellenlange redevoering te houden, daarvoor zijt U trouwens hier niet uitgenodigd, maar dit avondfeest werd voor U allen georganiseerd om feest te vieren naar aanleiding van de moeilijke en delicate bevalling van ons petekind, de Z.105 „ATLAS”.

Wil mij veroorloven bepaalde feiten te citeren die ons zwaar op de maag liggen en waarmee wij momenteel nog steeds gekonfronteerd worden.

De eerste maagbrander is de aanvraag van ons SCHEEPSKREDIET. Het hopeloos wachten op de toekenning van het aangevraagde scheepskrediet heeft ons al vele nachtmerries bezorgd. De herhaaldelijke beloften dat deze zaak in kannen en kruiken was, zelfs na de persoonlijke aankondiging door de heer Minister van Verkeerswezen Herman De Croo, die mededeelde na interpellatie in de Kamer van Volksvertegenwoordigers op 15 mei jl., dat ons scheepskrediet voor de Z.105 „Atlas” goedgekeurd



De bemanningsleden van de „Atlas”.

**BAKKER
SLIEDRECHT**

Bakker Sliedrecht Energie en Systemen BV

BAKKER SLIEDRECHT LEVERDE VOOR DE Z.105 „ATLAS” DE ELEKTRISCHE VISLIER- EN BOEGSCHROEF-AANDRIJVING EN BOORDNETGENERATOREN

De vislier wordt aangedreven door een Indar gelijkstroommotor van 180 pk., de voeding voor deze 180 pk. motor wordt verzorgd door een van de twee Indar gelijkstroomgeneratoren van 145 kW., welke aangedreven worden door twee hulpdieselmotoren.

De 145 kW. gelijkstroomgeneratoren leveren elk 100% van het benodigde vermogen.

De boegschroef wordt aangedreven door een Indar gelijkstroommotor van 90 pk., waarvan de voeding eveneens wordt verzorgd door een van de twee 145 kW. gelijkstroomgeneratoren.

Tevens is het mogelijk om de vislier op een 145 kW. gelijkstroomgenerator en de boegschroef op de andere 145 kW. gelijkstroomgenerator gelijktijdig te gebruiken.

De vislier kan bediend worden vanuit het stuurhuis en vanaf dek, de boegschroef wordt eveneens bediend op twee plaatsen vanuit het stuurhuis.

Het boordnet wordt verzorgd door twee Indar draaistroomgeneratoren van 95 kVA, welke eveneens aangedreven worden door de twee hulpdieselmotoren.

was, blijkt tot op heden ijdele woorden te zijn geweest.

Ter verduidelijking wil ik beklemtonen dat de toekenning van scheepskredieten nog steeds een monopolie is van de N.M.K.N., onder de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen, zodat de andere bankinstellingen voor dergelijke aangelegenheden buiten de prijzen vallen.

Het is betreurenswaardig te moeten vernemen dat er miljardenkredieten worden toegerekend aan de Nationale Scheepsbouwsector (o.a. aan de Boelwerf te Temse - kredieten à 2%, met 3 jaar uitstel van kapitaalaflossing, enzomeer...).

Ook voor de schepen van de Binnenvaart worden er thans door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap belangrijke tegemoetkomingen voorzien, ALLEEN DE ZEEVISSERIJ SCHEEPSBOUW die de meest renderende sektor is voor het land op economisch en fiscaal gebied, laat men in de kou staan.

Steeds schernt men met het argument van de plafoning van de PK-quota, voorzien

op 96.000 PK door het meerjarig oriëntatieprogramma. Doch, wij liggen niet aan de basis van de overschrijding van dit quota, de oorzaken daarvan zijn ergens anders te zoeken. Wij vragen ALLEEN maar terug dat wij destijds hebben ingeleverd, waarbij wij nog een marge van 120 PK als BONUS hebben.

Te dezer gelegenheid wil ik dan ook aan de heren vertegenwoordigers van de bevoegde ministeries EEN DRINGENDE OPROEP doen om onze aanvraag voor toekenning van het scheepskrediet ZO SPOEDIG MOGELIJK in de goede stroming te loodsen.

Zou het niet beter zijn in ons aller belang het veel omvattende spreekwoord toe te passen dat luidt als volgt: „ALS DE ENE HAND DE ANDERE WAST, WORDEN ZE BEIDEN SCHOON”.

Het kan verkeren, zei Bredero!

Tussen al deze perikelen wil ik toch graag een woord van dank zeggen aan de Generale Bankmaatschappij, hier vertegenwoordigd door dhr. Ducheyne, die ons niet in de

kou heeft laten staan, maar ons heeft bijgestaan in de financiering. Daarenboven deel ik U mede dat de Heer Wijckaert, afgevaardigde-beheerder van de Gen. Bank, zich hier heeft laten verontschuldigen wegens zijn verblijf in het buitenland.

Verder wens ik nog aan te stippen dat het uitblijven van het aangevraagde SCHEEPSKREDIET ook op het vlak van de opbouw van het schip ons nog talrijke kopbrekens heeft bezorgd, met name de moeilijkheden met de SCHEEPSWERVEN, met als inzet de toeïgening van ons vaartuig op ONRECHTMATIGE wijze, doch rechtmatigheid is geschied en de moeilijkheden werden glansrijk overwonnen.

Thans is het ogenblik aangebroken dat wij kunnen zegevieren. Ik ben zeer verheugd te kunnen mededelen dat ons petekind de Z.105 ATLAS binnenkort de ruwe zee zal kunnen opvaren onder de bekwame leiding van de kapiteins van het nieuwe vaartuig, de heren Freddy en Eddie Cattoor, beiden vennoten en zonen van de zaakvoerder van de rederij, de heer Robert Cattoor.

Tot slot houden wij eraan mevr. Coens en ikzelf, de rederij Atlas nogmaals welgemeende gelukwensen over te maken voor het tot stand brengen van dit prachtige nieuw schip, die een parel is op de kroon van de Zeebrugse visserijvloot.

Verder wensen wij aan de kapiteins en de bemanning van dit moderne goed uitgeruste vaartuig een veilige vaart, veel vruchtbare vangsten en vooral een behouden thuiskomst!

Met dank voor uw aandacht wensen wij U allen nog een smakelijk eten, U aangeboden door de rederij ATLAS en nog veel amusement, deze avond!”

Tot hier de kernachtige toespraak van de heer André Vandenbussche, peter van de Z.105.

Technische gegevens:

L.O.A.: 36,25 m.

Breedte op de spanten: 8,40 m.

L.L.L.: 31,50 m.

Diepgang: 4,26 m.

Holte: 4,10 m.

Inhoud brandstoftanks: 100 m³

Inhoud waterbunker: 36 m³

Motorvermogen: 1.200 PK

Inhoud visruim: ca. 185 m³

Bruto ton: 317

Netto ton: 100

Motor MAK 1.200 PK

Keerkoppeling Reintjes: red. 2,5/1

2 hulpmotoren DAF 220 KW - 320 PK bij 1.500 t/m.

1 acht trömmelvisliër Brusselle, el. aandr.

1 hydr. stuurmachine Brusselle

1 ankerliër Brusselle

Scherfijsmachine en koelinstall. PROMAC

Schroef en straalbuis Ø 2 m 70

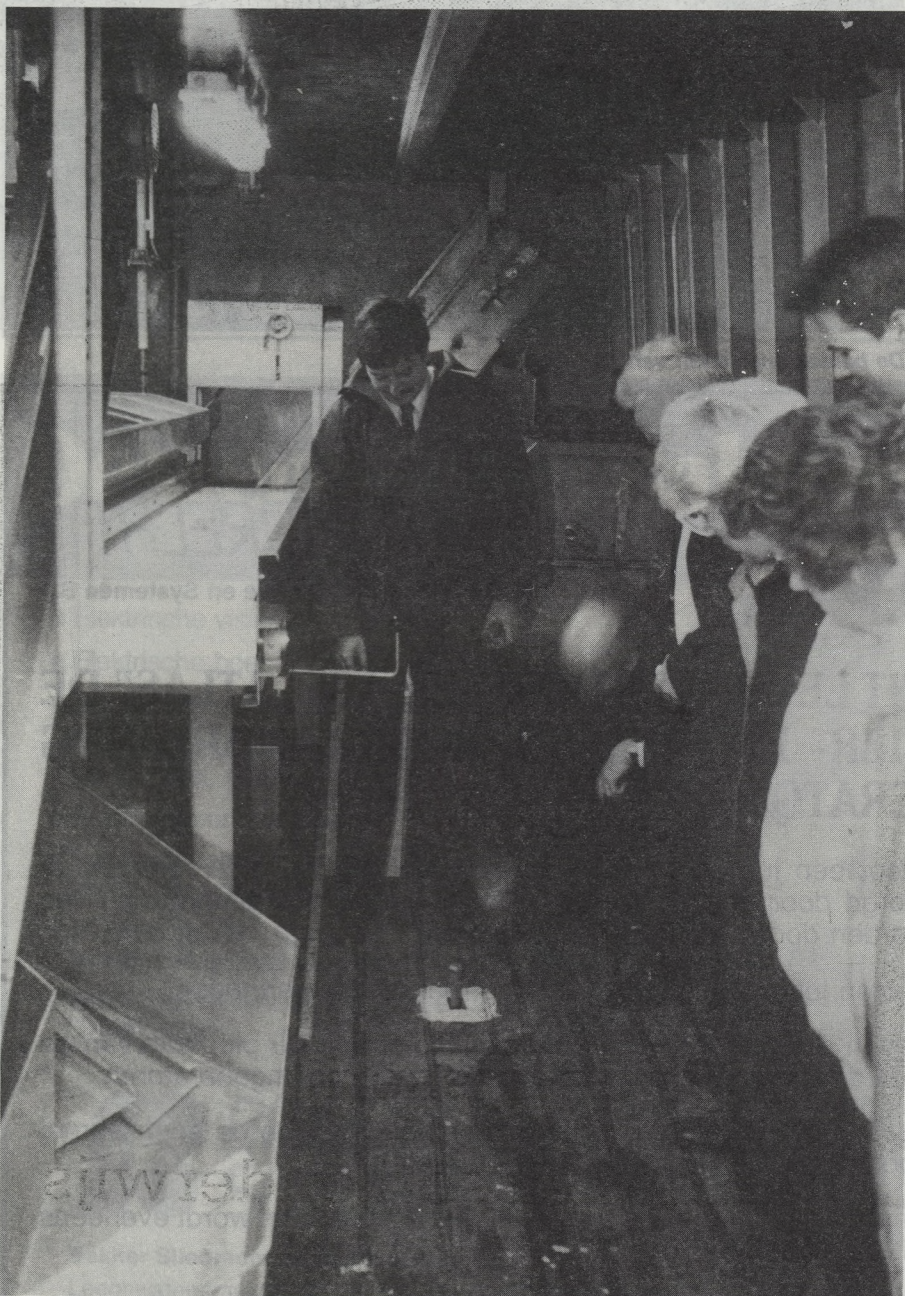
1 boegschroef Pleager

Straalbus Hodi en bronzen schroef Van Voorden

1 koelgroep en verdampers PROMAC

1 vangstsorteerinstallatie Van Rijn

Elektriciteitswerken verzorgd door Hand in Hand.



De Heer André Vandenbussche mocht als peter van de Z.105 „Atlas” eveneens een klop op de paasnagel geven.

Volledig ingerichte keuken met de nodige apparatuur.

Stuurhuis met de nieuwste navigatiemiddelen o.m. COMPUTER, waarin maar liefst 50 zeekaarten verwerkt zijn. Om het even welke zeekaart verschijnt op het scherm binnen 2 seconden!

Er moet bij vermeld worden dat dit het eerste vaartuig van de vloot is, die met een dergelijke computer is uitgerust! (nvdr.) Dit technisch wonder werd geleverd door QUOD TRONICS uit Den Helder (NL.)

Slaapgelegenheid boven dek, met W.C., douche, enz.

C.V.-installatie

Hogedrukreiniger

Lenswaterreiniger

Gasolieseperator

De gelukkige eigenaars van dit prachtige vaartuig wensen wij alvast veel genoegen met hun aanwinst, waarvoor ze zo hard hebben moeten labeuren.

Het is trouwens niet het eerste vaartuig dat de rederij Cattoor in eigendom heeft.

Voorheen was ze eveneens eigenaar van de (oude) Z.105 „Atlas” (1.320 PK) die enkele tijd terug werd verkocht aan Lowestoft (Engeland) waar ze nu vaart onder de naam ST. CROIX.

In 1964 waren ze reders van de IJslandtreiler Z.418 „Atlas” en nog voordien was er de IJslander Z.212 „Blanche-Margriet”.

Het mag vermeld worden dat deze familie altijd oog heeft gehad voor de modernste schepen op dat ogenblik.

Moge dit technisch wonder zorgen voor vele wonderbaarlijke vangsten. Goed heil en goede vaart, Atlas!

GAAT VERHUIZEN MARTIN & Co

De maritieme navigatie specialist MARTIN & CO gaat begin 1988 verhuizen naar de Oude Leeuwenrui 37 te Antwerpen. Telefoon, telex en telefax nummers blijven echter onveranderd.

Reeds enkele jaren is onze doelstelling geweest, een efficiënt gebouw, vlak bij de Brouwersvliet gelegen, waar alle bedrijfsruimte volledig gelijkvloers is. Met de nieuwe vestiging op de Oude Leeuwenrui 37 zijn wij hierin volledig geslaagd. De totale bedrijfsruimte, inclusief overdekte klantenparking, bedraagt 1.500 m².

De diverse afdelingen zijn volledig in elkaar geïntegreerd.

Beroeps afdeling: De kaartenkamer met 18.000 Admiraliteit zeekaarten en veel navigatie apparatuur, alsmede vele boeken over navigatie en zeevaarkunde zullen in één overzichtelijke ruimte worden tentoonge-

steld.

Watersport afdeling: Al diegenen die varen, vissen of duiken zullen in de nieuwe Showroom alle boot- en sportbenodigdheden kunnen vinden.

Electronica afdeling: Beroepsvaart alsmede pleziervaart cliënteel zullen op speciaal ontworpen simulatie panelen diverse apparatuur zelf kunnen bedienen en testen.

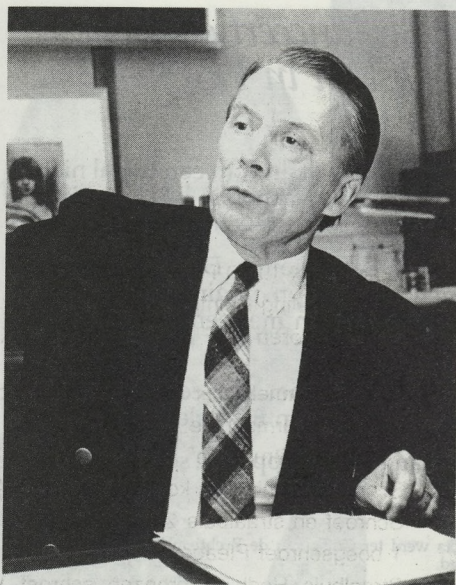
Service afdeling: Onze elektronica en mechanica specialisten zorgen voor een langere levensduur van alle klokken, barometers, sextanten, verrekijkers alsmede vele merken nautische electronica voor beroeps- en pleziervaart.

Wij zijn ervan overtuigd dat U ook in de toekomst de weg naar MARTIN & CO zult vinden op de Oude Leeuwenrui 37.

U bent van harte welkom vanaf februari 1988.



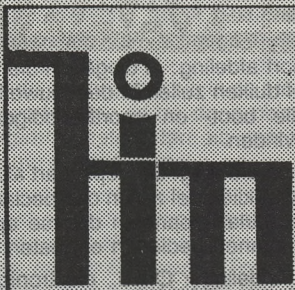
Stem ALFONS LARIDON - Lijst nr. 7



ALFONS LARIDON

voor de visserij
en het visserijonderwijs

S.P. Lijsttrekker Kamer - Lijstduwer Provincie



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229

Filiaal Zeebrugge:

Wandelaarstraat 10 – ☎ (050) 54 55 27

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



Gedekte risico's:

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



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



De BBL stopt Europa in uw portefeuille.

*De BBL lanceert de eerste
Kasbon in ECU.*

De BBL geeft u nu de kans om een totaal nieuw effect te verwerven: de Kasbon in ECU. Dat is een grote première voor al wie rekenen wil op Europa.

De ECU dat is de toekomst. De BBL-Kasbon is een volkomen nieuwe en originele waarde ten belope van 1000 ECU en met een opbrengst van 6,75% bruto.

Het is de ideale manier om een dynamische diversifiëring te brengen in uw beleggingen.

Wacht niet langer om er op in te schrijven in een BBL-Kantoor.

De wettelijke nota werd ter Griffie van de Rechtbank van Koophandel te Brussel neergelegd.

De BBL denkt aan u...

ONDERZOEKSRaad VOOR ZEEVAART

Z.580 GEZONKEN AAN KAAIMUUR

In de Onderzoeksraad, onder voorzitterschap van rechter Gepts, werden de getuigen en betrokkenen verhoord in de zaak van de Z.580 „POSEIDON”, die in sept. '86 op onverklaarbare wijze gezonken lag aan de Zeebrugse kaaimuur.

Schipper Maurice Van Torre vertelde hoe het gebeurde...

De bewuste avond was hij om 18.00 u. van zijn vaarttuig vertrokken, en had dit gemeerd in tweede rij, t.t.z. naast de Z.472 „CONDOR”. Nadien kwam Z.536 „ZEEVALK” langs en meerde eveneens – in derde rij dus – aan. De voortros van de Z.580 werd aan de wal vastgemaakt en de achterlijn aan de Z.472.

Wat prompt de opmerking ontlokt van havenkapitein Ghys dat dit „geen zeemansstijl is om een schip vast te maken”.

's Avonds immers wilde de Z.472 „CONDOR” immers zijn meerplaats verlaten om de nachtvisserij te gaan bedrijven. Hiertoe diende de schipper van de „CONDOR” de achterste tros van de Z.580 los te maken van zijn vaarttuig, zodat hij kon achteruitslaan.

Hierbij vroeg hij aan schipper Franky Van Troye van de N.536, die ook zou vertrekken, om het meertouw terug te bevestigen, zodat het vlugger zou gaan.

Hierover door de Raad ondervraagd antwoord schipper Van Troye bevestigend. Zijn twee matrozen voerden zijn bevel uit en vol-

gens de schipper van de Z.536 hadden zij de tros goed vastgelegd.

Ook schipper Degroote van de Z.472 verklaart nog in die zin: „Als men de moeite doet om een achterlijn over te nemen mag men ook veronderstellen dat men moeite doet om het goed vast te leggen”. Doch hij kan niet vertellen of hij ook GEZIEN heeft of de tros goed was gelegd.

Feit is dat 's anderendaags om 06.00 u. Maurice Van Torre zijn vaarttuig gezonken aantrof aan de kaaimuur, met beide trossen vast! Er kan verondersteld worden dat de achterste tros niet aangetrokken was, waardoor het schip met de wind mee onder de steiger kon drijven. Met het opkomende water werd het aldus vanonder tegen de steiger geduwd en zo langzamerhand onder water geduwd.

De kosten voor reparatie bedroegen maar liefst 1.750.000 fr., waarvan 355.000 fr. bergingskosten.

Ogenscheinlijk een samenloop van omstandigheden dus, die echter veel geld hebben gekost en waarvoor iemands verzekering moet opdraaien.

- Als het schip volgens de regels was vastgemeerd geweest door Van Torre;
- als hij ter plekke was geweest na het vertrek van de Z.472 en zijn schip behoorlijk had kunnen afmeren;
- of als men de gouden regel van havenkapitein Ghys volgt die luidt „Wanneer er een tros losgegooid wordt, moet die opnieuw vastgelegd worden, door diegene die hem losgooit”...

Een antwoord op al die hypothesen kan misschien worden gegeven bij het verhoor der beide matrozen die het achterreind hebben overgenomen en de tros hebben vastgemaakt.

In een volgende zitting dus...

Z.60 „BLUE ANGEL” versus „CARAVELLE”

Inzake de aanvaring tussen de Zeebrugse treiler „BLUE ANGEL” en het Duitse containerschip „CARAVELLE”, werd getuige Ronny Annys verhoord. Ronny Annys was één van degenen die na de aanvaring aan boord van de Duitse container-carrier ging. Zijn getuigenis is slechts een herhaling van eerdere beweringen, als zou de zetel van de wachtsman 45° achterover gestaan hebben; positie waaruit hij de radars niet kon zien en welk laat vermoeden dat de wachtsman sliep. Na de eerste aanvaring kwam de container-carrier nog eens terug en ramde de Z.60 voor een tweede keer.

Z.519 „WHITE HORSE” versus Z.324 „WIELINGEN”

De climax van de zitting was wel de ondervraging van matroos Van Tuycom van de Z.519, die op het moment van de aanvaring aan het stuurwiel stond. De feiten dateren van 27 april 1987.

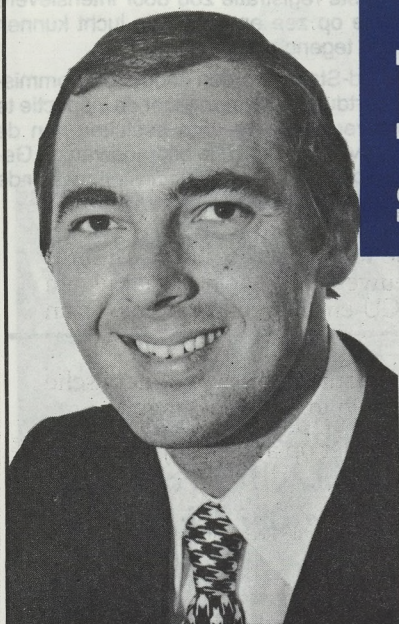
Uit de ondervraging bleek al onmiddellijk dat bedoelde matroos zich niet veel meer kon herinneren van de aanvaring; noch de posi-

Ik zet door!

STEM LIJST nr. 9

Maurice QUAGHEBEUR

Schepen van de stad Oostende



- Beheer stadseigendommen (verhuring, concessies)
- Onderhoud stadsgebouwen - stedelijke werkhuisen
- Reinigingsdienst
- Geschillen

3e plaats provincie P.V.V. (groen stemformulier)

tie van de schepen op het moment van de aanvaring, noch of hij bakboord of stuurboordroer had gegeven.

Tot driemaal toe veranderde hij zijn uitleg van de feiten en verviel hij in tegenstrijdigheden.

Driemaal was scheepsrecht, en bij de konfrontatie met de aangevaren schipper André Beernaert van de Z.324, moest hij uiteindelijk schoorvoetend toegeven hoe hij bakboordroer had gegeven. Op het ogenblik van de aanvaring liepen beide schepen parallelle koersen, waarbij de Z.324 iets achter liep.

Beiden voerden tegelijk een omkeermaneuver uit omdat ze beiden aan het einde van hun decca-lijn waren gekomen.

De Z.324 naar stuurboord en de Z.519 naar bakboord. Ware de Z.519 achterlangs de Z.324 ware er niets geweest om voor de Raad te vertellen, doch matroos Van Tuycom probeerde de Z.324, waar matroos Kurt Rosseel aan het stuur stond, vóór de boeg te lopen. Met het gekende gevolg, ... dat de Z.519 door de Z.324 aan de stuurboordboeg werd aangevaren.

Niets om over naar huis te schrijven, maar een overtreding blijft een overtreding en het had erger kunnen zijn. Het had mensenlevens kunnen kosten...

De schipper... die lag op het ogenblik van de aanvaring in zijn kool.

Door de Raad ondervraagd weet hij niets meer. Het geduld van voorzitter Gepts en kapitein Ghijs is blijkbaar uitgeput en beiden vragen voor een volgende zitting inzage in het logboek.

M.V.

SCHRIFTELIJKE VRAAG Nr. 298/87

van de heer Eisso P. Woltjer (S—NL)

aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen

(6 mei 1987)

(87/C 315/51)

Betreft: Verlaging Nederlandse scholquotum in Noordzee en Noorse Zee

De Europese Commissie heeft onlangs een vangstopgave van Nederland voor schol in de Keltische Zee niet aanvaard. De Commissie heeft het sterke vermoeden dat de vangsten niet in dit gebied zijn gedaan. Nederland moet daarom 2.680 ton schol afboeken van de nationale reserve voor deze soorten in de Noordzee en de Noorse Zee voor 1987.

1. Wil de Commissie de precieze redenen aangeven waarom zij het scholquotum voor Nederland voor 1987 in de Noordzee en de Noorse Zee met 2.680 ton heeft gekort?

2. Op basis van welke controleactiviteiten is de korting gebaseerd? Door wie zijn de betreffende controles uitgevoerd, op welke wijze en op welk tijdstip?

3. Is de Commissie van mening dat het hier een uniek geval betreft of verwacht zij dat de vermeende overtreding(en) een veel algemener karakter hebben?

4. In hoeverre zou uitbreiding van nationale of communautaire controleactiviteiten de onjuiste registratie van vangstgegevens kunnen voorkomen?

5. Acht de Commissie het wenselijk in het licht van het bovenstaande dat de controle op de vangsthoeveelheden worden uitgebreid? Zo ja, op welke wijze?

Antwoord van de heer Cardoso e Cunha namens de Commissie

(7 juli 1987)

In de eerste vier maanden van 1987 hebben de Nederlandse autoriteiten bij de Commissie aanzienlijke vangsten van kabeljauw, wijting, schol en tong in de gebieden rond Ierland gedeclareerd. Daarbij was een vangstaangifte voor 2.754 ton schol, gevangen in de Keltische Zee (de totaal toegestane vangst door de Gemeenschap bedraagt voor dit bestand 800 ton). Nederland had voor de betrokken gebieden geen quotum, in een aantal gevallen omdat het zijn quotum met andere Lid-Staten had geruild. Al deze vangsten hadden dus als ongeoorloofd moeten worden beschouwd.

In punt 3.9.3 c van het verslag aan de Raad over de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk visserijbeleid (1) had de Commissie reeds de aandacht gevestigd op het probleem van de valse opgave van vangstgebieden door Nederlandse vissersvaartuigen. In het betrokken geval hebben de Nederlandse autoriteiten, na inlichtingen te hebben ingewonnen, de oorspronkelijke vangstaangifte gewijzigd en de vangsten aangewezen als vangsten in de Noordzee.

Op de specifieke vragen van het geacht Parlementslid antwoordt de Commissie het volgende:

1. op het quotum is niet gekort; het besluit om de vangsten als vangsten in de Noordzee aan te wijzen is door de Nederlandse autoriteiten genomen;

2. bij de correctie van vangstaangiften is uitgegaan van de resultaten van controles door de Lid-Staten, die verantwoordelijk zijn voor de toepassing van de Gemeenschappelijke Regeling inzake instandhouding van de bestanden;

3. de Commissie is van oordeel dat het niet om een alleenstaand geval gaat; de Nederlandse autoriteiten hebben dit jaar verschillende hoeveelheden van andere vissoorten, waarvan was gesteld dat zij in de gebieden rond Ierland waren gevangen later als vangsten op bestanden in de Noordzee aangewezen;

4. onjuiste registratie zou door intensievere controle op zee en vanuit de lucht kunnen worden tegengegaan;

5. de Lid-Staten worden er door de Commissie voortdurend toe aangezet de inspectie te intensiveren. De recente besluiten van de Raad over de financiële bijdrage van de Gemeenschap in de controleactiviteiten door de Lid-Staten kan daartoe bijdragen.

(1) Doc. COM(86) 301 def. van 9.6.1986.

DOORZETTEN



Aimé DESIMPEL
1ste OPVOLGER SENAAT **PPV**

**UW BOUWSTEEN
VOOR DE TOEKOMST**

NAGEDACHTENIS VAN DE SLACHTOFFERS VAN DE HERALD OF FREE ENTREPRISE

De stadsgrond op de hoek van de Kustlaan en de St.-Donaasstraat te Zeebrugge zal kosteloos en voor onbepaalde tijd aan de Britse rederij Townsend Thoresen ter beschikking gesteld worden. Er zal daardaer een rozen tuin aangelegd worden ter nagedachtenis van de slachtoffers van de scheepsramp die in maart II. de wereld schokte.

O.87 „NELE” BOVEN DE DOOPVONT

Dezelfde dag, één uurtje later, en enkele honderden meters verder, werd de O.87 „NELE”, boven de doopvont gehouden – figuurlijk gesproken natuurlijk.

Deze stalen bokkentreiler werd gebouwd door de scheepswerf PERFECTA nadat de kiel werd gelegd bij de scheepswerven Meuse & Sambre in Wallonië.

Bij deze gelegenheid nam de rederij Nele, met familie Oscar Savels uit Bredene als stuwende kracht achter de onderneming, het vaartuig over.

Indien alles oké wordt bevonden zal de O.87 „NELE” eind volgende week zijn maidentrip ondernemen naar de visgronden van de West.

Ook hier was onze E.H. Corneille aanwezig en met zijn alomgekende zwierigheid werd het schip in de naam Gods gezegend.

Peter en meter voor deze gelegenheid waren dhr. Van der Auwera – kabinetsadviseur bij Verkeerswezen – en mevr. Baertsoen.

Prominenten waren opnieuw dhr. Blomme van de Zeevaartinspektie, en dhr. Van Craeynest – dir. gen. bij het bestuur van Verkeerswezen.

Natuurlijk was ook de scheepswerf Perfecta vertegenwoordigd door dhr. Ponjaert; als ook dhr. Uyttendaele van de scheepswerf Meuse & Sambre.

De bemanning van het vaartuig bestaat uit schipper Dirk Savels, motorist Oscar Savels, stuurman Fernand Dooms en matroos Patrick Dooms.

Op de receptie die 's avonds plaatshad in het Sunpark te Wenduine werden de reders, de bemanning en de aanwezigen toegesproken door dhr. Van der Auwera, kabinetsadviseur bij het Min. v. Verkeerswezen.

„Heer aalmoezenier, Dames en Heren.

Indien we hier vandaag allen tegenwoordig zijn op de doopplechtigheid van het vaartuig



O.87 „NELE” is het dank zij de vastberadenheid van de heer Ponjaert van de scheepswerven Perfecta en dankzij het doorzettingsvermogen van de initiatiefnemers voor deze bouw, de families Savels-Vantournhout en Savels-Delanghe en „last but not least” dank zij de sterke steun van de Minister van Verkeerswezen en van Buitenlandse Handel, Herman De Croo, die het scheepskrediet voor het vaartuig „Nele” met bekwame spoed heeft goedgekeurd ten einde het vaartuig zo vlug mogelijk in de vaart te brengen voor de gunstige vangstperiode.

Ook voor de verdere afhandeling van het scheepskrediet was Minister Herman De Croo steeds bereid, binnen het kader van de bestaande reglementeringen om de werf en de bouw van het vaartuig te helpen en bij te staan.

Zoals U allen weet legt de E.G. aan de visserij van de lidstaten vangstquota's op welke tot gevolg hebben dat eveneens een beperking van de uitbreiding van de vissersvloot wordt vooropgesteld en meer nog dat voor bepaalde lidstaten en ook voor België een zekere inkrimping van de vloot wordt voorzien.

Onze Minister van Verkeerswezen, samen met de heer Staatssecretaris voor Landbouw, hebben aan de E.G.-commissie een Belgisch oriëntatieprogramma voorgesteld van 108.000 P.K. wat nog enige uitbreiding van de vissersvloot zou toelaten.

We vernemen echter dat de E.G.-commissie in eerste instantie dat oriëntatieprogramma niet zou goedkeuren.

Ik kan U echter verzekeren dat de departementen van Verkeerswezen en van Landbouw zich in de E.G. sterk zullen verzetten tegen de door de E.G. geplande vermindering van de Belgische vissersvloot, er daarbij over wakend dat de huidige steunregimes in België behouden blijven ten voordele van de visserij en van de scheepsbouw aan de kust.

We vergeten bij deze huldiging niet de bemanningen en in het bijzonder van de „Nele”, die met noeste arbeid en in soms gevaarlijke omstandigheden hun kost zullen gaan verdienen.

Bij deze gelegenheid feliciteer ik graag de meter mevr. Baertsoen, die vandaag bij wijze van spreken dit grote kind boven de doopvont houdt. In naam van Minister Herman De Croo wens ik het vaartuig Nele en zijn bemanning een zeer voorspoedige vaart, ten bate van de eigenaars en van de werf Perfecta.

In het belang van de visserij en van de scheepsbouw aan de kust zullen we „doorzetten”.

Ik dank U!

Karakteristieken van het vaartuig O.87 „Nele”

Lengte over alles: 20 m.

Breedte: 6,20 m.

Holte: 2,80 m.



De doopplechtigheid van de „Nele” door E.H. Corneille met v.l.n.r. de Heer Baertsoen, meter Mevr. Baertsoen, peter de Heer Van der Auwera en de Heer Savels, reder van het vaartuig.

ANTWERP MARINE RADIO CY N.V.

NOORDHINDERSTRAAT 6-8, 8380 ZEEBRUGGE - ☎ (050) 54 42 71
FAX (050) 54 76 78

DANKT DE REDER EN WERF VOOR HET GESTELDE
VERTROUWEN, EN WENST REDER EN BEMANNING
BEHOUDEN VAART EN PRACHTIGE VANGSTEN MET DE

O.87 NELE

DE VOLLEDIGE INSTALLATIE NAVIGATIEAPPARATUUR
VAN ONZE NIEUWSTE REALISATIE OMVAT:

"SAILOR"
COMPACT }
}

ZENDER/ONTVANGER SSB 400 W
EN 2 VHF ZENDER/ONTVANGER

RASTER - SCAN
RADAR
KLEURENDIEPTEMETER
INTERCOM

JRC

Raytheon

Japan Radio Co., Ltd.

Cetrek

AUTOPILOT

NAVIGATOR EN VIDEO PLOTTER

SHIPMATE
MARINE ELECTRONICS



TANK NIVEAU METING

AMRC blijft trouw aan zijn leuze: KWALITEIT EN SERVICE

Uitvoering: de romp van het vaartuig werd gebouwd op de scheepswerf Meuse et Sambre.

De hoofddieselmotor is een DAF DKX 1.160M 300 pk, 1.800 omw./min.

Keerkoppeling MPM type IRM 400 reductie 6/1

Straalbuis en sloopschroef is van het merk KORT diam. schroef 1.400 mm. 4 bladen.

Hulpmotoren: type DAF DT615M 65 pk bij 1.500 omw./min. samengebouwd met generatoren van 60 KVA Leroy Somer 220/380 Volt, 50 Hz.

Vislier: Merk Brusselle type HSE 80 R met elektrische aandrijving

Nautische apparaten:

merk AMR zijnde:

2 daglichtradars merk RAYTHEON

1 kleurendieptemeter merk JRC

1 zender-ontvanger merk SAILOR

2 VHF zender ontvangers merk SAILOR

1 navigator merk SHIPMATE

1 color video trackplotter merk SHIPMATE

1 automatische piloot merk CETREK

1 intercom

De schrijnwerken en de elektriciteit werden uitgevoerd door de N.V. scheepsbouw Perfecta.

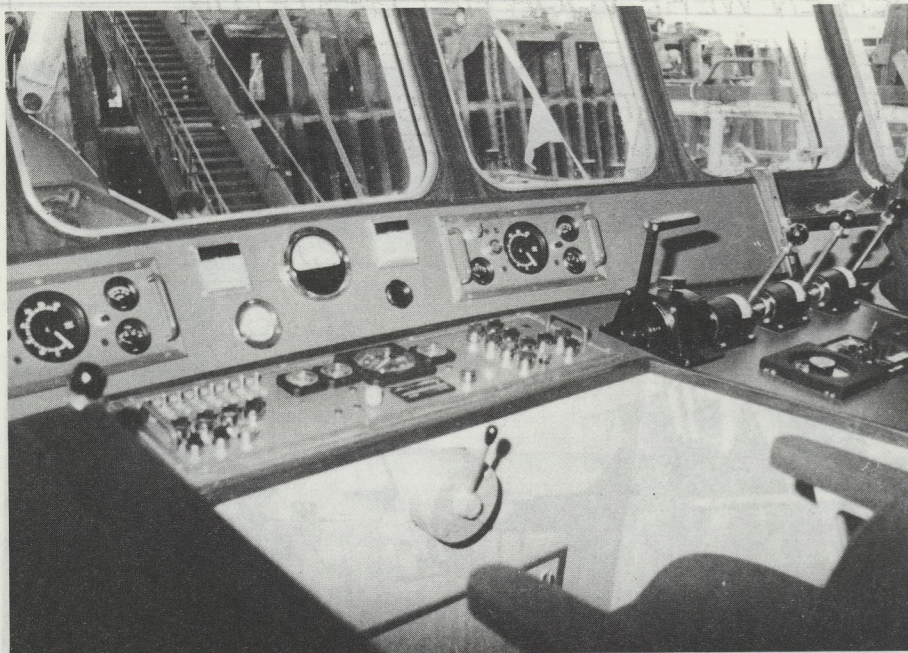
De koelgroep visruim werd uitgevoerd door dhr. Demeulenaere Eddy.

Dit schip is het tweede vaartuig van het type 01/K/20m uitgevoerd door de N.V. Scheepsbouw Perfecta en valt in de klasse kustvaartuigen volgens de nieuwe Europese normen.

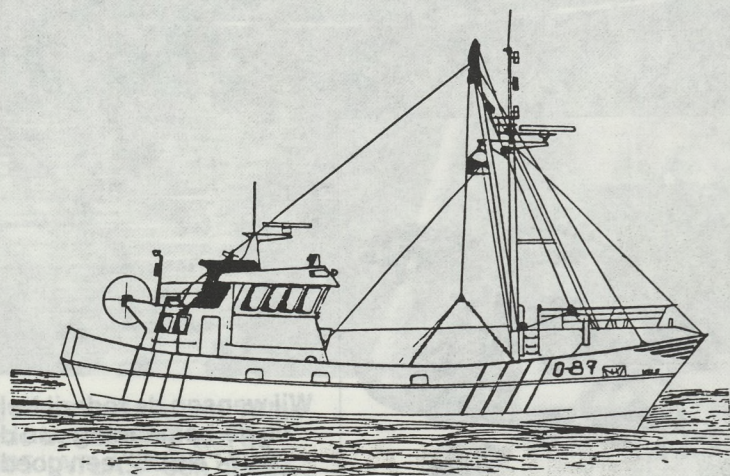
Tevens heeft dit vaartuig een nettenrol en een vislier die beiden hydraulisch worden aangedreven.

Namens de redactie: „Vaert wel en levst scone!”

M.V.



Een zicht van de stuurhut van de O.87 „Nele”.



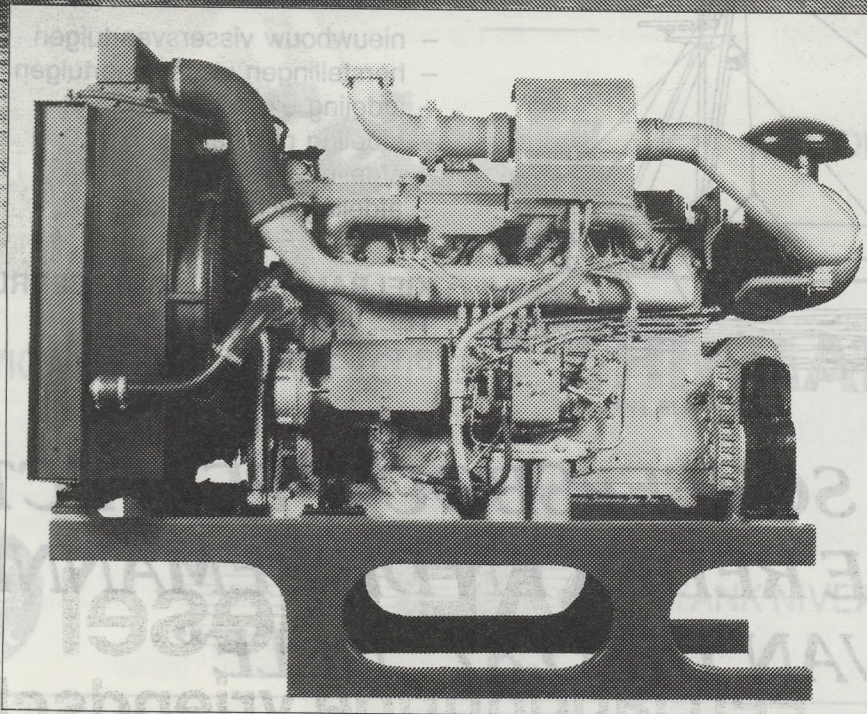
N.V. SCHEEPSBOUW PERFECTA

- nieuwbouw vissersvaartuigen
- herstellingen vissersvaartuigen
- afdeling electriciteit
- afdeling mechanika
- afdeling koeling
- afdeling schrijnwerkerij

KIELBANKSTR. 1, 8380 ZEEBRUGGE
TEL. 050/54 62 75
B.T.W.: 428.347.743

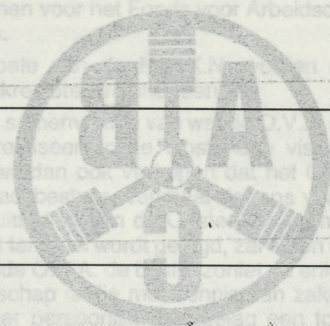
**DE N.V. SCHEEPSBOUW PERFECTA
WENST DE REDER EN DE BEMANNING
VAN DE O.87 „NELE”
EEN BEHOUDEN VAART**

WELKE DIESEL ER IS ALTIJ



Wij wensen de rederij Nele en de bemanning van de 0.87 "NELE" een goede vangst en een behouden vaart en feliciteren N.V. Scheepsbouw Perfecta met de realisatie.

U OOK ZOEKT D EEN DAF



Wij wensen de rederij Atlas en de bemanning van de Z.105 "ATLAS" een goede vangst en een behouden vaart en feliciteren Scheepswerf Degraeve met de realisatie.

DAF Diesel
een langdurige vriendschap



75 JAAR ERVARING

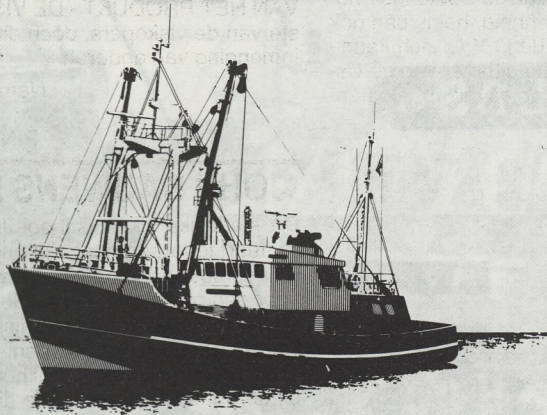
TER UWE BESCHIKKING

„DE MOTOR”

Marine voortstuwingsmotoren

**DE BELGISCHE LEADER
IN DIESELMOTOREN**

**Gamma: 200 - 2.400 Pk
600 - 1.000 tr/min.**

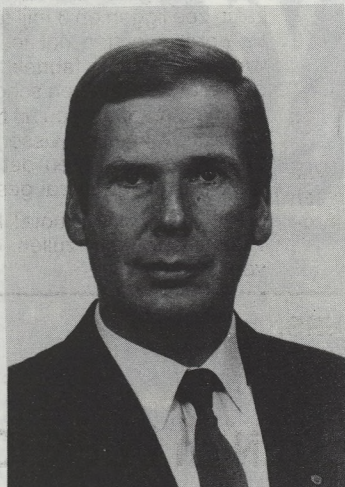


ANGLO BELGIAN CORPORATION
WIEDAUWKAAL 43, B-9000 GENT
TEL. 0032 91/234541 (5 L.) & 255542 (2 L.)
TELEX 11 298 abcb
TELEFAX 091/240301

Contact persoon: E. DE POORTER

WILLY DECLERCK

„DURFT EN BLIJFT DOORZETTEN”



PVV 9

LIJSTTREKKER SENAAT

(roze stembrief)

- ★ 1ste SCHEPEN MIDDELKERKE
TOERISME, SPORT EN CULTUUR
- ★ BOUWONDERNEMER
- ★ DE PROBLEMEN ROND DE VISSERIJ STAAN BOVENAAN MIJN PRIORITEITEN!
- ★ DE KUST MOET „PROPER” BLIJVEN TEN GUNSTE VAN ONZE VISSERIJ,
UW EN ONZE TOEKOMST!
- ★ WILLY DECLERCK DURFT! UW STEM NAAST ZIJN NAAM IS
EEN STAP VOORUIT VOOR UW TOEKOMST!

NIEUWS VAN DE O.V.A. (Onderlinge Visafslag Oostende)

Betreft de privatisering van de vismijnen.

In het Informatieblad van de Rederscentrale van 30.11.1987 verscheen een tekst van Voorzitter Jef Deroose betreffende deze aangelegenheden.

Ik moet zeggen dat het geheel van zijn tekst een vlakke en rustige indruk weergeeft... maar dat zal dan wel alleen voor buitenstaanders zijn. Hoe de Zeebrugse vismijn inderdaad geprivatiseerd werd zonder dat ook maar iemand van het ganse visserijgebeuren van Zeebrugge op de hoogte leek, hetzij reders, viskopers en politiciers die met het visserij gebeuren zouden moeten meeleven, was, is en zal een raadsel blijven. Wat Jef Deroose er ook over kwijt wil. Doch wat er ook gezegd of geschreven wordt daar heb ik mijn eigen bedenkingen over en die zullen zeker moeilijk uit mijn hoofd te praten zijn.

Doch deze ontwikkeling is nu eenmaal gebeurd en wat de oplossing van het geheel zal zijn zal de toekomst moeten uitwijzen. Wat ik echter wel weet en ik was toen nog de voorzitter van DE REDERSCENTRALE is dat de „leiders” van de Afdeling Rederscentrale Oostkust (lees Zeebrugge) in alle problemen die zich ook maar voorgedaan hebben voor wat betreft de vissershaven en vismijn van Zeebrugge, altijd, hetzij angstvallig, hetzij met een zekere hoogmoed DE REDERSCENTRALE buiten hun problemen hebben gedrongen.

Deze „leiders” van de Afdeling Rederscentrale Oostkust gingen en hebben...?...hun problemen zozegged altijd zelf opgelost.

Het begon reeds over jaren toen de visafslag tot dan toe verwezenlijkt door de viskopers vrij kwam. Toen door de Rederscentrale aangedrongen werd om te doen zoals in Oostende en een coöperatieve visafslag te verwezenlijken met reders alleen werd een compromis gesloten met viskopers en Stadsbestuur. Nu we geven het toe het trio heeft ogenschijnlijk niet zo slecht gewerkt. Doch waar vroeger jaarlijks aan de reders nog een ristourne kon worden gegeven op de verwezenlijking van de afslag was dit in de driemanschap een vergeten zaak.

Doch inmiddels zijn de reders en viskopers van Zeebrugge hun vismijn en afslag afgesnoept door een private maatschappij en hoe goed de bedoelingen van deze mensen ook mogen zijn, zij zullen een rendement van hun geïnvesteerd kapitaal moeten zien. Dit is logisch. Maar hoe duur dit zal kosten aan alle gebruikers van de nieuwe Zeebrugse vismijn is en blijft voorlopig een open vraag.

MAAR... nu echter nadat de Zeebrugse vismijn aan de Zeebrugse reders ontsnapt is, het hoe werd door Jef Deroose in een mooi ingekleed verhaal weergegeven, vindt hij, als afgevaardigde van Zeebrugge en Voorzitter van de REDERSCENTRALE dat deze Rederscentrale inspraak zou moeten kunnen krijgen en ook als woordvoerder zou moeten kunnen fungeren van de Reders voor wat betreft de visafslagen. Uiteraard komt zijn tekst nadat reeds algemeen geweten is dat de O.V.A.-coöperatieve visafslag van de Oostendse Reders, kandidaat is voor de uitbating van de Oostendse vismijn, zoals ten andere aangehaald in zijn artikel.

Het stemt toch wel degelijk tot nadenken.

Een ding is echter zeker en mag ik reeds naar voor brengen in naam van de beheerraad van de O.V.A., er zal niet geduld worden dat de Rederscentrale (en/of Zeebrugge) zich zal moeien in de O.V.A. en de onderhandelingen tussen de stad Oostende en de O.V.A. De O.V.A. staat volledig los van de Rederscentrale en dit moet klaar en duidelijk gesteld worden.

De O.V.A. is een coöperatieve vennootschap uit reders - producenten ter visserij - waarvan de activiteiten - DE VISAFSLAG - volledig losstaan van de activiteiten van de Rederscentrale. Reeds 40 jaar deelt de O.V.A. het wel en wee van de Oostendse vismijn, tot ieders tevredenheid, het is dan ook meer dan logisch dat de O.V.A. zich kandidaat stelt als toekomstig uitbater van de visveiling en beheer van de vismijn te Oostende.

Het feit dat de O.V.A. zich nog niet vroeger kandidaat gesteld heeft voor deze functie komt door het feit dat het vroeger ondenkbaar was dat een vismijn zou kunnen geprivatiseerd worden.

Wij verhoppen dan ook, of liever wij zijn bijna zeker, dat alle personen en/of instanties die met het vismijngebeuren van Oostende betrokken zijn, hetzij reders, van welke Belgische haven ook, viskopers, kredietinstellingen en Stadsbestuur, zullen willen inzien dat als iemand de vismijn van Oostende uit zijn miserabele toestand kan halen het de O.V.A. is.

De O.V.A. is een coöperatieve vennootschap die het vertrouwen geniet van alle bovengenoemde personen en instanties. De activiteiten van dit afslagkantoor beheersen in principe reeds het ganse vismijngebeuren t.t.z.

– De visafslag, mede het innen van de viskopers en uitbetalen reders.

– Het volledig sociaal stelsel voor de reders. - R.M.Z. - Loonberekening voor de bemanning en uitbetaling van de bemanning.

– Het volledig sociaal stelsel voor de Vislossersploeg VAN WAES, met mede uitbetaling van de lonen aan de vislossers.

– Het innen van het Stadsbestuur van: Vismijn-, sluis en dokrechten, slipwayrechten van de reders en ook Stadsheffing van de viskopers.

– Het innen van de heffingen voor het Fonds voor scheepjongens.

– Het innen voor het Fonds voor Arbeidsongevallen.

– Ten bate van de N.M.K.N. worden de scheepskredieten ingehouden.

Na deze samenvatting van wat de O.V.A. allemaal realiseert in de Oostendse vismijn durven wij dan ook verhoppen dat het Oostends stadsbestuur, eenmaal dat ons voorstel tot uitbating van de Oostendse vismijn werkelijk ten tafel wordt gelegd, zal willen inzien dat de O.V.A. de beste, zoniet de enige vennootschap is die met kennis van zaken en zonder persoonlijk winstbejag een toekomst gerichte vismijn zal kunnen uitbaten.

Wij willen aan Oostende een moderne aan alle normen aangepaste vismijn geven, een vismijn niet voor het jaar 1992 maar een vismijn voor het jaar 2000 en verder. Een vismijn voor alle reders, DE AANVOERDERS VAN HET PRODUKT - DE VIS - en ten gunste van de viskopers, doch dit zonder enige inmenging van anderen.

Namens de O.V.A.
De Voorzitter.
PINTELON Henri.

JOHN BAUWENS KAART!

De stedelijke visserijschool John Bauwens inviteert iedereen naar zijn prijskaarting van 5 december aanstaande. Er wordt gemanild voor een prijzenpot van 5.000 fr. De inzet is 50 fr. per persoon. Na de prijskaarting wordt verder gespeeld om kippen. Tijdens deze avond kunnen niet kaarters hun hart ophalen bij de oude volksspelen die dit jaar voor de eerste keer worden georganiseerd. Het hele gebeuren begint om 19.30 u. stipt en de ingang is gratis. De Bauwens kaart, U ook?

ZALM - ZALM - ZALM

Als we zegden dat zalm een ongelooflijke uitbreiding aan het nemen is! Een Noorse firma heeft zojuist een kontrakt afgesloten met Bretoenen voor het uitbaten van een zalmfarm in zee.

Het vaartuig dat als farm zal dienst doen zal in zee liggen op 3 mijl ten O van Roscoff. Er wordt voorzien dat te Roscoff zelf heel waarschijnlijk een fabriek zal gebouwd worden voor het kelen en schoonmaken van de vis. Het personeel zou uit Noren en Fransen bestaan, en aan de vissers zal de verzekering gegeven worden dat op geen enkele plaats afval in zee zal gestort worden.

Geen vrees voor quota! De soort zal niet verdwijnen, daar zullen de uitbaters wel voor zorgen!

**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

100 JAAR VRIJE VISSERIJSSCHOOL

De affiches door de Vriendenkring verspreid voor het jaarlijks avondfeest, zijn dit jaar iets bijzonder. Klein en geel, verkondigen ze met rechtmatige trots: 1888 - 1988 - 100 jaar Vrije Visserijsschool. Inderdaad, volgend jaar, in de loop van 1988 viert de Vrije Visserijsschool „Paster Pype“ Oostende, haar honderdste verjaardag.

Weinig mensen worden zo oud. Het is een heel eind geweest, maar toch laat de geest in de eerbiedwaardige jubilaris haar hoge ouderdom niet vermoeden. De jongelui die er momenteel school lopen zijn helemaal niet onder de indruk van de 100-jarenlast op hun schouders.

Tot nogtoe zijn er niet veel mensen bij stilgestaan. Maar volgend jaar moet er toch even aan worden herinnerd. Er zijn meerdere redenen tot dankbaarheid, en dit mag niet worden vergeten!

De school is niet rijk aan hetgeen zo gewichtig klinkt: archieven. Er is heel wat tijd nodig geweest om een en ander bij elkaar te schrapen teneinde een nog losjes aan elkaar verbonden, verantwoorde geschiedenis op te stellen.

Het begon eigenlijk in 1886 bij Broeder Norbertus, onderwijzer in de St.-Vincentius-school, Stockholmstraat, Oostende. De Broeders van Liefde, gesticht in 1806 door Kanunniek Triest, oorspronkelijk bij elkaar gebracht voor de bejaardenzorg, te Gent, kregen kort daarop de opdracht tot het onderwijzen van arme kinderen, d.w.z. het onderwijs mocht niet betaald worden.

Het onderwijzende deel van de orde werd door de geestelijkheid en het stadsbestuur van Oostende, in 1837 naar de stad geroepen om de eerste armenschool open te houden, in de Ooststraat (3 broeders). In 1867 evenwel verlieten ze Oostende omdat ze wegens bepaalde omstandigheden, hun levensregel niet konden onderhouden.

Deze uitstekende onderwijskrachten werden in 1879 terug naar Oostende verzocht.

Br Norbertus, die in 1881 uit Brugge te Oostende toekwam, werd onderwijzer in de St.-Vincentius-school. Er kwamen vrij veel kinderen van vissers en zeelieden op school, en al gauw waren de broeders op de hoogte van de moeilijke omstandigheden waarin de vissersgemeenschap leefde, en hoe summier de opleiding was die de 10-12-jarige jongens aan boord van de sloepen van de vissers en de schippers ontvingen.

Bij Br Norbertus was al enige tijd het plan gerijpt om te trachten daar iets aan te doen en had van oudzeeman Joseph Aspeslagh, reeds menig uur onderricht in zee- en vakmanschap gehad. Hij kreeg van zijn overheid de toelating om de 10-jarige jongens die binnenkort naar zee moesten, in één klas samen te brengen met de jongens der zeelieden, om hen toch op een aangepaste manier voorname zaken nodig voor een beslagen visser met rudimentaire middelen, bij te brengen. Zijn klas groeide uit tot een echte vissersklas, met muren vol touwwerk, zeevaart- en visserijtekeningen, netstukken, kompas, handlood, handlog, vondsten uit zee, scheepsmodellen.

Einde 1884 was er een nieuwe onderpastoor in de hulpkerk van de Sint Petrus à Sint Paulusparochie, de Capucijnenkerk, aangesteld, n.l. de E.H. Hendrik Frederik Pype, een boerezoon uit Geluwe, oud 30 jaar. Midden de vissersgemeenschap, vormden zij de voor-

naamste groep van zijn parochianen, en deze ongecompliceerde maar wel gesloten mensen werden uitgerekend zijn zorgenkinderen.

Op 22 mei 1886 werd onderpastoor H. Pype aangesteld tot aalmoezener ter zee bij de Staatsmarine. Ons land beschikte omstreeks deze tijd over twee Visserijpolitiekruisers, de VILLE D'OSTENDE en de VILLE D'ANVERS, en daarop deed de aalmoezener dienst, afwisselend met een collega. Deze eenheden patrouilleerden op de Noordzee in uitvoering van de Internationale Conventie tot Regeling der politie op de visserijen in de Noordzee buiten de territoriale wateren (1882). Ze hielden (en houden nog) een oog in 't zeil onder de vissende vloten van meer-

dere nationaliteiten, joegen vreemden uit de territoriale wateren of brachten de hardleerse op naar een haven om aan de ketting te leggen, hielpen vissers in noodgevallen (medisch en inzake bevoorrading), de aalmoezeners stonden in voor de zielzorg van de bemanning, kadetten en de vissers.

De VILLE D'OSTENDE was een driemast-topzeilschoener van 34 meter lengte, 358 nettoton groot. Naast de bemanning kon ze 30 kadetten opnemen. Het vaartuig nam de zomerdienst waar.

De VILLE D'ANVERS bekruiste de Noordzee in de winter. Het was een stalen brik met hulpstoomvermogen. Ze voerde 2 masten met razeilen, was 69 meter lang, mat 415 ton netto en haar stoommachine van 950 pk verleende haar een kruissnelheid van 9 knopen.

(Vervolg volgende bladzijde)

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

VAN PRAET - DANSAERT

p.v.b.a.

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

☎ (052) 33.24.66 - B.T.W. 400.332.559

Ze had een bemanning van 45 leden en kon 40 jongens opnemen.

De eenvoudige en inschikkelijke aalmoezenier Pype had geen moeite met de zeelui en het zeemansleven beviel hem uitstekend. Hij werd zeeman met de zeelieden en vissers en zat op de eerste rij om hun arbeidsleven te zien en te begrijpen. Van een begriprijde kapitein kon hij per roeiboot hen menigmaal op hun sobere zeilvaartuigen bezoeken en aanhoren.

Aan wal was hij terug de onderpastoor en zag zijn vissers thuis, bij vader en moeder, bij vrouw en kinderen, hun familie, bij geboorte en dood, op communiefeest en huwelijk. En inderdaad ook in de herbergen en danszalen. Het niet aflatend gevecht met de zee, de eenzaamheid, het uitputtend werk, de veelal geringe verdiensten, de tegenslagen, moesten afgereageerd worden.

Via de moeders en de bewonderende vaders vernam eerwaarde heer Pype het bestaan van de speciaal voor vissersjongens uitgeruste en aangepaste klas van Br Norbertus. Dat moest hij zien! En hij was in de gelegenheid om het te zien. En wat reeds enige tijd in zijn geest bij stukken en brokken moest rondgespookt hebben, zag gestalte en kreeg vorm.

Meteen voorvoelde E.H. Hendrik Pype zijn echte opdracht en taak: onderwijzen! En daarin zou hij groot worden.

Hij voerde gesprekken met de Broeders, liet zich voorlichten, ondernam stappen, zocht en vond medewerkers en weldoeners. Dit gebeurde reeds einde 1887. Doch het zou duren tot het voorjaar 1888 vooraleer de „Vakschool voor Visschers”, de oorspronkelijke naam, officieel van start zou gaan.

De algemene vakken werden gegeven door Br Norbertus, later bijgestaan door Br Odulf. De praktijklessen, twee dagen in de week, werden gegeven in een verworven gebouw in de aan elkaar palende Wellington- en Vedlroomstraten, in het Noordwestelijk gedeelte van de stad. De lokalen daar waren ingericht voor het onderricht inzake touwwerk, knopen en steken, splitsen; netten breien en herstellen; zeilmakerij. Lekenvaklieden waren met deze opdracht belast. De Broeders namen zeekaart, -lezen en -passen; zeevaartkunde; zeevaartinstrumenten; zeewetgeving; vis, visvangst en visgronden voor hun rekening. De uitrusting groeide steeds maar aan. Op de grote binnenplaats rees het kotterszeiltoeg van een sloependek met verschansing, ruim 10 meter naar omhoog. De jongens leerden er het tuig hanteren.

In een bijgebouwtje stond een volledige „donkey” opgesteld. Dit was een stoomtuigje (oorsprong Grimsby, Engeland in 1876) bestaande uit een verticale, cilindrische stoomketel met tegen de ketelwand een kleine zuigerstoommachine waarmede, via tandwiel en assen, de kaapstander op dek werd aangedreven om het zware handwerk te verlichten, zoals het halen en vieren van het boomnet, uitlopen van de kluiverboom, zelfs hieuwen van de zeilen, en een kleine lenspomp. In dit lokaal werd ook gepaswerkt en gesmeed. De leraar was een oudgediende van de visserijpolitie-kruisers of „aviso's” zoals die eenheden vroeger werden genoemd.

In de gebouwen werden ook grote lokalen ingericht als Noordzee-museum, als een welkome en interessante uitbreiding van het didactisch materiaal. Onder de handen van het enthousiaste driemanschap, bestuurder Pype, Br Norbertus en Br Odulf werd er o.a. een uitgebreide collectie fauna en flora uit zee bij-

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 - Staalraad - Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw:

Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid:

Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

Sport: Allerlei netten

eengebracht. Meerdere vissers hebben er het hunne toe bijgedragen om de rijkdom van het museum te vergroten.

In 1900 werd daar nog een station voor wetenschappelijk werk in verband met de zeevisserij aan toegevoegd.

Het is duidelijk dat aalmoezenier Pype van zijn reizen met de visserijpolitiekruisers over de Noordzee en de grote Noordzeehavens, in staat was de visserijtoestanden en eventuele opleiding voor vissersjongens uit die landen te bekijken. Van de gelegenheid maakte hij gebruik om allerlei studiemateriaal te verwerven ten dienste van de hem toevertrouwde jongens.

Tot in 1890 moest E.H. H. Pype met zijn medestanders er voor instaan dat de financiële zijde van zijn „Vakschool voor Visschers” door hen zelf werd verzorgd, want eerst op 7 november 1890 werd de school door het Ministerie van Nijverheid erkend. Het oordeel van de officiële instantie luidde: „De school gesticht door den Heer Pype, aalmoezenier der Marine, is een instelling welke een welbepaald beroeps karakter bezit. Zijn inrichting bevat theoretische en praktische leerzangen. De opleidingsoefeningen worden in normale voorwaarden gegeven door middel van apparaten en werktuigen, volgens de gebruikelijke vormen en afmetingen”. Dit betekende concreet dat 2/5 van de werkingskosten van de school betaald werden door de Staat. Ook het Provinciaal Gouvernement van West-Vlaanderen kwam tussen.

In een schrijven aan de uitgever van het weekblad „De Visscherij” - Den Helder - 30 december 1894, schreef bestuurder Pype o.a.:

...De school bestaat sedert zes jaren. In haar

eerste jaar telde zij 60 kinderen, nu zijn er 90, waaronder 35 à 40 in de hoogste afdeling. De kinderen der visschers, of deze die zich willen tot de visserij begeven, worden in de vakschool aanveerd, mits zij kunnen lezen, schrijven en zij de 4 hoofdregels der cijferkunst machtig zijn.

In de vakschool ontvangen zij in 3 jaren een volledige koers van zeevaart, stoomtuig, handwerk, voor zover dit alles de visscherij betreft. Voor de zeevaart het boekje dat ik mij toelaat Ued. te sturen, geeft het programma der school.

Eene sloep is op de koer der school gebouwd. Daar leren de kinderen tuigen, ontuigen, riggen, knoopen, splitsen en korren maken en vermaken, zeilen behandelen en vermaken, enz.”

De school was uiteraard een dagschool. De lessen werden gegeven iedere dag van de week van 8.30 u. tot 11.30 u. en van 13.30 u. tot 16.30 u. Het schooljaar begon op 1 oktober en eindigde op 31 juli.

R. Decler.

SCHIPPERS!

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

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Beter dan verwacht wat de aanvoer betreft, minder goed wat de prijzen aangaat. Vooral de ronde soorten als kabeljauw, gul en wijting lieten van hun pluimen. Veel grote gul, aangevoerd door de kustvisserij, haalde de 70 fr. het kg. niet, de kleine soorten bleven in verhouding beter in de prijs en kregen rond de 60 fr. Voor kabeljauw is de prijs gedaald van 160 naar 110 fr. Niet alleen door de grotere aanvoer van onze eigen schepen trouwens maar ook door de dalende prijs in Denemarken.

De wijtingprijs viel terug van 70 naar 50 fr., kleine sortering zakte naar 40 en 45 fr.

De tongen werden minder gebracht dan verleden week. Kleine sortering bleef tussen 210 en 230 fr. noteren, de grotere soorten kregen van 360 naar 450 fr. Stilaan stijgende prijzen voor tarbot en griet. Staartvis wordt nog steeds met mondjesmaat aangevoerd en kan dan ook moeilijk goedkoop worden.

Voor pladijs is de prijs maandag boven de 110 fr. gestegen. Grote platen kregen immers van 95 tot 112 fr. en iek werd verkocht tussen 80 en 100 fr. De kleine platjes bleven een stuk boven de 60 fr. Dat wordt natuurlijk nog steeds in verband gebracht met de schaarse aanvoer en grote nood aan deze soort in Nederland.

Dat er heel wat gul op de kust zit was zeker

niet voorzien door de biologen. Dat het bovendien meestal grote gul zou zijn zat hen misschien nog het meest verwonderen. In elk geval worden in hoofdzaak grote sorteringen binnengebracht en is de sortering 5 eerder schaars. Niet alleen de Westschepen doen goed hun best en kunnen alsof toch nog enkele reisjes maken, ook de kustvisserij is uit haar krammen geschoten en zorgde deze week (vooral de spannen) voor onverwacht grote vangsten. Deze week wordt voor verschillende schepen dan ook de beste van het jaar.

Dat er nog steeds garnaal rondzwemt bleek uit de toch niet onaardige vangsten die door enkele schepen in de afslag gezet werden. Het zijn natuurlijk geen gulvangsten en de opbrengsten zijn bescheidener. De prijs van de garnaal steeg verleden week (wegens stormweer) tot 150 fr. maar varieerde deze week tussen 80 en 115 fr.

VRIJDAG 27 NOVEMBER 1987

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
O.51	18	200	3.100	1.767.283
WEST				
Z.128	13	170	—	597.955
Z.141	2	10	—	66.962

MAANDAG 30 NOVEMBER 1987

KANAAL				
O.274	19	140	2.200	1.099.313
WEST				
Z.296	14	200	2.100	1.541.450

O.499	15	240	2.500	1.761.185
O.369	12	320	—	1.049.954
N.3	12	260	—	920.078
N.40	12	130	—	420.700
O.135	12	240	—	850.224
N.752	10	190	—	592.599
O.279	10	200	—	594.908

DINSDAG 1 DECEMBER 1987

WEST				
O.309	8	110	—	360.565
O.114	17	150	1.500	1.054.431

WOENSDAG 2 DECEMBER 1987

WEST				
Z.596	8	50	600	454.599
N.597	10	180	—	506.487
Z.582	3	20	—	42.627
KANAAL				
Z.185	19	280	7.000	3.658.087

Verwachtingen

VRIJDAG 4 DECEMBER 1987

WEST: Z.37 (50 vis, 1.000 tong).
O.705 (55 vis, 1.000 tong).

MAANDAG 7 DECEMBER 1987

IJSLAND: O.216 (450 vis: 150 kab. & gul, 50 rode zeebaars, 150 blauwe leng, 20 schelvis, 40 koolvis, 40 varia).

NOORD: O.127

KREEFTENPUT: O.306

KANAAL: O.124 (vermoed.), O.231 (140 vis, 3.500 tong).

WEST: O.206, O.26, Z.583, O.279, O.232, Z.502, Z.96, O.229, O.402.

DINSDAG 8 DECEMBER 1987

WEST: N.708, O.275, O.427, O.500 (allen vermoedelijk).

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

VRIJDAG 27 NOVEMBER 1987

Z.181	KRP	150	150	—	890.930
Z.571	W	1.800	150	8	1.031.350
Z.14	KN	2.500	200	18	1.578.999
Z.78	N	—	620	8	2.795.640
Z.189	N	200	120	17	1.044.650
Z.134	KRP	—	60	11	670.235
Z.92	KN	3.200	280	21	2.183.541
Z.66	N	2.000	250	16	1.602.679
Z.162	W	800	150	8	974.480
Z.200	W	3.300	350	16	2.267.913
Z.93	—	300	50	—	301.560
					15.341.977

MAANDAG 30 NOVEMBER 1987

Z.70	W	450	40	—	459.570
Z.474	W	300	25	12	441.960
Z.462	W	700	250	14	1.428.670
Z.573	KRP	—	80	12	669.115
Z.69	W	2.000	300	12	1.632.135
Z.576	W	1.200	200	17	1.763.170



B.S.M.
Breskenscheepsbouw
en Machinefabriek bv

- ◀ ALLE CASCO en SCHEEPSREPARATIES
- ◀ SPECIALITEITEN: REPARATIE VISSERISCHEPEN
REPARATIE SLEEPBOTEN

VERDER:

- ALLE LAS- en CONSTRUCTIEWERKEN
- MACHINALE BEWERKINGEN ZOALS:
 - DRAAIEN
 - FREZEN
 - KOTTEREN
 - 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

Z.27	W	2.000	150	12	1.395.000
Z.526	N	500	170	16	1.155.410
Z.72	N	1.200	190	17	1.205.740
Z.510	KRP	—	110	12	891.831
Gullevangers					
Z.501	10 schelvis	-	5 vis		101.580
Z.536	10 schelvis	-	5 vis		116.270
Z.586	10 schelvis	-	5 vis		154.860
Z.554-Z.447	80 schelvis	-	10 vis		400.610
Z.548-Z.56	20 schelvis	-	5 vis		359.060
Z.472-Z.403	45 schelvis	-	10 vis		287.200
Z.201-Z.601	70 schelvis	-	10 vis		377.560
Z.578-Z.580	50 schelvis	-	10 vis		414.130
					13.253.871

DINSDAG 1 DECEMBER 1987

Z.506	W	200	170	15	1.209.060
Z.300	W	1.200	120	14	1.090.300
Z.99	W	2.400	320	15	2.078.275
Z.307	KRP	50	80	12	750.212
Z.80	W	1.200	120	—	1.242.150
Z.44	W	100	20	2	271.320
Z.56-548	5 kab.-gul				56.740
					6.698.057

WOENSDAG 2 DECEMBER 1987

Z.12	W	500	70	14	703.700
Z.569	KRP	—	100	13	633.175
Z.16	W	2.500	270	13	1.741.010
Z.198	KRP	50	100	12	960.222
Z.196	W	2.000	220	13	1.770.229
Z.50	W	3.000	230	14	2.408.640
Z.59	W	1.700	140	13	1.705.810
Z.324	W	1.600	230	13	1.387.380
Z.89	W	4.200	550	16	3.800.090
Z.519	W	2.000	200	12	1.884.020
Z.586					58.570
Z.501					81.750
Z.536					138.370
Z.578/580					502.610
Z.447/554					34.740
Z.403/472					536.500
					18.346.816

NIEUWPOORT

VRIJDAG 27 NOVEMBER 1987

VIS					
N.22		771 kg.			54.621 fr.
N.720		770 kg.			54.621 fr.
N.575		547 kg.			35.840 fr.
N.700		680 kg.			51.546 fr.
O.494		965 kg.			74.358 fr.
N.736		966 kg.			74.358 fr.
N.88		1.672 kg.			132.502 fr.
N.590		1.673 kg.			132.503 fr.

Er werd op de vrijdagmarkt door drie koppels gullevisiers en twee kustvaartuigen ongeveer 8.000 kg vis aangevoerd voor een totaal bedrag van 610.349 fr. Het stormweer verhinderde de vaartuigen hun visserij naar behoren uit te voeren, zodat de vangsten eerder gering konden genoemd worden. De aanvoer op de vrijdagmarkt beperkte zich hoofdzakelijk tot gul en wijting. Voor grote pladijs werd 4250 à 4500 fr. de ben geno-

teerd, voor middenslag- of drieling pladijs 3500 à 3750 fr. de ben en voor visjes 2500 à 3000 fr. de ben. Kabeljauw kreeg 138 à 190 fr./kg en gul 3100 à 6000 fr. de ben, dit volgens de grootte - klasse. De voorkeine gul bekam 3180 à 3400 fr. de ben. Voor grote wijting noteerde men 3400 à 3600 fr. de ben en voor kleine wijting 2250 à 2500 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 2640 à 2780 fr. de ben geboekt en kleine zandschar tegen 1880 à 1960 fr. de ben. Alle prijsnoteringen waren op de vrijdagmarkt door de invloed van het stormweer aan een fikse stijging onderhevig.

MAANDAG 30 NOVEMBER 1987

VIS					
N.575		4.477 kg.			260.025 fr.
N.723		5.651 kg.			305.713 fr.
O.494		6.088 kg.			333.865 fr.
N.736		6.089 kg.			333.865 fr.
N.88		7.179 kg.			399.968 fr.
N.590		7.179 kg.			399.968 fr.
N.700		3.184 kg.			173.316 fr.
N.49		1.875 kg.			99.417 fr.
N.22		2.586 kg.			140.200 fr.
N.720		2.587 kg.			140.200 fr.

Op de maandagmarkt werd er door vier koppels gullevisiers en drie kustvaartuigen samen ongeveer 52.000 kg vis aangevoerd voor een totaal bedrag van 2.782.981 fr. De aanvoer bestond hoofdzakelijk uit gul en wijting. Voor grote pladijs werd 4250 à 4500 fr. de ben genoteerd, voor middenslag pladijs of drieling 3500 à 3750 fr. de ben en voor visjes 2250 à 3000 fr. de ben. Kabeljauw kreeg 128 à 152 fr./kg en gul 2650 à 5500 fr. de ben, dit à rato der sortering. Voor grote wijting werd 2850 à 3000 fr. de ben opgetekend en voor kleine wijting 1800 à 2200 fr. de ben. Grote zandschar bekam 2480 à 2800 fr. de ben en kleine zandschar 1480 à 1700 fr. de ben. Er viel op de maandagmarkt een grote aanvoer te noteren, die gekenmerkt werd door een ruime belangstelling vanwege de handelaars. Voor alle aangevoerde soorten werd tevens een lonende prijsnotering bekomen.

WOENSDAG 2 DECEMBER 1987

VIS					
N.58		2.398 kg.			174.393 fr.
N.75		3.323 kg.			299.387 fr.
N.723		2.001 kg.			105.426 fr.
O.494		2.821 kg.			162.901 fr.
N.736		2.821 kg.			162.902 fr.
N.22		3.021 kg.			180.027 fr.
N.720		3.021 kg.			180.028 fr.
N.88		3.865 kg.			235.734 fr.
N.590		3.866 kg.			235.733 fr.
N.563		4.950 kg.			250.696 fr.
N.575		2.231 kg.			116.365 fr.
N.700		1.883 kg.			111.215 fr.
N.95		1.885 kg.			118.908 fr.

Op de woensdagmarkt werd door vier koppels gullevisiers, twee bokkenvisiers en drie kustvaartuigen plus één vaartuig van de West samen 40.087 kg vis aangevoerd, voor een totaal bedrag van 2.439.141 fr. Tong nr. 1 kreeg 412 à 414 fr./kg en tong nr. 2 454 à 458 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 462 à 474 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 398 à 406 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 288 à 340 fr./kg en kleine tong 226 à 242 fr./kg. Voor grote tarbot werd 429 à 560 fr./kg geboekt, voor middenslag tarbot 290 à 330 fr./kg, voor varia 280 à 420 fr./kg en voor griet 240 à 360 fr./kg. Grote pladijs kocht men tegen 4250 à 4500 fr. de ben aan, middenslag- of drieling pladijs tegen 3600 à 3800 fr. de ben en visjes tegen 3200 à 3300 fr. de ben. Vlaswijting kreeg 2750 à 3250 fr. de ben, kabeljauw 108 à 118 fr./kg en gul 2380 à 4750 fr. de ben, dit volgens de grootte - klasse. De voorkeine gul bekam 2380 à 2640 fr. de ben. Voor grote wijting werd 2400 à 2500 fr. de ben opgetekend en voor kleine wijting 1350 à 1600 fr. de ben. Grote zandschar noteerde men tegen 2480 à 2640 fr. de ben en kleine zandschar tegen 1480 à 1730 fr. de ben. Rog die slechts in geringe mate werd aangevoerd haalde de volgende prijsnotering: 4500 à 4750 fr. de ben voor de sortering moerrog en tilten. Voor de sortering scherpstaarten werd 4000 à 4250 fr. de ben opgetekend. Doorn- of speurhaai kreeg 3250 à 3500 fr.

C.V. HOSTYN SAELENS

coöperatieve vennootschap

DE ZAAK LANGS DE BELGISCHE KUST WAAR DE VISSERIJ TERECHT KAN VOOR HUN SANITAIRE EN VERWARMINGSPROBLEMEN.

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE ☎ (059) 32 31 80
Bruggelaan 12, BREDENE

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	30 nov.		1 dec.		2 dec.	
Lappen	410	440	417		422	429
Grote	420	455	425	445	424	448
3/4	430	458	425	435	420	435
Bloktongen	350	380	344	370	356	374
Vóór-kleine	255	335	248	265	252	271
Kleine	220	245	213		216	227
Slips	206	216	198		208	225

ZEEBRUGGE

Grote	455	460	420	435	425	433
Bloktongen	436	447	428	442	435	447
Fruittongen	457	487	407	466	436	447
Schone kleine	358	380	343	351	340	347
Kleine	265	272	259	260	252	256
Tout petit	235	237	221	225	207	225
Slips	194	218	204	208	203	210

NIEUWPOORT

Tong I					412	414
Tong II					454	458
Tong III					462	474
Tong IV					348	406
Tong V					288	340
Slips					226	242

PLADIJS

OOSTENDE

	30 nov.		1 dec.		2 dec.	
Platen	90	108			102	105
lek (groot-klein)	77	100	95	97	80	102
Derde slag	70	86	66	84	53	83
Platjes	51	78	66	67	53	63

ZEEBRUGGE

Platen	90	98	88	96	87	94
lek	81	94	87	96	92	94
3e slag	80	82	73	76	74	75
Platjes	66	70	63	66	59	62

NIEUWPOORT

Moeien	85	90			85	90
3e slag	70	75			72	76
Platjes	45	60			64	66

S.C.A.P.

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27

8400 OOSTENDE

(059) 32 29 51 - 32 09 31

Werkhuizen:

(059) 32 39 79 - 32 08 20

Telex 81.123

■ **Bouwen vissersvaartuigen**

Alle scheepsherstellingen

REDERSKAAI 23-24

(Voorheen Felix Degroote)

8380 ZEEBRUGGE

(050) 54 48 87

■ **Levering brandstoffen**

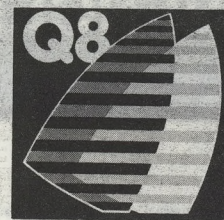
Scheepsuitrusting

Uitvoeren van plaatdiktemetingen

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Oostende		Oostende		Zeebrugge		Zeebrugge		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort		
	30/11	1/12	1/12	2/12	2/12	30/11	1/12	1/12	2/12	2/12	30/11	1/12	1/12	2/12	2/12		
Tarbot groot	520	555	.....	.....	.....	560	592	588	550	625	.....	.....	.....	429	560	
Tarbot middel	410	493	365	416	351	411	450	499	488	518	355	449	.....	290	330	
Tarbot klein	260	346	265	.....	294	300	239	375	262	280	270	313	.....	280	420	
Griet groot	340	372	.....	.....	.....	.....	320	347	296	351	351	355	.....	240	360	
Griet middel	300	310	.....	.....	282	329	232	245	260	285	250	261	.....	.....	.....
Griet klein	200	288	197	225	197	259	180	202	193	198	187	217	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	.....	.....	35	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	90	.....	79	189	50	142	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	113	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88	100	.....	.....	90	95	
Rog (grote)	72	113	62	.....	50	54	100	112	64	68	80	97	.....	90	95	
Tilten	61	100	50	.....	43	.....	93	97	37	.....	75	80	.....	80	85	
Scherpstaart	36	91	24	29	18	40	112	130	83	.....	99	107	.....	80	85	
Halve Mans (Gladrog)	61	104	32	53	15	43	85	96	52	.....	84	89	.....	.....	.....
Katrog	10	54	.....	.....	10	.....	38	47	32	34	34	50	.....	.....	.....
Kabeljauw	115	156	107	136	104	118	149	165	.....	.....	86	.....	128	152	108	118
Gul (groot)	68	117	60	104	63	69	.....	.....	108	.....	.....	.....	53	110	50	195
Gul (middel)	58	80	60	73	52	57	70	92	66	.....	56	75	.....	.....	.....
Gul (klein)	44	59	45	59	45	53	53	60	47	.....	44	66	.....	.....	.....
Staatvis	240	428	244	382	247-429	.....	387	415	449	.....	356	474	.....	.....	.....
Wijting groot	53	73	51	61	24	62	46	48	44	46	43	51	57	60	48	50	
Wijting klein	23	51	23	50	23	45	26	27	23	26	24	25	36	44	27	32	
Schar	35	62	10	40	38	48	36	48	48	54	27	58	34	56	35	52	
Steenschol (Tongschar)	69	240	59	208	62	223	147	169	125	140	137	147	.....	.....	96	198
Zeehaai	54	75	.....	.....	25	28	67	.....	62	60	61	63	.....	.....	.....	.....
Hondshaai (Zeehond)	15	39	13	60	17	20	46	45	28	42	25	.....	.....	56	60	
Pieterman (Arend)	83	117	.....	.....	123	143	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (Poors)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (Zeepaling)	17	73	15	52	41	74	.....	.....	39	.....	41	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (Posten)	26	40	25	26	14	27	16	26	15	18	16	32	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	91	130	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (Pollak)	71	97	.....	.....	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55	65	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (Schartong)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	10	15	15	20
Rode Poon (Roobaard)	10	78	.....	.....	20	76	35	48	35	65	33	63	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (Knorhaan)	18	19	.....	.....	10	.....	32	.....	.....	.....	10	14	.....	22	30	.....
Rode knorhaan (Soldaten)	20	83	.....	.....	23	80	36	51	64	71	26	50	.....	.....	.....	.....
Langoustinen	.....	.....	.....	.....	.....	.....	127	210	112	160	113	182	.....	.....	.....	.....
Krab	.....	.....	.....	.....	.....	.....	450	.....	.....	.....	500	.....	.....	.....	.....	.....
Krabbenijpers	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wulk (kist)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	800	.....	.....	.....	900	1000	.....	.....	.....	.....

Kuwait Petroleum (Belgium)



★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

★ Probelgas P.V.B.A. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27

POSTADRES: POSTBUS 72, 8000 BRUGGE – TEL. (050) 38 37 58 - 86

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.

AAN HET LEVEN IS ER EEN PRETTIGE

EN EEN ZAKELIJKE KANT

WIJ MAKEN DE ZAKELIJKE KANT

WAT PRETTIGER



Generale Bank

Stork Gears & Services B.V.

onze kracht ...

Reparatie en service van:

**Tandwielkasten voor maritieme- en
stationaire toepassingen**

Pannerdenstraat 3-11 Waalhaven, Pier 2 3087 CH Rotterdam. postbus 5420. 3008 AK Rotterdam.
Telefoon (010) - 42.99.822. Telex 28183. Telefax (010) 4291129.

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 23 november werd aangevoerd: 17.625 kg tong; 138 kisten tarbot en griet; 36 kisten schar; 4.183 kisten haring; 197 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 24,60-23,32; grote tong 25,08-24,20; grootmiddel tong 27,01-25,51; kleinmiddel tong 21,43-20,51; tong één 15,06-14,95; tong twee 12,90-12,44, forel 8,40-6,00.

Per 40 kg.:

tarbot 860-692; griet 696-540; schar 130-80, tongschar 548-198, haai 148-124, poontjes 110-78, hammen met kop 370-288, roggen 176-69, krabben 42, wulken 43.

De besommingen waren:

KW 5 f 28.000; KW 25 f 17.000; KW 34 f 74.700; KW 35 f 43.900; KW 36 f 36.300; KW 45 f 30.800; KW 88 f 13.100; KW 113 f 15.200; KW 145 f 12.500; KW 189 f 7.500, UK 208 f 10.100, verder zes Texelaars en twee Ijmuidenaren f 250.000.

Nadat er aan de dinsdagmarkt helemaal geen aanvoer te vermelden was, werden er aan de woensdagmarkt van 25 november door de kottter IJM 6, 22 kisten schar aangeboden. deze werden gekocht voor prijzen van f 112 tot f 104 per bak. Reeds vroeg in de middag van woensdag kwam een drietal buitenlandse kotters de pieren binnengevaren. De schepen hadden als thuishaven het West-Duitse Cuxhafen. Bij het betreden van de hallen om de donderdagmarkt te bezoeken bleek dat er nog een schip zich bij het reeds vermelde drietal had gevoegd. Welk een rijkdom voor de handel die nu weer langs de normale weg vis kon kopen en niet afhankelijk was van de importeurs. De vangst van deze vier vaartuigen bestond uit: 619 kisten kabeljauw; 73 kisten wijting; 17 kisten schol; 25 kisten schar en 23 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:

kabeljauw twee 244-238; kabeljauw drie 182-164; kabeljauw vier 166-158; kabeljauw vijf 154-118; schol drie 230; schol vier 160-154; schar 136-104; wijting vier 152-140; bot 44-41. Nadat alles geteld en verkocht was konden „unsere Freunden“ de thuisreis aanvangen met de volgende besommingen: NC 315 f 27.700; NC 302 f 25.400; NC 305 f 38.700; NC 310 f 15.000.

Aan de vrijdagmarkt van 27 november werd aangevoerd: 10.740 kg tong; 74 kisten tarbot en griet; 24 kisten schol; 41 kisten schar; 38 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 32,46-29,00; grote tong 28,32-26,99; grootmiddel tong 30,39-28,82; kleinmiddel tong 22,65-22,03; tong één 16,33-15,85; tong twee 13,49-12,84; forel 6,00-5,80.

Per 40 kg.:

tarbot 1096-853; griet 746-700; schol vier 144; schar 114-104; haai 162-148; roggen 176-102.

Deze aanvoer werd verzorgd door vijf Goedereeders die f 220.000 besomden, drie Texelaars en één Ijmuidenaar, deze laatste vier schepen besomden f 102.000.

GOEDEREDEE

DONDERDAG 26 NOVEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr		27,36	
Tong gm		28,45	
Tong km		21,09	
Tong I		15,02	
Tong II		12,75	
Tarbot I		27,74	
Tarbot II		23,90	
Tarbot III		20,27	
Tarbot IV		20,26	
Tarbot afw.		13,25	
Griet I		16,57	
Griet II		16,51	
Schar 1/D		2,44	
Poon 1		4,00	
Poon 2		80	
Rog I		4,41	
Rog II		3,54	
Schel. 3 (G)		4,33	
Bot		65	
Tongschar		10,64	
Haai + P		3,73	
Krab		1,50	
Inktvis W		8,03	
Steenbolk		1,75	
Hammen		19,00	
Paling		8,00	
Diversen		1,05	
Garn. exp. 1		4,18	
Garn. exp. 2		3,97	
Garn. bnl. 2		3,91	
TOTAAL:	42.870	428.515	

VRIJDAG 27 NOVEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr.		27,57	
Tong gm		28,95	
Tong km		21,76	
Tong I		15,69	
Tong II		12,67	
Tarbot I		32,27	
Tarbot II		26,80	
Tarbot III		20,87	
Tarbot IV		20,98	
Tarbot afw.		14,26	
Griet I		17,81	
Griet II		16,87	
Kab. 5 (G)		3,58	
Wijt. 4 (G)		4,08	
Schar 1/D		2,47	
Schar 2/D		2,01	
Poon 2		1,63	
Rog I		5,06	
Rog II		3,79	
Schel. 3 (G)		4,00	
Bot		65	
Tongschar		12,58	
Schol 1 (O)		4,57	
Schol 2 (O)		5,07	

Schol 3 (O)	4,45
Schol 4 (O)	3,70
Haai + P	3,48
Krab	1,63
Inktvis W	7,87
Harder	4,00
Steenbolk	2,22
Hammen	19,60
Paling	4,00
Diversen	68
Garn. exp. 1	3,30
Garn. bnl. 2	3,80
TOTAAL:	37.765 442.737

COLIJNSPLAAT

DINSDAG 24 NOVEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Kab 3 (G)		4,14	
Kab 4 (G)		4,10	
Kab 5 (G)		3,60	
Wijt. 4 (G)		2,57	
Schar open		2,00	
Schar 2/D		1,63	
Bot		78	
Schol 4 (O)		2,91	
Paling		12,75	
Garn. exp. 1		4,21	
Garn. exp. 2		4,41	
Garn. bnl. 2		4,32	
TOTAAL:	26.251	110.933	

WOENSDAG 25 NOVEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Garn. exp. 1		4,54	
Garn. bnl. 2		4,78	
TOTAAL:	6.697	31.780	

DONDERDAG 26 NOVEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong km		23,60	
Tong II		21,00	
Schar open		2,20	
Schar 2/D		2,06	
Bot		79	
Zalm-Forel		9,76	
Paling		14,82	
Diversen		2,21	
Garn. exp. 1		3,74	
Garn. exp. 2		4,72	
Garn. bnl. 2		4,14	
TOTAAL:	26.550	105.933	

VRIJDAG 27 NOVEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Schar open		2,13	
Schar 2/D		2,16	
Bot		81	
Paling		12,25	
Garn. exp. 1		3,74	
Garn. exp. 2		3,26	
Garn. bnl. 1		4,09	
Garn. bnl. 2		3,99	
TOTAAL:	9.433	35.298	

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

SPAANSE TRAWLER MET ABC MOTOR

De nieuwe Spaanse vriestrawler „Hermanos Touza” werd gebouwd bij een werf in Puerto Figueras, wordt aanzien als het prototype van de toekomstige trawler. Bij reizen van meer dan drie weken levert de hoge snelheid van het schip, 14 knopen per uur, een winst op van zeker vier dagen.

Het modern uitgerust vaartuig is voorzien van een TV-circuit waardoor de schipper vanuit de brug duidelijk zicht heeft over het werkdek en het hoofddek.

De voortstuwing geschiedt door middel van een ABC motor van het type 8DZHC met een vermogen van 2.000 PK bij 750 toeren per minuut. De motor drijft een verstelbare schroef aan.

Naast bovengenoemde trawler varen nog meer Spaanse vissersvaartuigen met een ABC motor.

De „Hermanos Touza” kan 850 ton vis in de ruimen opslaan.

De vriescapaciteit wordt gevormd door vier 36 ton vriestunnels. Het vaartuig heeft een lengte van 60 meter bij 10,5 meter breedte. De bunker capaciteit biedt de schipper de mogelijkheid om 140 dagen continu op zee te vertoeven. Voor de bemanning, bestaande uit 26 man, is er een air-conditioningssysteem aangebracht. Het vaartuig zal ingezet worden voor de visserij nabij de Falklands, maar ook in de kustwateren van Namibië.

BIJVANGST VERBODEN VIS WORDT VRIJGESPROKEN

Vorige week dinsdag werd een 41-jarige visser uit den Oever vrijgesproken van de aanvoer in september 1985 van 2 partijen schelvis. De aanvoer was op dit ogenblik in tegenstrijd met de E.G.-bepalingen. De officier van justitie had voor beide overtredingen 38.000 fr. boete geëist, maar volgens de visser ging het om bijvangsten.

Het vonnis betekent dat zolang in eventueel hoger beroep niet anders bepaald is, aantoonbaar echte bijvangsten ongestraft kunnen aangevoerd worden in Den Helder en Den Oever. De rechtbank achtte niet bewezen dat de man op de verboden soort gevestigd had, maar de officier van justitie achtte dat wel het geval omdat hij de percentages verboden vis (11,5% en 30%) in de twee vangsten te hoog vond om nog van bijvangsten te kunnen spreken.

Bovendien waren de verboden vangsten volgens hem technisch te vermijden geweest door een ander visgebied te kiezen en andere visserijtechnieken toe te passen.

Volgens de inspekteur van het A.I.D. zijn bijvangsten van soorten, die volgens Europese quoteringsnormen niet meer gevangen mogen worden. Volgens hem kijkt A.I.D. dan vooral naar de verhouding tussen de legaal gevangen soorten en de verboden vangsten. Als men ziet dat de verboden vangsten 40 tot 60% van de totale aanvoer uitmaken, kan men niet meer van bijvangsten spreken.

WAT RITST DE NETTEN AF IN DE IERSE ZEE?

Een Iers vissersvaartuig de Andgary die aan het vissen was in het N-gedeelte van de Ierse Zee is zijn netten afgeritst geweest door een geheimzinnig voorwerp. Volgens de skipper Tom Stevenson zijn daar noch onderzeeze kabels noch klippen. Bijgevolg zegt hij, zijn mijn netten afgeritst geweest door een onderzeeboot die aan de oefeningen „Purple Warrior” van de Nato deelnam.

De Schotse vissers schijnen van de oefeningen in deze sektor verwittigd te zijn geweest, en dat Sovjetische observators uitgenodigd werden, de Ieren zouden niet op de hoogte gebracht geweest zijn, vandaar het incident. De Royal Navy heeft laten weten dat haar onderzeeboten er voor niets tussen zitten.

Het schijnt niet de eerste keer te zijn dat dergelijke voorvallen plaats grijpen: een paar weken geleden hebben acht Ierse treilers er zich over beklaagd in gevaar te zijn gebracht door een onbekende onderzeeboot die ze gevaarlijk dicht voorbijvoer zonder de minste verwittiging. Pas enkele dagen voordien werden de netten van het Schotse vissersvaartuig „Heroin” afgerukt. In de streek spreekt men nog van de Amerikaanse onderzeeboot die in de netten van de „Summer Morn” verstrikt geraakte en het vaartuig gedurende vijf uren achter zich aansleepte.

Op 4 december is een samenkomst voorzien tussen de verantwoordelijken van de Royal Navy en van visserijorganisaties op de marinebasis van Faslane, tengevolge van deze incidenten.

NEDERLANDSE VISSERS VRAGEN SCHADELOOSSTELLING

Vier groepen vissers, samen ongeveer 248 schepen eisen in kort geding schadeloosstelling van de minister van Landbouw en Visserij voor de sluiting van de scholvisserij.

Zij willen eveneens de rechter de uitspraak ontlokken dat minister Braks onvoldoende medewerkte aan het ruilen van quota met andere EG-lidstaten.

De 4 groepen zijn de kleine visserij, de gespecialiseerde kustvisserij, Wieringen en Delta, die groepscontingenten hebben. Volgens die contingenten hadden zij in totaal nog 4.500 ton schol mogen opvissen.

Via een uitspraak van de rechter willen de vissers weten of die contingenten ook door de overheid werkelijk beschermd worden.

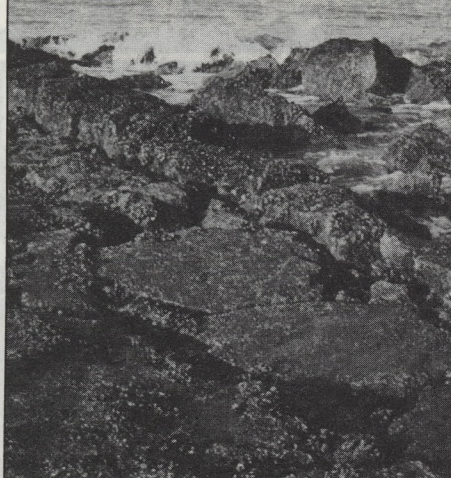
Het georganiseerde visserijbedrijfsleven had met collega's uit België, de Bondsrepubliek Duitsland en Groot-Brittannië overeenstemming bereikt over het ruilen van vangsthoeveelheden. Volgens hen heeft minister Braks zijn formele medewerking aan de ruil echter geweigerd.

De schadeloosstelling loopt in de miljoenen guldens.

GETIJTAFELS en SEINEN

TABLEAUX des MAREES et SIGNAUX

1988



HOOGWATERBOEKJE 1988

Het Hoogwaterboekje 1988 is reeds ter beschikking in de drukkerij van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het geeft ook de tijdsverschillen 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.



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.

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