



1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

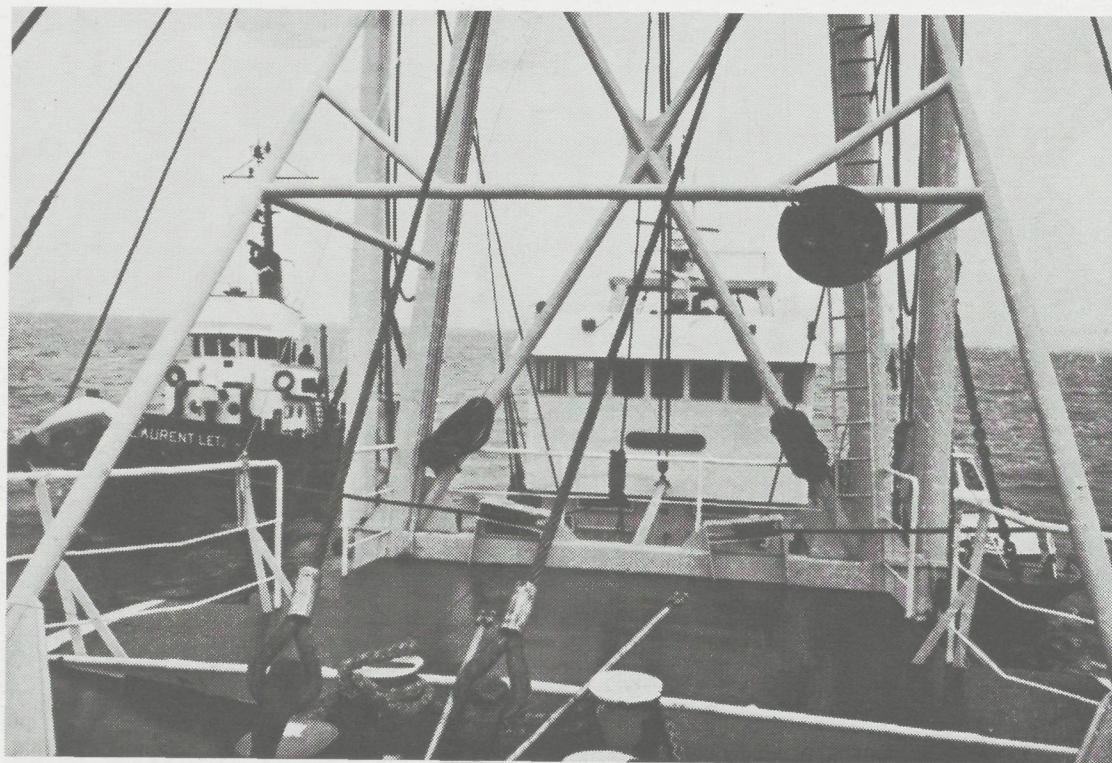
50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 8 APRIL 1983 - NR. 14



TOT 31 MEI '83 SPECIAAL AANBOD TOT 31 MEI '83 SPECIAAL AANBOD

TEL.: 091/45.04.01

TOT 31 MEI 1983 SPECIAAL AANBOD TOT 31 MEI 1983 SPECIAAL AANBOD



VOOR DE HOOGSTE KWALITEIT IN DE KORTSTE LEVERTIJD AAN
DE INTERESSANTSTE PRIJS

BELANGRIJKE **PRJSVERMINDERING** VOOR DE **EERSTE 5**

KOPERS VAN DE NIEUWE SVL STANDAARD **EUROKOTTER**

GELEID BEZOEK AAN ONZE MODERNE WERF GEVOLGD DOOR EEN TOERISTISCHE
KENNISMAKING MET DE ARTEVELDESTAD KAN OP EENVOUDIG TELEFONISCH VERZOEK

SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. – 6 MAANDEN 1.000 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.
 REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.
 VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

**het
visserijblad**

Het wanbeleid van de Stad Oostende inzake visserij

WAARTOE DIENT EEN VISSERSHAVENCOMMISSIE ?

Wij hebben in ons nummer van 14 januari de tekst weergegeven welke door de Oostendse havenautoriteiten werd vrijgegeven met betrekking tot de activiteiten van de stad in 1982, voor de visserij en de handelshaven. Vorige week maakten wij de plotse verhoging van de sluis-, dok- en slipwayrechten, alsmede de inningen voor waterverbruik en energie bekend, waarvoor zelfs nooit een Vissershaven- of een Handelshavencommissie werd geraadpleegd noch samengeroepen. Deze rechten worden sedert 1 april toegepast.

Toen op 1 april 1982 deze en ook de vismijnrechten van 1,25 % op 1,50 % werden gebracht, eveneens zonder de voornoemde instanties te raadplegen, verklaarde het stadsmagistraat in de vissershavencommissie ons en de goede gemeenteraadsleden dat dit Besluit voor twee jaar werd genomen. Amper één jaar later vindt men het middel om tot een nieuwe verhoging van 5 tot 20 % over te gaan, eveneens zonder de bevoegde commissies te raadplegen wat niet en wat wel had hoeven gedaan te worden om de financiële toestand ook in de havenexploitatie gezonder te maken.

Want, als de vissershaven niet rendabel is, dan is alleen de stads magistratuur daarvoor verantwoordelijk, welke in al die jaren nooit een poging heeft gedaan om voorstellen te doen of maatregelen te nemen en integendeel, een haven beheerde zonder het minste industrieel inzicht, omtrent wat diende gedaan om besparingen te verwezenlijken of de exploitatie aantrekkelijker te maken. Na het nieuw besluit van 1 april in uitvoering te hebben gebracht, heeft het stadsbestuur thans nog de lef gehad een brief te schrijven naar het stadsbestuur van Brugge en Nieuwpoort om die instanties aan te sporen in hun havens dezelfde verhogingen toe te passen. Het is zelfs zo naief, niet te willen weten dat de vissershavens van Zeebrugge en Nieuwpoort tijhavens zijn, waar noch sluis- noch dokrechten aangerekend worden en zelfs de beschermende delen van de kaaimuren uitsluitend door de Staat hersteld en onderhouden worden hetgeen in Oostende niet het geval is. De visserij is voor de stad Oostende in al haar vormen een industrie welke steeds als een melkkoe is aangezien, waar de stad Oostende nochtans sedert jaren geen belang meer stelt noch er iets voor gedaan heeft zelfs in een krisistijd als nu, geen enkele poging aanwendt om de gekende achteruitgang met alle mogelijke middelen te bestrijden.

Als wij de resultaten van het jaar 1982 overschouwen, stellen wij vast dat de vissershaven



Komende van de Fortstraat krijgt men dit beeld te zien. De verwoeste gewesten hebben er niks aan.

(Vervolg op blz. 2)

een verlies van 27,5 miljoen fr kende en de handelshaven niet minder dan 42 miljoen fr en dit niettegenstaande, voor wat de vissershaven betreft, de jaaromzet verhoogde. Wanneer wij deze verliescijfers bekijken, dan stellen wij vast dat niet zozeer aan besparingen door reorganisatie werd gedacht, maar integendeel aan verhogingen van pakhuis-, sluis-, mijnrechten en andere ten laste van hen aan wie die havenexploitatie zijn bestaan te danken heeft en duizenden mensen werk verschaft.

Niemand zal betwisten dat er voor de modernisering van de Oostendse vismijn, de reorganisatie van de verkoop, de versoepeling van de kosten van de twee visserijdokken, niet enorm veel te doen is, maar in al die jaren werd niets anders teweeg gebracht, dan een enorme chaos in de exploitatie van een haven, welke voor velen tot model had moeten dienen.

Dat men een lesje neme aan hetgeen de Stad Brugge en de MB.Z.I. betracht om niet alleen de handelshaven maar straks ook de vissershaven tot een rendabel geheel uit te bouwen.

Want, als men Oostende als handelshaven niet kan vergelijken met Zeebrugge, dan is dit niet het geval voor wat de vissershaven betreft waarin Oostende, gezien zijn ligging en uitbouw, reeds geruime tijd tot een modelhaven had kunnen uitgebouwd worden. Alleen al in het kader van een moderne exploitatie heeft Oostende de mogelijkheid gehad om de vismijn volledig te moderniseren, de verkoop te reorganiseren, de onkosten voor het baggeren, het onderhoud, de herstellingen en het moderniseren van onze scheepsbouwwerven te realiseren, dank zij een tweede dok, dank zij een behoorlijke aanpassing van de ingangswegen, een moderne infrastructuur, enz...

Niemand zal ten andere betwisten, dat in het verleden veel te weinig de nadruk werd gelegd op het feit, dat waar de kosten voor het baggeren, het onderhoud en de herstellingen van de visserhavens van Zeebrugge en Nieuwpoort door de Staat worden betaald, dit voor Oostende ook niet kan bekomen worden, desnoods verwijzend naar de Konventie van 1912. Want het is tengevolge van deze konventie, dat de stad zich in 1934, met de voorwaarden van het in exploitatie nemen van de nieuwe vissershaven en vismijn, zich heeft laten beetnemen in zake baggeren en onderhoud.

De schuchtere maar niet doortastende pogingen, na de oorlog ondernomen, niettegenstaande vele ministeriële beloften, hebben nooit tot een oplossing geleid welke de kosten voor onderhoud en baggeren van de Oostendse vissershaven door de Staat zouden zien betalen, waar dit wel het geval is voor de havens van Zeebrugge en Nieuwpoort en zelfs Blankenberge waar vorig jaar nog een 50-tal miljoenen werden verspild aan een yachthaven en straks, voor de realisatie van een vlotdok voor de visserij te Zeebrugge, nog minstens 100 miljoen méér zullen uitgegeven worden. En met wat houdt het stadsbestuur van Oostende zich ondertussen bezig? Met het aantal vislossers, het verhuuren van bennen, het verhogen van de mijnrechten, het vaststellen van een lidgeld van enkele duizenden franken voor de kopers en allerlei kleinigheden, welke bijzaak zouden moeten zijn in een haven die zich eens voorgesteld heeft als „Eurohaven”. Oostende, de Koningin der Badsteden, wordt geleid door dorpspolitiekers van wie mag gezegd worden, dat zij én de vissershaven én het toerisme van stad, tot een dorp hebben geminimaliseerd, onwaardig van de ideeën welke Koning Leopold II ooit voor Oostende had voorzien.

Want als Oostende beweert op hoger staatsvlak steeds discriminerend behandeld te zijn geweest, dan is dit alleen aan haar bekrompen politiek beleid te wijten, daar de Konventie van 1912 haar alle mogelijkheden geboden heeft en

men er nooit behendig gebruik heeft van weten te maken om zich de vele honderden miljoenen welke men toebedeeld kreeg, te gebruiken. Andere kuststeden hebben het geluk van deze mogelijkheden niet gekend. En om terug te komen tot de exploitatie van de vishalle en de dokken, alsook de wijze van inrichten en verkoop, is men er na de oorlog nooit toe gekomen deze opnieuw te reorganiseren, te moderniseren of een kijkje te nemen van wat in Duitsland, Denemarken en elders sedertdien tot stand is gekomen, waardoor niet alleen miljoenen onkosten konden bespaard worden, maar een model-inrichting mogelijk ware geweest

Toen ingezien werd, dat een tweede visserijdok noodzakelijk was en deze werkelijk gebouwd werd met de kostelijke sluisen en een tweede dok waarin ook plaats voor een zestal scheepsbouwwerven, ja zelfs een nieuwe slipway voorzien werd, is men in een zoete slaap gevallen.

Na de eerste fase dezer bouw kwam niets meer terecht van de verhuis van de scheepsbouwwerven, werd hen met niets daartoe aangespoord, zodat diegenen die de vissershaven bereiken, gekonfronteerd worden met een strook vuile grond waarop garages, afval van scheepsbouwwerven, vuilnisbelten, oude afgedankte viskamions, een prachtig (?) beeld geven aan de duizenden toeristen, die Oostende bereiken of naar de Oostkust reizen.

Het oorspronkelijk idee, de bestaande werven naar de gronden van het tweede dok over te brengen, is naar het rijk der archieven verhuisd.



De „Vlaanderen IV”, de „Vlaanderen XI” en de „Volkracht IV” gemeerd in het nieuw visserijdok te Oostende met op de voorgrond de buizeninstallaties van de Firma Baggerwerken Decloedt. De vaartuigen en de buizen samen nemen een groot deel in van het vissersdok dat bestemd was voor... de visserij.

En wat is er sedertdien gebeurd ?

Onder voorwendsel dat de Oostendse vissersvloot voortdurend in aantal vermindert, zonder te denken aan de geschiedenis uit het verleden en een modernisering in de toekomst, is het Oostendse stadsbestuur luchtkastelen gaan bouwen en aan groothedswaanzin gaan doen. Het vissersdok, dat **door de staat op verzoek van de stad**, aangebracht werd, werd over een grote oppervlakte verhuurd aan de P & O voor wiens installaties de ganse visserij moest inbinden en buigen. Tezelfdertijd kwam P & O met grote projecten concurrentie aan onze eigen RMT doen, waar de rest van het dok, hetzij voor de twee-derden aan een baggermaatschappij toebedeeld wordt, die daar eigenlijk niet thuis hoort en dit dok voor twee-derden in beslag neemt voor schepen en buisinstallaties, dit te wijten zijnde aan de invloeden en de richtlijnen van een stedelijk ambtenaar, die tevens expert is van deze grote maatschappij. Daarvoor betaalde deze maatschappij tot einde 1982 in totaal de schamele huurprijs van 295.000 fr per jaar. Een vissersvaartuig zoals de O.81 betaalt aan dokrechten alleen reeds 15.000 fr zonder sluis- en slipwayrechten.

Het gevolg van dit alles is, dat de bestaande werven, allerlei vuilnisbelten, afgedankte kamions en een paar oude versleten yachten aan de ingang van de Vuurtorenwijk, nog steeds een prachtige (?) aanblik vertonen, waar zij eigenlijk, door de staatssteun en dank zij de onkosten door de Staat gemaakt, zich zeer breed hadden kunnen ontplooiën op de gronden bij het Fort Napoleon, buiten het zicht van het toeristisch verkeer zich hadden kunnen evolueren in het belang van de moderne scheepsbouw en de werkverschaffing.

En er is meer !

Nu kunnen, als gevolg daarvan en het feit dat andere, niet-vissersvaartuigen er hun winterslaap komen doen, ten hoogste vier tot vijf vissersvaartuigen gaan liggen aan de ingang van het dok, om voldoende plaats te laten aan de schepen van de baggermaatschappij en twee grote oude lijnvissers, die er niets te zien hebben en daar in de weg liggen. Anderzijds is P & O bij gebrek aan een mogelijke gezonde exploitatie, het er zoals verwacht, met grote verliezen mogen aftrappen.

Een ander gevolg van deze prachtige (?) visserijpolitiek van een alles te zeggen hebbende stadsambtenaar, die gedwee door zijn schepen gevolgd werd, tenzij het er om syndicale belangen ging, is het feit, dat dit dok niet meer zal kunnen dienen om er onze scheepbouwerven veilig te kunnen in onderbrengen op een ogenblik, dat de modernisering, de nieuwbouw en de tewerkstelling waarover zoveel gezegd en geschreven wordt, fel naar een betere plaats en structuur zal vragen, dan de vervuilde mesthoop, naast de baan naar het oosten van onze kust leidend, gelegen.

Zoals dit allemaal jarenlang achter de schermen **in het geheim** werd gepland, onder voorwendsel van een crisis in de visserij, is het een feit, dat dit dok nu niet meer zal kunnen dienen om onze scheepbouwerven er modern en veilig in onder te brengen, maar het alleen een honderd miljoenen verlies kostend dok is geworden zonder rendement, daarenboven slechts half afgewerkt, waar ondertussen vlug een werkhuis werd opgetrokken op gronden, kosteloos ter beschikking gesteld van een schatrijke baggermaatschappij om er met zijn vaartuigen en talrijke buisinstallaties rustig te kunnen genieten van

een belachelijke huurprijs, terwijl de stad dan maar miljoenen lasten heeft gelegd op de visserij en de vishandel om een deficitaire havenexploitatie te helpen verdoezelen. Men vergete daarenboven niet dat deze baggermaatschappij praktisch het monopolium heeft van het baggeren van de Belgische gemeenschap !

Als men daartegen vaststelt dat één grote treiler als de O.81 en andere, die sedert maanden in het dok op reparatie liggen te wachten, vele duizenden franken dokgeld per jaar betalen, dan stellen wij ons de vraag waarom over dit triestig financieel en industrieel beleid in alle talen gezegd wordt terwijl, zoals wij hoger meldden, een schatrijke baggermaatschappij voor een appel-en-een-ei, een dokrecht betaalt welke niet eens het vijfde deel vertegenwoordigt van de kostprijs welke het zou moeten betalen voor de plaats die wordt ingenomen door de vaartuigen en de buizen, zonder te spreken van de grond welke hen daar kosteloos ten geschenke wordt gegeven om een werkhuis op te richten, waar reders aan de Victorialaan, de Hendrik Baelskaai en rond het ganse vissershavenkompleks er nu niet vanaf komen met minder dan 2.000 fr per vierkante meter, willen zij er een stukje grond bemachtigen om er een pakhuis te bouwen.

Over deze schandelijke bevoordeling van de ene ten opzichte van de andere gaf de havenkapitein als uitleg : **de tewerkstelling** [Wij stellen hem de vraag : hoeveel werknemers méér dan vroeger worden gebruikt om de haven te baggeren. Ons antwoord is : geen ! En heeft men al eens nagegaan hoeveel mensen in de vishandel en visserij tewerkgesteld worden en hoeveel vissers, bij gebrek aan vaart, in de laatste jaren te Oostende zijn afgevloeid ? En kan men ons bewijzen wat men in al die jaren van stadsweg heeft gedaan om die bron van honderden miljoenen inkomsten te steunen en te helpen moderniseren ?

Want hetzelfde geldt voor de vismijn, waar de verouderde pakhuizen als krotten mogen bestempeld worden in een tijd dat de herstructurering zich sedert jaren opdringt.

Jaren geleden werd hierover door de heer Roger Boels, daarin destijds door de Rederscenarale krachtadig gesteund, een moderniseringsplan, te beginnen vanaf de haringhalle, voorgelegd. De steun van de FEOGA kon bekomen

worden zoals dit ook in andere landen het geval is geweest. Veel, werd daarover in de visserhavenkommissie door een onbekwaam of nalatig gemeentebestuur gepalaberd. Tenslotte werd het plan door de stad eenvoudig in de koelkast gestopt, niet omdat het niet belangrijk was, maar men was onbekwaam om dat op hoger vlak te kunnen bespreken en af te dwingen.

En zo kunnen wij voortgaan en verwijzen naar de talrijke suggesties welke gedaan werden, maar waar de stad bewees weinig „visserij-minde” te zijn, niets te hebben gepland om dank zij de reorganisatie, de vissershaven winstgevend te maken daar ook op personeelsvlak de grote uitgaven onverantwoord blijven voor het weinige werk welke er door de Stad verricht wordt.

De directie van de vissershaven had zich met de bouw van het tweede vissersdok, dat toch voor de visserij werd gebouwd, zeer nuttig kunnen maken, waar de schepen, zowel van Zeebrugge, Oostende als Nieuwpoort, waar men noch slipway, noch droogdok, noch behoorlijke installaties heeft, zich zeker thuis zouden gevoeld hebben en waardoor andere ideeën ter handhaving van een Oostendse vissersvloot automatisch zouden ontstaan zijn met daarenboven een steeds groter wordende werkverschaffing. Als men dit alles overweegt en nu dagelijks dat tweede, mooie nieuwe dok voorbij rijdt, waar alleen een baggermaatschappij zijn nest heeft gemaakt met enkele afgedankte en een viertal opgelegde schepen, dan roept het om wraak van die gelegenheid niet te hebben zien gebruik maken om onze visserij, onze herstel- en scheepsbouwbedrijven die mooie gelegenheid te hebben ontnomen om in hoofdzaak de belangen van een baggermaatschappij en een P & O konkurrent van onze eigen RMT, te dienen. En dat noemt men Oostends stadsbeleid !

Onze onbekwame stedelijke overheid en hun havenkapitein mogen er fier over zijn, hebben hier onvergeeflijke fouten begaan, welke spijtig genoeg nooit meer kunnen hersteld worden, tenzij een harde hand en een Overheidsbeleid alleen het algemeen toekomstig belang van een nijverheid en handel voor ogen hebben, die voor het land en Oostende een gezond voedsel en een miljarden deviezen betekent.

(Vervolg op blz. 4)



Achter de vismijn, in de buurt van het bestuursgebouw, is deze rotzooi te zien. Het heeft meer een aanblik van een opslagplaats voor verwezen meubelen.

Besluit

Dat wij met onze jarenlange ondervinding over het bedrijf in al zijn vormen, voor sommigen misschien te hard van stapel lopen, laat ons koud.

De waarheid heeft haar rechten, die maar al te gemakkelijk met de voeten wordt getreden tegenover een massa onbeholpen vissers en kleine artisanale vissers-reders, wier enige middelen van verdediging zijn hun vak technisch zo goed mogelijk te bedrijven. Onze huidige Belgische zeevisserij heeft nevens zijn volledige artisanale instelling een gemis aan intellectuele en industriële leiding, zoals we ten tijde van een John Bauwens, Lucien Decrop, Georges Vanderrol, Georges Rabaey, Brunet, Camiel Menu, enz. gekend hebben, om in de huidige wereld met zijn moderne structuur, technisch en weten-

schappelijk beleid, mee te kunnen.

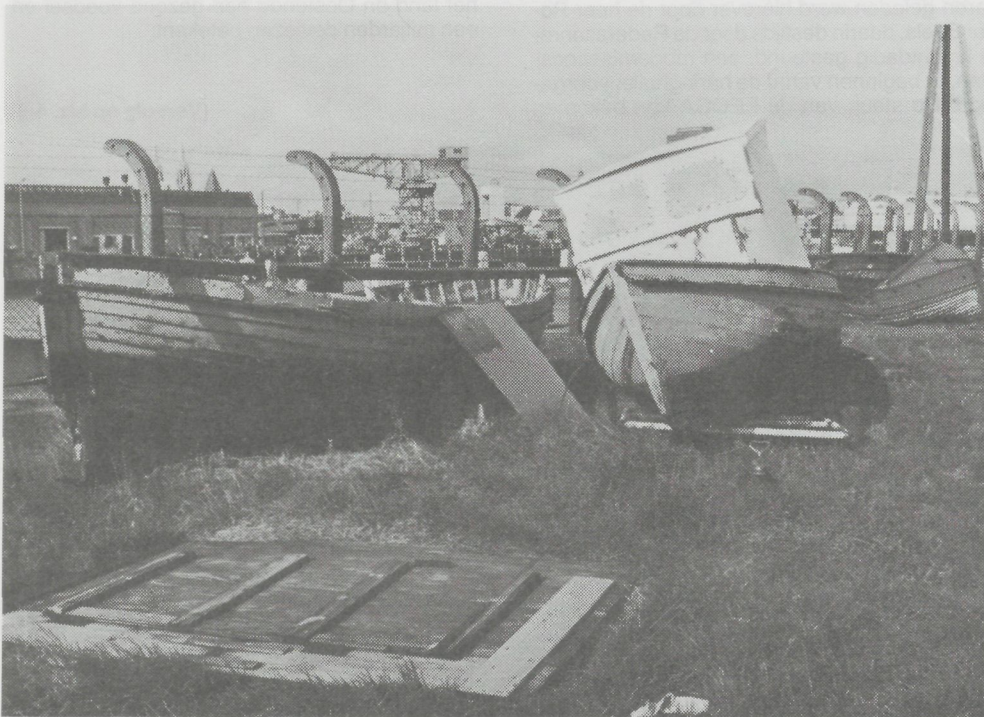
In de laatste jaren mag zij zich gelukkig achten, dat wij op regeringsvlak in het Ministerie van Verkeerswezen en Landbouw, nog ambtenaren kennen die veel meer begrip tonen voor de visserij, ze steunen en voor vergissingen hoeden.

Datzelfde kunnen wij niet zeggen op lokaal vlak, waar geen enkel van dit te veel, politiek ingesteld gemeentebestuur zich wel voor de visserij en zijn bevolking bekommert voor zover het bij plechtigheden aan show en politiek geklets kan doen. En dat is spijtig genoeg maar al te veel de politieke ziekte van het ogenblik, waardoor handel en nijverheid en bij ons, te Oostende, vooral de visserij, te lijden heeft en zo het niet verandert, zelfs daaraan als grote vissershaven ten onder zal gaan.

P. Vandenberghe.



De gronden nabij de slipway in de Oostendse vissershaven. Niettegenstaande het „Verbod tot storten” is daar toch een fikse vuilnisbelt ontstaan.



Langsheen de Tijdokstraat, achter de spoorweg, zijn deze wrakken te zien. Geen stichtend beeld voor ons vissershavenkompleks.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

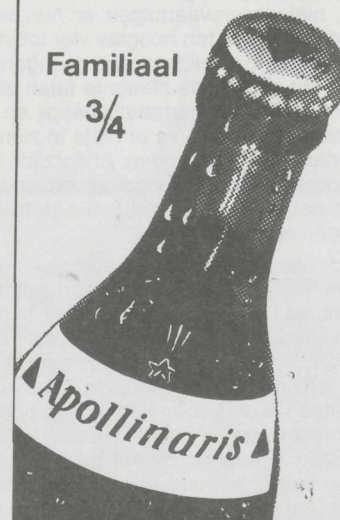
Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

Familiaal

3/4



▲ Apollinaris ▲

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GAS-HOUDEND MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM

Na twee jaar weer een nieuwe eenheid voor Oostendse vloot

O.51 „STORMVOGEL” IN BEDRIJF GENOMEN

Ruim twee jaar heeft de Oostendse visserijgemeenschap moeten wachten alvorens nog eens de feestvlag te kunnen bovenhalen naar aanleiding van het in bedrijf nemen van een nieuwe treiler. Het is inderdaad geleden van januari 1981, dat nog een nieuw vaartuig aan de vloot van Oostende werd toegevoegd. Dat was toen de kloeke treiler O.231 „St. Carolus” van de rederij Hennaert, een bokkenvaartuig dat werd gebouwd op de scheepswerven van Langerbrugge. Sedertdien bleef het muisstil in Oostende terwijl, pakweg 30 km. verder, in Zeebrugge met name de nieuwbouwactiviteit met een zelden gezien ritme voortschrijdt. Vorig jaar alleen al kwamen vier nieuwe eenheden de Zeebrugse vissersvloot vervoegen en dan nog niet eens zo'n kleintjes, terwijl volgens onze informatiebronnen nog zes andere eenheden in aanbouw of bestelling zijn en dus na verloop van tijd de Zeebrugse vloot een nog groter evolutie zullen mee geven. Alleen, Oostende blijft ter plaatse trappelen.

Het was dan ook een leuke bedoening, voorbij zaterdag, nog eens de gezellige drukte te kunnen mee maken, die gepaard gaat met de doop van een nieuwe treiler. Oord van gebeuren was het Oostendse vissersdok, aan de noordkant, waar de feestelijk bevestigde O.51 „Stormvogel” lag afgemeerd, wachtend op de festiviteiten die moesten komen. Die sierlijk bevestigde „Stormvogel” was anders wel een welkome afwisseling want een ijskoude noorderbries raasde door de grijze lucht, straks de elementen waarmee de „Stormvogel” zal gekonfronteerd worden op de grote vlakke, op jacht naar rijke vangsten en volgestouwde visruimen.

Maar kijk, aan boord heerste een gezellige drukte en ook op dek en in de scheepsbrug verdrongen de kijklustigen zich om een glimp te kunnen opvangen van de perfecte afwerking waarvoor respectievelijk de scheepswerven Seghers en de rederskoöperatieve S.C.A.P. instonden bij de constructie van de „Stormvogel”. Een prachtige eenheid die in de trend loopt van de andere eenheden die de jongste jaren – gelukkig maar – onze eerder verouderde vloot kwamen vervoegen. Noch min noch meer een prachtig vaartuig.

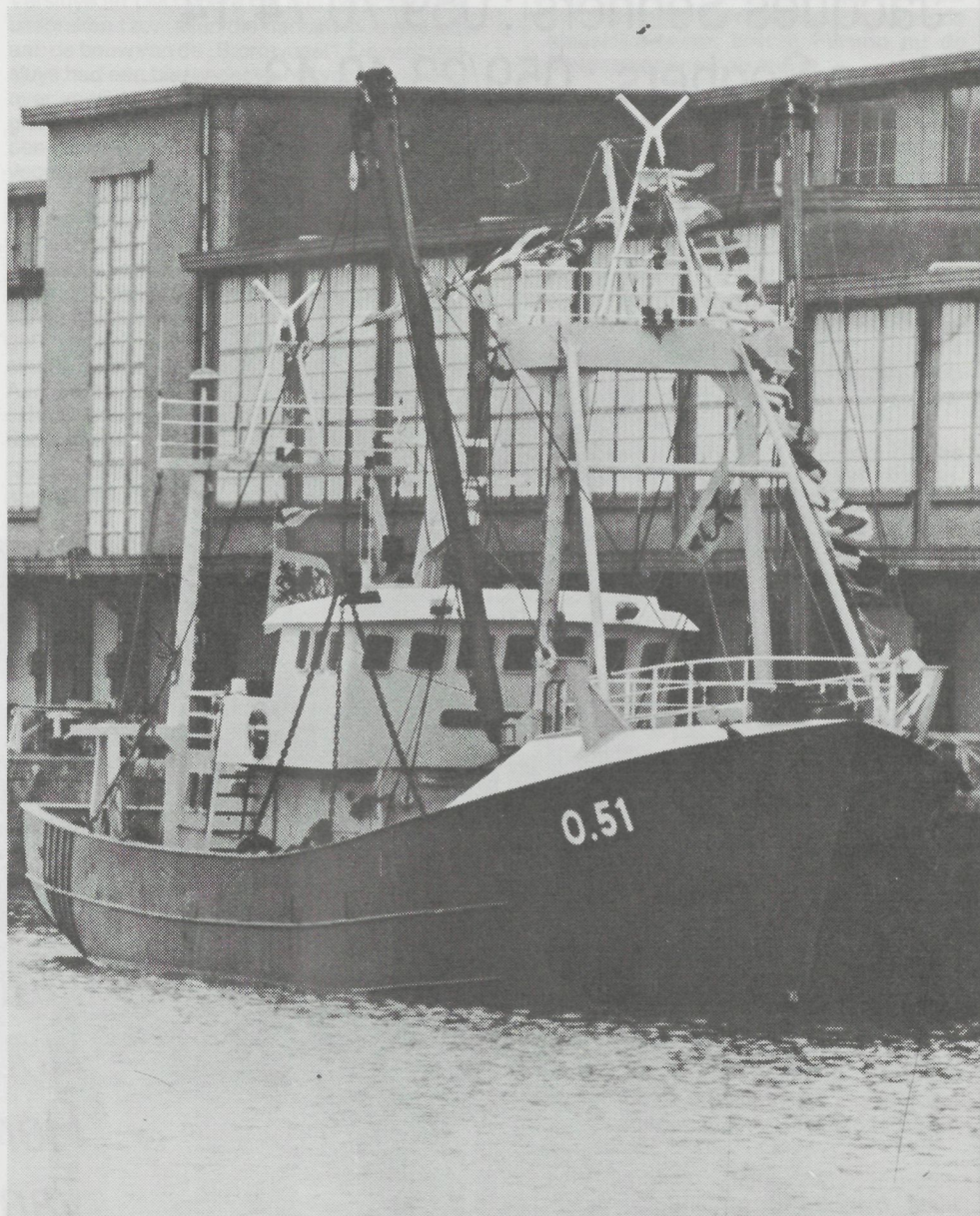
Even na vier uur, toen alle genodigden zich op het voordek hadden geschat voor de nijdige noorderbries, borstelde visserij-almoezenier Corneille, Gods zegen over de „Stormvogel”. In zijn onmiddellijke omgeving Pierre Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende, die als „Peter” fungeerde en Mevrouw Luc Maertens, echtgenote van de directeur van de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende, die het „meterschap” over de „Stormvogel” had aanvaard. Twee mensen dus die via hun zakelijke relaties en ook beroepshalve zeer nauw bij de zeevisserij betrokken zijn en de noden van dit bedrijf kennen en weten te evalueren.

Onder de verdere aanwezigen bemerkten wij de hh. Seghers van de bouwende werf en de hh. Praet en Dedrie, bedrijfsleiders van de firma S.C.A.P. Daarnaast o.a. secretaris-generaal Marcel Poppe van het Bestuur van Zeewezen; de heer Van de Moortel, Secretaris Generaal bij het Ministerie van Landbouw, de heer Rob. Van Craeynest, Directeur Generaal bij het Zeewezen, Boeyden, directeur bij het Zeewezen, de heer Depaape, hoofdingenieur directeur van de

Zeevaartinspectie en zijn staf, Vandezande, notaris Vanden Stock van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, de heer Goekint, burgemeester van Oostende, de heer Maeckelberghe, schepen van de vissershaven, Dries Claeys, ere-volksvertegenwoordiger, R. Eerebout, bestendig afgevaardigde van W. Vlaanderen en nog verschillende bij de zeevisserij en scheepsbouw betrokken vertegenwoordigers; Walter Vanroose, secretaris van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij; Lenotte van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid te Brussel alsmede Van Gerven, directeur van dezelfde financieringsinstelling te Brugge; Ghys, havenkapitein te Oostende; Cattoor, directeur van de Onderlinge Visafslag te Oostende; ook volksvertegenwoordiger Manu Desutter uit Knokke-Heist meldde zich voor de doopplechtigheid terwijl er ook belangstelling bestond van mensen die zelf bij de exploitatie van een treiler betrokken zijn, reders dus.

Na de doopplechtigheid greep in het bestuursgebouw van de Oostendse vismijn een receptie plaats, aangeboden door de rederij Versluys-Decuypere, eigenaars van de gloednieuwe „Stormvogel”. Als alles normaal verloopt – het vaartuig had reeds ijs gebunkerd – zou voorbij maandag reeds naar de visgronden worden afgevoerd. Uiteraard naar de West, een traditie bijna, voor een nieuw vaartuig omdat men er rekening mee houdt, dat nog steeds enkele kleine hindernisjes kunnen opdoemen. Eénmaal die achter de rug trekt de „Stormvogel” dan naar de Noordzee, het Kanaal van Bristol en de Ierse Zee, jacht gaan maken in de rijke tonggebieden. Daarvoor werd volgende bemanning aangemonsterd:

(Vervolg op blz. 7)



De kloeke „Stormvogel”, gemeerd in het Oostends visserijdok en wachtend op de festiviteiten die moesten komen.

SCHEEPSWERVEN



SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende

☎ 059/32.13.30

Privé na 18 u. :

Jacques Seghers : 059/70.74.14

Jean Seghers : 059/23.49.43



- *Scheepsherstellingen*
- *Scheepsbouw*
- *Industriële werken*
- *Houtbewerking*
- *Herstelling en revisie
van alle dieselmotoren*

Schipper-co-eigenaar Alfred Decuypere; motorist Peperstraete Dany, matrozen Provoost Ronny, Lambrecht Raymond en Rouzée Ronny en tenslotte scheepsjongen Nys Johan.

GELUKWENSEN AAN WERF EN S.C.A.P.

Vóór de overname van de O.51 werd door de Zeevaartsinspectie, zoals gebruikelijk en noodzakelijk, een volledig nazicht gedaan van stabiliteitsnormen en al wat volgens de bouwreglementen moest aangebracht zijn.

Het is de eerste maal, dit waren de woorden van het hoofd van de dienst, dat er geen enkel opmerking diende gemaakt en dat de bouwer van de romp, nl. de werf Seghers en de afwerkers van het ganse schip, nl. S.C.A.P. die de koeling, de motor, de electriciteit en al wat er mee gepaard gaat, aanbracht, dit alles op perfecte wijze had uitgevoerd welke de gelukwensen van de overheid voor gevolg had.

Ook dat mag wel eens gezegd worden van werkgevers en werknemers van twee firmas die samen een 70-tal arbeiders in bedrijf hebben.

TECHNISCHE GEGEVENS

De O.51 „Stormvogel” is een stalen bokkentreiler met volgende afmetingen:

- lengte over alles: 30,43 m.
- lengte tussen loodlijnen: 26,50 m.
- breedte: 7,80 m.
- hoogte: 4,17 m.
- diepgang: 3,60 m.

De voortstuwing geschiedt bij middel van een ABC-motor type 6 MDXC met een vermogen van 900 PK bij 750 toeren per minuut. Die motor drijft een nikkel-aluminium-bronzen schroef aan, met een doormeter van 2,20 m.

De visruimen hebben een inhoud van 140 m³ terwijl de brandstoftanks 100 ton kunnen bunkeren. De watertank heeft een inhoud van 14 ton terwijl er 1.500 liter kan geborgen worden. De keerkoppeling is van het type Lohman Stolter-

foht, type GUW 450 met een verhouding van 3,75 : 1 en werd geleverd door de firma Bruinhof. De elektrische motoren werden geleverd door de firma Bakker uit Sliedrecht in Nederland terwijl de Oostendse firma Sigma Coatings van Staf Lauwereins het vaartuig schilderde. De hulpmotor is van het merk Caterpillar, geleverd door de firma Treco. Tenslotte nog de navigatie-toestellen. Deze werden geleverd door de firma SAIT. Volgende apparaten staan aan boord: zender-ontvanger Skandi TRP 6000, een ontvanger R.1000, een zender-ontvanger VHF SD 72, een tweede zender-ontvanger VHF SD 72, een dieptemeter Furuno FE 814, een radar Furuno FR 1011, een tweede radar Furuno FR 711, een automatische piloot Wagner MK4, een wachtalarm Wayner en een econoommeter Isis. Zoals meerdere andere reders heeft de rederij Versluys Decuypere dus ook zijn vertrouwen gesteld in de firma SAIT.

TOESPRAKEN OP HET FEESTMAAL

's Avonds greep dan in een restaurant in Blankenberge een feestmaal plaats waaraan vele genodigden deelnamen. En, zoals dat een traditie is geworden op dergelijke gelegenheden, werd door enkele mensen het woord gevoerd. Dat waren ondermeer de beide reders, de heren Versluys en Decuypere die hun oprechte dank uitspraken t.a.v. allen die hadden mee gewerkt aan de bouw van de „Stormvogel”. De heer Versluys had een bijzonder woord van waardering over voor de scheepswerven S.C.A.P. en Seghers die een perfect afgewerkt vaartuig hebben afgeleverd. Opmerkelijk was daarnaast het voordragen door Mevrouw Decuypere van een gedicht dat door de aanwezigen bijzonder werd gewaardeerd. Nadien kwamen ook Henri Pintelon, voorzitter van de Rederscentrale en de meter Mevrouw Maertens aan het woord. Mevrouw Maertens dankte de rederij voor het aanbieden van het meterschap en hoopte dat de „Stormvogel” goede vangsten, rijke opbrengsten en steeds een behouden vaart zal mogen kennen. Aan de bemanning werd bovendien een geschenk overhandigd als herinnering aan deze doopplechtigheid.

Nadien kwam ook „Peter”, de h. Pierre Hovart aan het woord.

De heer Hovart, een vakman wat de visserijproblematiek betreft, ging wat dieper in op enkele factoren die een determinante rol spelen bij de bouw van een vissersvaartuig. Hierbij liet hij zich als volgt uit:

Vandaag is meer dan eens het woord „proficiat” gevallen. Proficiat Fred en Marina, proficiat Christel en Kamiel, proficiat scheepsbouwer en onderaannemers, proficiat meter.

Dit is m.i. een zeer mooie traditie, een zeer mooi overgeleverd gebruik en gewoonte, die we graag in ere houden. En terecht. Want achter die traditie steekt iets meer.

Op dit initiatief en op hetgeen er bij hoort wil ik even ingaan. Even belichten, omdat het een initiatief is van de mens en omdat in de visserij die mens zo belangrijk is.

(Vervolg op blz. 9)

DE FURUNO KLEUREN MULTI-SECTOR SONAR CH-12

De evolutie van de elektronika gebeurt ontzettend snel: na de kleurendieptemeter, waarvoor de interesse in onze vissersvloot zienderogen stijgt, de kleurenradar, welke een aantal opmerkelijke verbeteringen biedt ten opzichte van de klassieke radar, brengt Furuno nu de kleurensodar op de markt.

De Furuno color multi-sector sonar CH-12 biedt U een duidelijk en eenvoudig bedieningspaneel aan, wat voor de gebruiker van zeer groot belang is.

Een groot scherm van 11" (± 28 cm.) presenteert de echo's in verschillende kleuren naargelang de sterkte van het teruggekaatst signaal: dit laat een zeer duidelijk onderscheid tussen bodem en visschool toe. De cirkelvormige voorstelling maakt het mogelijk onmiddellijk vast te stellen in welke richting en op welke afstand van het schip de visschool zich bevindt.

Daarenboven kan een elektronische „target marker” via het bedieningspaneel op het scherm verplaatst worden: als de gewenste echo hiermee aangeduid wordt is de juiste richting, afstand en diepte van de school digitaal afleesbaar op het scherm.

Het belangrijkste kenmerk van deze goedkope sonar is de mogelijkheid eerder welke sector tussen 30° en 360°, in te stappen van 30° af te tasten. De overschakeling van een sektor van 360°, na het vinden van een visschool in een bepaalde zone, naar bijvoorbeeld een sektor van 90° in de gewenste richting, laat een snellere rotatie van de transducer toe met het gevolg dat het risico van verlies van de echo fel verminderd wordt: de visschool kan werkelijk op de voet gevolgd worden.

De dag van vandaag wordt zulke uitrusting aan boord van onze vissersschepen ONMISBAAR: de mogelijkheid om tot een duizendtal meters rondom het schip de vis en de wrakken op te sporen betekent een enorme WINST IN TIJD EN BRANDSTOF, hetgeen wil zeggen dat uw investering in feite snel kan teruggevoerd worden.

Voor alle inlichtingen betreffende mogelijkheden, prijs en OPLEIDING staat John DECROOS van SAIT ZEEKUST ter uwer beschikking.



De doopplechtigheid van de O.51 „Stormvogel” met rechts en links van onze visserijalmoezenier meter Mevrouw Maertens en peter Pierre Hovart.

MET CATERPILLAR MARINE MOTOREN START HET PROFIJT IN DE MACHINEKAMER

Als uw scheepsmotor faalt, daalt uw profijt. Maar met Caterpillar propulsie motoren en scheepsgroepen in uw machinekamer heb je een maximum aan bedrijfszekerheid (*). Deze motoren houden uw schip varend en... je vaart er wel bij!

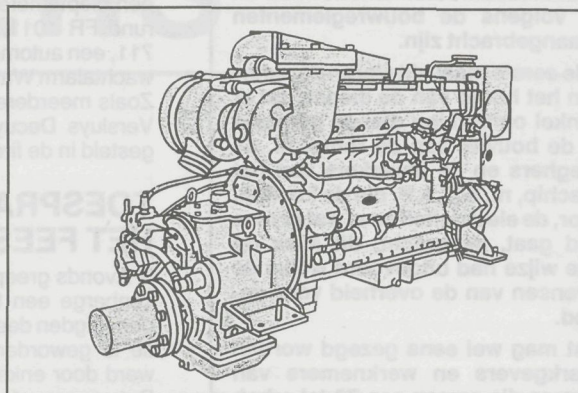
(*) Je vindt ook Caterpillar service en wisselstukken in alle Europese landen.



CATERPILLAR

VERKOOP - WISSELSTUKKEN - SERVICE

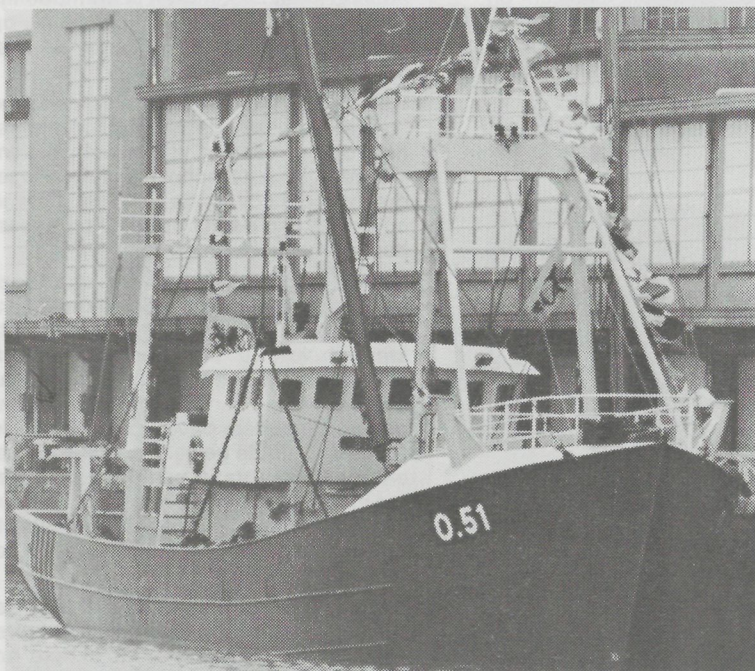
IRECO N.V.



Afgevaardigde voor de visserij: J.M. NEUVILLE, Oostende
telefoon 059/70.11.84

Steenweg op Brussel 340 - 1900 Overijse
Telefoon 02/687 60 20. Telex 23386

Caterpillar, Cat en zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.



LAUWEREINS & Zoon
SIGMA COATINGS

Hendrik Baelskaai, 39-48
8400 OOSTENDE
Ø 32.22.77 - 32.23.18

**Wij richten ons tot
de industrie,
privaat en de zeevaart
voor :**

- zandstralen
- algemene schilder-
werken
en verfspuiten
- metaliseren
- specialist grondlagen
tegen roest

Het begint allemaal met die dagen en weken van rondlopen met de gedachten: zouden wij bouwen of niet? Een ander bouwt, waarom wij niet?

En dan, bij welke werf? En waar gaan wij het geld vinden? Zoveel miljoenen!

Het is de tijd van druk en drukking en van veel geloop, een tijd van dossiers opstellen of laten opstellen, van verdedigen of laten verdedigen, een tijd van vele gesprekken, met vele mensen.

Met de administratie in de meest ruime zin, kwestie van een steuntje links of rechts.

Met de financiële instelling, kwestie van het krediet.

Met de scheepsbouwer, want bij hem moet men in de eerste plaats terecht om te bouwen.

Er zijn natuurlijk uitzonderingen, maar de gesprekken met de scheepsbouwer verlopen gewoonlijk in fasen.

In een eerste plaats is de mens-reder-schipper-eigenaar wel meest aan het woord.

Hij heeft het over de gronden die hij wil of zou willen bevissen en over het type van het schip. Het moet dan een bokkennisvisser, een plankenvisser of een gatvisser zijn en in elk geval moet het schip een beetje „bolg” hebben, en „fin” zijn van voren, zodat „hij” door het water „sniët”, en ook „fin” van achter, zodat „hij” rap zijn water kan lossen.

Die eerste fase wordt normaal afgerond met de vraag naar de prijs.

In de tweede fase krijgt de scheepsbouwer wel het woord, want hij moet technische vragen stellen i.v.m. het voor ontwerp en de beschrijving. Kwestie van een serieuze prijs te kunnen maken.

Al met al krijgt het initiatief vorm en het kontrakt kan worden getekend, hopelijk de kleine lettertjes inclusief.

De eerste slag is voorbij en de bouwer kan met zijn ploeg aan het werk.

De reder volgt van nabij de activiteiten, vliegt her en der en poogt veel in het oog te houden.

Het vaartuig heeft intussen een naam, een haven en een nummer gekregen.

Voor het nummer: geen probleem. Op verkeerswezen heeft men er nog genoeg over.

Bij de haven- en de naamkeuze zijn er normaal ook geen moeilijkheden, doch bij de O.51 „Stormvogel” lag het wel wat anders.

Dit als bewijs dat de mens vaak voor problemen kan komen te staan.

Kamiel wilde een naam zoeken in de goede Vlaamse gulhartigheid. En dan een naam die verwantschap had met Nele en Tyl.

Fred zag het meer in de kracht, de macht, het geweld, in zijn vroegere ervaringen, nl. de tijd toen hij vaarde met de O.186.

Fred, je hebt toen als jonge vogel veel stormen meegemaakt en in overleg met Kamiel werd het de „Stormvogel”.

Ten aanzien van de haven was het eerder een territoriale aangelegenheid. Oostende mocht toch ook eens een schip hebben! Het moest niet altijd Zeebrugge zijn!

Intussen is ook de apparatuur besteld of gehuurd. Deze apparatuur wordt met de dag ingewikkelder en vergt van de visser meer en meer technische kennis. En toch is de radio wel de belangrijkste, want gezien de schipper altijd de waarheid vertelt, moet het er ene zijn die de woorden verdraait, of ene om tegen de „moats” te klappen zodat de concurrentie het niet kan horen.

Menselijk inzet vinden we o.m. nog terug, niet in volgorde weliswaar, bij: de verdere afwerking van het schip, het klaar maken van het tuig, het kuisen van het schip, het afsluiten van de verzekering, waarbij opnieuw de kleine lettertjes van belang zijn, het eventueel lopen naar het hypotheekkantoor, de controle van scheepvaartinspectie, die vooral een oogje heeft voor de stabiliteit en de zeewaardigheid, de aankoop van tassen en borden, lepels en vorken, pollepel, potten en pannen en beddegoed, enz., waarover Christel en Marina meer weten dan ikzelf.

Het schip is af! Meestal na wat kopzorgen, doet een proefvaart en wordt gedoopt. Twee mensen, nl. een meter en een peter zijn intussen ook reeds gevonden, die het een eer vinden die taak te kunnen aanvaarden.

Die taak bestaat er in, zo wist de h. aalmoezenier me zopas te zeggen en ik heb het opgeschreven: „te waken over de geestelijke belangen van het doopkind, vooral wanneer de ouders (zeg maar reders) hun plicht verwaarlozen”.

Dit heeft hij uit de catechismus gehaald, vraag 374, naar hij beweert, en meteen weten we, lieve meter, waaraan we ons moeten houden.

De ouders, de reders, zullen wel hun plicht nakomen. Daar kunnen we gerust in zijn, en het begrip „geestelijke belangen” is rekbaar, dat weet de h. aalmoezenier ook wel.

En hier zijn we vandaag.

En morgen komt de uitbating en staan weer mensen in de bres.

Vooreerst Fred met zijn ploeg.

Fred, je gaat op jacht met je eigen ploeg.

De visserij is nog altijd jacht, zoals je weet.

De jacht op de vis vergt van de ploeg concentratie en een goede fysieke konditie, vaardigheid en vakmanschap en vooral wellicht motivatie om van de betere de beste te maken.

Fred en bemanning, dat wordt het zeker.

Dit jachtgebeuren herhaalt zich met een regelmaat van een klok: de uitbating moet immers renderen. Iedere reis opnieuw, met al wat zich daarbij ook aan wal voordoet: bevoorrading, aankoop van materiaal, herstellen of aanpassen van netten, enz.

Het is ook aan wal dat Kamiel de figuur is.

Hij is konstant met alles bezig.

En dan bij de terugkeer is hij er weer. Bij de verkoop. Met de ogen en oren wijd open, doch wat onzeker: hoe liggen de prijzen? Wat zal er over zijn?

Hij houdt een menselijk oogje op de financiën, zorgt voor de rekeningen en afrekeningen, wint informatie in zowel in Brussel, als 't Veegetje. Speculeert op en om de toekomst, zoekt leveranciers op. Kwestie van de prijzen. Pleegt overleg met de schipper, enz., enz.

Kamiel, het is ook een zware job, maar je doet het graag. En met sukses.

Moeder-de-vrouw van reder of visser kent intussen ook haar menselijke beslommeringen en zorgen. Alleen instaan voor alles en nog wat is heel wat: het huishouden, de kinderen, het geloop voor papieren en paperassen, het meeleven met wat op zee gebeurt.

Echt een opdracht die m.i. te weinig in het openbaar in het licht wordt gesteld en die nochtans onze hulde, waardering en bewondering moet wegdragen.

Om te sluiten en om in de traditie te blijven, hetgeen ik bij het begin heb willen doen: zoals de meter, wens ik eveneens de O.51, de reder en bemanning steeds rijke vangsten, goede besommingen en behouden vaart!

Totdaar de heer Hovart.

Het feestmaal werd besloten met een gezellig samenzijn.

„HET VISSERIJBLAD”

„Het Visserijblad” is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

Propulsiemotor voor het vaartuig O.51 „Stormvogel” van de Rederij Versluys-De Cuypere

Merk: A.B.C.

Constructeur: Anglo Belgian Corporation
-Gent

Type: 6MDXC

Aantal cilinders: 6

Boring x slag: 242 x 320 mm.

Vermogen: 900 PK = 662 kw

Toerental: 750 t/min.

Gemiddelde effectieve druk: 11,99 kg./cm².

Verbruik bij volle belasting: 156 gr/pk/u
aan brandstof en 0,8 gr/pk/u aan olie.



De stoere bemanning van de jongste aanwinst van de Oostendse vissersvloot.

BETROUWBAARHEID

Op lange termijn is een hoge betrouwbaarheid en een laag verbruik van wisselstukken veel voordeliger dan een lage aankoopprijs.

Denkt U aan de verre afstand van een service-punt en de lagere technische kwalificaties van de lokale herstellende — dikwijls niet te vermijden factoren in ontwikkelingslanden — de eenvoudige opbouw van ABC-diesels wordt plotseling heel interessant.

Dat noemt ABC «Meer Betrouwbaarheid».



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



**Het uithoudingsvermogen
De betrouwbaarheid
Het laag verbruik
De goede service
waren de factoren waarmee
de heren VERSLUYS & DECUYPERE
rekening hielden bij de keuze
van de „A.B.C.”-motor voor hun
nieuw vissersvaartuig „STORMVOGEL”.**

De „A.B.C.” dankt de heren reders
voor het vertrouwen in
haar motoren.

VAN SCHEPEN, MENSEN EN DE ZEE

Top (1)

Alweer priemt de vriendelijkheid van de nieuwe lente door de mazen van de kapitulerende winter. De noordooster doet de zee zwellen. Van en met de zee leven wij. Een schip is gebouwd. Méér dan een feest in onze eigen kleine ekwisiëte visserijparochie. Steeds kijken we uit met de spanning van de blijde verwachting, naar de volgende topper uit onze visserij-hit-parade. Ons eigen beste „Visserijblad” zorgt voor onze informatie, trouw, reeds 50 jaar!

Zij ligt klaar, trekt al onweerstaanbaar aan haar trossen snakkend naar haar eigen vrijheid. Opgezet als een verleidelijke pin-up, mooi in de verf met sprekende welvingen, haar mooiste toiletje aan. Morgen gaat ze op de grootste dansvloer van de wereld, swingend, haar arbeidsveld verwoegen. Allicht gaat ze rokkenrollen en djiven. 't Zal d'er vanaf hangen hoe de weerselementen haar zullen ontvangen. Maar kom, van een kleintje zijn we niet vervaard.

't Is onze eigen vlaggetjesdag vandaag; Z.51 „Stormvogel” aan de top van de pops. Vandaag wordt ze aan de wijde zee toevertrouwd, op hoop van zegen.

Omringd van allemaal elegante madams en dito heren. In mooie twaletten. Morgen gaat ze haar eigen koers over de grijze, rusteloze Noordzee gestuwd door haar rumoerige paardekrachten. Morgen de grootste dansvloer van de wereld, noorduit, met de gortige blokmeeuw en de arrogante genten als enige trouwe gezellen en toeschouwers.

Z.51 „Stormvogel” aan de top van de toppoll.

Hoog het vaandel en hoog het vissershart.

Top (2)

Reeds is de toeristeninvasie begonnen.

Meeuwen ruimen stilaan voor hen de ruimte.

Gisteren zaten ze nog keurig op een rijtje op de rand van het lege vissersdok. Mensen gaan waar mensen zijn.

Wij hebben het eenzame dok verlaten voor de visserskaai.

Doelloos schuift de massa, rokende, etende, langs de restaurants naar zee.

Zij gaat aan de top van de pops voorbij.

Weinig werelds vertoonde bij de stapelloop van een schip.

Dagenlang zijn we zoet geweest met die langzame geboorte.

Een hele (lange) leven al schenken kleurige en roestige vissersvaartuigen ons bestaan een heel bijzondere vorm van zijn.

Als ze in de veilige schoot van onze eigen vissershaven vertoeven of als ze bij donkere nacht en ontij hun eenzame koers varen, al rokkenrollende, al swingende, aan de korre of op de traverse, onder de besterde hemelkoepeel.

Dan liggen ze ons nauw aan het (oude) zeemanshart.

Als ze gelijk een geest haar doel tegemoet vaart, geleid door een stuurman op een koers, door niemand anders ter wereld gekend.

Top (3)

Het schegbeeld hebben we maar erbij gedroomd. Dat sprekende beeld van vroeger op de boeg van de schepen, steeds een vrouw, liefst met weelderige vormen die een ongewisse maar verrukkelijke toekomst tegemoet vaarde.

And at the bows an image stood,
By a cunning artist carved in wood,
With robes of white, that far behind,
Seemed to be fluttering in the wind.
It was not shaped in a classic mould,
Not like a nymph or Goddess of gold,
Nor Naiad rising from the water,
But modelled from the master's daughter!
On many a dreary and misty night,
't Will be seen by the rays of the signal light.
Speeding along through the rain and the dark,
Like a ghost in its snow-white sank.
The pilot of some phantom bark,
Guiding the vessel, in its flight,
By a path none other knows aright!

Zo dichte Longfellow klinkend in zijn „Building of the Ship”.

Top (4)

„Tot hier zult ge komen, en niet verder, de zee zien is het einde zien, het einde van het aardse.” Zo staat toch in het boek van Job.

Z.51 „Stormvogel”, – what's in a name? – onze jongste, in haar schone groene jurkje zal dus te keer gaan tegen Job's vermaning. Om den brode. Met wat minder bemanning, met verbeterde uitrusting. Maar steeds met de grote passie voor het visje.

De Koningen van de zee, la race des durs.

Odi et amo, zeggen zij die bewust of onbewust hun bestaan aan het fascinerende van de zee hebben toegezegd.

Top (5)

't Oosterhoofd ligt eenzaam, 't strand is verlaten. Meeuwen krijzen tegen het grote ruisen van wind en zee.

We hebben ons dan toch maar in het drukke businessleven van de stad begeven. Langs de étalages met de ruime overdaad. Tussen de drommen schuifelen we toch maar mee door de smalle straat.

Hoeveel keer hebben we nu al de sfeer van de doop meegemaakt.

Met aandacht (die ons kenmerkt) hebben we vele jaren al staan kijken naar de trawlers die steeds maar vernuftiger worden.

Hoever in de tijd onze „fiets”, zoals de Hollanders haar noemden? De stoomtrawler met de lange achteroverhellende zwarte schouw en de vier reusachtige galgen, of waren wij zo klein? Met 't „scheilicht” achter de brug. De schepen van de „Bond”! De Oostendse rederij?

Het is hartverwarmend dat de mensen in feeststemming zijn.

De sfeer van de werf is eigenlijk steeds maar dezelfde gebleven. 't Is of het geluid van de stad alsmaar stiller wordt, naarmate de tewaterlating nadert.

Maar de geur van pek, taansel, garen en touwwerk is er niet meer bij. De mystieke geur heeft de plaats gemaakt voor naakte realiteit.

Pek en taansel, pièces pittoresques.

Morgen gaat Z.51 „Stormvogel” noorduit.

„Rock the boat” zingt Forrest in ons „portatieftje”. Steeds afgestemd op „'t Vissertje”.

De kampioenen van de zee.

Top (6)

Morgen gaat de Z.51 „Stormvogel” noorduit, zoals vele, vele broeders voor haar gedaan hebben, om den brode.

We zijn nog even gebleven.

Nu is het valavond en koud en donker.

Iemand is komen aanzetten met een visserijgedachte, een planning.

Hij heeft een konstruktieve bijdrage geleverd tot de oplossing van een visserijprobleem.

Er wordt heel veel en hol gepland, dachten wij.

En er zijn weinig uitvoerbare voorstellen.

Hier werd gepland in de sfeer van de werf, van 't staal en de hamer.

Hier werd gepland buiten de sfeer van het sprookje.

Z.51 „Stormvogel” werd verwekt in de geest van de nieuwe realiteit.

Maar tóch, het pek en het touwwerk; portrait of a legend!

Z.51 „Stormvogel”, de parel van de pops.

Nu is het valavond en koud en donker.

Een late vogel scherend gleed door 't koperrood gewemel.

Veilig (1)

We babbelen nu niet precies iedere dag over het voorkomen van ongevallen aan boord van onze schepen. We vissen en korren van de ene dag in de andere en we denken maar liefst niet aan wat straks kan gebeuren.

Zo zijn wij!

De rederij laten we er ook liefst maar buiten; we zullen zelf wel dat gulletje koppen als het nodig is. Maar toch, in ons binnenste weten we dat de reder zich niet zal verzetten als we een maatregel nodig vinden. Zo gaat dat. Zou het mogelijk zijn dat er enige verandering moet komen in de klassieke verantwoordelijkheidsrol van de schipper ter zeevisserij? Het zal iedereen wel al opgevallen zijn hoe de reddings- en veiligheidsuitrusting de keuze van de rederij zijn maar naar het einde toe toch de grote verantwoordelijkheid van de gezagvoerder.

Hetzelfde kan trouwens gezegd worden van alle bedrijfsbezigheden, ze zijn de besluiten en de opties van de rederij maar uiteindelijk toch de brutale verantwoordelijkheid van de kapitein.

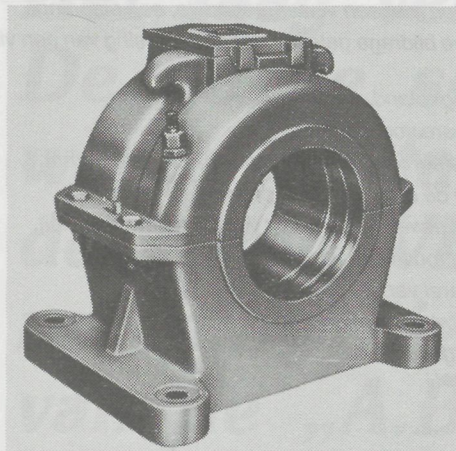
(Vervolg op blz. 13)

BRUINHOF

NUMMER 1 VOOR DE SCHEEPSBOUW

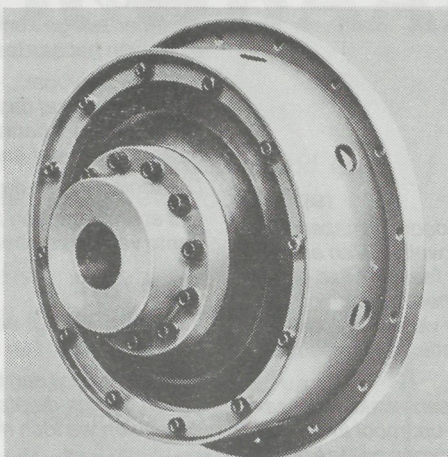
WIE MET EEN REDER OF SCHEEPSBOUWER OVER HET MOTORISCHE DEEL VAN EEN SCHIP IN GESPREK RAAKT, MOET VOORAL NIET RAAR OPKIJKEN ALS DAARBIJ VEELVULDIG DE NAAM LOHMAN + STOLTERFOHT VALT. EEN NAAM DIE STAAT VOOR 'S WERELDS BESTE AANDRIJFELEMENTEN.

Als alleen-vertegenwoordiger van L+S voor Nederland en België levert Bruinhof aandrijfsystemen in allerlei uitvoeringen voor toepassing in vele typen schepen. Daarmee doet het bedrijf zijn scheepvaartachtergrond alle eer aan. De ervaring leert steeds weer dat een gerenommeerde motorenleverancier, scheepswerf of inbouwer, wanneer hij verantwoordelijk is voor de aandrijfelementen, niet gauw over één nacht ijs gaat. Om in nautische termen te blijven: hij weet dat tussen de motor en de schroef de beste en meest vertrouwde aandrijfmot behoeft te zitten om verzekerd te zijn van de meest optimale resultaten. De hoge plaats die in de scheepsbouwwereld de afgelopen kwarteeuw werd bereikt, werd onlangs nog eens duidelijk bevestigd. Via een onafhankelijke enquête werden de kwaliteiten van Lohman + Stolterfoht en zijn concurrenten nog eens duidelijk gemeten. Dankzij het als een hechte eenheid op elkaar afgestemde aandrijf-komponenten-programma: „tandwielkasten-koppelingen-lagers” voert Lohman + Stolterfoht in deze bedrijfstak glansrijk de ranglijst aan.



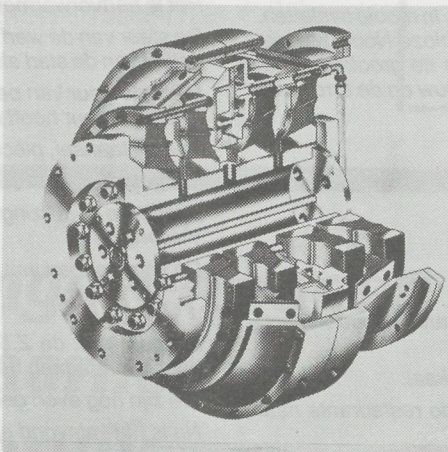
Scheepsasdraaglager LRL

Zoals gezegd dragen 's werelds beste aandrijfmotoren de Lohman + Stolterfoht stempel. Bruinhof levert ze in allerlei uitvoeringen voor talloze toepassingen. L+S „anno 1884” is een internationaal begrip voor scheepstandwielkasten, keerkoppelingen, schakelbare- en hoog-elastische askoppelingen alsmede glijlagers en segment druklagers. Deze produkten worden alom aangetroffen in de voortstuwingsinstallaties van o.a. passagiersschepen, vrachtschepen, zware ladingsschepen, bevoorradingschepen, visserijsschepen, binnenvaartschepen, veerboten, sleepboten, duwbotten, politieboten en yachten.



Hoogelastische koppeling Spiroflex KJ

Voor de baggerindustrie vermeldt het programma een uitgebreide serie zandpomp-, generator-, snijkop- en emmerkettingaandrijvingen.

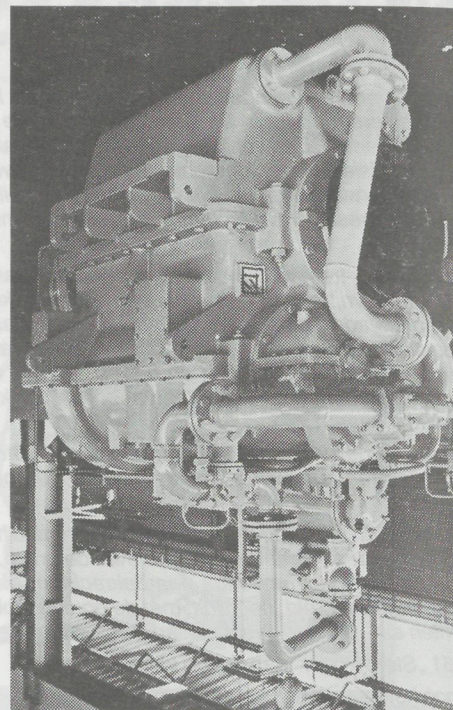


Hoogelastische Pneumatisch geschakelde koppeling Pneumaflex

KWALITEIT EN KONTINUÏTEIT

Van meet af aan is Bruinhof de mening toegedaan, dat uitsluitend met het leveren van goede kwaliteit de continuïteit van het zakendoen en dus ook van het bedrijf gewaarborgd zou zijn. Een terechte veronderstelling natuurlijk. Dat kwalitatieve element heeft niet alleen betrekking op alle complete installaties en losse componenten van Bruinhof, maar evenzeer op alle overige aspecten die nodig zijn om de afnemer

optimale zekerheid te kunnen bieden. De best denkbare en van economisch besef getuigende oplossing dient te worden aanbevolen.



Scheepsreduktiekeerkoppeling Type GW

Dan het punt voorlichting en advies. Gezien het vaak zeer gekompliceerde karakter van de materie een uiterst gevoelig onderwerp. Daarom is het niet meer dan logisch dat Bruinhof daar veel werk van maakt en er voortdurend naar streeft zijn opdrachtgevers een zo hoog mogelijke graad van helderheid en produktinzicht te verschaffen.

Vervolgens de kosten: de klant hoort van tevoren precies waarop de door hem gewenste leverantie is begroot. Hij krijgt hiervan een gespecificeerd overzicht. Goed, geeft de opdrachtgever zijn fiat aan de aanschafprijs dan komt de vraag begeleiding van de inbouw meestal aan de orde. Ook dat hoeft geen enkel probleem op te leveren.

De doorgewinterde vakmensen van Bruinhof begeleiden de inbouw deskundig en weten raad met de meest ingewikkelde vragen en wensen.

HAEGEMAN P.V.B.A.

SLIJPESTEENWEG 36 - 8432 LEFFINGE

Tel. (059) 30.14.34

VERWARMING
SANITAIR
DEGELIJK MATERIAAL
GOEDE AFWERKING

Door de top van het bedrijf kunnen onervaren bemanningsleden worden aangemonsterd en ook hier is het de schipper die het met deze mensen moet hard maken. Maar dát is een ingewikkeld vraagstuk. Wellicht blijft het mogelijk dat de rederij gedeeltelijk haar verantwoordelijkheid afwijst.

Anders ligt het bij slecht gekozen of slecht onderhouden uitrusting. Daar blijft de rederij toch nauw verbonden. Zij kan daarvoor niet naar de schipper wijzen. Dat niet.

Veilig (2)

Het ligt voor de hand dat het „varen” van het schip helemaal in handen ligt van de bemanning. Maar er is wel een onderscheid te maken tussen een primitief schip uitgerust misschien enkel met een vloeistofkompas en het hedendaagse vaartuig, voorzien van de nieuwste technische en elektronische snuffjes.

Het schip kan inderdaad minder afhankelijk gemaakt worden van bemanning door uitbreiding van de uitrusting. De scheepsuitrusting kan ook verder gesofistikeerd worden waardoor de vaart wellicht betrouwbaarder gemaakt kan worden.

Het zou in onze eigen zeevisserijbedrijven zeker niet de eerste keer zijn dat de uitrusting niet meer voldoet. Maar dat toch door de reders verwacht wordt dat de bedrijfsresultaten even goed zijn! Arme koppage!

Het is duidelijk dat de rederij daarvan toch de gevolgen zal moeten dragen. Soms is een schip al eens met minder bemanning dan nodig naar zee gestuurd. Met (financieel) treurige gevolgen.

Maar dat men dan niet de schuld geeft aan die (arme) schipper, die zondebok, dat niet.

Veilig (3)

Rederij en schipper zouden evenveel verantwoordelijkheid moeten dragen op gebied van voorkoming van aanvaring. Gedeelde verantwoordelijkheid in een kompleks samenwerkingssysteem.

Niet alles moet op de nek van de schipper geladen worden!

Wat kan dan anderzijds behoren tot de verantwoordelijkheid en de belang-

rijke opdrachten van de rederijen?

B.v.b. ervoor zorgen dat allerlei informatie naar de gezagvoerder gaat en dit op de eenvoudigste en de bevattelijkste manier. Zelfs moet zij ervoor zorgen dat de uitrusting van het schip steeds maar veiliger en betrouwbaarder wordt.

Wanneer een radartoestel niet zolang „meegaat” als het schip zelf waar aan zou dit dan te wijten kunnen zijn? Aan het toestel zelf, aan de kwaliteit of aan de rederij die er niet goed genoeg zou hebben voor gezorgd?

Veilig (4)

De nagenoeg volmaakte schip/wal verbindingen hebben als rechtstreeks gevolg dat de rederijen meer en meer betrokken geraken in de verantwoordelijkheid voor het vaartuig.

Loopt het al eens verkeerd aan boord, op zee, moet men niet meer zo direct de boze vinger uitsteken naar schipper en bemanning! Anderen aan de wal spelen nu ook mee in de passievolle jacht naar het visje!

Veilig (5)

Toch blijft de bemanning uiteraard de sleutel tot een doelmatige bedrijfsuitbating ter zeevisserij. Er moeten degelijke opleidingsmogelijkheden bestaan en op basis daarvan moeten dan de nodige wetten vastgelegd worden. Zij moeten bovendien van dezelfde norm zijn.

Het kan gebeuren dat de opleiding, de training, de scholing, geen gelijke tred houdt met de dagelijkse routine op de zee. En eigenlijk op de keper beschouwd zal de opleiding zelden helemaal voldoening geven zolang de bemanningen teveel „vloten”, zolang ze teveel bestaan uit weg- en weerlopers en trekkers.

Wat de scheepvaart, de hele scheepvaart, nu steeds meer overkomt.

Hoe kan een bemanning dan gestabiliseerd worden?

Goede arbeidsvoorwaarden, motivatie en betrokkenheid bij de uitbating.

We maken nu de eerste stappen mee van deze nieuwe tijd.

„Stormvogel”, de top van de pops, goodluck!

B

BRUINHOF

a mannesmann company

Keerkoppelingen voor visserijsschepen

in diverse uitvoeringen voor vermogens van 175 tot 7000 kW,
(240 tot 9500 DIN pk)

LOHMANN + STOLTERFOHT

BRUINHOF
2100 - DEURNE

SINT FREDEGANDUSSTRAAT 15-17
TEL (03) 324.34.65
TELEX : 31.835 BRUNOF

Lohman + Stolterfoht bouwt keerkoppelingen die in de meest ongunstige omstandigheden 'het hoofd koel houden'. Onverstoorbare werkers met enkelschuine, geharde en geslepen tandwielen, slijtvaste oliedruklamellkoppelingen en ruim gedimensioneerde, niet statisch belaste lagers. Keerkoppelingen die 'beseffen' wat snel manoeuvreren betekent ... en van "vol vooruit" tot "vol achteruit" dezelfde onderdelen efficiënt benutten.

publiva

Presentatie:

Gestabiliseerd beeld op 11 duim kleurenscherm.

Kleuren:

8 kleuren waarvan selectiviteit bepaald naargelang de sterkte van de echo's.

Weergave:

Gecenterd beeld met een afcenteringmogelijkheid van 36% voor of achter.

Digitale aanduiding van het bereik, de tiltinstelling, horizontale afstand, diagonale afstand, diepte en aftastrichting.

Zendvermogen 1,2 Kw

Tilthoek van +5 tot -90° in ongeveer 10 sec.

Wordt geleverd met:

- Kijkkast
- Zender-ontvangsteenheid
- Stalen inbouwtaak (100 cm.)
- Standaard set reserveonderdelen
- Standaard set installatiemateriaal



BEREIKEN, ZENDTIJDEN EN AFTASTSNELHEID

Range No.		1	2	3	4	5	6	7	8	Unit
Frequency	Range	50	100	200	300	400	600	800	1400	Meters
	Pulse Length	0.7	1.4	2.8	4.2	5.6	8.4	9.8	9.8	mS
88 kHz	Range	50	100	200	300	400	600	800	1200	Meters
	Pulse Length	0.7	1.4	2.8	4.2	5.6	8.4	9.8	9.8	mS
150 kHz	Range	50	100	150	200	250	300	400	800	Meters
	Pulse Length	0.7	1.4	2.1	2.8	3.5	4.2	5.6	9.8	mS
Time to train full circle		5.8	5.8	7.3	9.0	10.5	13.7	16.9	26.5	sec/360°

SAIT ZEEKUST

8400 OOSTENDE Hendrik Baelskaai 21

☎ (059) 32 08 11 - 32 08 16

8450 NIEUWPOORT Kaai 46

☎ (058) 23 31 51

8380 ZEEBRUGGE Wandelaarstraat 4

☎ (050) 54 41 21 Telex 82149

VISSERSHULDE TE OOSTENDE



Twee beelden van de jaarlijkse vissershulde die te Oostende plaatsgreep tijdens het jongste weekeind. Op het bovenste beeld worden door Secretaris-Generaal Marcel Poppe van het Ministerie van Verkeerswezen bloemen neergelegd aan het monument. Onderaan een beeld van de optocht die langsheen de Visserskaai naar het Monument der Zeelieden trok, nadat in de Dekanale Kerk St. Petrus en Paulus een mis was opgedragen.

EEN GEKEND VISSERSFIGUUR OVERLEDEN

ADOLPHE ACKEN IS NIET MEER

Vorige week zondag overleed op 88-jarige leeftijd de heer Adolphe Acken, in de Oostendse visserijmiddens beter gekend als „Dolf Acking,, want zo werd hij door zijn vele vrienden en bekenden aangesproken. De afgestorvene was al enkele jaren op de sukkel met zijn gezondheid en uiteindelijk verloor hij de ultieme strijd, na een rijk leven waarin water en visserij de determinante elementen waren. Op amper 9-jarige leeftijd trok hij reeds naar zee aan boord van de zeilschepen en in 1910 haalde hij het diploma van matroos. In 1913 vaarde hij ondermeer aan boord van het vaartuig waarop schipper Tratsaert, beter gekend als „Galle” het bevel voerde en met dit vaartuig wist hij zich reeds verdienstelijk te maken toen hij het zoontje van de schipper, die over boord was geslagen, kon redden. Tijdens de eerste wereldoorlog verbleef hij eerst in Engeland, meer bepaald in Milford Haven maar nadien werd hij opgeroepen voor de legerdienst en diende in het 12^e linie. In de buurt van Diksmuide kreeg hij ondermeer de gelukwensen van Koning Albert in persoon toen hij zich moedig wist te gedragen. Nadien nam hij als vrijwilliger dienst op de koopvaardij en werd ondermeer met zijn schip, de SS/ Martha, getorpilleerd door de Duitsers. Dat gebeurde in maart 1918. Na de oorlog trad hij weer in dienst van de visserij en in 1925 werd hij voor het eerst reder. Amper één jaar later echter werd dit vaartuig overvaren door een stoomboot. Dolf Acking en zijn broer konden gered worden maar de twee andere opvarenden verloren het leven. In 1930 werd hij opnieuw eigenaar van een vissersvaartuig, met name de O.183 maar vijf jaar later was ook dit vaartuig betrokken in een scheepsramp op de Witte Bank. In een storm verging dit vaartuig met vijf opvarenden maar... door ziekte was Dolf Acking die bewuste reis thuis gebleven. Volgde dan de tweede wereldoorlog. Aanvankelijk vaarde hij nog met de visserij maar korte tijd later trad hij in dienst van de Rederij Brunet als walkapitein, taak die hij tot in 1957 volbracht. Dan ging hij op pensioen.

Dolf Acking was een van de meest markante figuren uit ons visserijbedrijf. In zijn leven heeft hij vele mensenlevens gered en stond altijd gereed om een helpende hand toe te steken. Wie een visje wilde kon altijd bij Dolf terecht en hij hielp ook vaak met het breien van de netten. Kortom, een groot figuur is heengegaan.

Ons blad biedt aan de familie Acken zijn oprecht rouwbeklag aan in het zware verlies dat hen komt te treffen. Donderdag werd Adolphe Acken onder een zeer ruime belangstelling ten grave gedragen.

Apollinaris

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GASHOUDEND MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM

Uw elektrische installatie is in goede handen bij:

Bakker Sliedrecht

Ontwerp en installatie:
Bakker Sliedrecht
elektro-industrie b.v.

- ontwerp
- uitvoering
- begeleiding
- in bedrijf stellen
- after sales-service van complete elektrische installaties boord van
- baggerschepen
- visserijschepen
- kraanschepen
- offshore schepen
- grote voorraad INDAR draaistroomgeneratoren, met een vermogen van 20-400 KVA
- gelijkstroom en draaistroom machines tot 3500 KW
- BEN draaistroommotoren tot 300 KW
- TRANSMOTOR omvormers

Reparatie en onderhoud:
Bakker Repair b.v.

- draaistroom- en gelijkstroomreparaties
- reparatie van hoogspanningsmachines, in samenwerking met BERL (British Electrical Repairs Ltd.)
- spoelenfabrikage, zowel hoog- als laagspanning
- mechanische reparaties
- impregneren en ingieten
- metaalspuiten
- assen vernieuwen
- dynamisch balanceren
- collector- en sleepringreparaties
- reparatie en onderhoud ter plaatse
- transformator-reparaties
- testen/beproeven

Leegwaterstraat 59 - Postbus 25 - Sliedrecht - tel. 01840-16600 - telex 23772

Bruningsstraat 11 - Postbus 212 - Sliedrecht - tel. 01840-16600 - telex 23772

In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



SEKRETARISSEN-GENERAAL OP VISSERIJ-UITSTAP

Er is voor vrijdag 22 april, voor verscheidene sekretarissen-generaal van onze ministeriële departementen, een visserij-uitstap gepland aan boord van de O.29. Het is duidelijk dat we het hier over een uitstap hebben, want het echte vissersleven, met het zware labeur, het aan boord nemen van de vangst, het strippen, kuisen en wegsteken van de vis, soms in een echt hondendeur, daar is, noch kan sprake van zijn aan boord van de O.29. Om het vissersleven echt te laten kennen, moet dit zeker niet gebeuren onder de vorm van een uitstap, zoals dit aan boord van de O.29 doorgaans is. Het geeft integendeel de deelnemer, in dit geval de topfunctionarissen van ons land, een totaal verkeerd en vertekend beeld van wat het vissersleven is. De visser is dan ook zeker niet gediend met deze misbeoordeling.

We kunnen nu natuurlijk moeilijk storm of slecht weder wensen voor de bewuste vrijdag, alhoewel in zware zeegang met veel buiswater overheen het schip, waarbij men zich dan al vastklampende dient voort te brengen, en men toch nog het zware labeurwerk moet leveren, de sekretarissen-generaal en beter inzicht zouden hebben van wat de visserijstiel nu werkelijk is. Ook zou men dan kunnen nagaan hoe men, tussen twee slepen door, enkele uren rust moet gaan stelen door totaal gekleed in een kooi te gaan liggen, of bij heel grote vangsten zelfs nog niet over die paar uren kan beschikken. Men zou dan waarschijnlijk ook andere opvattingen krijgen over gereguleerde rust voor de vissers, zoals men dit nu van plan is uit te vaardigen als uitvloeisel van het sociale luik van de

visserij-overeenkomst van 25 januari. Inderdaad voorziet men daar 10 uur rust per dag, met minstens eenmaal 6 uur na elkaar. Precies of men de vis en de vangst kan inspelen of laten gebeuren op basis van deze vooropgestelde uurregeling! De visser moet de vis aan boord nemen, strippen, kuisen, wassen, spoelen en wegsteken, en het is de belangrijkheid van de sleep die de uurrooster bepaalt en niet ergens EEG-ambtenaren die domweg een vooraf ingedeelde rustuurrooster per dag opstellen! Dwazer kan het inderdaad niet, ten ware de schipper dan maar op bepaalde tijdstippen van de dag, zijn schip aan het anker gaat leggen, zelfs wanneer er volop te vangen zou zijn!

We herhalen, dat de sekretarissen-generaal weinig zullen leren aan boord van de O.29 en wat meer is, zoals dit voorgaande keren het geval was, wanneer hoog bezoek aangekondigd werd voor een reisje op zee, men, bij een bepaalde windkracht de, in feite als uitstap opgevatte reis, eenvoudig afgelast. In al deze zaken stellen wij ons zeker als realisten op en durven er op wijzen, hoe het moet of zou moeten en hoe het niet moet.

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

NOTARIELE RUBRIEK

Kantoor van notaris
Paul van TIEGHEM de TEN BERGHE
te Oostende, Leon Spilliaertstraat 18
tel. 059/70.13.74

**DINSDAG 12 APRIL 1983 om 15 uur in de Ge-
hoorzaal van het Vrederecht eerste kant-
on, Canadaplein te Oostende.**

DEFINITIEVE TOESLAG VAN:

RUIM WOONHUIS MET 3 GARAGES

(geschikt voor vrij beroep)
te Oostende, Van Hembdenstraat 28 -
hoek Francis Verestraat.

Kadastraal inkomen: 45.600 fr.
Oppervlakte: 166 vierkante meter.

Indeling: Kelder - gelijkvloers: twee kamers,
wc, ingerichte keuken, wasplaats, koer, 3 gara-
ges - eerste verdieping: 4 slaapkamers, badka-
mer met wc, berging - zolder.

Uitrusting: centrale verwarming met aardgas -
water - electriciteit - regenwater.

Gebruik: vrij twee maand na de verkoop.

Bezoek: elke woensdag en zaterdag tussen 14
en 16 uur.

NA OPBOD GEBRACHT OP: 1.320.000 F.

**Beleggen
in NMKN-kasbons
méér opbrengst
voor uw spaargeld
méér mogelijkheden
voor het bedrijfsleven
en de werkgelegenheid**



KREDIET A/D NIJVERHEID

verstandig sparen



INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

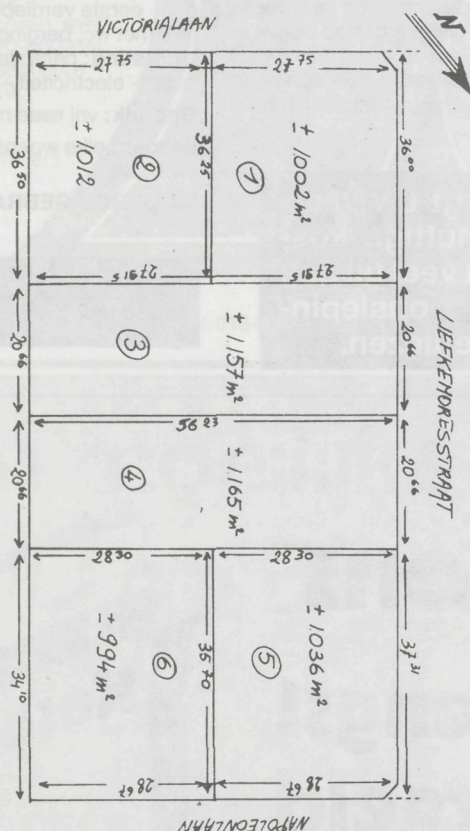
Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naar gelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.

Een tweede perceel gelegen Ankerstraat, groot 675 m².

Op beide gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.

Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoeleinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.

Tel. tussen 14 en 17 u., 059/32.29.51.



Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE

(8780V)

AVIA

**N.V. ROSSEEL
BRUGGE**

(050) 33.99.14



Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 — 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

**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

UITSTEKEND WERK VAN DE ONDERLINGE VISAFSLAG TE OOSTENDE

Vorige week donderdag vergaderde de beheerraad van de Onderlinge Visafslag te Oostende onder voorzitterschap van de heer Vandenbergh om de uitslag van de werking tijdens het jaar 1982 te bespreken.

De voltallige beheerraad, nl. Bostoen A., Geryl André, Hennaert Pedro, Hertsens Aug., Lebluy Gilbert, Pintelon Henri, Serie Frans, Vanneuville Robert, Van Waes Willy en Vlietinck Jean, was aanwezig om kennis te nemen van de verrichtingen van de visafslag onder leiding van directeur Roger Cattoor, die een uiteenzetting gaf over de financiële toestand van de visafslag einde 1982.

Daaruit blijkt, dat er voor dit jaar een netto overschot van 1.440.000 fr. geboekt werd, niettegenstaande de visafslag voor de leden tegen 0,90 fr. per honderd wordt verricht en de lonen der vissers alsook de sociale lasten door deze instelling berekend, afgehouden en gestort worden aan de daarvoor bevoegde instanties.

Verder is het een feit, dat alle reders waarvan het vaartuig te Oostende zijn vis verkoopt, reeds de vrijdag de netto-opbrengst er van betaald worden. Gedurende het jaar 1982 was de afslag in totaal 859.692.105 fr., hetzij 112.458.297 fr. meer dan in 1981.

Dank zij de in voege zijnde inningsmethode waaruit blijkt dat elke koper kontant moet betalen of een bankborgstelling moet hebben, die zijn aankopen voor een ganse week waarborgt, kon het bedrag van een in gebreke blijvende vishandelaar worden opgevangen.

Daar van de heren Pedro Hennaert en Willy Van Waes het mandaat vervalt, werden beide bedankt voor hun jarenlange inzet voor de vereniging.

Volgens art. 15 van de statuten zijn de mandaten van de heren Gilbert Lebluy, Frans Serie, Robert Vanneuville en Jean Vlietinck, vervallen en zijn ze dus uittreidend en herkiesbaar.

Leden die hun kandidatuur willen stellen, moeten dit 48 uur vóór de Algemene Vergadering schriftelijk doen.

Deze vergadering zal plaats hebben op vrijdag 15 april te 11 uur in de vergaderzaal van het Rijksstation voor Zeevisserij.

Tenslotte werd door de voorzitter namens de beheerraad, hulde gebracht aan het kranig werk van directeur Roger Cattoor en zijn medewerkers, die in vaak moeilijke omstandigheden en tot elkeens voldoening, voor alle reders, vishandelaars en belanghebbenden, zeer nuttig werk verrichten.

Statutaire Algemene Vergadering Onderlinge Visafslag te Oostende

Vrijdag 15 april heeft in de lokalen van het Rijksstation, Ankerstraat, Oostende, te 11 uur de jaarlijkse statutaire vergadering plaats van deze Koöperatieve Visafslag met als dagorde:

1. Verslag van de Raad van Beheer;
2. Verslag van het College der Commissarissen;
3. Goedkeuring der jaarrekening 1982;
4. Ontlasting te verlenen aan beheerders en commissarissen;
5. Vaststelling jaarlijks lidgeld;
6. Statutaire benoemingen.

Zijn uittreidend niet herkiesbaar: de hh. P. Hennaert en Willy Van Waes. Zijn uittreidend en herkiesbaar, de hh. Gilbert Lebluy, Frans Serie, Robert Vanneuville en Jean Vlietinck.

Alle eventuele kandidaturen voor het ambt van beheerraad moeten minstens 48 uur vóór de algemene vergadering ter zetel van de maatschappij der vismijn neergelegd worden.

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

MIJNHEER

Adolphe ACKEN

Weduwnaar van
Mevrouw Antoinette GHYS

Geboren te Oostende op 1 oktober 1895 en overleden te Oostende op 2 april 1983.

*Rustend walkapitein,
Oudstrijder 1914-1918,
Vuurkruiser-oorlogsinvalide,
Lid van de Federatie der Zeelieden,
Vereerd met verscheidene militaire eretekens en burgerlijke eretekens voor moed en zelfopoffering.*

De rouwdienst, gevolgd door de bijzetting in de familiegrafkelder op de begraafplaats aan de Nieuwpoortse Steenweg, greep plaats op donderdag 7 april.

Personen, die bij vergetelheid geen rouwbericht zouden ontvangen hebben, waarvoor de familie zich langs deze weg verontschuldigt, worden verzocht huidig bericht als dusdanig te willen aanzien.

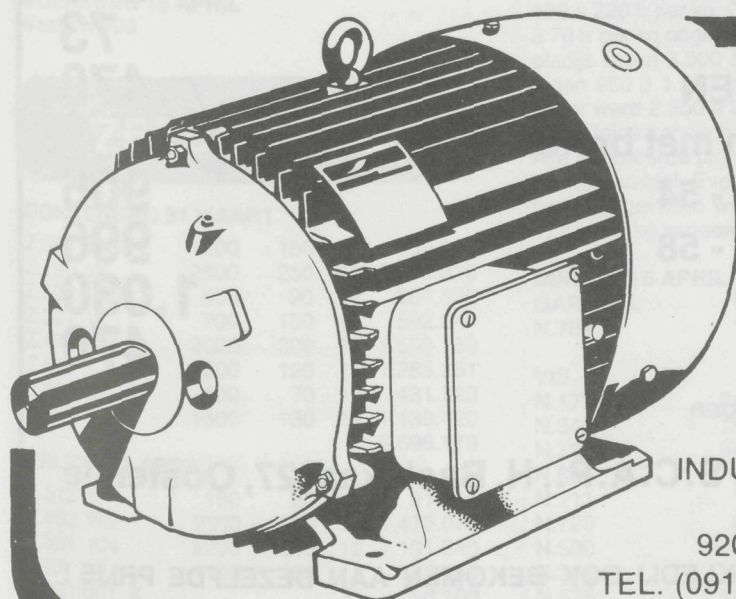
8400 OOSTENDE,
Eigen Haardstraat, 25

Statutaire Vergadering Beroepsvereniging Hand in Hand Oostende

De Beroepsvereniging Hand in Hand Oostende zal op 10 april as. om 10u30 bijeenkomen voor de Algemene Statutaire Vergadering van de maatschappij. De vergadering grijpt plaats in het lokaal „Kleine Beurs” te Oostende. Op de dagorde komen volgende punten voor:

- bespreking balans 1982
- 50-jarig bestaan van de maatschappij
- diversen.

De leden van de vereniging worden aangemaand deze bijeenkomst zo veel als mogelijk bij te wonen.



BROOK MOTORS

ETN. **vandecappelle** NV

INDUSTRIEPARK - RUMBEEKSESTEENWEG 279
KWATRECHT 8800 ROESELARE
9200 WETTEREN TEL.: 5 LIJNEN (051) 20 30 81
TEL. (091) 69 62 78 (3L.) TELEX: 81.106 VDCB

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :
EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	641
	maat 56	692
JUMPERS blauw goed		
small en medium		517
large		517
extra-large		517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
met kap		675
OLIESCHORT		543
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
broeken met bretel		
maat 42 - 54		906
56 - 58		996
60		1.030
JUMPERS aircoat		470

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
of bij HAND IN HAND Zeebrugge

ALLE ANDERE WERKNEMERS KUNNEN DEZE WERKKLEDIJ OOK BEKOMEN AAN DEZELFDE PRIJS !

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

VRIJDAG 1 APRIL

KANAAL				
O.36	110	7000	2.177.251	
MONKEY BANK				
O.306	14	340	1.000.768	
WEST				
N.708	10	260	561.176	
O.128	9	155	380.788	

DINSDAG 5 APRIL

WEST				
N.597	16	168	492.605	
MONKEY BANK				
O.274	15	368	1.029.144	
O.285	12	287	895.764	
O.127	13	195	586.054	
KANAAL				
O.33	17	204	4038	1.873.431
O.705	17	69	2901	1.090.390
Z.183	17	220	2565	1.858.716
O.83	17	97	3764	1.627.260
Z.34	18	90	3243	1.322.887

WOENSDAG 6 APRIL

MONKEY BANK				
N.41	12	152	465.802	
O.26	14	231	592.682	

Verwachtingen

VRIJDAG 8 APRIL

Monkey Bank : N.706 (220 m)
O.309 (200 m)
Monkey Bank en West : N.752 (2100 m).
West : N.3 (170 m).

MAANDAG 11 APRIL

IJsland : O.317 (650 m)
Kanaal : O.134, O.232, O.275, O.135, O.518,
Z.499, O.303, O.369

Monkey Bank : O.243

Noord : O.231

West : Z.289, N.736, N.709, N.40, O.279,
O.123

DINSDAG 12 APRIL

Kanaal : Z.583

Monkey Bank : O.114

WOENSDAG 13 APRIL

West : N.708

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 31 MAART

Z.584 WN	1200	150	11	758.900
Z.196 W	2600	250	13	2.315.020
Z.509 KRP	500	90	12	664.490
Z.321 W	700	130	10	592.240
Z.47 KN	2000	300	17	1.509.138
Z.589 KN	1600	120	17	1.285.251
Z.300 W	400	70	12	431.720
Z.526 KN	1500	130	12	1.139.420
				8.696.179

VRIJDAG 1 APRIL

Z.512 K	150	20	2	91.110
Z.462 KN	2500	150	16	1.472.070
Z.331 KN	2200	200	12	1.191.240
Z.27 W	1100	150	7	882.040
Z.201/601 K				56.100
Z.471/472 K				72.120
Z.580/578 K				82.476

Z.554/560 K	42.430
	3.889.586

DINSDAG 5 APRIL

Z.533 W		45	7	296.390
Z.296 W	2500	300	14	1.635.430
Z.418 KN	2500	100	12	993.400
				2.925.220

WOENSDAG 6 APRIL

Z.44 W	2500	300	13	1.934.090
Z.563 W	200	60	9	364.020
Z.324 W	2200	130	18	1.881.747
Z.162 KN	3000		18	2.184.804
Z.582 W		40	9	404.090
Z.30 W	300	100	4	865.410
				7.634.161

NIEUWPOORT

VRIJDAG 1 APRIL

GARNAAL			
N.1106	90 kg	14.860 fr	
N.782	170 kg	29.165 fr	

VIS

N.788	307 kg	38.254 fr
N.211	172 kg	19.819 fr
N.720	718 kg	141.862 fr
N.590	541 kg	54.858 fr
N.551	245 kg	49.832 fr
N.22	112 kg	10.106 fr
N.700	488 kg	42.680 fr
N.349	190 kg	31.388 fr
N.575	417 kg	58.149 fr
N.710	222 kg	38.071 fr

Slechts de kustvissers losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Zo werden tien kleine reisesj genoteerd. Tong nr 1 haalde 230 à 254 fr per kg en tong nr 2 265 à 280 fr per kg. Tong nr 3 of blok-tong bekam 268 à 285 fr per kg en tong nr 4 of fruitong 270 à 290 fr per kg. Tong nr 5 kreeg 262 à 270 fr per kg en kleine tong 230 à 240 fr per kg. Grote tarbot werd tegen 430 à 440 fr per kg geboekt, middenslag tarbot tegen 304 à 340 fr per kg, varia tegen 135 à 150 fr per kg en griet tegen 190 à 220 fr per kg. Grote pladijs werd tegen 66 à 70 fr per kg opgekocht, drieling of middenslag pladijs tegen 3.000 à 3.500 fr de ben en visjes tegen 950 à 1.500 fr de ben. Voor grote zandschar werd 2.350 à 2.500 fr de ben geboekt en voor kleine zandschar 1.900 à 2.000 fr de ben. Alle genoteerde prijzen bleven gans het marktverloop stabiel. Eveneens werden 260 kg gar-naal aangevoerd waarvan de prijs van 157 à 177 fr per kg varieerde.

DINSDAG 5 APRIL

GARNAAL			
N.782	151 kg	26.890 fr	

VIS

N.172	2443 kg	156.086 fr
N.346	1627 kg	82.430 fr
N.723	6865 kg	387.479 fr
N.88	318 kg	36.589 fr
N.211	199 kg	41.638 fr
N.720	507 kg	118.392 fr
N.590	627 kg	78.077 fr
N.349	345 kg	67.834 fr
N.575	1230 kg	87.638 fr
N.551	60 kg	14.687 fr
N.22	793 kg	112.036 fr

N.700	240 kg	60.056 fr
N.710	788 kg	130.656 fr
N.788	360 kg	39.721 fr

Vis werd een gouden paasei voor de reders. Op de dinsdagmarkt losten drie westvaartuigen en elf kustvaartuigen ongeveer 16.500 kg vis, voor een totale waarde van 1.413.317 fr. Alle aangevoerde soorten werden door de invloed van het paasverlof duur betaald. Tong nr 1 kreeg 233 à 240 fr per kg en tong nr 2 270 à 280 fr per kg. Bloktong of tong nr 3 haalde 286 à 300 fr per kg en fruitong of tong nr 4 285 à 310 fr per kg. Tong nr 5 haalde 274 à 290 fr per kg en kleine tong 211 à 245 fr per kg. Groter tarbot bekam 380 à 420 fr per kg, middenslag tarbot 280 à 320 fr per kg. Grote pladijs werd tegen 70 à 80 fr per kg aangekocht, middenslag of drieling pladijs tegen 3.300 à 3.500 fr de ben en visjes tegen 950 à 1.500 fr de ben. Kabeljauw werd tegen 6.000 à 6.300 fr de ben geveild en gul tegen 3.100 à 5.000 fr de ben. Voor de voorkleine gul werd 3.100 à 3.200 fr de ben bekomen. Grote wijting werd tegen 2.900 à 3.150 fr de ben opgekocht en kleine wijting tegen 1.900 à 2.200 fr de ben. Grote zandschar werd tegen 2.200 à 2.500 fr de ben genoteerd en kleien zandschar tegen 1.480 à 1.700 fr de ben. De schaars aangevoerde rog haalde 75 à 90 fr het kg en doorn- of speurhaai 4.000 à 4.100 fr de ben. Voor doorn- of speurhaai betekent 4.100 fr de ben, een absoluut rekord, ooit voor deze soort in de vismijn van Nieuwpoort neergepend. Tongschar kreeg 96 à 160 fr per kg en knorhaan 2.200 à 2.800 fr de ben. De dinsdagmarkt werd gekenmerkt door een dure prijsnotering, mede in de hand gewerkt door het paastoerisme aan de kust en door een ruime belangstelling der handelaars.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

WOENSDAG 6 APRIL
GARNAAL

N.782 67 kg 11.792 fr

VIS

N.738	3162 kg	145.717 fr
N.720	230 kg	22.990 fr
N.590	131 kg	18.862 fr
N.551	117 kg	15.315 fr
N.22	115 kg	15.110 fr
N.788	100 kg	13.322 fr
N.88	90 kg	17.804 fr

Slechts één vaartuig van de west en zes kust-vaartuigen die door het stormweer verhinderd werden hun bedrijvigheid naar behoren te vervullen, losten hun vangst op de woensdagmarkt. Tong nr 1 kreeg 230 à 232 fr per kg en tong nr 2 262 à 266 fr per kg. Tong der middensortering als bloktong of tong nr 3 werd tegen 285 à 290 fr per kg betaald en fruitong of tong nr 4 tegen 286 à 295 fr per kg. Tong nr 5 haalde 275 à 285 fr per kg en kleine tong 236 à 248 fr per kg. Tongschar bekwam 95 à 150 fr per kg, middenslag tarbot 260 à 300 fr per kg, varia 150 à 180 fr per kg en griet 240 à 280 fr per kg. Grote pladijs werd tegen 3.500 à 3.750 fr de ben genoteerd, drieling of middenslag pladijs tegen 3.300 à 3.400 fr de ben en visjes tegen 1.200 à 1.500 fr de ben. Kabeljauw werd tegen 6.500 à 6.750 fr de ben aangekocht en gul tegen 2.900 à 5.000 fr de ben. De prijs voor wijting genoteerd was aan een fikse recessie toe in vergelijking met de maandagmarkt. Grote wijting kreeg 2.300 à 2.500 fr de ben en kleine wijting 1.300 à 1.650 fr de ben. Grote zandschar werd tegen 2.400 à 2.500 fr de ben geboekt en kleine zandschar tegen 1.900 à 2.000 fr de ben, wijl voor knorhaan 2.750 à 2.900 fr de ben werd opgetekend. Door het stormweer werd slechts één garnalvangst aangevoerd waarvan de prijsnotering 176 fr per kg bedroeg.

NIEUWPOORT
VISAANVOER

	Kgr	Fr
1 april	3.412	485.019
5 april	13.400	1.413.317
6 april	5.196	249.120

GARNAALAANVOER

	Kgr	Fr	Min.	Max.
1 april	260	44.025	157	177
5 april	151	26.890	172	184
6 april	67	11.792	176	176

Schippers, verzorgt bijzonder uw gevangen vis. Het verhoogt de kwaliteit. Indien u hierdoor iets minder vangt, wordt u ruimschoots vergoed door een betere prijs.

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN IN ENGELAND

Verleden week verkochten terug twee Belgische treilers hun vangst in het Britse Grimsby. Het handelt zich hier om de Z.319 „Philadelphian” en de O.315 „Jean Hélène”. De Z.319 zette 655 van onze bennen (520 kits) in de markt voor een brutobesomming van 1,65 miljoen B.fr. hetzij een gemiddelde van 2,530 fr. de ben. De O.315 zette 680 bennen in de afslag voor een brutobesomming van 1,560 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde prijs van circa 2.300 fr. de ben.

VERKOOP OP MAANDAG 2 MEI IN OOSTENDSE AFSLAG

Wanneer een feestdag op een zondag valt, dan krijgen de werknemers in de bedrijfssector en de openbare diensten, normaal de hieropvolgende maandag hun vervangende dag. Vermits 1 mei op een zondag valt, zou dan de vervangende dag op de maandag 2 mei moeten doorgaan. Voor de visafslag is de maandag echter een bijzondere, en laat het ons zeggen, de beste en voornaamste verkoopdag. Veel leu- ders en visveters vertrekken zelfs reeds op tournee de dinsdagmorgen vroeg of in de loop van de dinsdagmorgen, wanneer zij verre afstanden af te leggen hebben en aldus op hun gemak in hun optrekkje aankomen om alles in gereedheid te brengen om de woensdagmorgen vroeg met het venten te starten.

Over het algemeen zijn al deze mensen en ook de detailhandel, die in het binnenland met de verkoop van vis de dinsdag wenst te starten, aangewezen op de maandagmarkt. Het is dus duidelijk, dat zij zich, op een verkooploze maandag, verplicht zien bij de invoerders te bevoorraden, hetgeen dan terug zijn nadelige weerslag heeft op de visprijzen van de aanvoerders op de dinsdagmarkt. Het is dus aangewezen in het belang van de reder en visser, dat de maandag zoveel als mogelijk een normale verkoop doorgaat. Dit is ook aldus ervaren door het Paritair Komitee.

De maandag wordt er dus in de Oostendse afslag verkocht, terwijl er dan op vrijdag 29 april geen verkoop zou plaats grijpen. Nieuwpoort zal de Oostendse regeling volgen, maar in Zeebrugge is dienaangaande nog geen beslissing getroffen.

Het is duidelijk dat de werknemers doorgaans liever over een verlengd weekend beschikken en dat voor hen hiervoor de maandag het meest aangewezen lijkt. Maar ook de vrijdag verlengt het weekend en zou dus best geschikt lijken om eveneens de werknemers in de verwerkende bedrijven tevreden te moeten stellen, en dus de werknemersvertegenwoordigers in het desbetreffend paritair Komitee.

Heeft de visserij er nu belang bij dat voor de drie afslagen éénzelfde regeling getroffen wordt? Daar zijn natuurlijk argumenten pro en contra. Indien één visafslag gesloten is, kan men nog altijd uitwijken naar Oostende of Zeebrugge, maar in dit geval zou de nadelige invloed van de diskriminerende verkoop van ingevoerde vis, kunnen aan banden gelegd worden.

Het is ten andere onaanvaardbaar dat invoerders van vreemde vis geen mijnrecht moeten betalen.

De vismijn is een privé-instelling waar de reders verplicht zijn hun vis openbaar te verkopen.

Waarom de er ingevoerde vis aan dezelfde rechten niet onderwerpen?

En dan spreekt de stad Oostende van het steunen van onze visserij!

GETIJEN TE OOSTENDE
APRIL

8 vrijdag	1011	407	0405	113
	2240	402	1637	126
9 zaterdag	1112	429	0515	098
	2330	425	1741	105
10 zondag	1156	450	0609	078
			1827	085
11 maandag	0008	444	0649	061
	1231	465	1900	068
12 dinsdag	0037	459	0721	048
	1301	476	1929	057
NM 13 woensdag	0105	473	0749	040
	1328	486	1958	051
14 donderdag	0133	487	0818	035
	1359	494	2031	048
15 vrijdag	0205	499	0853	033
	1432	499	2106	048
16 zaterdag	0242	505	0928	035
	1509	497	2143	051
17 zondag	0324	504	1005	042
	1549	487	2221	058
18 maandag	0409	494	1046	056
	1634	468	2307	068
19 dinsdag	0459	475	1135	077
	1725	440		
EK 20 woensdag	0600	449	0006	083
	1834	411	1238	102
21 donderdag	0723	429	0124	096
	2007	398	1405	119
22 vrijdag	0900	430	0256	094
	2136	411	1537	115
23 zaterdag	1020	451	0420	073
	2243	437	1653	094
24 zondag	1121	473	0528	044
	2334	460	1751	069
25 maandag			0623	020
	1208	486	1837	050
26 dinsdag	0015	477	0707	008
	1248	492	1916	039
VM 27 woensdag	0054	488	0746	008
	1324	493	1955	037
28 donderdag	0132	496	0822	019
	1359	493	2034	040
29 vrijdag	0210	500	0856	035
	1435	491	2112	046
30 zaterdag	0251	498	0930	053
	1511	485	2147	052

VERKLARING

- 1e kolom : Uur van het hoogwater.
 2e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak
 3e kolom : Uur van het laag water.
 4e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak.

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE :

Dover	1 h 13	vóór	Oostende
Boulogne	1 h 04	„	„
Calais	0 h 53	„	„
Duinkerke	0 h 21	„	„
Nieuwpoort	0 h 10	„	„
Blankenberge	0 h 17	na	Oostende
Zeebrugge	0 h 21	„	„
Knokke	0 h 27	„	„
Vlissingen	0 h 53	„	„
Terneuzen	1 h 15	„	„
Antwerpen	3 h 10	„	„
Hoek v. Holland	1 h 42	„	„
IJmuiden	2 h 33	„	„
Rotterdam	3 h 43	„	„

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE :

Duinkerke	0 h 07	vóór	Oostende
Nieuwpoort	0 h 00	„	„
Zeebrugge	0 h 11	na	Oostende
Vlissingen	0 h 25	„	„
Terneuzen	0 h 55	„	„
Antwerpen	3 h 10	„	„
IJmuiden	3 h 48	„	„
Rotterdam	4 h 21	„	„

„HET VISSERIJBLAD”

„Het Visserijblad” is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	1 april		5 april		6 april	
Lappen	220	238	237	243		
Grote	246	268	260	272		
3/4	259	269	282	307		
Bloktongen	279	291	290	323		
Vóór-kleine	250	256	246	277		
Kleine	215	219	214	228		
Slips	213	217	191	206		

ZEEBRUGGE

Grote	237	240	234	239
Bloktong	282	310	260	278
Fruittong	327	344	242	302
Schone kleine	313	327	238	306
Kleine	274	285	234	266
Tout petit	234	249	193	244
Slips	212		178	217

NIEUWPOORT

Tong I	233	240	230	232
Tong II	270	280	262	266
Tong III	286	300	285	290
Tong IV	285	310	286	295
Tong V	274	290	275	285
Kleine	211	245	236	248

PLADIJS

OOSTENDE

	1 april		5 april		6 april	
Platen ..	64	68	65	81	82	90
Iek (groot-klein) ...	67	68	71	86	81	90
Derde slag	62	72	49	86	78	
Platjes	22		27	39	24	26

ZEEBRUGGE

I	68	80	69	90
II	68	77	73	94
III	56	60	29	40
IV	35	42	29	34
V				

NIEUWPOORT

Moeien						
Grote pladijs	66	70	70	80	70	75
Drielingen	60	70	65	70	66	68
Platjes	19	30	19	30	24	30

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



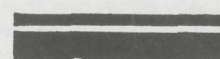
Agent en depothouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

AVIA



N.V. ROSSEEL
BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	1 april		1 april		5 april		5 april		6 april		6 april		5 april		6 april	
Tarbot grote	517	522	.....	.....	415	473	497	531	.....	.....	476	519	380	420	.....	.....
Tarbot middel	385	473	.....	.....	317	399	338	508	.....	.....	476	349	280	320	260	300
Tarbot klein	.....	.....	.....	.....	286	307	199	.....	.....	.....	309	328	.....	.....	.....	.....
Griet groot	237	.....	.....	.....	256	302	272	299	.....	.....	300	334	290	320	240	280
Griet middel	.....	.....	.....	.....	193	250	258	275	.....	.....	214	228	.....	.....	.....	.....
Griet klein	.....	.....	.....	.....	141	170	208	234	.....	.....	203	216	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	55	74	.....	.....	65	81	.....	.....	65	85	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	48	49	.....	.....	51	60	.....	.....	59	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	31	45	.....	.....	28	43	.....	.....	20	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	89	130	94	121	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	70	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	56	75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	50	60	.....	.....	36	60	49	60	45	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	102	121	140	165	.....	.....	.....	.....	75	90	.....	.....
Rog	108	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	90	75	90	.....	.....
Tilten	.....	.....	.....	.....	71	48	130	136	.....	.....	72	79	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	121	.....	.....	.....	80	114	154	165	.....	.....	90	100	75	90	.....	.....
Halve mans	.....	.....	.....	.....	.....	.....	104	118	.....	.....	69	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	104	113	.....	.....	66	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	41	.....	.....	.....	30	53	63	76	.....	.....	48	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	82	118	.....	.....	82	125	98	129	92	127	99	114	120	126	130	135
Gul (groot)	81	91	.....	.....	71	107	87	.....	85	117	90	96	62	100	58	100
Gul (middel)	72	78	.....	.....	71	85	87	99	82	93	70	79	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	20	69	.....	.....	22	48	49	60	25	96	49	56	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	142	277	.....	.....	146	291	195	334	.....	.....	108	330	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	45	54	.....	.....	53	66	66	69	54	65	70	72	58	63	46	50
Wijting klein	22	30	.....	.....	23	30	.....	.....	20	26	.....	.....	38	44	26	33
Schar	31	.....	.....	.....	14	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	45	40	50
Steenschol	61	189	.....	.....	26	182	76	186	85	181	46	164	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	83	84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	86	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	29	48	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96	160	95	150
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	42	74	.....	.....	46	78	.....	.....	53	83	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	58	79	.....	.....	45	83	.....	.....	79	85	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	13	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	34	.....	.....	.....	51	62	60	.....	.....	.....	40	63	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	20	15	20
Rode Poon (roobaard)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	74	.....	.....	.....	74	82	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	27	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41	.....	13	24	44	56	55	58
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	47	116	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	21	29	.....	.....	24	34	37	53	35	.....	20	26	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 29 maart werd aangevoerd :

165 kg tong, 1 kist tarbot en griet, 317 kisten kabeljauw, 343 kisten wijting, 16 kisten schol, 37 kisten schar en 116 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 40 kg :

Grote tong 17,20-16,40; grootmiddel tong 19,80-19; kleinmiddel tong 19; tong één 18,20-17,20; tong twee 16,40-16,20.

Per 40 kg :

Griet 568-560; kabeljauw één 276-222; kabeljauw twee 266-212; kabeljauw drie 252-228; kabeljauw vier 214-188; kabeljauw vier 198-158; schol drie 172; schol vier 132-112; wijting 136-37; schar 116-82; bot 28-26; steenbol 72-61.

Aan de woensdagmarkt van 30 maart werd aangevoerd :

30 kg tong; 451 kisten kabeljauw; 407 kisten wijting; 17 kisten schol; 45 kisten schar; 15 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg :

Grote en grootmiddel tong 19; kleimiddel tong 17; tng één 16,60; tong twee 16; tarbot 20,40; zalm 23.

Per 40 kg : tarbot 416; griet 328; kabeljauw één 234-186; kabeljauw twee 204-168; kabeljauw drie 194-160; kabeljauw vier 168-156; kabeljauw vijf 160-136; schol één en twee 168; schol drie 176-164; schol vier 136-116; wijting drie 96-45; schar 114-76; bot 16.

Aan de donderdagmarkt van 31 maart werd aangevoerd :

2.540 kg tong; 11 kisten tarbot en griet; 722 kiste kabeljauw; 399 kisten wijting; 167 kisten schol; 129 kisten schar; 119 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 29,09-28,18; grote tong 16,11-15,89; grootmiddel tong 18,13-17,69; kleinmiddel tong 16,14-15,31; tong één 15,14-14,31; tong twee 12,31-11,77.

Per 40 kg : tarbot c990-767; griet 620-464; kabeljauw één 282-230; kabeljauw twee 212-190; kabeljauw drie 192-160; kabeljauw vier 170-148; kabeljauw vijf 160-112; schol één 162-148; schol drie 172-154; schol vier 120-90; wijting drie 90-33; schar 83-38; tongschar 284-168; krab 52-48; bot 26-16; steenbol 52; roggen 214-120.

■ Op de, op 18 maart gehouden jaarlijkse vergadering te Bruinisse in Nederland, van „Algemeen Visserijbelang”, deelde voorzitter Okkerse mede, dat het mosselseizoen 1982/83 een goed jaar was en dit niettegenstaande de grote aanvoer. Als dit uit eigen midden komt, dan mogen wijzelf er wel het woordje „bijzonder” aan toevoegen, zodat we besluiten dat het voor de mosselsektor Zeeland een „bijzonder goed jaar” werd.

■ De boetes voor het in overtreding nemen van mosselschepen, die langs de Noordzee, dus buitenom varen naar de Waddenzee, weren

verhoogd van 100 naar 750 gulden, dat wil zeggen voor die schepen die niet over een bewijs van zeewaardigheid beschikken. Vorig jaar werden ter hoogte van IJmuiden, onder meer 10 vaartuigen tegelijk in overtreding genomen. Veel Nederlandse kamerleden begrijpen niet, dat men met een zeilplank en/of een roeiboort op de zee mag, maar niet met een mosselschip. Daar zit iets in, maar wij vragen ons toch af, wie van de thans luid van de toren schreeuwende kamerleden nog graag aan zijn tussenkomsten zou wensen herinnerd te worden, mocht zich een ongeval met een mosselschip buitenom met verlies van mensenlevens voordoen.

EEN GROOT VERLIES AAN PROPAGANDA

MAATJESHARING OF NIET, GEEN VLAGGETJESDAG IN IJMUIDEN !

Zoals men nu reeds lang weet, is er sinds 1976, een haringvangstverbod met in de twee laatste jaren terug een beperkte winterharingvisserij in de zuidelijke en centrale Noordzee. Van een werkelijke zomermaatjesharingvisserij, minstens voor wat onze Nederlandse burens betreft, was er in die tijd geen sprake. Nochtans is men vanaf 1979 in Nederland te IJmuiden terug overgegaan tot een vlaggetjesdag, maar dan meer bedoeld als een feest van de ganse Nederlandse Zeevisserij. Met de thans, kwasi zekerheid dat er een zomerharingvisserij voor de Nederlandse haringvisser komt, lijkt het dan ook als bijna onverklaarbaar en onaanvaardbaar, dat er juist dit jaar, geen Vlaggetjesdag zal doorgaan. Nochtans groeit dit traag uit tot een onafwendbaar iets omdat men, noch over de mensen voor het inrichten van dit feestgebeuren, noch over de centen hiertoe, zou beschikken.

Aan de hand van wat wij ons over de Vlaggetjesdagen herinneren, komt er daar inderdaad enorm veel aan te pas. Het Visserijchap in Den Haag meent dat dit nu plots niet meer haalbaar is. Ook de 15 duizend gulden niet die het Visserijchap moet bijpassen, hetzij ongeveer 265 duizend BF. Nochtans werd al die jaren nooit te-

vergeefs een beroep gedaan op het bedrijf en zelfs op het vroegere ambachtelijke bedrijf, dat ter plaatse aanwezig was, netten breien, klompen maken, manden vlechten, enz... evenals de kleine kermistentjes en standen uitgaande van het groot bedrijf. Al deze mensen, die zo gul medewerkten, en zeker nog bereid zouden gevonden worden om deze medewerking te hernieuwen, zullen zeker wel de grootste ontgoocheling opbrengen. Wij in België, menen dat, met het uitrangeren van dit feest, er een stukje Nederlandse Visserijfolklore verloren gaat, een stukje zelffierheid, een groot stuk traditie, een overlevering van vader op zoon en een uitstekende propaganda voor het haring eten in allerlei vormen.

Anderzijds is dit een verlies voor IJmuiden waar op vlaggetjesdag, gemakkelijk een tienduizendtal bezoekers genoteerd werden, die terzelfdertijd kennis maakten of hernieuwden met Nederland's grootste haven, met de Nederlandse zeevisserij, met het bedrijf en met de zeevisproducten. Een levende propaganda voor meer visproductenverbruik tevens en voor de zo geroemde maatjes.

Volgens VVV-directeur Joosten, is het gebrek aan financiën een belangrijk aspect in de zaak, maar mist men ook jonge mensen voor de inrichting. Er is dus geen aflossing van de wacht, aflossing van de oudere garde. Anderzijds zou het nu reeds te laat zijn om, zelfs met zich plots aanbiedende inrichters en met wat onverwachts toegeschoven centen, alles nog in gereedheid te krijgen, aldus de heer Joosten. Inderdaad ging vorige jaren het feest door in de eerste helft van de maand juni. Men zou dan wellicht nog iets kunnen inrichten, maar niet op een totaal verantwoorde wijze. Dit betwijfelen we grotelijks, zo men er zich maar had willen voor inzetten.

Dat hier echter het laatste woord gezegd werd, daaraan twijfelen we zelfs in België. De Nederlandse mens en vooral het Nederlandse bedrijfsleven is niet van een kleintje vervaard en we kijken nog altijd met belangstelling uit naar een teken van leven bij onze Noorderburen over de vlaggetjesdag.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Volgende hoeveelheden vis werden aangevoerd door 137 kotters :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
34.593 kg.	Tong	f 534.766,43	van f 15,29
5.823 kg.	Tarbot	f 122.910,00	van f 21,11
125.160 kg.	Schol	f 335.813,90	van f 2,76
28.590 kg.	Kabeljauw	f 108.840,29	van f 3,68
3.980 kg.	Griet	f 49.573,24	van f 12,46
30.500 kg.	Schar	f 56.980,57	van f 1,56
7.345 kg.	Wijting	f 12.519,27	van f 1,70
223.062 kg.	Diversen	f 905.197,14	
466.113 kg.		f 2.126.600,84	

EEN INITIATIEF VAN HET COMITE WEST-VLAANDEREN VOOR DE BEVORDERING VAN DE ARBEID

GROOTSCHEEPSE REDDINGSOPERATIES OP ZEE

Op 3 mei – en eventueel op 6 mei als vervangingsdatum mochten de weersomstandigheden niet mee zitten – zal, op initiatief van het Comité West-Vlaanderen voor de Bevordering van de Arbeid, een grootscheepse reddingdemonstratie doorgaan in volle zee.

Het is Commandant Gaston Van Eeckhoutte, bevelvoerder op het opleidingsschip „Cdt Fourcalt” die met de organisatie en de coördinatie belast is. Verder geven de Helibasis te Koksijde, het Loodswezen te Oostende en Nieuwpoort hun medewerking. Volgende schepen zullen hierbij ingezet worden: het opleidingsschip „Cdt Fourcalt”, de O.29 „Broodwinner”, het schoolschip voor de Belgische visserij, een redeboot, twee reddingboten van het Loodswezen te Oostende en Nieuwpoort, alsmede een, reddingwagen van het Loodswezen. De demonstratie zal plaatsgrijpen in de omgeving van de Nieuwpoort Bankboei in een vooraf afgebakende zone. Hierbij zullen ondermeer vier vloten te water worden geladen, terwijl tevens een vlot zal neergelaten worden vanuit een heliporter en aldus zal gedemonstreerd worden hoe een gekwetste zeeman wordt ontscheept.

Het is dus duidelijk dat deze demonstratie zich richt tot de zeeman, maar heel speciaal tot de

vissers en de leerlingen van de diverse visserij-scholen aan onze kust. Aldus zullen de leerlingen die dit jaar nog zullen varen alsmede deze die het voorlaatste of laatste jaar dek of motor afwerken uitgenodigd worden. Nu reeds staat vast dat de visserij-scholen massaal hebben gereageerd op deze demonstratie. Dat blijkt uit de hiernavolgende cijfers: de John Bauwens-school komt met 27 leerlingen, de Ibis met 15, de Rijkvisserij-school te Heist met 34, de Vrije Visserij-school Paster Pye uit Oostende met 23 en de Vrije Visserij-school uit Nieuwpoort met ongeveer 10. Het varend personeel kan eveneens deelnemen maar zij moeten dan wel vooraf hun naam opgeven. **Dat kan gebeuren op de redactie van Het Visserijblad, Hendrik Baelskaai 30 te Oostende of telefonisch op het nummer 059/32.11.13 of 32.11.49.** Ook reders die hun treiler voor die gelegenheid ter beschikking willen stellen kunnen zich op bovenstaand contactadres melden.

Op 18 april as. grijpt een nieuwe bijeenkomst plaats met het Comité West-Vlaanderen in verband met de verdere coördinatie en nadien zullen wij méér gegevens vrijgeven. Ondertussen wel een datum om nu reeds voor te behouden.

WAAR BLIJFT DE STADSBEWAKING?

DIEFSTAL AAN BOORD VAN DE O.128

In de late avond van dinsdag of in de nacht van dinsdag op woensdag werd aan boord van de O.128, van rederij Wilmar, van reder Willy Lepeire, ingebroken. Het maalslot van het logiest werd, waarschijnlijk met een ijzeren staaf, open-gewrongen, waarna men toegang had tot het logiest. Alhoewel men nog geen volledige inventaris heeft kunnen opmaken van wat zou kunnen verdwenen zijn, was er toch reeds heel wat aan verse bevoorrading verdwenen, zoals het brood, de koffie, de dranken, enz. Men meent zelfs dat men het uitsluitend op de eetwaren gemunt had.

Van de scheepsjongens, die ter gelegenheid van de paasvakantie gebruik wenste te maken voor een visreis werd de plunjezak met al wat er in zit in zijn geheel mede genomen. De knaap was er werkelijk het hart van in!

Het vaartuig lag aan de kade van de haringhalle en gewoontegetrouw heeft weer eens niemand iets gezien of gehoord. Men zou bijna geneigd zijn te schrijven, zo men ongestoord wenst andermans tuig te „jatten”, doe het dan maar aan boord van een vaartuig gemeerd in onze stedelijke vismijn. En zeggen dat er zoveel personeel in de burelen met de vinger over de duim zit te wrijven. Nog anders gezien, moest men gratis wakersploegen samenstellen uit gemeenteraadsleden, „twee-aan-twee” dan zouden deze maar één enkele keer per drie weken moeten

opkomen en meteen zouden ze in werkelijkheid bewijzen dat ze het echt menen met de gemeentebelangen en het algemeen welzijn. Hoog van de toren blazen is echter voor velen de beste stiel.

Meer nog, veel reders stellen ons de vraag of de stadsbewaking alleen maar dient om 's nachts vis in 't zwart weg te moffelen of hun ogen te sluiten voor redenen door elkeen gekend.

STAATSWAARBORG VOOR LNG-TERMINAL ZEEBRUGGE

Tijdens de ministerraad van vrijdag werden ook maatregelen genomen «opdat de bouwwerken aan de LNG-terminal van Zeebrugge zonder onderbreking zouden kunnen worden voortgezet».

De werken voor de eerstkomende drie maand kunnen worden uitgevoerd. Voor die periode wordt ook de staatswaarborg toegekend.

Intussen zal opnieuw worden onderhandeld over het Algerijns aardgascontract, teneinde het volume van de leveringen te beperken. Met de aannemers wordt onderhandeld om de kostprijs van de LNG-terminal te drukken. Verder zou het kapitaal van Distrigas worden verhoogd, waarvan staat en privé elk de helft voor hun rekening nemen.

Viskopers, vishandelaars en visveters. Geeft meer voor kwaliteitsvis. Het is een aansporing voor reders en schippers tot het aanbieden van verzorgde vis.

NIEUW TYPE REDDINGBOOT VOOR SCHOUWEN- DUIVELAND

Op het stationnement op het eiland Schouwen-Duiveland komt eerlang een nieuw type reddingboot, de eerste in haar soort. Het gaat om een boot met een lengte van 12,70 m, een breedte van 4,70 m en een zeer kleine diepgang. Dit type werd ontwikkeld door het Britse reddingwezen en zal gebouwd worden op de scheepswerf Mulder en Rijke te IJmuiden. Het bestaat uit een vaste onderromp met daarop een opblaasbaar drijflichaam. Het wordt vervaardigd uit aluminium en de aandrijving gebeurt door „waterjets”.

De boot komt in de plaats van de vijftig jaar oude reddingboot „President Jan Lels”. Ze zal een snelheid ontwikkelen van 25 mijl, hetzij iets boven de 46 km per uur. De bouw heeft plaats voor de Koninklijke zuidhollandse Maatschappij voor de Redding van Schipbreukelingen. Men hoopt de boot begin 1984 in dienst te kunnen nemen. Ze wordt dan gestationeerd in de plaats Burghsluis op het eiland Schouwen-Duiveland.

RESTAURANT 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, Oostende – ☎ (059) 32 36 03

- Patroon aan het fornuis
- Specialiteiten van visgerechten
- Paling op grootmoeders wijze
- Ribstuk op 't Schuurkes wijze

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

Zalen ter beschikking voor alle feesten.
alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem contact met Guido Devolder
't Schuurke ☎ (059) 32 36 03

(10885N)

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

■ In de Duitse kottervisserij heeft men berekend, dat de brandstofprijs thans 40% van de brutobesomming opslorpt. De Duitse brandstofprijs was in 1972 slechts 14 mark de honderd liter. Thans is deze opgelopen tot 70 mark, hetzij in verhouding het vijfvoudige. Ter vergelijking is bij ons de prijs tussen 1972 en 1983 tot het zesvoudige gestegen, en op een bepaald ogenblik, september-november 1982 tot meer dan het zevenvoudige! Het is dan ook begrijpelijk dat de visserij onvoorstelbare inspanningen heeft moeten opbrengen om zich letterlijk en figuurlijk boven water te kunnen houden.

■ In verband met visslogans, die in alle visverkoopcentra, viswinkels, winkelwagens en dergelijke meer, zouden moeten aangebracht worden en waarvoor we in onze vorige uitgave een lans braken, ontdekten we in het buitenland, meer speciaal in Duitsland een originele slogan, die we hier graag weergeven: „Vis maakt van U de betere figuur op het strand en passend voor

■ Van de tien Zuid-Koreaanse tonijnschepen worden er thans negen in de westelijke Stille Oceaan ingezet. De twee grootste ingezette treilers zijn de „Captain Kim” en de „Giant Kim” beiden van 1.400 Brt. Op de bijgaande foto zien we de „Giant Kim” met vooraan aan boord een helikopterplatform met helikopter voor het opsporen van de tonijnscholen (zie foto onderaan).

uw bikini”! Wij hadden hier reeds iets in dien aard: „Eet U dik aan vis, het houdt U slank”, of „Vis eten bezorgt U dikke voordelen, het houdt U onder meer slank”. In elk geval ligt op dit gebied nog een uitgestrekt werkveld blank voor het aanbrengen van slogans, die het visverbruik zeker zou doen stijgen en waarvan kleine affiches in alle viswinkels uitgeplakt, zeer veel propaganda zouden daarstellen.

■ Het is vooral in het verre oosten opvallend, hoe veel ontwikkelingslanden hun jaarlijkse visaanvoer regelmatig met verscheidene procenten opdrijven. Dit moet nu echter toch wel in de lijn der verwachtingen vallen, want het zijn juist deze landen die door de uitbreiding van hun visserijgrenzen tot 200 mijl, plots gekonfronteerd werden met heel wat mogelijkheden in de visserij. Omgekeerd zijn het de grote visserijmachten zoals Japan, Rusland, Noorwegen, Spanje, enz. die, door de uitbreiding van de visserijzones hiervan het gelag dienden te betalen en hieraan hebben moeten trachten een mouw te passen via bilaterale visserijovereenkomsten, joint-ventures, het zich toeleggen op de vangst van onderbeviste soorten of het opzoeken van nieuwe vangstgronden.

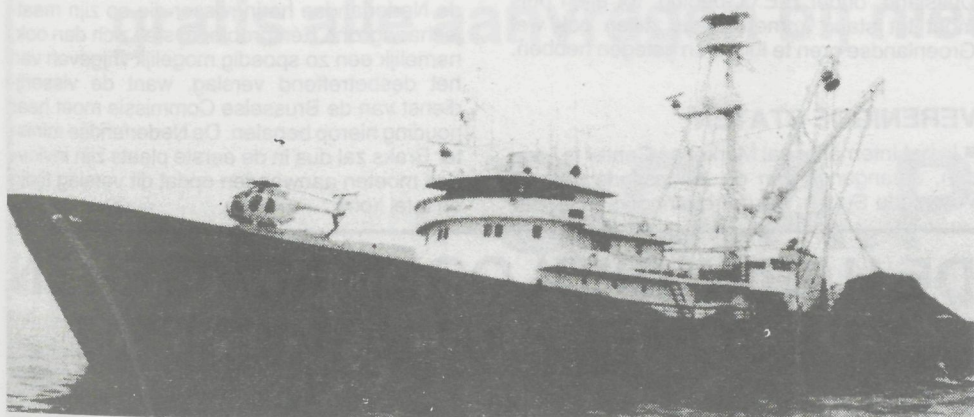
■ Nadat men in Denemarken reeds tot een beperking in de visserij op de kabeljauw is overgegaan, heeft ook de heer Braks, minister voor landbouw en visserij in Nederland, de kabeljauw- en wijtingvisserij in bepaalde vangstgebieden voor Nederlandse vissers verboden. Het

gaat om de Porcupine-Bank, het Kanaal, het Bristol-Kanaal, de zuidkust van Ierland en ten Westen van Ierland. Dit voor wat beide soorten betreft. Voor kabeljauw werd ook een visserijverbod uitgevaardigd in de Golf van Biskaye. De kabeljauw en gul zal er in onze afslagen de weerslag van ondervinden en hoger prijzen toppen.

■ De tongenklasse van 1979, die volgens een mededeling vrij gegeven door het I.C.E.S., rond de 50% beter was dan de gemiddelde klasse, geeft nu aanleiding tot heel wat beter en groter tongenvangsten. Dit belet niet, aldus de E.E.G.-commissaris voor de Zeevisserij, de heer Contogeorgis, dat men de hand moet houden aan een zeer nauwgezet toezicht, want de voornaamste bedreiging voor de tongenstand komt nog altijd door illegale visserij en het niet doorgeven of onvolledig doorgeven van de gevangen hoeveelheden. Het is niet de eerste maal, dat met een streng toezicht gedreigd wordt, iets wat elke visser zwaar op de maag ligt en in het bijzonder onze noorderburen, zoals wij uit hun reacties hebben kunnen opmaken.

■ Niettegenstaande het volume van de visaanvoer in Peru in 1982 met 22% steeg tot een totaal van iets meer dan 3,452 miljoen ton, was de aanvoerwaarde nog 2% beneden dit van het vorig jaar 1981! Ansjovis voor vismeeldoelinden werd aangevoerd voor een totaal van 1,726 miljoen ton, gevolgd door de pilchard voor 1,450 miljoen ton. Hierbij kwam nog voor ongeveer 60 duizend ton horsmakreel, 33 duizend ton heek, 18 duizend ton makreel en 10 duizend ton bonito. Door een overproduktie op de wereldmarkt aan vismeel en conserven, daalde de afzetprijs hiervan echter gevoelig, met het gekende gevolg, namelijk een meeraanvoer in ton van 22% en een mindere aanvoerwaarde met 2%.

■ Een scheepswerf in het Amerikaanse Alabama, kreeg een order uit Guyana, voor de bouw van 20 kleine middenslagvisserijvaartuigen. De vaartuigen meten 22 meter, en worden uitgerust met een Caterpillarmotor. Gezamenlijke waarde van het order bedraagt 500 miljard B.fr., hetzij een gemiddelde per vaartuig van 25 miljoen. De vaartuigen worden ingezet op de garnaa-visserij.



■ In 1908 werd in het Duitse Cuxhaven de vismijn ingehuldigd, om meer precies te zijn, op 23 februari van dit jaar. Cuxhaven kent dus in feite haar 75ste jaar van het ontstaan van de vismijn. Toen ter tijd kostte de bouw van de vismijn 2,5 miljoen mark, of thans aan de huidige koers uitgedrukt, meer dan 50 miljoen B.fr., hetgeen zeker geen kleifigheid was. Bepaalde firmas die toen met de vishandel gestart zijn, bestaan nog altijd en waren ononderbroken aan de slag. Ook voor hen valt er een jubileum te vieren. In 1928 werd in de vismijn van Cuxhaven een reuzenhaai aangevoerd, waarvan wij het beeld aan de A.F.Z. uit Hamburg ontleenen. Het beestje kreeg natuurlijk heel wat bekijks en veel toeschouwers verdrongen zich om op het beeld een plaatsje achteraan de reuzenhaai te bekomen. Het was dan ook de moeite waard (zie foto).



WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIE

■ Door een Brits lid van het Europees Parlement, David Harris, die Cornwall en Plymouth vertegenwoordigt, werd aan de EEG-Commissie te Brussel gevraagd, de traditionele Britse lijnenvissers op de makreel voor de Britse Engelse zuidkust, vrij te stellen van de opgelegde vangstminimumlengte voor makreel van 30 cm. Inderdaad is het vangen met de lijn van makreel van min dan 30 cm praktisch verwaarloosbaar. De commissie zal dit verzoek in aanmerking nemen bij de voorbereiding van bepaalde amendementen op de visserij-overeenkomst zoals deze op 25 januari in algemene zin aanvaard werd.



Lijnenvisserij op de makreel voor de Engelse Zuidkust

■ Groot-Brittannië dat nog maar thans, aan de hand van de Falklandoorlog dit gebied terug ontdekt heeft, zal waarschijnlijk ingaan op bepaalde voorstellen van het project Lord Shackleton waarbij een som van 90 miljoen B.fr. wordt uitgetrokken om de mogelijkheden van zalmfarming in deze waterrijke gebieden uit te testen, evenals een bedrag van 70 miljoen B.fr. voor een studie en onderzoek naar de aanwezigheid van schelp- en schaalachtigen.

WEST-DUITSLAND

■ Ook in West-Duitsland beklaagt men zich over het feit, dat Canada de Duitse hoogzeefvloot met allerlei controlemaatregelen pest. Verder werd aan de Duitse visserij hoofdzakelijk een kwotum voorbehouden in, door ijsgang zeer bemoeilijktte toegangsgebieden. De Duitse hoogzeefvisserij mag dit wel op rekening van de groenen en andere milieuverenigingen schrijven, die in West-Duitsland een zeehondenpsychose tot stand brachten met als gevolg een verbod door de West-Duitse regering, nog zeehondenprodukten in te voeren. Voor vele visserijgemeenschappen aan de Noord-Canadese kust, was de jacht op de zich te snel uitbreidende en visverslindende zeerobben een bron van noodzakelijke inkomsten. De Canadese houding is dan ook van uit deze hoek te benaderen.

■ In West-Duitsland tilt men zeer zwaar aan de mogelijkheid van een uittreden van Groenland uit de E.E.G. Groenland en Canada zijn de laatste toevluchten voor de eertijds zo roemrijke West-Duitse visserijhoogzeefvloot. Op een bijeenkomst te Bremerhaven stelde de woordvoerder van de Hanseatische Hoogzeefvisserij dan ook, dat bij een uittreden van Groenland, er om welke prijs ook, een overeenkomst met Groenland moet tot stand gebracht worden, die de Duitse hoogzeefvloot zou toelaten verder in dit gebied op te treden. In dit verband staan we zeker achter het Duitse verlangen, maar vinden het toch niet zeer verstandig van betrokken spreker, nu reeds vrij te geven dat, een bilaterale overeenkomst tussen Groenland en West-Duitsland, onder E.E.G.-beding, tot allen prijs moet tot stand komen. Daar zullen ook wel Groenlandse oren te luisteren gelegen hebben.

VERENIGDE STATEN

■ In het Internationaal Marketing Center te Londen, afhankelijk van de ambassade van de Verenigde Staten, zal de regering van dit land

via het Departement van buitenlandse handel, een tentoonstelling sponsoren over zeevisprodukten. Deze tentoonstelling gaat door van 24 tot en met 26 mei 1983 en heeft alleen betrekking op zeevisprodukten uit de Verenigde Staten om hiervoor afzet te vinden in Groot-Brittannië in het bijzonder en in West-Europa in het algemeen. In 1981 nam Groot-Brittannië reeds de derde plaats in als afnemer van eindprodukten uit de Verenigde Staten en dit na Japan en de Canada.

NOORWEGEN

■ De Noorse zalm- en forelkwekerijen in Noorwegen hebben in 1982 een opmerkelijke vooruitgang geboekt ten overstaan van 1981 met 2 duizend ton voortbrengst in meer om bijna 15 duizend ton te bereiken, hoofdzakelijk zalm. De totale afzet in 1982 in het buitenland was in 1982 reeds 3,3 miljard B.fr., hetgeen toch reeds 10% vertegenwoordigt van de totale aanvoer van de Noorse zeevisserij. De akwakultuur wordt in Noorwegen beoefend op zowat 400 farms.

DE HARINGVISSERIJ

De tiendaagse bijeenkomst van de marinebiologen te Kopenhagen, die vrijdag 18 maart een einde nam, is van bijzonder groot belang voor de haringvisserij. Het is op basis van het verslag van deze vergadering, dat men de te vangen haringkwota voor de toekomst zal vastleggen en ook wat de eventueel vrij te geven zomerharing betreft. Dit laatste is van bijzonder belang voor de Nederlandse haringvisser die op zijn maatjesharing zint. Een probleem stelt zich dan ook, namelijk een zo spoedig mogelijk vrijgeven van het desbetreffende verslag, want de visserijdienst van de Brusselse Commissie moet haar houding hierop bepalen. De Nederlandse minister Braks zal dus in de eerste plaats zijn invloeden moeten aanwenden opdat dit verslag tijdig op tafel komt.

DE HARINGBIOLOGEN ADVISEREN EEN ZOMERHARINGVISSERIJ

Van de Internationale Haringwerkgroep, die een studie maakte van de haringstand in de Noordzee en samengesteld is uit marine-biologen en deskundigen, zou een gunstig advies te verwachten vallen over een herstel van de haringstand in de Centrale Noordzee en zou in die zin de ACFM adviseren voor een beperkte zomerharingvisserij. De ACFM die in feite het licht op groen moet zetten, komt echter pas half mei samen. Indien de Commissie te Brussel hierop moet wachten vooraleer haar zegen te geven, en indien hierop gewacht moet worden om met de voorbereidingen voor het haringvissen op 1 juni te starten, dan komt men bij onze noorderburen beslist te laat.

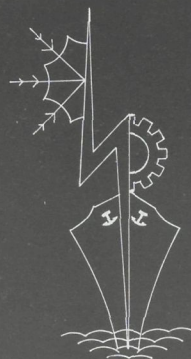
Er zijn dus twee mogelijkheden. Ofwel tracht men op basis van het advies uitgaande van de Internationale Haringwerkgroep een voorlopige toelating tot een beperkte haringvisserij te Brussel te forceren, waarbij vooral de Nederlandse

minister Braks geen inspanning onverlet mag laten, ofwel riskeert men het eenvoudig en hoopt men op een gunstige beslissing van de E.E.G.-commissie.

Het is niet de eerste maal dat de Commissie een voorlopige vangsttoelating verleent omdat men bv. nog altijd in onenigheid verkeert of in het onzekere wat de toe te kennen kwotum betreft. Men zou dus voor de zomerharing nog wat verder kunnen gaan, door een voorlopig groen lichtje te laten schijnen, voorafgaandelijk aan de beslissing of er wel kwota zullen toegekend worden. Wij zelf hopen dat ook onze Belgische minister de zijde van minister Braks ter zake zal kiezen en duimen dan ook voor een goede afloop en een contingent zomerharing voor onze noorderburen die de moeite loont voor de kosten van overschakeling, vistijdverlet en aanschaffing van het nodige vistuig.

Ook wij kunnen daarvan genieten.

WERKHUIZEN s.v. S.C.A.P. OOSTENDE



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

Voor diegenen die aan nieuwbouw denken:

- S.C.A.P. garandeert interessante levertijden
- S.C.A.P. verzorgt vakkundig en volledig gratis alle aanvragen bij nieuwbouw.

S.C.A.P.

OOK VOOR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG:

(059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD: (059) 32.31.48 J. PRAET

70.38.79 L. DEDRIE

26.64.99 JOS PRAET



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



Gedekte risico's:

eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig



Meer dan 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

