

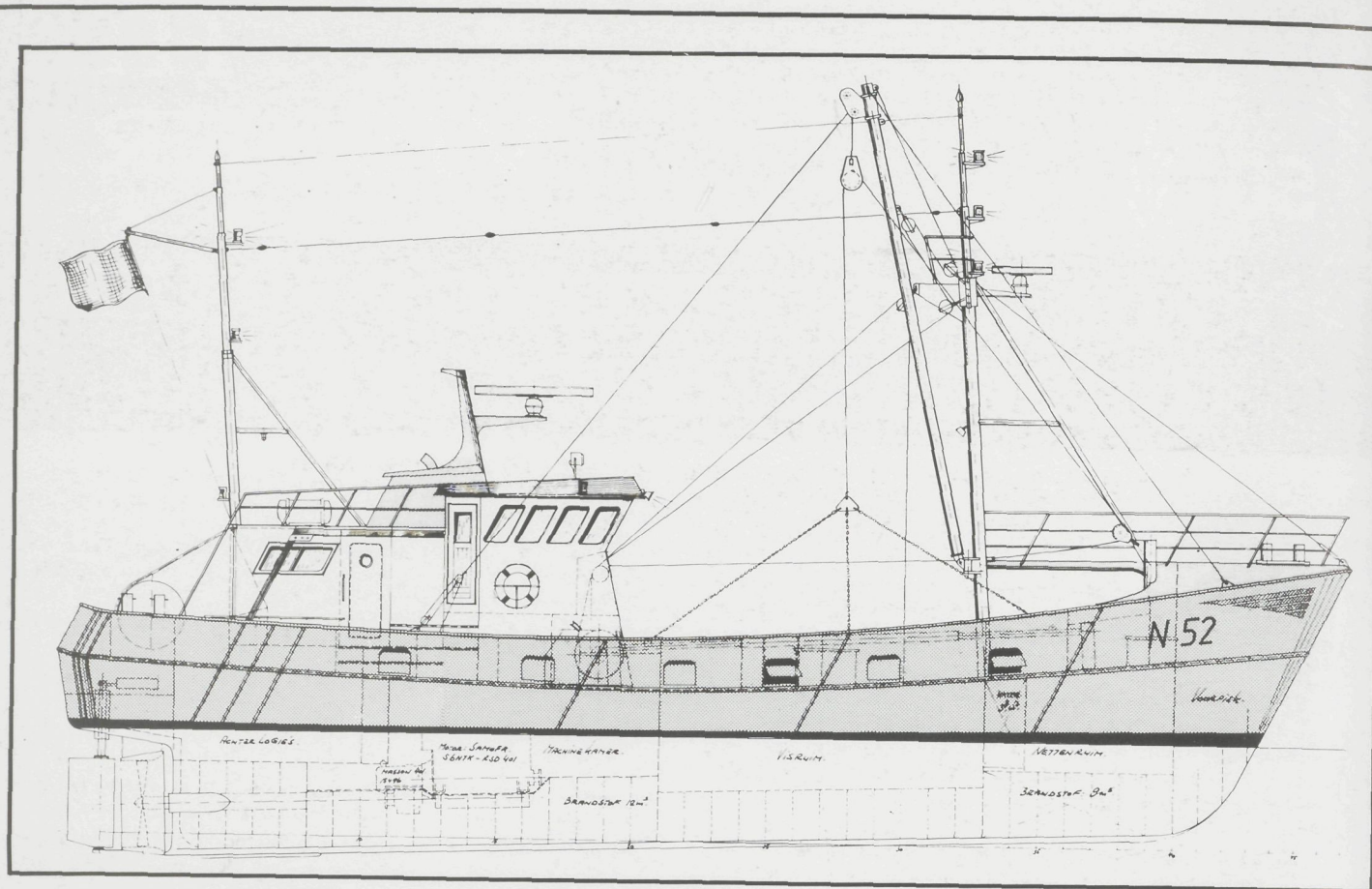


1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

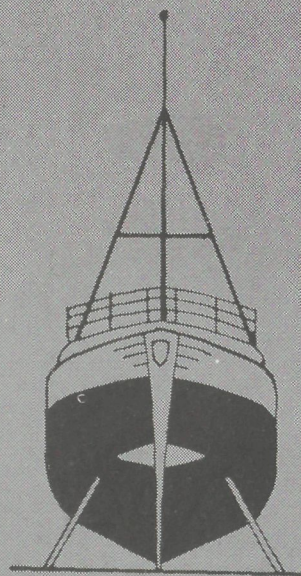
50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 3 JUNI 1983 - NR. 21





De eurokotter...

het vaartuig van de toekomst.



Grote afmetingen doch minder dan 70 brt. voor een lengte van 24 m., een breedte van 6,30 m. en een holte van 2,80 m.!

De eerste **EUROKOTTER** in België wordt gebouwd bij

WESTVLAAMSE SCHEEPSWERVEN N.V.
A. VAN DER CRUYSSÉ

LEGEWEG 163 - 8020 OOSTKAMP
Tel. 050/35.83.60 - Privaat 050/31.34.42

VRAAG ONS VRIJBLIJVEND ALLE INLICHTINGEN

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

NOG DE HOORZITTING OVER HET EUROPEES VISSERIJBELEID

Vorige week reeds schonken wij aandacht aan de hoorzitting die gegeven werd door Lord Battersby, voorzitter van de Visserijcommissie van het Europees Parlement, tijdens een bijeenkomst in de gebouwen van het Rijksstation voor de Zeevisserij. Thans kregen wij een meer gedetailleerde vertaling van de uiteenzetting van Lord Battersby toegestuurd. Waar wij verleden week eerder summier de technische uiteenzetting weergaven, komen wij hier nu uitvoeriger op terug. Eerst echter even aandacht voor Lord Battersby zelf en zijn functie in het Europees Parlement. Lord Battersby is van Britse nationaliteit en woont in het noord-oostelijk landsdeel van Engeland, met name in het Humber-side-district. Hij werd in 1979 verkozen bij de Europese verkiezingen en maakt deel uit van de Conservatieven bij het Europees Parlement. Van meet af aan toonde hij een levendige belangstelling voor de landbouw- en voornamelijk de visserijproblematiek. Momenteel is hij voorzitter van de Visserijcommissie van het Europees Parlement.

Wat is nu die Visserijcommissie? Dat is een subcommissie van de Landbouwcommissie. Ze werd slechts enkele jaren geleden opgericht nadat de parlementairen de behoefte aanvoelden om een speciale werkgroep te creëren die uitsluitend belast werd met de studie van de kust- en zeevisserij. Het „Blauwe Europa” is immers nog maar enkele maanden geleden tot stand gekomen na jaren durende, moeilijke onderhandelingen. De werkelijke problemen in de visserijsector van Europa ontstonden namelijk door de uitbreiding van de visserijgrenzen tot 200 mijl in 1977. Deze uitbreiding, in samenhang, met een overbevissing van bepaalde vissoorten, noodzaakte een adequaat beleid inzake de bescherming van de visgronden teneinde zodoende een evenwichtige exploitatie te kunnen garanderen.

Aanvankelijk bestond er een grondig meningsverschil tussen Groot-Brittannië, Ierland en de overige landen van de Europese Gemeenschap. Terwijl de eerste twee landen aanspraak maakten op exclusieve rechten in bepaalde zones, maakten de overige landen aanspraak op historische visrechten in betrokken wateren. Het gebrek aan een Communautaire regeling maakte ook de onderhandelingen met derde landen steeds moeilijker. Nadien waren er ook grote twistpunten in verband met de toegelaten vangstquota die door de Ministers per land werden vastgesteld. Met name Denemarken nam vaak geen genoegen met de Europese voorstellen.

Er werd daarom ijverig gewerkt aan een gemeenschappelijk visserijbeleid binnen de Europese Gemeenschap dat aan al de vernoemde moeilijkheden moest kunnen verhelpen en dat bovendien aan een aantal fundamentele doelstellingen moest beantwoorden. Hiermede bedoelt men: het waarborgen van een levensonderhoud voor alle vissers, het scheppen van een zo groot mogelijke werkgelegenheid op zee en aan wal en een bijzondere aandacht voor de belangen van bepaalde gebieden die sterk afhankelijk zijn van de visserij of wier activiteiten een belangrijke plaats innemen in de algemene economische bedrijvigheid. Tegelijkertijd moest veel aandacht worden gehecht aan de bestaande visgewoonten, de viseconomie en de behoeften van de industrie in elk land.

Het is nu de vraag of het nieuwe „Blauwe Europa” aan deze doelstellingen beantwoordt.

Totdaar deze inleidende nota.

Aandacht nu voor de uiteenzetting van Lord Battersby die wij hieronder in extenso weergeven.

DEENSE DWARSLIGGERS

Op 25 januari 1983 kwam niet zonder moeite een gemeenschappelijke Visserijpolitiek tot stand. Vooral nationale verzuchtingen waren een struikelblok om tot een gemeen akkoord te komen. Als voorbeeld hiervan kan Denemarken genoemd worden, dat wegens zijn belangrijke industriële visserijsector, er alle voordeel bij had zo groot mogelijke vangstquota te bekomen. Alle lidstaten waren zeer nationalistisch ingesteld en maakten

moeilijkheden. Een uitzondering was echter België dat wel eisen had maar geen obstructiepolitiek voerde. De gastspreker schetste dan een beeld van de Belgische vloot, die vrij klein is, m.n. ± 200 schepen, ± 1.000 vissers en een capaciteit heeft van ± 40.000 ton vis per jaar. Daarom hebben wij er alle belang bij, bij de bepaling van de vangsthoeveelheden, om behoorlijke quota te bekomen die goede kwaliteitsvis vertegenwoordigden.

Vervolgens schetste hij de voornaamste doelstellingen van het Gemeenschappelijke Visserijbeleid. Deze zijn, vijfvoudig, nl.:

- 1) de instandhouding en het beheer van de visbestanden;
- 2) een marktordening voor de visserij, inzonderheid een prijsregulatie;
- 3) het instellen van een 12 zeemijlzone met inachtneming van een aantal historische rechten;
- 4) het ter beschikking stellen van voldoende financiële middelen;
- 5) het bevorderen van research en onderzoek.

Wat de financiële middelen betreft zou er voor de E.E.G. 250 miljoen ECU, verspreid over 3 jaren, ter beschikking worden gesteld. Het aandeel voor België zou 2% bedragen.

Ongeveer 156 miljoen ECU is bestemd voor investeringsprojecten, waarbij prioriteit wordt gegeven aan het vervangen van oude boten bij voorkeur in die streken waar de visindustrie traditioneel van groot belang is. Hiervan wordt 34 miljoen ECU gepland, voor aquakultuur-projecten met voorkeur voor zogenaamde „pilot-projects”.

Voor de structurele aanpassingen zullen ongeveer 14 miljoen ECU worden uitgetrokken.

Het opzet van deze maatregelen is de aanpassing van exploitatie-capaciteit van de vloten met het oog op de instandhouding van de biologische rijkdommen en ook een re-oriëntatie van de viscapaciteit. In het bijzonder zullen middelen ter beschikking gesteld worden om het tijdelijk buiten gebruik stellen (een som van 44 miljoen ECU) en voor het vernietigen van bepaalde schepen (32 miljoen ECU). Hierbij zal de Europese Gemeenschap voor 50% van de premies bij de nationale instanties tussenkomen.

De Heer Battersby betreunde evenwel dat de verordening geen geld ter beschikking stelt voor de sociale aspecten van de nieuwe politiek. Het Gemeenschappelijk Visserijbeleid heeft immers soms fundamentele veranderingen teweeg gebracht die bepaalde sociale gevolgen met zich meebrengen.

Om te bepalen welke toekomst deze politiek de Belgische vissers zal brengen, moet de Belgische vissers- en redersbevolking voor zichzelf kunnen uitmaken welke vloot, welke schepen naar gelang de soort vis waarop men zal blijven op gaan vissen, zij wenst te behouden of uit te bouwen. Om dit uit te maken dient rekening gehouden te worden met de quota die aan België zijn toegekend, met het voortbestaan van bepaalde vissoorten en zo verder, met andere woorden met factoren van individuele, economische, biologische en geografische aard.


Waarin ligt nu de nieuwe benadering van dit beleid? Vooreerst ligt de klemtoon op de beschermingsmaatregel (het instandhouden van de visgronden). Hierdoor zullen evenwel afdoende controlemiddelen moeten gevoerd worden. De quota op zichzelf zijn niet voldoende. Een stelsel van vergunningen zou kunnen uitgewerkt worden, maar dit is een delicaat probleem dat op een rechtvaardige en objectieve manier moet gecreëerd worden.

Ten tweede heeft men een uitermate groot belang gehecht aan maatregelen om overbevissing tegen te gaan. Met het oog hierop heeft men het premiestelsel uitgewerkt (structurele maatregelen) om bepaalde boten uit bedrijf te nemen.

(Vervolg op blz. 3)



BRUINHOF

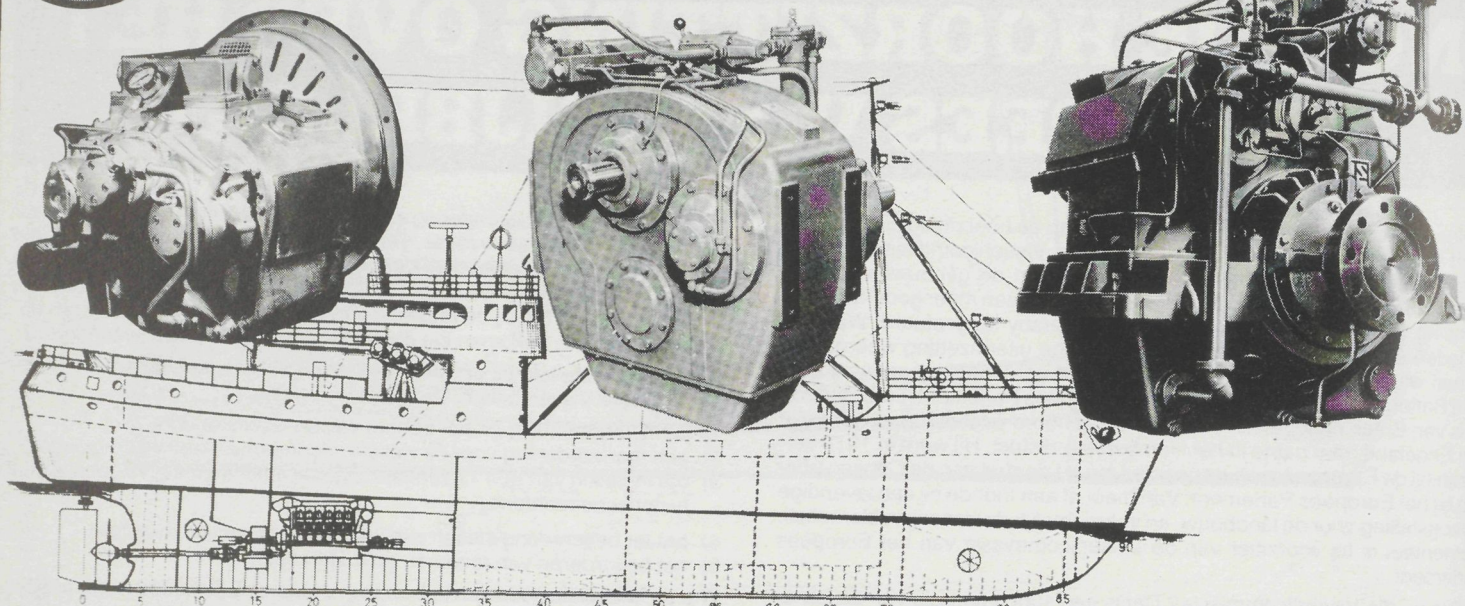
a  mannesmann company

Keerkoppelingen voor visserijsschepen

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



LOHMANN + STOLTERFOHT



BRUINHOF
2120 - SCHOTEN (ANTWERPEN)

METROPOOLSTRAAT 1
TEL.: (03) 658.80.62 (3 LIJNEN)
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 oliedruklamkoppelingen 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

In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



Tenslotte heeft men aandacht gehad voor de modernisering van het schepenarsenaal.

In het bijzonder moet enkel de bouw aangemoedigd worden van die types van vissersvaartuigen die in de toekomst nog op een rendabele manier kunnen vissen.

Na deze interessante uiteenzetting volgde er een even boeiende discussie, waarbij talrijke vragen, problemen werden opgeworpen, waaronder

o.m. het probleem van de hoge brandstofprijzen, het onbillijke van het subsidiesysteem waarbij werd beweerd dat vooral oudere en vermogenskrachtige reders bevoordeligd worden, kritiek op de wijze van bepaling van de quota („zijnde politieke beslissingen onder het mom van biologische argumenten”) en vragen over het sluiten van bepaalde visgebieden voor Belgische vissers en een standaardsysteem om tonnages te meten.

Tot slot beloofde de heer Battersby een speciaal rapport te laten opstellen over de Belgische visserijproblematiek.

GESLAAGDE OPENDEUR IN DE STEDELIJKE VISSERISCHOOLOOSTENDE

Zaterdag jl. ging in de Stedelijke Visserijschool „John Bauwens” te Oostende een zeer geslaagde opendeurdag door.

In en om deze school stonden allerlei zaken opgesteld welke in verband stonden met een of andere tak van het visserijbedrijf. Allerlei boeien werden opgesteld door de diensten van het Loodswezen te Oostende. Bezieler bij dit alles was de heer Maurice Beernaerts die tevens de Koeltechniek onder zijn leiding heeft. De toeschouwers zagen terzelfdertijd water op koken brengen aan 30°C.

Bij de mooie schoolaquariums was de heer Eddy Germonprez paraat teneinde iedereen wegwijs te maken en een helpend handje uit te steken bij het uitdelen van documentatie over de tentoonstellingen in de school. Mevr. Lamote bood hierbij een helpende hand samen met de heer Lingier Rudy. Op de benedenverdieping was een schelpencollectie te bezichtigen alsmede een maritieme tentoonstelling, verzorgd door de Kunstkring De Peperbusse uit Oostende.

Ook was een uitgebreide demonstratie van de modernste navigatie-apparatuur ter plaatse, alsook enkele automatisch opblaasbare reddingvloten. De veiligheid op zee werd zeker niet vergeten!

De heer M. Geselle verzorgde een schat aan oude foto's die het vissersleven weergaven uit oud-Oostende. Menige visser bleef hier een tijdje langer staan om enkele gekende gezichten van oudsher te ontdekken.

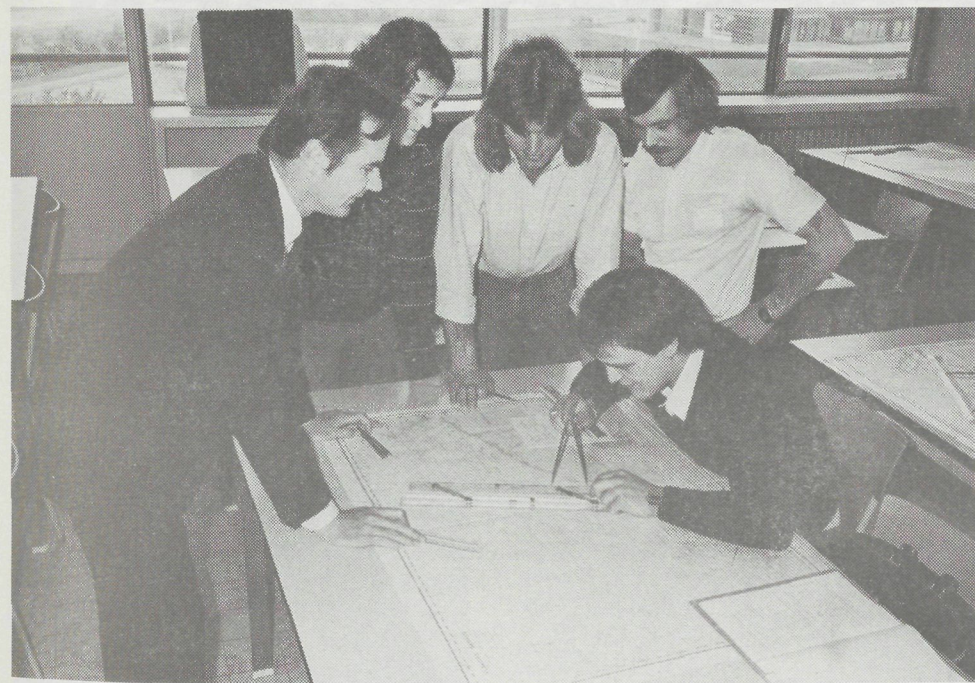
Blikvanger was ook de motorenzaal waarin de heer Lycke heel wat uitleg wist te verschaffen over de verbeterende techniek en de vele didactische materialen welke de John Bauwens bezit teneinde de leerlingen een degelijke opleiding te verzekeren.

Schipper Germonprez was op de eerste verdieping bezig met enkele leerlingen uit de dekadefdeling. Er werd gesplitst, netten gebreid, versteld en nog veel meer. Allemaal werk welke aan boord wordt uitgevoerd. De Radio-Maritieme Dienst Radio Oostende had een paar interessante films ontleend aan de school. Tevens draaide de heer Savels een spool af in verband met de beveiliging van mensenlevens op zee.

Er was echt voor elkeen wat en iedere bezoeker kon de school tot in de kleinste details in werking zien. Opvallend was wel het vele prachtige materiaal dat in de Stedelijke Visserijschool ter beschikking is van de leerlingen en leerkrachten.

De afdeling navigatie-dek was te vinden op de tweede verdieping met labo en een goed uitgedoste navigatiezaal waar de heer Edward Brouckxon interessante uitleg gaf over kaartwerk en navigatie, in aanwezigheid van talrijke schippers die zich heden voorbereiden voor bevorderingsexamens aan de Zeevaartschool te Oostende.

In het laboratorium vond elke electriciteitliefhebber zijn gading. Meerdere proeven stonden opgesteld door de heer Hubert Michiels en mej. Martein.



Een beeld van de bijzonder geslaagde opendeurdag van de Stedelijke visserijschool John Bauwens waarop de bezoekers een idee kregen van het kompleks karakter van het visserijonderwijs.

De ganse dag stond de heer De Block als directeur alle geïnteresseerden te woord in verband met de eventuele wijzigingen welke mogelijks op til zijn in het Visserijonderwijs welke zou uitgebouwd worden tot een volwaardig Lager Secundair Onderwijs met allerlei nevenactiviteiten. Een schoolbrochure is te bekomen in het secretariaat van de Stedelijke Visserijschool, Mercatorlaan 15.

Talrijke personaliteiten uit het Ministerie van Verkeerswezen, Visserij, Zeewezen, Loodswezen, R.M.D., R.M.T., enz., waren op de Opendeurdag aanwezig.

Directeur-Generaal Van Craeynest vereerde de school met zijn aanwezigheid en interesse bij het werk van leraars en leerlingen.

De avond voordien had de heer Deseck een boeiende voordracht gehouden over Meteo. Het is zeer belangrijk dat zeevarenden goed op de hoogte zijn van de weersverschijnselen en deze spreker wist dan ook de bijna 150 aanwezigen een aangename avond te bezorgen.

Vrijdag 3 juni gaat in de Stedelijke Visserijschool een voordracht door over Veiligheid op zee. Iedere zeeman, yachtman en visser is welkom. Een film wordt gedraaid door de heer Van Eeckhoutte. Terzelfdertijd kunnen inlichtingen ingewonnen worden in verband met het Visserijonderwijs welke gepland wordt met een uitgebreide structuur zoals Minister Lenssens dit zou wensen.

Tevens kunnen liefhebbers-schippers de nodige informatie te weet komen teneinde te kunnen deelnemen aan de voorbereidingen tot schipper Kust, 2de en 1ste Klasse, alsook motorist.

VEILIGHEID OP ZEE

Op vrijdag 3 juni organiseert de Stedelijke Visserijschool „John Bauwens”, in de instellingen van de school zelf, een voordrachtavond met als spreker kapt. G. Van Eeckhoutte, bevelvoerder van het opleidingsschip „Cdt. Fourcault”. Spreker zal het hebben over „Veiligheid op zee” en de vele aspecten die daarmee in verband kunnen gebracht worden. De voordracht vangt aan om 20 u. en iedereen kan gratis binnen.

„HET VISSERIJBLAD”

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

SCHEEPSWERVERN



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*

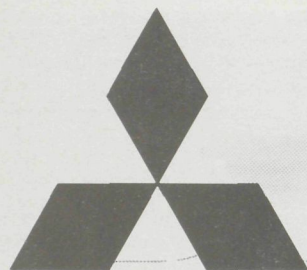
– *Scheepsbouw*

– *Industriële werken*

– *Houtbewerking*

– *Herstelling en revisie*

van alle dieselmotoren



MITSUBISHI DIESELMOTOREN



MHI SAMOFA DIESEL BV
IMPORTEUR VOOR DE BENELUX

Postbus 20
3840 AA HARDERWIJK HOLLAND
TELEFOON 03410 - 13041
TELEX 47330 SMOFA NL



PADMOS MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

OFFICIËEL DEALER VOOR DE BELGISCHE KUST EN ZW.-NEDERLAND
REPARATIES AAN ALLE SOORTEN SCHEPEN! RUIM 50 JAAR ERVARING

Deltahaven 18, 3251 LC Postbus 23, 3250 AA Tel: 01879-1766, 1792
STELLEN DAM-HOLLAND Dok: Tel: 01879-1933
Havenkade 12, 4311 BA Postbus 1, 4310 AA Tel: 01113-1551, 1488
BRUINISSE-HOLLAND

zuinig en betrouwbaar

DE SCHEEPSBOUW TE ZEEBRUGGE OF... EEN INTERVIEW MET ROGER DEGRAEVE

Het Vlaams Weekblad van Brugge, dat elke vrijdag verschijnt, waar Jacques Roose er de grote bezieler van is, heeft vorige week op een zeer uitgebreide en interessante wijze een interview gehad met onze bij uitstek bekwame Zeebrugse scheepsbouwer Roger Degraeve.

Wij hebben gemeend, gezien het hier in 't bijzonder uitsluitend over de visserij gaat, en de lezers van ons vakblad zowel te lande als in het buitenland, graag over de intenties en gedachten van die knappe werker wat meer zouden willen vernemen, en het dus even interessant zou zijn deze reportage met de toelating van hoofdredacteur Jacques Roose en Eric Vanhove over te nemen.

We moeten er echter aan toevoegen dat we het in ons vakblad reeds eerder over deze scheepswerf hadden, maar toen wezen op de talrijke schepen door deze werf gebouwd.

Onderstaand nu de reportage over de scheepswerf Degraeve zoals die verscheen in „Het Vlaams Weekblad”.

Toppolitici, sterren uit de kulturele wereld, vedetten uit het sport- of variété-leven: zij krijgen regelmatig de kranten op bezoek. Een losse uitspraak uit hun mond, een nieuwtje dat de wereld ingestuurd wordt: het haalt de koppen op de eerste bladzijde.

Roger Degraeve is geen vedette en nog minder een akteur. Hij leidt één van de laatst overgebleven scheepswerven aan onze kust en werkt er nog midden „zijn” volk. Hard werken ook, want



Roger De Graeve, de dynamische leider van een al even dynamische werf.

dat heeft hij nog geleerd van vader Leon. Een familie-traditie blijkbaar, want Degraeves baatten eertijds al een bedrijf uit aan het Fort Lapin in Brugge voor rekening van de heer Hermans (Sabarn). Grootvader Joseph was in de stiel begonnen en leerde het aan zijn twee zoons, Leon en Louis. Maurice ging zich later in Namur vestigen, om er sasseuren te bouwen. En Leon nam in de dertiger jaren de zaak over van vader Joseph. Roger Degraeve, bij het voetbalminnend publiek ook wel bekend als (gewezen) voorzitter van de Spionkop van Club Brugge, nam later ook zelf het roer over. En zo'n veertig jaar later staat hij er nog.

Hij ontvangt ons, zonder veel plichtplegingen, in zijn bureau op de werf. Buiten lopen de twee „waakhonden” Blackie en Storie op en neer, en wij zijn dus wel voor een poosje gerust: ons komt geen onverdacht gezelschap nog storen. Tijd zat dus om even nuchter door te praten, over de evolutie in de scheepsbouw en de zeevisserij, en over Zeebrugge waar het allemaal begon: de jaren 45-46, juist na de oorlog...

RD: „Dat was hier anders wel een toestand in Zeebrugge, toen wij na de oorlog toekwamen. De Duitsers hadden hier een schip doen zinken, dwars aan 't sas, om te beletten dat nog andere schepen zouden binnenvaren. Na de oorlog is dat allemaal gedynamiteerd, in 't jaar 1946-47. Terwijl wij houten schepen begonnen te bouwen, was den ouden Lescauwaet van Brugge al die andere schepen aan het afbreken...”

VW: Vóór de oorlog waren jullie in Brugge de enige scheepsbouwers. Hoe lag dat, na de oorlog in Zeebrugge?

RD: „Je had hier mensen als Haerincx en Debacker en later ook Bocher, maar dat is nu ook al gedaan. Op de Oostendse scheepswerf Seghers na, die af en toe nog een schip bouwt, zijn wij aan de kust praktisch de enige die „de stiel” nog doen...”

VW: In die tijd werd er niets anders gebouwd dan houten schepen?

RD: „Allemaal houten schepen. Eiken hout. Maar geen Franse eik, dat was juist genoeg voor de binnenbekleding. Nee jong, den echten Ardeense eik, daarmee bouwden we balken en spanten. Frans eik „vort” te trap, dat komt te rap „an de kanten” zoals wij zeggen: aan iedere plank is er een „wanne” kant, als je ze zaagt. Aan de Franse eik was dat te breed. Onze Ardeense eik daarentegen was de beste, al was het enorm moeilijk om een kiel uit één stuk te kunnen krijgen. Je moet je dat eens voorstellen: een kiel van bijvoorbeeld vijftien of twintig meter lang, moest je zoveel mogelijk uit één boom hebben, dat was dus elke keer een probleem. Vader moest telkens meegaan naar de Ardennen, met die houthandelaars, en daar bepaalde bomen uitkiezen: „Daar kunnen we een kiel van maken”, voorsterven én achtersterven. Dat waren toen stukken, in die tijd. In 't staal heb je zo iets niet, natuurlijk.”

„Je moet zo zwaar niet gaan. In 't hout wel. Maar 't was toch een geestige stiel...”

VW: Het laatste houten „schipje”...

RD: „... dat we gebouwd hebben was de Z.582, voor Staf Declodt, in 1962. En dat „schipje” vaart nu nog. In 't jaar 1963 zijn we echter definitief gestart met de staalbouw.”

VW: Een geleidelijke overschakeling?

RD: „Een jaar omzeggens. Pas op, de opbouw van die houten „schipjes” deden wij eerder ook al in ons atelier: de kabiens in staal, de verbindingen. Maar de werkelijke omvorming is gebeurd in 1963.”

VW: Welke afmetingen had zo'n „schipje” dan wel vroeger?

RD: „Dat was toen toch wel 25 meter lang, maar er waren er ook van 17 en 21 meter. Je had bepaalde series die in de smaak vielen van de mensen. Er werden toen nog geen p.k.'s van de schepen gevraagd, dat ging hoogstens tot 200 pk. Niemand sprak van een motor van 300 paarden. Deed je dat wel, maar jongens, dan was dat ongelooflijk: „Wat gaat die mens doen?”. En nu placeren wij motors van 1200 en 1500 pk. En 't is nu nog te weinig...”

VW: In Holland zou men al naar 2000 pk streven... of zelfs meer.

RD: „Jaja, de visserij is toch sterk uiteengelopen de laatste jaren. Ze moeten steeds verder en verder. 't Is precies of de vis dicht aan onze kant — op 10 of 12 mijl — uitgerooid is. Bepaalde vissoorten toch, die goede rondvis, bepaalde tongsoorten... Vroeger had je hier „pietermans”, maar je vangt dat nu praktisch niet meer, of 't is af en toe.”

„Ik weet het niet, maar ik heb toch de indruk dat het om meer gaat dan bijvoorbeeld verkeerde weersomstandigheden. Die vissoorten vluchten gewoon weg, dat is mijn indruk, ze verplaatsen zich naar grotere en diepere gronden.”

VW: En dus moeten de vissers verder én dieper?

RD: „Veel dieper, veel dieper om aan iets te geraken. Maar, pas op, nu leggen ze ook veel meer weg af, hé. Hoeveel mijl zouden die schipjes vroeger gelopen hebben? Die eerste die we gebouwd hebben, laat ons zeggen een vijf mijl. De goeie die toen 200 pk hadden, haalden misschien wel zes mijl. Nu, met die grote schepen van 35 meter en met 1000 of 1200 pk, is dat heel anders. Aan de „korre” loopt dat allicht nog niet zo geweldig, maar in de vrije vaart haalt dat toch wel een 12 à 13 mijl... Ze hebben meer trekkracht, meer mogelijkheden...”

VW: Zo'n schipje, hoeveel kostte dat toen?

RD: „Dat is ongelooflijk. Ongelooflijk. Ik rappeleer me nog in 't jaar 1946, het eerste schipje dat we bouwden, voor Debras en Maurice Degroote in Heist, met een motor van 150 pk. Dat kostte toen in die tijd 625.000 fr. Kompleet gebouwd. 625.000 fr., begint een keer. Praktisch niet meer te geloven. Nu kost dat bij de 60 miljoen...”

VW: Wie kan dat nog opbrengen, 60 miljoen?

RD: „Pas op, dat is met staatssteun natuurlijk.

(Zie verder volgende bladzijde)

SCHEEPSWERVERN

LEON DEGRAEVE

ZEEBRUGGE - ☎ (050) 54.40.84

- ▶ nieuwbouw
- ▶ herstellingen
- ▶ service
- ▶ mechaniek
- ▶ herstellen motoren

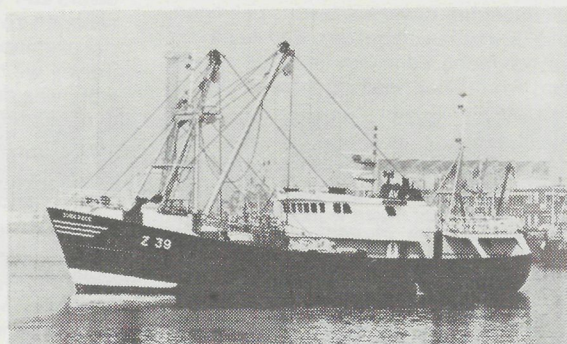
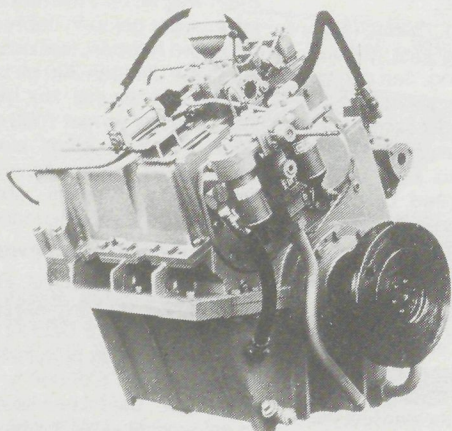


De Z.46 «Neptunus», de recentste treiler die door onze werf werd afgeleverd.

MASSON

&

VAN STIGT BV



MASSON keerkoppelingen worden veelvuldig toegepast in visserij-schepen.

Bij hermotorisering of nieuwbouw, voor iedere dieselmotor tussen 100 en 2000 Pk, is er een MASSON keerkoppeling met een passende vertraging en een goede vermogensreserve.

Door het toepassen van hoogwaardige staalkwaliteiten, geharde en geslepen tandwielen en een uitgekiend schakelsysteem zijn MASSON keerkoppelingen betrouwbaar, geruisarm en snel- en soepel schakelend. Reden waarom voor bovenstaand vaartuig een "MASSON" werd gekozen.

Reden waarom ook in recent bestelde schepen MASSON keerkoppelingen zullen worden geïnstalleerd. Kiezen voor MASSON is investeren in kwaliteit met de zekerheid dat VAN STIGT B.V. borg staat voor een doeltreffend en snel werkende service.

VAN STIGT BV
avelingen west 30 - gorinchem
tel. 01830-31066* - telex 24798

in België: (091) 261224

De eigenaar brengt zelf nog zo'n 15 miljoen binnen. En dan kan dat op zo'n 15 jaar afgekort worden. Ze lenen aan het Nationaal Fonds voor Krediet aan de Nijverheid, aan een lage intrest natuurlijk: 3,5 à 4 procent."

VW: Zal die grotere investering niet leiden tot een monopolie-vorming?

RD: „Let wel, hier in de visserij heb je nog échte familiebedrijven. En toch is 't weer overal wat anders. Tussen de Heistse vissers en de Oostendse vissers bijvoorbeeld zal dat nooit gaan. Waarom? Omdat die Heistse en Zeebrugse vissers veel heviger zijn. Als die mensen binnen komen na tien of twaalf dagen, zijn ze na drie dagen weer weg. En die mensen slapen praktisch aan boord. Jaar in, jaar uit. In Heist en Zeebrugge blijft ook die familietraditie bestaan. Die families waar ik nu schepen voor bouw, die komen altijd maar terug. Dat zijn mensen waarvoor we vroeger nog houten scheepjes gebouwd hebben en voor 15 of 20 jaar ook kleinere stalen schepen. Die komen nu terug, om grotere schepen te vragen. Hoewel, met z'on stalen schip zijn ze nu wel zoet voor twintig of vijfentwintig jaar..."

VW: En die houten schipjes indertijd?

RD: „Je hebt hier in Zeebrugge nog houten scheepjes die zeker dertig jaar oud zijn. Die zijn natuurlijk voorbijgestreefd, maar door de vermindering van de tonnenmaat zijn ze overgeschakeld op garnalen. Door de ouderdom van het schip vertrouwen ze dat niet meer zo sterk: ze gaan 's avonds uit, en zijn tegen de morgen weer thuis. Zo hoeven ze niet meer die lange trajekten af te leggen..."

VW: Brengt die hoge investering ook niet mee dat men nu veel minder geneigd is een dag langer aan wal te blijven?

RD: „Ongetwijfeld. Maar toch: hier in Zeebrugge hebben ze niettemin een apart temperament. Zeebrugge en Oostende, dat is een beetje als de Vlamingen en de Walen. Vroeger had je de Pannenaars en de mensen van de Westkust, die hadden meer de mentaliteit van de mensen van de Oostkust. Maar Oostende en de Middenkust, dat is precies wat anders..."

VW: Iets anders, Roger, want een groot gedeelte van onze lezers komt uit Oostende... De evolutie van de scheepstypes en de bemanning, dan maar...

RD: „Dat zit zo. Op die houten scheepjes vaarden ze vroeger met vier mensen. En nu zitten ze op die grote schepen met zes of zeven man. Vroeger was dat allemaal met de planken, hé,

dat was „de plankenvisserij”. Geleidelijk aan is men echter overgeschakeld op de „bokkenvisserij”. De Hollanders zijn ons hierin voorgegaan. En de Belgen zijn uiteindelijk gevolgd..."

VW: Een noodzakelijke aanpassing?

RD: „Ja, op zijn Vlaams gezegd, want op die houten schipjes trokken ze toch alles maar kapot. Als je daar de bokken op zette, dan had je na twee of drie jaar lekkages en scheuren in het hout. Dat is eigenlijk ook één van de oorzaken geweest waarom men op staal is overgeschakeld. Staal is immers veel sterker, je kan dat veel sterker bouwen. Met die houten schipjes was dat „zo lek of een benne”. Ze moesten regelmatig pompen, omdat die motor in 't water draaide. Dat was niet meer te doen. Die houten schipjes, dat „kernde” meer. En met kernen bedoel ik: ze draaiden meer door. Nu zijn die schepen veel breder gebouwd en hebben ze niet zo'n mogelijkheid meer om op hun zijde te gaan..."

VW: Dat is ook de kunst van de scheepsbouw?

RD: „Ja, een schip dat „kernt” is een gevaarlijk schip. Dat is een schip dat doordraait en dat zich niet meer zou rechten. Een schip dat redelijk breed gebouwd is, dat dus veel stabiliteit heeft, biedt meer waarborgen. Als jij met 10.000 of 20.000 kg aan één kant hangt — dat gebeurt soms als ze vastzitten en het net blijft haperen — dan kunnen ze niet direkt de motor afzetten. De schipper kan niet onmiddellijk de machine afstellen, en ook: 't schip luistert niet onmiddellijk, maar gaat altijd nog een eindje verder. Daarom ook wordt steeds meer aandacht besteed aan de stabiliteit. De berekeningen worden voor ons nu in Wageningen gedaan, in de universiteit. En dat is heel interessant. Dat geeft toch resultaten..."

VW: Voor de mensen aan „wal” toch nog even het verschil tussen de „plankenvisserij” en de „bokkenvisserij”...

RD: „Met de plankenvisserij vis je dus altijd aan één kant. In de bokkenvisserij vis je met twee netten (aan twee kanten). Met de plankenvisserij kon je maar in één geul ploegen, zoals de boeren zeggen. Nu ploegen ze langs beide kanten, ze zetten aan beide kanten het net open. Vroeger was een net dat openstond misschien zo'n zes of zeven meter breed, maar nu met die korrestokken en die nieuwe systemen is dat wel 13 à 14 meter. Er zijn meer mogelijkheden, je neemt in elk geval meer grond af..."

VW: Ploegen, zei je...

RD: „Ja, vissen in zee is precies hetzelfde als

ploegen op 't land. Je sleept het net over de gronden en de vis moet erin kruipen, door de lange „muile” van 't net. Daar kruipt de vis in. Maar hoe rapper je kan „korren”, hoe meer kans je hebt dat je ook die vluchtvis mee hebt, hé. Want die vis schiet hem weg, natuurlijk..."

VW: Wat bedoel je met „korren”?

RD: „Rapper trekken. Een schip dat kort vergt meer macht van de motor. Als ze in de visserij zeggen: een schip „ligt aan de korre”, dan is dat een schip dat aan zijn netten ligt, dat bezig is te trekken. Precies een sleepboot..."

VW: Hard werk, in de bokkenvisserij?

RD: „Ongetwijfeld. Nu ze met twee netten staan, wordt er veel harder gewerkt. Als ze zo'n reizen van 10 à 12 dagen in zee meemaken, dan moeten die mensen heus niet veel in bed kruipen, wé. Ze mogen zich eens „leggen” voor een uurtje of anderhalf uur, maar dan is dat weer het dek op, om de vis te kunnen „klaren”..."

VW: In 't begin zijn er met die bokkenscheepen inderdaad ook enkele bokke-toeren gebeurd?

RD: „Ja, die netten sloegen in een rots of zoiets, hé. 't Schip kapseisde. Precies een vliegmachien dat met zijn vlerken tegen een boom gaat of zoiets. Nu is dat praktisch verdwenen. Pas op, er kunnen altijd schepen vergaan, hé, maar die problemen van in 't begin heeft men toch niet meer, hoor”.

VW: Nu wordt de bokkenvisserij algemeen toegepast?

RD: „Algemeen. Dat was wel een positieve ommekeer. Zowel voor de opbrengst, als voor de mensen. Nu is zo'n schip echt schoon, hoor. 't Is precies of je thuis zit. Alhoewel, aan zo'n houten schipje had je als scheepsbouwer natuurlijk meer plezier bij 't bouwen. Nu is 't allemaal met moderne apparaten: elektroden, las-apparatuur, brandsystemen,... Vroeger was dat allemaal met de moker. Spijkers, gegalvaniseerde scheepsnagels. Die planken werden gewarmd, gestiend, om hun vorm te kunnen krijgen, dat werd allemaal op zijn vier gelegd. 't Was veel meer handwerk, nu zou je dat niet meer kunnen doen. Niet meer te betalen. Als je nu die uren zou rekenen, mens toch..."

VW: Maar had je er wél plezier aan...

RD: „Dat wel. Absoluut. Daar zat meer iets van jezelf in. Meer handwerk. En handwerk zegt toch altijd iets, hé. 't Is bijna als een beeldhouwer. 't Is toch je eigen werk, hé. Tegenover nu, allemaal branden en lassen. Ik zal niet zeggen dat iedereen dat kan — want dat is ook niet waar — maar toch: in 't algemeen is 't niet meer zo moeilijk. Houten schepen bouwen was veel moeilijker. En van die scheepstimmermans van vroeger schieten er praktisch ook geen meer over. Dat wordt niet meer aangeleerd..."

VW: Wat voor types waren dat, die scheepstimmerlieden. Ging dat ook van vader op zoon?

RD: „Ja, vroeger was dat „kappen met de distel”: die spanten werden platgekapt met de distel, en de planken werden er dan aan gesjouwd met spijkers en grote voorhamers. Ze stonden met vijf man in de lijn, je trok dat op je borst en die planken duwde je ertegen, en dan kwam er één achter met een handboor. Je moest die planken effenaf vasthouden, voor de spanten, om ze vorm te geven. En telkens moest er één boren, één met de spijkers of de voorhamer. „Streek uit, streek in”, zeiden we dan. Dat was zo'n benaming. „Gauw jongens, we gaan de planken eraan doen, 't is voor een week of vier planken”, en dat was dan..."

VW: Streek uit, streek in...

RD: „Ja, een „streek” aandoen, één openhou- (Zie verder volgende bladzijde)



De Z.46 „Neptunus” van de rederij Neyts, de laatste treiler die door de werf De Graeve werd afgeleverd maar... er volgen er nog méér!

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 !

den, en terug een andere „streke”. Want dat was precisie-werk. „Stoppers”, dat we zeiden. De laatste planken bijvoorbeeld moest je een klein beetje meer spanning geven. De planken die ertussen gingen, dat waren de stoppers. Die moest je erin slaan met de voorhamers, zodat die andere planken zich konden openzetten. Dat was werken, jong...”

VW: Gezond?

RD: „Ja. Robuuste mensen, sterke mensen. Brede karkassen. Dat was een enorm zware stiel. Als er hier van die balken toekwamen... Mens toch, zo'n balk van 8 meter lang en 40 cm breed op 15 of 20 cm hoog, dat was niet van de poes, hoor. Dat was dan met acht man, „gauw, jongens”. Pak vast. Eerst opheffen aan één kant, dan d'andere eronder naar de machine, de zaagmachine. We hebben hier nog altijd die oude zaagmachine van vader staan, waarmee we dus de dekbalken zaagden en spanten. En dat was met al 't geweld. Met heel de bende. En je moest dan nog opletten, want dat was niet haaks dat er gezaagd werd. Van een schip is er niets in de haak...”

VW: Ken je nog een paar van die kleppers?

RD: „Er zijn er ook wel al een paar overleden, maar in de tijd had je toch een Jules Gryson, René Van Dijke, Reneetje Paepe. En Leon Clerck natuurlijk, dat was een wrede vent. En dan Charles Sandelee, dat was de man die met de voorhamer moest slaan. Charles, die had precies twee slaganden van voor zitten. Echt. Een wreed mens. Honderdvijftig kilo opheffen, dat was een prulle van niets voor hem. 150 kg? Die pakte dat op, van „jongens, ga je eens een handje geven”. Als 't heel zwaar was, 300 kg, dan moest Charles wel een man of twee rond hem hebben, maar de boel kwam toch klaar: ze pakte dat op en legden dat op een karretje...”

VW: De stiel van vroeger...

RD: „Ah ja, als je me er nu over hoort vertellen, herleef ik precies. Herleven, écht waar. Dat was dan het goeie ras van mensen. Pas op, ik heb nu ook goeie mensen, maar dat waren nog andere kleppers...”

VW: Was dat moeilijk om met die kleppers te werken? Die verschillende karakters inpassen?

RD: „Ja. Toch wel. Maar, 'k zeg het nog eens, ze gingen een pint drinken en 't was vergeten. In 't cafeetje bij Madeleintje, ja, hier om de hoek. Dat is een typisch oud cafeetje, dat behoort tot onze werf. 't Café heeft geen naam, maar de pinten smaken er niet minder om. Madeleintje is nu 76 of 77 jaar, maar baat nog altijd haar cafeetje zélf uit. Ja, dat is al van in de tijd van mijn vader. Nu gebeurt het nog in de wintertijd dat ik al eens zeg, als het te koud is: „We zitten weer zonder mazout, wé”. En iedereen weet dan wat dat betekent: dan vinden we mekaar na een paar ogenblikken in het cafeetje.”

VW: Bij Madeleintje...

RD: „Ze zeggen dan: „'t Is weer de baas zijn verjaardag, geloof ik”. Dat is dan voor een kwartier of twintig minuten stil, iedereen een „pot” koffie, met heel de bende: een drupel of twee, en dan weer d'er aan. Ja, zo gaat dat. Ik heb altijd zo gewerkt, 'k heb dat geleerd van mijn vader. Vader Leon was zo, en ik ben ook zo. Ik heb hier nooit miserie, met niemand...”

VW: Met hoeveel man werken ze hier nu?

RD: „Met 38 man. En ik ga er nog bij aanvaarden, nu ik veel werk heb. Ik heb nu een zevental jongere gasten, en ze vallen allemaal mee. Ze zijn al ingeburgerd. We hebben een moment een generatie gehad die aan 't wankelen was, maar 't is precies of er nu een generatie aan het komen is lijk in den ouden tijd. Dat die jongens zich ingesteld hebben...”

VW: De crisis...

Ik heb er hier zeker twintig voor mij zien passeren, jongens op zoek naar werk, en ik zeg hen altijd hetzelfde: „jongens, je mag je courage niet verliezen, wacht je tijd af. De toestand zal verbeteren”. Wat moet je gaan zeggen? Je ziet die jongemensen naar veertien, vijftien werken gaan, en overal krijgen ze hetzelfde antwoord. Ik versta hen, dat moet zeer doen. Vroeger, als wij van de school kwamen, had iedereen werk. Maar nu moet dat toch enorm werken op de „moral” van die jongens...”

VW: Terug naar je „schipjes”. De tewaterlating... een evenement?

RD: „Ja, dat is nog iets „uit de oude doos”. Vroeger werden die schipjes gebouwd in de hangar. En we werkten daar zowat tien maanden aan, hier op de werf. En dan moest dat schipje over de straat getrokken worden, 150 meter verder. Buiten de werf moest dat gedraaid worden, en dan stond het recht met de kop op de straat. Zo'n schip woog toen toch 50 of 55 ton, en dat was dan drie of vier dagen werk. Met heel de bende. Trekken en sleuren en ook al eens in de drank geraken.”

„Als 't slecht weer was, en we zaten „achter de strate” dan zei vader: „gauw jongens, we gaan ons laten uitrengen”. Iedereen trok toen zijn olievest aan. Die schepen moesten we dan over de straat trekken, aan weerskanten vier of vijf man, dat was nogal iets. Twee jonge gasten die altijd met vet liepen om 't geheel in te smeren. Twintig meter per twintig meter. En je mag zeker zijn, 's avonds had je 't in de armen zitten. Op één dag tijd gingen we toen zo'n veertig of vijftig meter vooruit...”

VW: Zo werd een schip tewater gelaten?”

RD: „Ja, maar dan moest je ook nog 't geluk hebben dat de getijden pasten. Dat werd immers niet zoals nu in 't water gelaten. Het schip moest in feite gewoon de vloed afwachten, en dan stilletjes aan wegdrijven. Een schip werd dus niet gelanceerd, je had geen kimkielen zoals nu, je had niets om op te steunen. Je moest het schip dus zo ver mogelijk „steken” en dan wachten op de getijden. Als 't hoog water opkwam, vlotte dat schip.”

VW: Gebeurde dat toen ook met hoogwaardigheidsbekleders allerhande?

RD: „Nee, dat was meer met de mensen onder mekaar. Er kwam toen een muzikje, de laatste jaren was dat de Spionkop, en we deden dan een cafeetje of twee (lacht). Dat was met heel de visserij. Met de familie en ook met heel de bemanning, hoor. Die mensen spaarden dan hun tijd of reis uit, „ons schipje wordt tewater gelaten, we gaan maken dat we binnen zijn... Ze wilden er bij zijn. Vroeger toch. Nu zouden ze al eens eerder „passen”, die jongere gasten, „'t schip zal toch wel in 't water gaan zonder ons”. Vroeger niet, ze moesten daar allemaal bij zijn. Om te zien dat het in 't water ging, 't schip waarop zij (later) zouden varen...”

VW: Wordt zo'n schip ook gekeurd?

RD: „Tuurlijk. De Zeevaart-inspectie doet dat. Vroeger ook. Maar eertijds kwamen die mensen misschien eens om de twee maand kijken. Nu is er toch wekelijks een inspectie. Alles is getest, platen en lassing...”

VW: Vertel eens iets over het (bij)geloof in de zeevisserij...

RD: „Ach ja, dat is nog een punt. Ik zal je het volgende zeggen, jong. Een schip zal bijvoorbeeld nooit op vrijdag tewater worden gelaten. Nooit! Geen mens die je kan uitleggen waarom dat zo is. Maar 't is zo! Dat is van vroeger zo, en dat is nu nog altijd zo... Ook al ben je tegen de vrijdag klaar met je schip, en zal het je dus uur-lonen kosten, dan nóg denkt niemand eraan om dat

nieuw schip op een vrijdag tewater te laten. Liever een dag in 't water laten staan.”

VW: Een motor in gang steken?

RD: „Ook nooit op vrijdag. Het schip is klaar, men heeft twee maand aan die motor gewerkt, maar die motor voor de eerste keer in gang steken op een vrijdag? Nee, dat zal je niemand zien doen. Een proefvaart? Ook niet op vrijdag. Dat zijn dus drie dingen: tewaterlating, motor in gang steken en een proefvaart. Nooit op vrijdag. Een dag wachten, of desnoods tot de volgende week maandag.”

VW: Iets over de namen van de schepen?

RD: „Ja, dat is nu ook gemoderniseerd. Vroeger had je bijvoorbeeld „de Rachel”, Anne Joseph of Maurice Christian, „de Lena”... Dat waren meer eigennamen. Maar sinds een jaar of vijftien zijn ze overgegaan op namen van planeten, schilders of dichters: „Terra Nova”, „Carpe Diem”, „Tijl Uylenspiegel”, „Rubens”, „Van Dijk”, „Van Eyck” en dan de Saturnus, de Venus, de Mercurius, de Neptunus...”

VW: Goeie herinneringen aan bepaalde schepen?

RD: „Ah ja. Er zijn er nu nog een aantal „houten” van ons die varen. Nog zeker een vijftien tot twintig. Er varen er ook nog in Oostende, in Engeland zijn er ook nog een viertal. En daar blijf je je wel verbonden mee voelen, ja, dat is nog „een stuk van ons”. Sedert het jaar 1946 is dat nu al het 63^e schip dat bij ons zal tewater worden gelaten. Het drieënzestigste. Als we het vijftigste schip bouwden, dacht ik: 't zal hier zeker ver gedaan zijn. We gaan toch wel een keer een kink in de kabel krijgen, we zullen geen werk meer hebben”. En dat was dan voor een jaar of acht...”

VW: Hoe lang duurt dat nu, het bouwen van zo'n schip?

RD: „Zeven maanden. Als de ene te water gelaten wordt, beginnen we al aan een nieuwe. En die staat een maand later al in zijn sekties. Natuurlijk kan je al eens een tegenslag hebben tijdens de winter. Ook al hebben we nu een nieuwe montage-hall en is er veel binnenwerk, dan nog blijft het een feit dat je aan —10^o niet meer kunt lassen...”

VW: Volg je je eigen schepen als ze in de vaart zijn?”

RD: „Ah ja, dat is mijn interesse, hé. Om te zien of ze genoeg opbrengen. De mensen moeten er toch aan uit kunnen. Want 't ware toch ook triestig dat je je inzet om een goed schip te bouwen, en dat je dan achteraf moet vaststellen dat die in handen van „een flauwen” zou gevallen zijn. Maar zo zijn er praktisch geen, hoor. Want in de visserij hebben we bijna geen faillissementen, zeker met die kredieten van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid. Tegenover de bouw en sommige andere vakken, daar hoor je niets anders dan faillissementen. Is dat weer door de werkkraft van onze mensen? Ik kan het moeilijk zeggen. Maar 't is zo....”

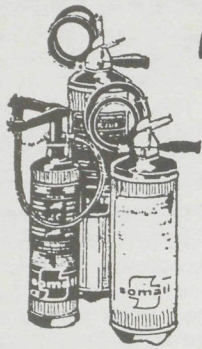
VW: Op nationaal vlak is dat voor de visserij wel een serieuze troef.

RD: „In de ministeries kunnen ze ons gerust steunen, ze verliezen er geen miljoenen aan, er zijn praktisch geen risico's. In een heel groot bedrijf moeten ze soms vijftig tot honderd miljoen impompen en vijf maanden nadien zijn ze het weer kwijt. Dat gaat niet....”

VW: Je vindt het een echte schande.

RD: „Kijk eens, onze bedrijfjes hier, van 35 tot 50 man, die stellen zich te weer. En die grote bedrijven geven ze steun voor miljoenen. En waarvoor eigenlijk? Maandelijks bijvoorbeeld stort ik de RMZ die ik van mijn mensen gekregen heb, mét de bijdrage van de patron. Dat is logisch.

(Zie verder volgende bladzijde)



- brandbeveiliging in machinekamer
- snelblussers, nazicht en hervulling
- Somati 100 % Belgische firma
- wendt U tot S.V. SCAP

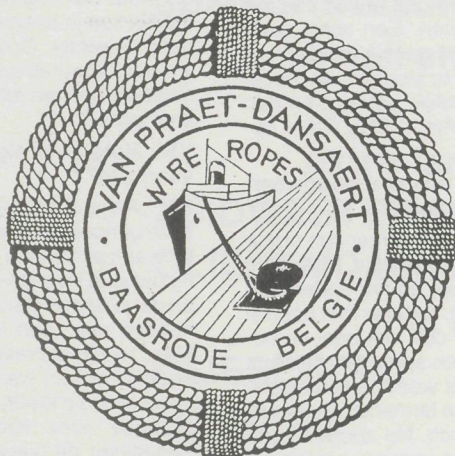
somati

Ille Industriezone, 9440 EREMBODEGEM
Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

VAN PRAET - DANSAERT, p.v.b.a.

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

Ø (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

INVESTERINGSKREDIET

MET

RENTETOELAGE?

RAADPLEEG ONZE

 -KANTOREN!

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begravenissen - Crematies
en voorafregelingen

LUC SERVATY

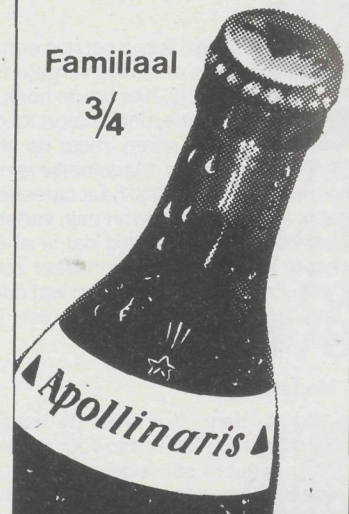
de begrafenisondernemer waar
de mens centraal staat;
waar op de eerste plaats
«DIENST» verleend wordt.

Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende
☎ (059) 50 25 43

Leffingestraat 130, 8400 Oostende
☎ (059) 50 25 40

Familiaal

3/4



▲ **Apollinaris** ▲

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

(Vervolg van vorige bladzijde)

Hoe kan ik nu 5, 10 of 15 miljoen aan RMZ ten achter staan in mijn bedrijf? Dat kan niet, want anders heb ik dat geld gestolen van die mensen. Dat je nu nog en leverancier of een onder-aannemer niet onmiddellijk kunt betalen, dat is nog wat anders. Maar RMZ, het geld van je mensen? Als die niet doorbetaald wordt? Dan moesten ze die bedrijfsleiders onmiddellijk „in den bak” steken, en niet meer loslaten. Want dat is een echte schande. Een bakker, een beenhouwer, een groentenboer moet toch ook onmiddellijk zijn RMZ betalen? Hoe kunnen die grote bedrijven daar dan aan ontsnappen? Voor 100 miljoen aan RMZ achterstaan? Allez, allez... Dat ze te meten liquideren. Dat gaat toch niet, dat is gestolen van de mensen...”

VW: Toch nog even in de toekomst kijken. Vertrouwen in de visserij? Niet bang voor de uitbouw van de haven van Zeebrugge?

RD: „Nee, ik heb toch niet die indruk. Er wordt daar veel over gezegd en geschreven. Een jaar of zes geleden zei men ook al dat onze mensen naar Oostende zouden moeten weggaan. Maar sedert een jaar of drie spreekt niemand daar nog over. Niemand gelooft daar nog in ook, want die families uit Heist en Zeebrugge zal je zo gemakkelijk wel niet verplaatsen naar Oostende. Die mensen aanvaarden dat niet, hé. Nee, ik geloof niet dat we hier nog weg zullen moeten. De visserij zal hier blijven.”

„Voor hoeveel miljoenen hebben we dit jaar weeral niet gezorgd? Meer dan verleden jaar. Dat komt door de courage en de werkracht van onze vissers. Daardoor komt dat, hé.”

VW: Scheepsbouw...

RD: „... gaat natuurlijk over van vader op zoon. Wat wil je, ik vind dat een geestige stiel. Is 't misschien omdat ik erin grootgebracht ben? Hopelijk kunnen we nu boven water blijven, en de crisis doorspartelen. Want vergeet niet, ook in de crisis heb je bepaalde takken die nog goed gaan. Veel familiebedrijven ook, die hard werken en er zich wel doorslaan. Dat is ook in onze stiel zo...”

VW: De visserij: één familie?

RD: „Iedereen kent iedereen. Ze komen naar „Roger” om een schip te maken. In vertrouwen. Dat is zoals ze vroeger commercie deden. Als ze een paard of een koe kochten, was dat een slag in de hand. En dat is nu precies nog 't zelfde. Wij maken natuurlijk een kontrakt, omdat dat moet „voor Brussel”. Maar in feite hebben we geen kontrakt nodig, de mensen kennen ons. De mensen komen in vertrouwen naar je toe. Ze betalen alles en jij doet je werk af. Volledig af. En al die kleinigheden van bestekken en wat weet ik allemaal... Pas op, je hebt natuurlijk bepaalde richtlijnen nodig, maar toch niet al die details en die foefjes. Ik doe daar niet aan mee. Ik werk nog volgens 't oud systeem met de mensen. Mijn woord is een kontrakt. En als ik er niet meer ben, moeten diegenen die achter mij komen dat ook zo doen. Daar druk ik op. Die werf is hier zo groot geworden, ze moeten dat in waarde houden: een woord is een kontrakt...”

Interview:
Eric Van Hove
Jacques Roose

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

VAN VOORDEN GIETERIJ (ZALTBOMMEL) BOUWT VERDER AAN ZIJN TOEKOMST

Sinds enkele jaren is de speciaalgieterij Van Voorden Zaltbommel B.V. actief bezig aan een beleid, dat is gericht op herstel en vernieuwing. Naast het verbeteren van zaken als de kwaliteit van de organisatie, van de productie en dienstverlening alsook van het management, heeft de directie tevens het aspect van de commerciële positie en perspektief van de onderneming onder de loupe genomen, met name ontwikkeling in de markt, nieuwe en verdwijnende respectievelijk teruglopende markten etc.

NIEUWE AKTIVITEIT

Daaruit is één van de nieuwe activiteiten ontstaan: het gieten en bewerken van losse bladen en naven voor verstelbare schroefschroeven.

Een verstelbare schroef is onderdeel van een schroefschroefasinstallatie, waarbij – in tegenstelling tot een „vaste” schroef – de schroefbladen vanuit het stuurhuis bediend worden, via een verstelmechanisme in de machinekamer en een overbrenging door de holle schroefas en de schroefnaaf.

Technisch gezien bestaat het voordeel uit het laten vervallen van de keerkoppeling en het efficiënter belasten van de motor, hetgeen tot brandstofbesparing en minder slijtage kan leiden.

Daar de meeste producenten van complete verstelbare schroefinstallaties zich buiten Nederland bevinden, is er tegelijkertijd sprake van export. Een activiteit waarmede Van Voorden als gieterij van vaste bronzen schroefschroeven en slijtvaste ferro-gietdelen – voornamelijk voor de baggerindustrie – historisch gezien nagenoeg nog geen ervaring had opgedaan.

Maar niet alleen voor nieuwe verstelbare schroefinstallaties kan Van Voorden de schroefbladen en naven leveren. Men heeft een speciale methode ontwikkeld om voor elk type of fabriek verstelbare schroef, dat reeds in de vaart is direkt in opdracht van de rederij reserve bladen te gieten. En dat kan voor diezelfde rederijen interessant zijn qua prijs en levertijd.

Die ontwikkeling is des te belangrijker voor de onderneming als men bedenkt dat door de zeer slechte positie van de scheepsbouw en scheep-

vaart in de gehele wereld – en dus ook in Nederland –, alsmede door de huidige recessie in de baggerindustrie de afzet van vaste schroefschroeven en slijtvaste gietdelen sterk onder druk is komen te staan.

Twee jaren geleden werd besloten de verkoop en productie van losse bladen en naven structureel aan te pakken. En met succes! De omzet heeft zich zeer positief ontwikkeld, maar om ook daarin de internationale concurrentie wat betreft prijs en levertijd het hoofd te kunnen bieden, moet er uiteraard zo kostenbesparend en efficiënt mogelijk worden geproduceerd. En dat nu bleek tot op heden onvoldoende mogelijk, daar de lokaties voor het gieten en de verschillende machinale bewerkingen – zoals zagen, staalstralen, slijpen, draaien en meten – te ver uit elkaar liggen.

Daar het perspektief van een verdere omzet-groei van deze nieuwe activiteit zeker aanwezig is, werd de zwaarwegende beslissing genomen een nieuwe productiehul te bouwen van 13 x 15 m.

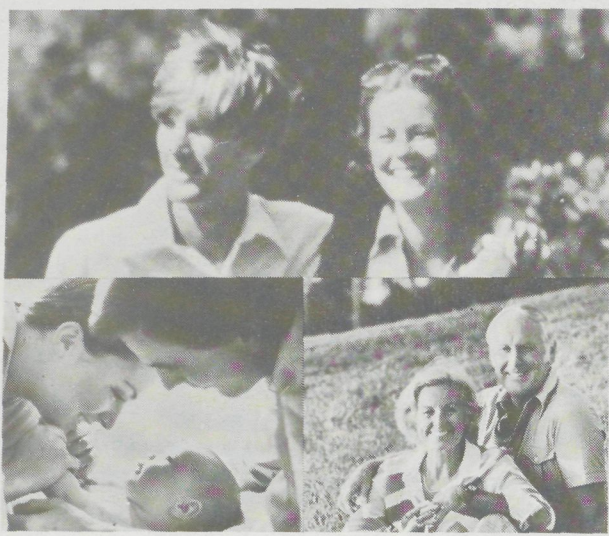
Deze beslissing is mede oorzaak geweest dat Promac Nederland B.V. – een van de andere bedrijven van de Van Voorden Groep met zijn kantoren, servicewerkplaats en magazijn op het fabrieksterrein van de gieterij – eind vorig jaar het bedrijfcomplex aan de Schimminck – voorheen Richard Zegers – heeft aangekocht. Want daardoor kwam de plaats vrij om deze nieuwe hal te bouwen.

Toen eenmaal de beslissing genomen was, werden met een enorme voortvarendheid de zaken aangepakt. Zo werd onlangs door de heer Jan Willekus – werknemer met de meeste dienstjaren bij „de gieterij” – de eerste paal „geboord” – een nieuw ontwikkelde methode – en begin juli moet de hal er kontraktueel compleet staan. Tijdens de fabrieksvakantie kunnen de machines worden overgeplaatst, zodat na de vakantie zonder productieverlies in de nieuwe hal kan worden begonnen.

Investeren – ook al is het relatief gering – getuigt van vertrouwen in de toekomst. En het kan gezegd worden: dat heeft men bij de Van Voorden Groep in Zaltbommel dan ook.



Het „boren” van de eerste paal door Jan Willekus, de werknemer met het hoogste aantal dienstjaren bij de gieterij.



*Eén van de duizend Bank Brussel Lambert-kantoren
is in uw buurt. Zijn raadgevingen en diensten
kunnen u het dagelijkse leven vergemakkelijken.
U bent er van harte welkom.
Denk eraan.*

De BBL denkt aan u...

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND ZEEBRUGGE

Ø (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 - Ø 32.11.01

SERVICE

ABC-diesels hebben de betere faam slechts bekomen door hun grotere betrouwbaarheid en hun minimaal verbruik aan wisselstukken.

Jaar in, jaar uit leveren ABC-motoren het vermogen op land en op zee, zowat overal in de wereld.

Maar zelfs de beste motor behoeft soms een wisselstuk of een onderhoudsbeurt. Als dat nodig is, staat ABC klaar om snel de nodige service te verstrekken, zowel vanuit onze onderneming in België als vanuit onze strategisch verspreide servicediensten of agenten.

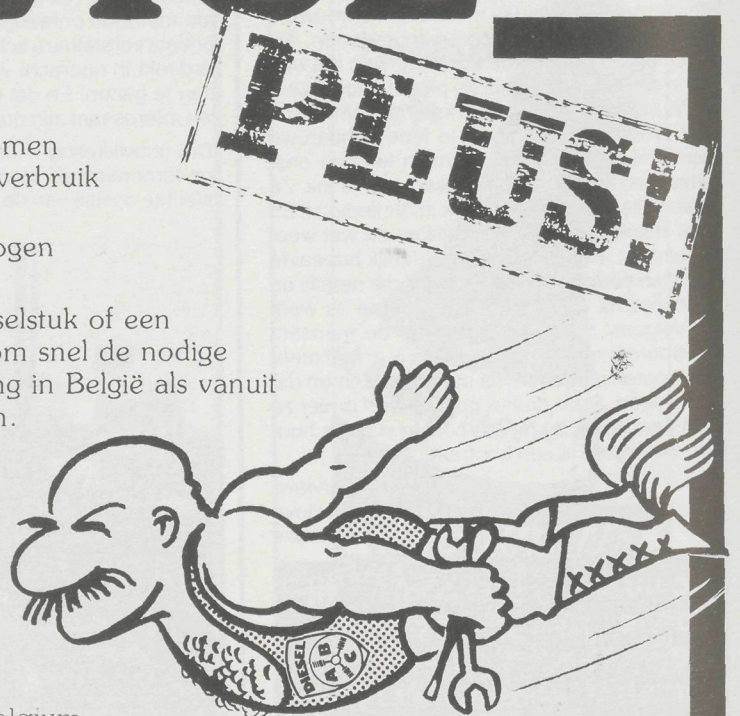
Dat noemt ABC «Betere Service».



Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium.

Tel: 091/234541 Telex: 11298



GEORGANISEERDE TONGENHANDEL OP STRAAT

Ons artikel over de praktijken van sommige zogenaamde sportvissers, verschenen in ons blad van 6 mei jl. heeft bij heel wat betrokkenen kwaad bloed gezet. Die mensen voelen zich duidelijk in de rug geschoten omdat wij in deze bijdrage wezen op bepaalde toestanden die niet alleen de beroepsvissers maar ook de gevestigde handel schade berokkenen. Het is evenwel zo dat wij in de algemene zin de toestand hebben weer gegeven; het is evenwel best mogelijk dat sommige sportvissers zich inderdaad binnen de perken van het geoorloofde houden en inderdaad de vlakke op trekken om hun hobby te bedrijven en... de eigen koelkast te spijzen. Daar heeft trouwens niemand enig bezwaar tegen. Anders is het echter gesteld met sommige van de „zogenaamde” sportvissers die in hun hobby alleen een lucratief handelje zien en ook navenant handelen. Met andere woorden, er zijn inderdaad sportvissers die over een klein bootje beschikken maar anderzijds is het ook zo dat er vaartuigen bestaan tot 10 meter lengte, uitgerust met zware motoren en... voorzien van een radar en een triermachine en dat is toch van het goede te veel.

Zeer recent kwamen wij nog in contact met een reder die de kustvisserij bedrijft en zeer vertrouwd is met de toestand. De eerste en enige reactie van die mens was: ik zou nog andere zaken kunnen vertellen over die sportvissers. Het zijn immers niet allemaal werklozen die dergelijke praktijken beoefenen maar onder hen weet ik er die zelfs hun „dienst” verzuimen om de grote vlakke op te trekken. Hun job wordt wel door anderen geklaard.

Tenandere, onze briefschijver zegt zelf dat er te Oostende en Nieuwpoort eenheden in bedrijf zijn die tot 8 à 9 meter lengte hebben en... uitgerust zijn met zware dieselmotoren en bokken. Schrijver geeft dus zelf toe dat het geen „cafépraat” is. Hij zegt alleen dat dergelijke vaartuigen niet te vinden zijn in de buurt van De Panne. Misschien is dat ook zo maar dat neemt niet weg dat de door ons aangeklaagde praktijken voor de rest overvloedig worden toegepast en dat vangsten van 150 kg. tot 200 kg. per dag inderdaad werden opgetekend.

Aandacht nu voor het schrijven van onze gelegeheidsrespondent die wel tekent met D.W. maar er voor de rest toch de voorkeur aan geeft onbekend te blijven.

Mijnheer,

Het doet me genoeg te vernemen, dat de beroepsvisserij noch de vishandel, – alhoewel volgens verscheidene van Uw artikels, ze ons geen warm hart toedragen –, beloven geen vinger uit te steken naar de sportvisser, voor wie het enkel maar te doen is om een „poosje vis of garnaal”, en volgens Uw mening enig drinkgeld (? ?) te bemachtigen.

Toch kan ik mijn ontgoocheling niet verbergen, als ik Uw artikel lees in „Het Visserijblad” van 6 mei ll., onder de titel „GEORGANISEERDE TONGENHANDEL OP STRAAT”.

Ik vind het ten zeerste spijtig, dat een blad als het Uwe, dat onlangs zijn succesvolle 50-jarig bestaan wist te vieren, zich inlaat met het publiceren van dergelijk artikel, dat Uw vele lezers, op enige details na, niet alleen een verwrongen beeld, maar tevens sterk overdreven is en naar

mijn mening meer berust op CAFEPRAAT dan op de werkelijkheid, hun wordt voorgeschoteld.

Laat ik het U duidelijk stellen! Het merendeel bezit een motor van ± 35 pk, en niet van 100 pk zoals U vermeldt. Deze laatste hebben een te groot brandstofverbruik bij het korren, daar het hier allemaal om buitenboordmotoren gaat en dus op benzine draaien wat financieel gezien voor ons niet haalbaar is. Nu zou ik toch wel willen weten hoe men, met een boot (polyester of hout) van 5 à 6 meter lengte en een motor van ± 35 pk, 2 KORREN VAN ELK 6 METER BREED kan slepen en daarbij nog voorzien is van bokken. Deze bootjes zijn bijlange niet geschikt voor dergelijke uitrusting en zijn daarbij niet sterk genoeg qua constructie. Het is ook niet met 35 pk dat men twee korren van 6 meter sleept. (IK DACHT DAT JULLIE BETER WISTEN). Dergelijke uitgeruste boten, zoals jullie vermelden, vindt men niet in omgeving van DE PANNE, maar wel in de jachthavens van NIEUWPOORT en OOSTENDE. Deze zijn dan ook 8 à 9 meter lang en uitgerust met zware DIESELMOTOREN en BOKKEN.

Wat nu de door U voorgestelde handel betreft, zal men geen 150 à 200 kg. vangen. Het zal wel heel veel minder zijn. (ER WORDT MEER VIS GEVANGEN AAN HET CAFETOOG DAN IN ZEE.)

Daar wij onze boot eigenhandig in zee steken vanaf het strand, en alles met de hand gebeurt, niet machinaal, dienen wij het gewicht van boot en materiaal te beperken, dit ten koste van stabiliteit en vistuig. (WAT NOGMAALS UITWIJST DAT WE DERGELIJKE UITRUSTING NIET KUNNEN GEBRUIKEN.) Als we dan nog rekenen dat men als werknemer slechts zelden in zee kan gaan (MAX. 3 à 4 Beaufort) met 2 à 3 man en er meer onkosten zijn dan ons lief is (aankoop alle materialen, 25% BTW, verplichte verzekering volgens pk, benzine, enz.), denk ik niet dat er nog veel overblijft van het door U voorgesteld winstgevend zaakje. Het heeft voor ons ook geen zin zin vis te verkopen, en er dan zelf te kopen voor eigen gebruik, al is het dan nog aan een of andere reder, wat gemakkelijk kan.

Wat de nachtelijke strooptochten aangaat op ondermaatse tong (tongen vangt men nu eenmaal 's nachts en in het week-end kunnen er voor ons een paar uurtjes af.) durven wij het niet te wagen kleine tong aan land te brengen, zoals vele reders, die denken: het zal onze tijd wel meegaan! Scherpe controle van douane en zeevaartpolitie laten het ons niet toe. (ZIJ DOEN DUS WEL DEGELIJK HUN WERK.) Daar wij onder dezelfde wetgeving vallen van de be-

roepsvisserij, zouden de opgelegde boetes voor ons een ramp kunnen betekenen, en in vele gevallen het verlies van een eigen boot met zich meebrengen.

Velen van ons houden er een vriendschappelijke relatie op na met verscheidene reders, en doen min of meer dienst als inlichtingsbron voor deze laatsten, wat nu ook weer niet zo ophefmakend is, maar er toch op wijst dat we nu ook zo niet gehaat zijn in deze middens, die we echt niet willen belemmeren bij het uitoefenen van hun beroep, zoals jullie wel voorstellen.

Hopende dat U met deze toelichting een duidelijke grens tussen sportvisserij en broodroof weet te trekken, en ons niet allen steeds over dezelfde kam wenst te scheren, verblijf ik.

Hoogachtend,

D.W., een sportvisser ???

P.S. Hopelijk heb ik met dit schrijven U niet te veel kwaad bloed gezet, wat ook niet de bedoeling was. Velen brengen schade toe aan het ons zo gewaardeerde en beminde zeemilieu, zonder dat zij het wel beseffen. Duizende hengelaars vangen veel te kleine vis weg zonder enige controle van de overheid. Zonder dan nog te spreken van de vervuiling die jullie ook niet ten goede komt, en een vermindering van het visbestand in de hand werkt.

Totdaar het schrijven van een van de vele sportvissers.

**ALGEMENE SCHEEPSBOUW-
EN INDUSTRIELE
SCHILDERWERKEN
ZANDSTRAALWERKEN**

VERBEKE R.

- Anti-roest behandeling met garantie
- Waterafstotende waterdichtingswerken
- Schimmel- & bacteriëndodende behandelingen
- Insektenwerende decoratieve bekleding

**Rustoordstraat 37
8020 OOSTKAMP
☎ (050) 82 22 54**

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

BARCO



pvba **CAZAUX JVC**

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

**Vindictivelaan 11 — Zandvoordestraat 19
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.**

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

VAN SCHEPEN, MENSEN EN DE ZEE

Hebt ge daar ook al eens aan gedacht dat we in onze ekwisiere visserijwereld niet danig veel feestelijkheden kennen? Wellicht was „Tweede Pasen” eens de opwindendste dag van 't jaar; toch te Oostende! Of was het de zeewijding? Wellicht de twee!

In Holland waren meer de vlaggetjesdagen gekend. Dit waren dan de momenten dat de haringvloot gereed lag om uit te varen. IJmuiden, Scheveningen en Vlaardingen waren dan de havens van het grote feest en aantrekkingspunten, zowel voor toeristen als voor de inwoners. De vissersvaartuigen lagen dan ook kleurig bevlagd aan de kaai en de fanfares verhoogden de pret. Over 't algemeen was er te Scheveningen vlootschouw zoals wij die kenden vroeger bij de zeewijding. De vissers wisten toen meteen hoeveel belangstelling hun landgenoten hadden voor hun ondankbaar moeilijk beroep! In Vlaanderen was het vertoon met de hoogdag van tweede Pasen, de dag van de „visschersmesse”, minder feestelijk en werelds dan de parade van oorlogsschepen, loodsboten, maalboten en yachten zouden hebben kunnen doen geloven. Niemand die de visserij hier „beleefde” zal kunnen ontkennen dat de zwaartepunten meer op de speciale „messe” in de „grote kerke” lagen dan op wat anders. De schepen „lagen op”, kregen grote kuisbeurt en de bemanningen gingen zonder uitzondering naar de „visschersmesse” in de „Sinte Pieters- en Pauluskerke”. Dikwijls niet zonder schrik gingen deze taaie mannen van „la race des durs” naar deze kerkdienst, want de „paster” kon lelijk te keer gaan met name en toename, tegen de pottepakkers, zij die teveel vloekten op de radio en de sloebers die hun gezin tekort deden. Meestal trokken ze er naartoe met knikkende knieën. Nochtans gingen de meesten, zelfs na de harde



*But why drives on a ship so fast without wave or wind?
Alle paardekrachten stuwen ons naar het echte, het lokkende leven...
The engine is part of the ship, and the men part of the engine.*

preek, toch niet recht naar huis en vierden „life's feast” voort tot ze weer recht aan boord moesten en 't zeegat uit.

Eigenlijk waren deze kampioenen van de zee meer georiënteerd naar de aktie, naar de bedrijvigheid, dan naar de duistere meditatie.

En wie zou ze dit kwalijk kunnen hebben nemen?

De zee was hun harde minnares.

De kerkelijke binding heeft ook in onze zeevisserijwereld, met de tijd, veel van haar kracht ingeboet. En samen met de feestelijke aantrekkelijke vlootschouw is ook nog de weinige folklore weggebleven.

En toch blijft een kleine boeiende kern bestaan van godsdienstige en wereldse elementen waarvan de scheiding moeilijk weer te geven is. Ze zijn in oude liederen en teksten weer te vinden.

Naast de tekst van het lied dat Baels ooit dichtte voor onze vissers kan wellicht, voor Holland, Niemeijers „Oude buisjesdag” geplaatst worden, waaruit:

„Vaart vissers wel! Slijt vergenoegd uw dagen.
Knoopt d'eendrachtsband als lotgenoten samen.
Houdt, hoe 't u ga 't oog op God geslagen,
Prijst, ook op zee, zijn onvolprezen naam;
Zijn eed en plicht ter aller uur indachtig,
— wij bidden saam de zegen van de Heer —
Wordt ruim dit jaar de schat der zee deelachtig,
En keert verblijd naar Neerlands rede weer!”

Nieuwpoort (1)

't Is zeer zeker hier niet dat er moet verteld worden hoe de hele Vlaamse kust van Kales tot Breskens bezaaid ligt met zandbanken en ondiepten.

Het is anderzijds ook een kust die, vanuit zee komende, niet makkelijk kan worden herkend. Heel vroeg reeds werden er allerhande herkenningpunten en bakens opgericht en de vissers die landmerken als kerktorens van buiten kenden, toonden algauw aan de koopvaarders, die bestemd waren voor Nieuwpoort of Oostende, hoe ze moesten varen om er veilig aan te komen. Het gebeurde trouwens meer dat de vissers ver in zee reeds aan boord van de koopvaardijsschepen klommen om aldus het schip te begeleiden. Het beroep van loods was toentertijd nog heel gevaarlijk en het is duidelijk dat de verantwoordelijkheid van de vissers die dit beroep uitoefenden groot was.

Nieuwpoort was ooit een belangrijke haven en had haar eigen vaste loodsen die uit de visserij stamden. Schepen tot op de rede gebracht door Oostendse loodsen werden aldaar overgenomen door Nieuwpoortenaars die het schip verder naar de kaai brachten. De vaste Nieuwpoortse loodsen waren in 1720 Charel Meyne en Jean Ley. Ze waren eigenlijk aangesteld door de „Oost Indische Compagnie” ten behoeve van haar eigen schepen. Maar de andere Nieuwpoortse vissers waren het helemaal niet eens met deze manier van doen; zij pikten graag ook een graantje mee! Het was hoogstnodig dat de overheid zich met de ruzie bemoeide want men was er al aardig kabaal aan 't maken.

Nieuwpoort (2)

In de jaren 1500 al voeren regelmatig schepen tussen Nieuwpoort en Engeland. Eigenlijk werd reeds in 1475 gepoogd met een loodsdienst van wal te steken in deze haven. Het werd tenslotte een belangrijk punt van samenkomst voor de protestanten die opgejaagd door de „kaloten” het Europese vasteland moesten verlaten wilden ze niet in mootjes gehakt worden. De redding lag toen te Nieuwpoort dat een verbinding met Engeland verzekerde.

Van 1619 tot 1726 was er een regelmatige maalbootdienst „The Nieuport Packetboat”. De schepen legden evenwel niet altijd in Nieuwpoort aan. In de winter verkozen ze dikwijls Oostende als aanleghaven. Deze postdienst werd verzekerd door zeilschepen van 20 tot 30 ton. Toch was de havenbeweging in Nieuwpoort niet denderend, dit tengevolge van zeeroverij, oorlogen en de slechte toestand van de haven zelf.

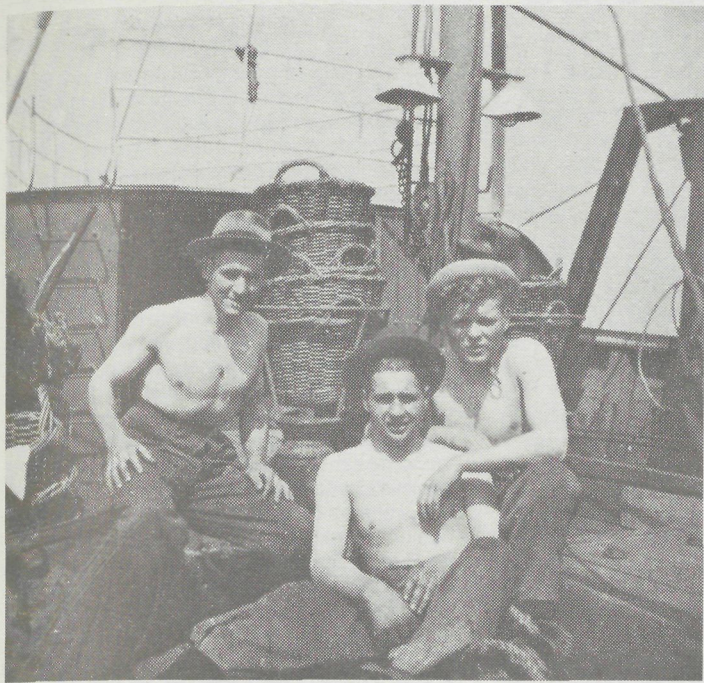
Toen bleef het evenwel mislopen en in 1770 was er praktisch geen loodsdienst meer. In 1866 liepen 2 schepen de haven binnen en evenveel vertrokken!

In 1926 liep dit cijfer toch nog op tot 628 koopvaardijsschepen!

Eindelijk, in 1821 werd het stadsbestuur de motor tot het oprichten van dergelijke dienst. Daartoe werd Willem Roose benoemd tot loodsschipper samen met Frans Loppers als luitenant. Jakob Clou, Louis Vantomme en Pol Lauwereins waren matrozen; later kwam daar dan nog de zoon van Roose bij.

't Heeft evenwel allemaal niet lang geduurd.

In 1929 rezen al geldkwesties en 't hele zaakje werd meteen opgedoekt.



De natuur was op de oceaan ook bijzonder mooi, al zag men er juist ook niet veel meisjes werken in 't hooi. Men stoomde lekkertjes voor de wind en 't bezaantje had noch kreukel noch plooi!

Ja, het ging zó gauw, hoorde ik mijn kleinzoon getuigen, dat een moteur op stapel er gerust een punt aan had kunnen zuigen.

De zon liet, als koningin-nekaars, haar verkwikkende stralen op de kruinen onzer zwetende scheepsgezellen nederdalen.

Nieuwpoort (3)

Maar naast deze lofwaardige pogingen tot het oprichten van een echte loodsdienst bestond er ook nog „De Sterckte van Verbanck”...! Kwam er een sloep de haven binnen dan krom Franciscus Verbanck, een Groenedijkbewoner, op een mast en hij hees een blauwwitte vlag. 's Nachts stak hij ook een lantaarn aan op deze „sterckte”.

Toen schreef men 1825.

Pieter Lefever, burgemeester van Nieuwpoort, kon het allemaal niet meer aanzien en hij trok naar de Minister van Binnenlandse Zaken te Brussel. Meteen werd er een commissie samengesteld die Nieuwpoort nu eens een volwaardige loodsdienst moest geven.

In 1862 werd een aanvang gemaakt met de vorming van het nodige personeel, met stuurlieden en leerlingstuurlieden uit Nieuwpoort en De Panne. Op 18 december heeft het examen plaats op het stadhuis in Nieuwpoort. Twintig kandidaten boden zich aan en een verslaggever meldt „dat de jonge matrozen, een tiental, goed hebben geantwoord...”

Op 31 december 1862 komt het nieuwjaarsgeschenk: een loodskorvet uit Antwerpen! Nu kan het loodswezen van Nieuwpoort definitief aan de slag.

De Oostendse loodsen vinden dat allemaal belachelijk; ge kunt dat gaan denken! Ze houden vol dat de haven van Nieuwpoort onbeveerbaar is. (Ze zeggen dit nu nog maar beloodsen de schepen zoals het hoort, veilig en wel de haven in en uit).

Natuurlijk zijn ze er tegen vermits zij nu de schepen, komende uit Oostende, niet meer binnen mogen loodsen in Nieuwpoort! Ze verdienen er aardig wat commissieloon aan en nu zijn de puizeschieters ermee weg...!

Reis

Wat we zo allemaal uitgericht hebben de laatste week en hoe we het verder maken? Merci, dat u daarnaar informeert. Thank you, Ostend radio, voor de medewerking.

We hebben om te beginnen langer dan nodig in onze eigen kooi vertoefd. Al vroeg scheen de zon over dek en goot met milde stralen wat leven in het duistere logiest. We hebben weinig meeuwen gezien op de traverse. Ze schijnen vertrokken naar de kust, zoals de Brusselaars. Ze hebben blijkbaar genoeg van ons, zij vertrokken ongetwijfeld naar beter oorden. We hebben ons (arme) lichaam gewassen, met de rest van 't zoet water. We ruiken de wal. De wind is zuid. Met de loomheid van 't einde-van-de-reis hebben we ons de baard afgeschraapt en profiterend van de zon – waarvan alle licht komt – de man rechtvoer ons kritisch in de gaten gehouden: een ontstellend gebeuren eigenlijk.

Even trilt de beduimelde spiegel tegen het (af en toe) rammelende schot. Alle paardekrachten stuwen ons onweerstaanbaar naar het echte, lokkende leven.

Een ontstellend geval eigenlijk vóór ons. De groeven in het lage, platte voorhoofd schijnen ons weer wat dieper, de limieten rond het schamele, vale schedeldak hebben zich schaamteloos uitgebreid. De krabbekokers op de slappe wangen maken het goed. De weke oogjes, de spiegels van onze knorrige ziel, zijn er niet beter op geworden.

Bedankt om te informeren.

We zijn naar de kreefteput geweest. Rondom hebben we gekord op 27 vaam; daàr moet ge ze vangen, de kreeften! Maar ze zijn nog niet smake-lijk. 't Is nog te vroeg.

De zee is petrol.

Straks lopen we Zeebrugge binnen.

Het schone platte land, met het volle, het heerlijke leven.

Dank u om te informeren.

Wij maken het goed.

En uzelf?

Comment sava?

Commeçi commeça!

OPENBARE VERKOPING

ONTVANGKANTOOR DER DOMEINEN

Sint Jansstraat 8, 8000 BRUGGE

Op woensdag 8 juni 1983, te 14 uur in het Hotel „DIE ROYA”, 't Zand, 5, Brugge, opening van de gesloten aanbiedingen voor de

OPENBARE VERKOPING van:

- 1) 15.000 jerrycans van 20 l. stuk in 932 Depot, Veerbootstraat, 20, Zeebrugge.
- 2) Loten gestapeld bij het Bestuur van het Zeewezen te Oostende:
 - a) lot afgekeurde elektrische scheepsplantaarns.
 - b) lot allerhande verwezen en onbruikbaar geworden materiaal.
 - c) 2 auto's Ford Transit, type minibus, bouwjaar 1978 en 1979.
 - d) auto personenwagen Renault type 4TL-5 P.K.-4 deurs, bj. 1980.
- 3) Lot staande in de Stadsgarages te Brugge: een personenwagen „Sunbeam”, bj. 1978.
- 4) Lot weg te halen op terrein van de h. De Kempe te Zuienkerke: een af te breken uitzendantenne FM, 15 à 20 m. hoogte, gemonteerd op hangaar.
- 5) Lot weg te halen in de bergplaats van de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brugge: 2 visnetten met een gemiddelde maaswijdte van 79 mm., van dubbelgaren gebreid. Gebruikt door vissersvaartuigen met een tonne-maat groter dan 50 B.T.
- 6) Loten ondergebracht bij het Bestuur der Wegen, Middelkerke:
 - a) ongeveer 1.000 kg. schroot en ± 80 kg. aluminium.
 - b) 1 laadband en 3 zoutstrooiers „Atcomex”.
- 7) Lot gestapeld bij het Bestuur der Wegen, Pittem: ongeveer 2 à 3.000 kg. ijzer (schroot) en aluminium.
- 8) Lot ondergebracht in de garages van de Politie Blankenberge: een rijvaardige bromfiets „Motobecane/Mobylette”.

Kosten: 20% (voor de autovoertuigen): 5%.

Voor alle verdere inlichtingen en voorwaarden van de verkoping, vraag kosteloos kataloog en kohier van lasten en voorwaarden. Tel. 050/33 17 50.

VERDOKEN BRANDSTOFSUBSIDIES IN DE VISSERIJ TOT 7 F. PER LITER

Als gevolg van de buitengewone prijsstijgingen voor energieproducten, einde van 1973 en begin van 1974, had de E.E.G.-Commissie te Brussel de lidstaten gemachtigd in 1974 en 1975 brandstofsubsidies te verlenen aan de visserij. Dit gebeurde onder meer ook door de Italiaanse regering, bijzonderlijk aan Siciliaanse vissers. In 1977, bij de verlenging van de betrokken brandstofsubsidies voor het jaar 1978, kwam de Commissie er pas achter dat de brandstofsubsidie eveneens in 1976 en volgende jaren werd toegekend. Toen gaf de Commissie toch maar een bijzondere toestemming voor 1978 gezien de toekenning van deze steun aan de Siciliaanse vissers in feite geen nadelige invloed leek te hebben voor de visserij van de andere lidstaten, alhoewel de visserij zich in feite moest verhelpen bij middel van structuurmaatregelen en niet door zich voortdurend herhalende brandstofsubsidies.

Gezien de Italiaanse regering in 1979 de Commissie in kennis stelde van twee wetsontwerpen voor de Siciliaanse visserij, namelijk een wetsontwerp voor de verlenging van de brandstofsubsidie voor het jaar 1979 maar tevens van een wetsontwerp tot vaststelling van structuurmaatregelen voor rationalisatie van de Siciliaanse visserij, werd dan maar voor 1979 de Commissie-zegen gegeven om nog brandstofsubsidie te verlenen in 1979. Ook in januari 1980 werd door de Commissie te Brussel opnieuw de toelating verleend om deze subsidie over dit jaar door te trekken met nochtans een

voorbehoud dat dit slechts voor de eerste semester van dit jaar zou gelden. Ondertussen trok de Italiaanse regering de steun door voor het ganse jaar 1980, voor het jaar 1981 en voor 1982. Deze steun bedroeg in het begin 100 lire of 3,35 fr. per kg. brandstof, hetzij voor ongeveer 1,2 liter. In 1981 werd deze steun zelfs verhoogd tot 150 lire per kg. brandstof of 5 fr. per 1,2 liter. Thans heeft de Italiaanse regering zelfs laten weten aan Brussel dat zij deze subsidie zou doortrekken voor 1982 en 1983 en zelfs verhogen tot 250 lire per kg. brandstof (!). In feite zou dit neerkomen op 8,37 fr. per kg. of herleid tot de liter op 7 fr. (!)

Voor de Commissie te Brussel, en gezien het uitblijven van de beloofde herstructurering en rationalisatiemaatregelen, werd dit nu toch, eindelijk, te bar en werd door de Commissie via de Commissaris voor de Zeevisserij het volgende beslist:

art. 1: de brandstofsubsidie voor de Siciliaanse vissers die door de Italiaanse regering is vastgesteld voor het tweede halfjaar van 1980, voor 1981 en voor 1982 is op grond van art. 92 van het Verdrag onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt. Dergelijke steun mag derhalve in de toekomst niet meer worden toegekend.

art. 2: de Italiaanse Republiek deelt de Commissie binnen een maand na kennisgeving van

deze beschikking, de maatregelen mede die zij heeft genomen om aan deze beschikking gevolg te geven.

Besluit: Het is onbegrijpelijk en zelfs onaannemelijk dat de Commissie te Brussel, jarenlang niet afwist van de subsidieverlening op de brandstof door de Italiaanse regering. Dit illustreert duidelijk dat brandstofsubsidies in feite in vele lidstaten schering en inslag zijn, ook al gebeurt dit onder één of andere camouflagevorm. In dit verband wijzen we er trouwens op dat Frankrijk al de jaren een brandstofsubsidie verleende, dat België zich moet verantwoorden voor het Hof van Justitie voor de brandstofsubsidie die aan de Belgische visserij toegekend werd omdat deze niet gebeurde voor het bevorderen van rationalisatietechnieken die tot een werkelijke brandstofbesparing leiden. Ook in andere landen zijn er brandstofsubsidies verleend, maar toch zeker niet op dergelijke wijze zoals dit voor de Siciliaanse visserij gebeurde. Er is volgens ons hieruit dan ook maar één enkel besluit te trekken, namelijk dat alle ministers in de Raad, die op bijeenkomsten met de visserij overal op de noodzakelijkheid van steun aan de visserij wijzen en in feite voor een brandstofsubsidie gewonnen zijn, als men hen hoort, de stier bij de horens vatten en tot een eenvormige E.E.G.-subsidie besluiten. Er zal dan van concurrentievervalsing geen sprake meer zijn en tegenover de landelijke bedrijven, waarvan de energiekosten van het elektrisch hoogspanningsnet in de laatste tien jaar slechts met 50% verhoogd zijn, tegenover 600% voor de brandstof in de visserij, zal er dan een anomalie recht getrokken worden die men het rechtvaardigheidsprincipe verplicht is.

Firma LOUIS CREVITS & Zonen

p.v.b.a.

- Import - Export
- Allerlei kettingen en kettingmatten
- Ankers
- Herbruikbare materialen
- Visserijbenodigdheden
- Rubber bollen & rubber ringen

Zeebruggelaan 137
8380 Lissewege BRUGGE
Tel. (050) 54.48.33
(van uit Nederland : 09.32.50.54.48.33)

Apollinaris

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

RESTAURANT 'T SCHUURKE

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

- Patroon aan het fornuis
- Specialiteiten van visgerecht
- 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)

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
☎ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

HACHELIJK AVONTUUR AAN BOORD VAN DE O.552

De nacht van maandag op dinsdag zal heel waarschijnlijk de bemanning van de O.552 hun ganse leven bijblijven. Op de visserij op de Smalls, west uit de kust van Nieuwpoort, werd met het net een oorlogstuig mede opgehaald. Dat is natuurlijk geen nieuwtje in de visserij en daar maakt men zich dan ook niet zo druk om. Het oorlogstuig werd dan natuurlijk netjes aan de kant gelegd en de vis gesorteerd, tot al met eens het oorlogstuig ontplofte en de inhoud met de meterhoge vlammen aan het branden ging. Na de eerste ogenblikken van schrik werd het de drie bemanningsleden duidelijk dat het hier om een fosfoorbom moest gaan die door het contact met de zuurstof in de lucht tot ontbranding was gekomen.

De opvarenden, schipper Van Grimbergen Hubert, matroos August Van Grimbergen, broer van de schipper en scheepjongen Torck Marcel hebben dan een uur lang tevergeefs geprobeerd de brand te blussen, zonder gevolg. Integendeel door het blussen met water verspreidde de vloeibare fosfor zich over het dek zodat de brand zich uitbreidde. Ook haalden de brandblusapparaten niets uit.

De hoge steekvlammen waren in de nacht zichtbaar tot in Duinkerke, mijlen in het rond. Van alle zijden kwamen de, zich op zee bevindende schepen nader omdat ze overtuigd waren dat er zich een ramp en een drama afspeelde. Ook de mailboot kwam ter plaatse, terwijl van uit Oostende de verwittigde loodsdienst, de sleper de „Zeetijger” had uitgezonden. Ook de Nederlandse treiler Breskens 50 moest zich beperken tot het in de nabijheid blijven om eventueel bijstand te verlenen, of de bemanning aan boord te nemen.

DE ZEE STOND IN BRAND

Nadat de schipper er in geslaagd was de O.552 in de wind te leggen, zodanig dat er minder hinder van de rook en de hitte ondervonden werd, ging hij zijn zuurstofflessen en masker opzetten die hij aan boord had als kikvorsman en hiermede kon hij de brandhaard benaderen en het brandend goedje zoveel als mogelijk met een spade over boord zetten. Ondertussen had men de korreboom langs de zijde van het brandend fosfor laten zakken, waardoor het vaartuig langs deze kant slagzijde kreeg. Hierdoor spoelde heel wat fosfor samen met het bluswater door de spuigaten over boord. De brand verspreidde zich dan over het water waar de fosfor lustig voortbrandde.

Het is werkelijk ongelooflijk hoeveel fosfor in een kleine bom van 60 cm. groot samengeperst zit en hoeveel tijd het in beslag neemt om door het vuur verteerd te worden, aldus de bemanningsleden. Zij waren er verder ook van overtuigd dat een houten vaartuig dit ongeval zeker niet zou overleefd hebben. De fosfor zou zich door het houten dek heen gebrand hebben, zich in het ruim, logist en machinekamer verspreid hebben en het vaartuig zou een volledige prooi der vlammen zijn geworden. Toen de O.552 „Marathon” dinsdagmorgen rond 6 uur te Oostende binnenliep kon men anderzijds onmogelijk vermoeden dat het vaartuig deze zware brand had medegemaakt. Er waren slechts oppervlakkige brandsporen. Na amper een uur aan de kaai kwamen kleine fosforresten die zich hier en daar nog op dek bevonden terug in brand. De bijgeroepen brandweer kon met water evenmin iets tegen de brand uitrichten en ten slotte moest men het door fosfor aangetaste dek, met zand bedekken om de zuurstoftoevoer af te snijden.

Voor reder en vissers is het in alle opzichten een slechte en kostelijke nacht geworden: vistuig, touw en kabelwerk aangetast, evenals de gevangen vis, terwijl men zal verplicht worden enkele dagen op te liggen, juist in een periode dat er iets te verdienen valt. Ook zal de zeevaartininspectie terug een schouwing van het vaartuig moeten doen om na te gaan of alles terug in regel is. Het ergste is dat men, in dergelijke gevallen op niemand enig verhaal kan uitoefenen en de opgelopen schade volledig door reder en vissers te dragen is.

DUIZENDSTE HODI-STRAALBUIS

De Nederlandse firma Hodi Zaltbommel BV uit Zaltbommel heeft zopas de duizendste straalbuis afgeleverd. Dit evenement wil het bedrijf, dat ook in België zeer goede relaties heeft, niet onopgemerkt laten voorbijgaan. N.a.v. die duizendste straalbuis wordt op 1 juni a.s. een ontvangst georganiseerd welke doorgaat bij Hodicon NV te Leiden.

Mede namens onze redactie en de Belgische zeevisserij, de meest hartelijke gelukwensen.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksråd voor de Zeevaart heeft de Raad de onderhoren verder gezet inzake het vergaan van de Z.209 „Onedin”, scheepsramp waarbij gelukkig geen mensenlevens te betreuren vielen. Woensdag dus werd motorist Verbeke aan een onderhoor onderworpen en die motorist is een zeer belangrijke getuige. Toen getuige gewekt werd door het alarm begaf hij zich onmiddellijk naar de motorkamer maar daar stelde hij vast dat het water al zo'n halve meter boven de vloerplaat stond. Hoe het water zo snel in het vaartuig is binnen gedrongen weet hij evenwel niet te vertellen. Hij klom op de motor en daar zag hij dat het verkoelingswater een temperatuur van ongeveer 80° had waardoor eveneens het alarmsysteem in werking werd gebracht. Vervolgens heeft getuige een technische uiteenzetting over de beschikbaarheid van de pompen maar zo zegt getuige verder, ik kreeg van de schipper geen toelating om opnieuw in de motorkamer af te dalen. Hij nam de verantwoordelijkheid voor de verdere handelingen op zich... Het was de schipper die de hulpgroep in werking bracht alsook de pomp maar hij wist niet dat de afsluitkranen voor het lenzen nog steeds afgesloten waren. Dat gaf zelfs aanleiding tot enige discussie met schipper Goossens. Getuige vertelt verder dat in de beginfase het water zeer snel in het vaartuig binnen stroomde maar nadien ging dat veel trager nadat de hoofdmotor was uitgevallen. Het werken met de handdekkpomp gaf weinig resultaat, zo vertelt getuige.

Of er dan geen middel was om de zeekranen dicht te draaien, wilde de Raad nog weten? Nee, zegt getuige, met de handen was het onmogelijk die te bereiken gezien de stand van het water. Toch wist getuige te vertellen dat er dermate veel water in het vaartuig was gelopen alvorens het alarmsysteem in werking trad. Een uur eerder had getuige nog een gewone inspectieronde gedaan en toen was er van water nog geen sprake. Getuige bevestigt dat schipper Goossens zich alleen in de brug bevond toen de feiten zich voordeden; de rest van de opvarenden bevond zich benedendecks. Toen hij, gewekt door het alarm boven kwam, begaf de schipper zich op hetzelfde moment naar de motorkamer. Nopens het uitblijven van hulpverlening door de Z.402 wist getuige weinig te vertellen. Hij hoorde het wel eigenaardig dat het vaartuig zo veraf bleef liggen zonder iets te ondernemen. Hij hoorde achteraf vertellen dat de schipper radiokontakt had genomen met de Z.402 via de VHF maar dat men aan boord van de Z.402 pas om 18 u. de netten zou winden. Hij heeft dat van horen zeggen maar zeker is dat er geen noodseinen werden uitgezonden via de grote zender.

ZWARE SCHORSING

Tot slot vorderde Rijkskommissaris Carly nog een zware sanctie tegen schipper Gino Calcoen van de N.15 „De Kottens” wegens het overtreden van het verkeersscheidingsstelsel in de buurt van Ouessant. Hij liep niet alleen verkeerde koers maar had bovendien verouderde zee-kaarten aan boord.

Bijkomend element is dat voornoemde schipper reeds eerder tot een sanctie werd veroordeeld wegens gelijkaardige feiten. Nu vordert rijkskommissaris Carly tegen schipper Calcoen een schorsing van vijf dagen.

ALLERLEI

■ Moeten we het bij de „optimisten-op-afstand” houden die zeggen dat de invoering van het logboek en de strenge inspectie van de aanvoeren als gevolg zal hebben een heel wat kleinere aanvoer, maar noodzakelijkerwijs een vermeerdering van de visbestanden, zodanig dat de marine-biologen elk jaar de totale vangstkwaota zullen kunnen uitbreiden(?) of moeten we het bij de pessimisten houden die menen dat tegen deze tijd heel wat rederijen reeds de pijp aan Maarten zullen gegeven hebben?

■ In de verenigde Staten telt men het grootste verbruik aan tonijn per kop en per jaar, namelijk 1,3 kg. In Frankrijk het grootste tonijnverbruikersland in Europa bedraagt dit 1,1 kg jaarlijks per inwoner en in West-Duitsland slechts 0,1 kg. Het gaat hier hoofdzakelijk om ingeblikte tonijn in olie. Er bestaat echter eveneens tonijn ingeblikt in het eigen aromatische tonijnsap, zonder toevoeging van vreemde ingrediënten.

■ Een visverwerkingsbedrijf uit Hull heeft een overeenkomst afgesloten met Deense stelnetten wraknetvissers om hun vis te Hull te komen afzetten waarbij een drempelprijs voor kabeljauw, koolvis en leng werd vastgelegd met de Denen. In Oostende hebben wij ook min of meer zoiets gekend met de aanvoer van IJslandse vis, meestal rode poon. Of er toen een drempelprijs gewaarborgd werd weten wij niet. Wel werd er door de kopers de laatste maal dat het kleine vrachtschip de Oostendse vismijn aandeed, geweldig geprofitteerd door prijzen aan te bieden die niet veel boven de opvangprijs lagen. Op dit ogenblik kon men reeds voorzien dat het de allerlaatste keer zou zijn dat IJslandse vissers en reders hun vis naar de Oostendse afslag gingen brengen. Ook de kopers hebben toen hun eigen ruiten ingesmeten en het afwezig blijven van betrokken IJslandse vis heeft hun reeds veel meer gekost dan het zoet profijtje dat ze die laatste maal konden maken.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Minder vis dan verwacht, vooral minder tong. De grootste hoeveelheid werd gebracht door de gulfangers. Hier werden over het algemeen vrij grote vangsten gelost zodat voor de meeste schepen wel renderende resultaten geboekt werden. Zo bereikten de O.135/O.275 dinsdag 2.200.000 fr. De kleine gul kreeg een erg grote belangstelling vanwege de uitvoer die er tot 2350 fr. de ben voor neertelde. Ook de sortering „4” deed het erg goed en kreeg tot 3000 fr. Voor kabeljauw werd tot 117 fr. betaald, ook deze soort is dus duur gebleven. Spijtig genoeg ook erg schaars. De aanvoer was trouwens erg eenzijdig. Veel te weinig schol en veel te weinig rog. Dat er ook aan haai gebrek was kon opgemaakt uit de prijs die opliep tot 50 fr. Voor tong werd een iets hogere prijs betaald dan verleden week. De middensoorten liepen op tot 255 fr., grote tongen werden weer verkocht tussen 245 en 255 fr. en kleine sortering varieerde tussen 180 en 210 fr. Staartvis was ook weer duur, grote sortering tot 270 fr., de kleinste nog aan 135 fr. het kg. Voor rog werd bijna bestendig meer dan 100 fr. het kg betaald. Heek kreeg ook tot 120 fr. terwijl de kleine schelvis, in erg geringe mate op de markt, tot 28 fr. kreeg. Wijting blijft zeer gunstig in de markt liggen met voor grote sortering weer tot bijna 80 fr. en kleine tussen 19 en 50 fr. Schol blijft zeer duur noteren en werd verkocht tussen 65 en 78 fr.

Een vangst kreeftjes ging ook aan vrij behoorlijke prijzen van de hand, grote sortering aan 205 fr. en 150 fr., de kleine aan 110 fr. het kg.

Voor de kustvisserij blijft het redelijk goed gaan. Garnaal is er nog wel niet veer te vangen. Tong, schar en platjes zijn er wel zodat de dagresultaten goed blijven.

VRIJDAG 27 MEI 1983

	dag.	vis	tong	fi
KANAAL				
O.231	21	85	9 000	2.389.01
O.206	15	150	300	514.00
KUST				
Z.55	3	10	600	153.84
NOORDZEE				
O.141/369	12	900	—	2.013.98
WEST				
O.118	14	180	—	404.80

MAANDAG 30 MEI 1983

KREEFTENPUT				
N.723	12	50	2.000	446.34
NOORDZEE				
O.127/303	14	315	—	753.98
O.243/N.752	14	870	—	1.996.96
KANAAL				
O.705	15	40	4.600	1.112.04
O.35	14	140	—	557.12
WEST				
O.134	12	150	—	412.00
O.123	11	200	—	695.34

DINSDAG 31 MEI 1983

NOORDZEE				
O.135/275	13	960	—	2.262.68

WOENSDAG 1 JUNI 1983

WEST				
Z.300	5	25	1 000	273.70
N.45	8	200	—	536.07
NOORDZEE				
O.309/N.719	12	800	—	1.725.17

Verwachtingen

VRIJDAG 3 JUNI

WEST: N.738 (150 m. waarvan 120 gul)

MAANDAG 6 JUNI

NOORDZEE: O.232/O.285 - N.708/N.709 - N.41/N.706

KANAAL: Z.499

WEST: N.40 - N.3 - N.736 - N.597

DINSDAG 7 JUNI

NOORDZEE: O.128/O.279

WEST: Z.502

WOENSDAG 8 JUNI

NOORDZEE: O.114/O.274 (vermoedelijk)

WEST: O.229

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 26 MEI

Z.105 KN	2000	300	18	1.408.491
Z.19 LPB	6500	220	19	1.831.103
Z.402 KRP		180	10	660.359
Z.296 W	1000	200	13	1.287.483
Z.331 W	2000	200	13	858.790
Z.568 W	200	40	8	395.960
				6.442.186

VRIJDAG 27 MEI

Z.483 LPB	4000	130	16	1.364.742
Z.108 LPB	5000	150	16	1.344.685
Z.44 N	1000	180	15	1.073.929
Z.507 W	900	70	13	405.058
Z.126 W	1000	250	13	1.250.385
Z.321 W	1200	70	13	440.221
Z.400 K	1000	20	13	220.100
				6.099.120

MAANDAG 30 MEI

Z.176 W	100	160	12	565.290
Z.563 W	700	70	8	310.410
Z.53 KN	1200	350	18	1.508.956
Z.99 KN	1400	300	18	1.360.979
Z.431 W	1100	150	14	802.258
Z.582 KRP		70	9	450.785
Z.474 K				145.460
				5.144.138

DINSDAG 31 MEI

Z.89 N	900	300	14	867.855
Z.519 W	2000	70	15	775.580
O.131 W	1300	300	15	1.379.490
Z.465 W	1400	100	12	560.517
Z.181 KRP		120	9	527.115
Z.526 W	900	140	16	1.003.970
Z.42 W	1500	100	15	611.950
Z.14 KN/W	1000	200	15	1.272.260
Z.55 K	300	10	4	107.130
				7.105.867

WOENSDAG 1 JUNI

Z.408 W	2000	110	10	735.010
Z.284 N	500	600	11	1.682.170
Z.72 KN	3500	100	16	1.314.506
Z.84 W	1100	300	11	1.142.390
Z.16 W	1800	300	8	893.860
Z.559 KRP		120		503.690
				6.271.626

Paul HOSTYN

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

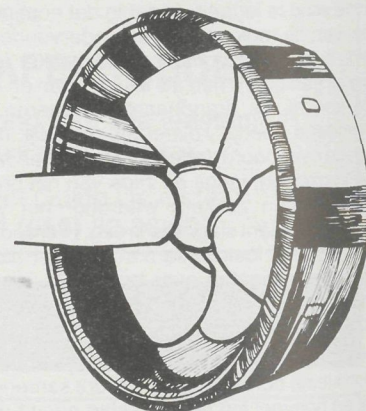
Tel. (059) 32.31.80


BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL
HODI ZALTBOMMEL
PROMAC NEDERLAND
VAN VOORDEN PROP. REPARATE

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



 **HODI**

*Straalbuizen en straalbuisroeren voor
zeer effectieve rendements-
verbeteringen*

Vertegenwoordiger België
J. Theunissen
Terneuzen Nederland
Tel.: 00-31-1150-94117

Reparatie Van Voorden België
Dijkstraat 7
Rupelmonde
Tel.: 03-774 20 51

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	23 mei		24 mei		25 mei	
Lappen	246	255	243	251	232	246
Grote	249	254	245	250	247	253
3/4	200	253	233	251	240	248
Bloktongen	220	245	210	243	235	236
Vóór-kleine ..	207	220	210	217	215	217
Kleine	170	200	190	202	190	
Slips	160	185	180	190	166	177

ZEEBRUGGE

Grote	254	267	252	256	256	260
Bloktong	258	260	253	248	248	255
Fruittong	244	254	251	203	234	244
Schone kleine	229	250	224	169	168	173
Kleine	168	198	179	165	170	176
Tout petit	169	182	176	159	181	166
Slips	166	171	158	167	168	161

NIEUWPOORT

Tong I	235	240		225	240
Tong II	254	258		244	254
Tong III	228	234		240	246
Tong IV	224	228		230	245
Tong V	125	198		198	205
Kleine	172	176		174	180

PLADIJS

OOSTENDE

	30 mei		31 mei		1 juni	
Platen ..	68	74			60	64
lek (groot-klein) ...	66	70			58	63
Derde slag	65	67			62	64
Platjes	28				30	40

ZEEBRUGGE

I	54	60	61	54	40	46
II	48	54	53	51	46	49
III	52	56	56	54	36	51
IV	38	40	40	42	40	42
V						

NIEUWPOORT

Moeien					65	75
Grote pladijs	65	70			65	70
Drielingen	70	75			30	40
Platjes	28	25				

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

Ostend Stores en Ropeworks

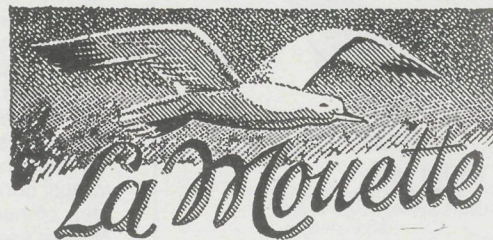
HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Burelen en Administratie: Tel. (059) 32.12.10 (5 lijnen)
Fabriek - Oudenburgswg, 31
Tel.: (059) 70.15.42 / (059) 70.14.41 / (059) 70.70.33
Telex: 810.28 & 821.65 - Telegramadres: PEFLOS - Oostende

Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethylene,
polypropylene en nylon

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN,
NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

Gedepongeerd merk



SPECIALITEITEN:

Voor de Zeevisserij:

Manilla, sisal, polyethyleen en nylon trawltwine - Touwwerk -
Alle soorten netten - Staalraad - Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw:

Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid:

Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

Sport: Allerlei netten

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	30/ 5	31/ 5	30/ 5	31/ 5	31/ 5	31/ 5	1/ 6	1/ 6	1/ 6	1/ 6	30/ 5	31/ 5	1/ 6	1/ 6	30/ 5	1/ 6
Tarbot grote	280	316	287	314	...	...	279	304	...	...	298	302	320	338	...	...
Tarbot middel	250	270	256	261	...	...	267	246	260	...	245	256	260	290	240	280
Tarbot klein	243	...	202	214	...	...	194	218	244	...	190	196	110	160	160	180
Griet groot	...	...	248	256	...	...	275	288	240	...	264	289	220	260	220	260
Griet middel	...	...	210	224	...	...	249	199	...	...	206	246	...	...	...	...
Griet klein	...	...	164	196	...	...	107	155	204	...	134	148	...	...	...	...
Schelvis groot	...	...	...	...	...	...	...	...	76	...	...	...	...	...	...	...
Schelvis middel	...	...	...	...	55	...	...	...	55	...	...	...	...	...	...	...
Schelvis klein	...	...	...	...	30	50	...	...	25	31	...	...	...	...	...	...
Heek grote	110	120	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heek middel	84	100	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heek klein	26	65	...	...	...	...	14	45	...	...	...	...	...	...	...	...
Lom	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Leng	45	62	...	...	...	...	28	51	...	...	...	...	...	...	...	...
Rog I	...	...	84	94	...	...	114	88	...	...	90	96	...	...	...	...
Keilrog	90	120	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rog	112	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Tilten	103	...	69	76	...	...	103	98	...	...	80	86	...	...	...	...
Scherpstaart	...	...	82	106	...	...	116	93	67	92	100	116	...	...	...	...
Halve mans	...	...	56	62	...	...	73	68	...	...	54	65	...	...	...	...
Teelt	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Katrog	30	40	27	45	...	...	28	17	41	...	45	38	...	...	...	...
Kabeljauw	80	117	74	84	...	...	95	84	57	100	95	97	120	125	120	130
Gul (groot)	66	92	60	69	65	92	95	67	55	70	86	92	105	...	85	...
Gul (middel)	60	76	54	62	56	85	70	89	47	61	60	74	...	...	...	...
Gul (klein)	35	72	30	37	35	61	43	37	30	46	36	41	64	...	60	...
Hozemondhamme	125	270	108	307	...	...	110	232	...	...	...	...	...	...	...	...
Wijting groot	65	78	40	51	66	...	60	66	54	72	54	60	60	68	66	70
Wijting klein	12	46	19	24	46	...	41	29	30	54	38	44	48	56	58	61
Schar	...	...	...	...	20	45	...	...	22	45	...	...	30	45	40	45
Steenschol	25	135	40	131	24	131	10	99	62	123	52	92	...	...	...	...
Zeehaai	33	48	38	51	...	...	47	53	56	59	48	51	30	35	20	28
Hondshaai	30	37	...	...	...	...	...	...	47	...	...	...	...	...	...	...
Doornhaai	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Pieterman	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Makreel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Horsmakreel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeekreeft	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schaat	0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeebaars (klipvis)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kongeraal	30	43	...	...	...	...	9	22	...	...	...	...	...	...	...	...
Schartong	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	100	160
Volle haring	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
IJle haring	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Haringshaai	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Steenholk	14	30	...	...	...	...	...	...	20	27	...	...	...	...	...	...
Heilbot	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Steur	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Koolvis	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeewolf	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Pollak	53	83	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zonnevis	160	295	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Koningsvis	180	...	...	7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Vlaswijting	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeeduivel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schotse schol	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeehond	...	...	14	17	...	...	13	32	...	...	13	17	...	...	65	70
Bot	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	15	20	15	20
Rode Poon (roobaard)	45	85	26	34	...	...	27	55	84	...	6	34	...	...	90	105
Grauwe poon (knorhaan)	17	22	6	...	...	...	6	...	8	10	6	12	...	...	40	45
Rode knorhaan	34	101	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Posten	...	...	18	24	...	...	24	26	...	...	20	24	...	...	...	...

NEDERLAND

Aan de woensdagmarkt van 25 mei werd aangevoerd: 245 kg. tong, 5 kisten tarbot en griet, 67 kisten kabeljauw, 28 kisten wijting, 22 kisten schol, 29 kisten schar en 67 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 14,40-13,49, grote tong 16,66-16,30, grootmiddel tong 14,99-13,67, kleinmiddel tong 11,62-11,06, tong één 11,83-10,96, tong twee 10,50-9,91.

Per 40 kg.: tarbot 569-400, griet 580-373, kabeljauw één 194-180, kabeljauw twee 194-184, kabeljauw drie 182-172, kabeljauw vier 200-180, kabeljauw vijf 186-88, wijting drie 122-90, schar 100-39, schol twee 190-160, schol drie 182-170, schol vier 140-92, rode poon drie 160-88, bot 33-37, horsmakreel 33-9,20.

Aan de donderdagmarkt van 26 mei werd aangevoerd: 445 kg. tong, 5 kisten tarbot en griet, 242 kisten kabeljauw, 70 kisten wijting, 39 kisten schol, 27 kisten schar, 8 kisten makreel en 64 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 16,30-14,39, grote tong 16,12, grootmiddel tong 14,35, kleinmiddel tong 12,00-11,83, tong één 11,95, tong twee 10,61.

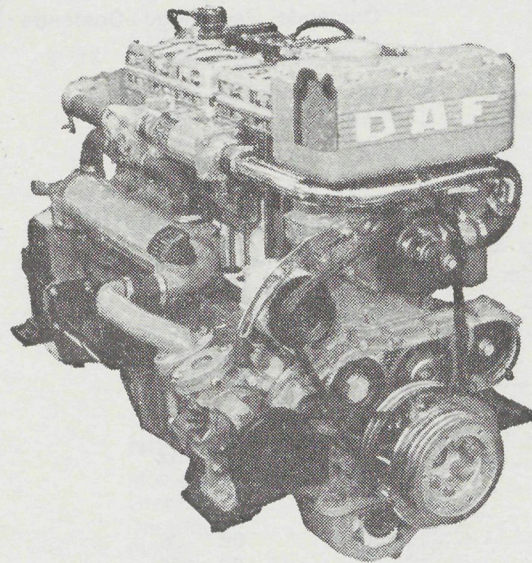
Per 40 kg.: tarbot 568-482, griet 580-410, kabeljauw één en twee 256-210, kabeljauw drie 212-196, kabeljauw vier 188-182, kabeljauw vijf 178-104, schol één en twee 190, schol drie 164-152, schol vier 136-118, schar 110-96, wijting drie 130-112, makreel twee 154-110, tongschar 160, rode poon twee 204-162, rode poon drie 154-66, steenbolk 104-100, poontjes 29-27, horsmakreel 16,20-9.

Aan de vrijdagmarkt van 27 mei werd aangevoerd: 635 kg. tong, 11 kisten tarbot en griet, 306 kisten kabeljauw, 16 kisten schelvis, 35 kisten wijting, 45 kisten schol, 19 kisten schar, 2 kisten makreel en 41 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 16,36-15,53, grote tong 16,80-16,39, grootmiddel tong 15,83-15,32, kleinmiddel tong 12,90-11,91, tong één 12,98-11,97, tong twee 11,70-10,71.

Per 40 kg.: tarbot 604-524, griet 630-420, kabeljauw één 296, kabeljauw twee 228-252, kabeljauw drie 228-148, kabeljauw vier 210-148, kabeljauw vijf 202-114, schol één en twee 240-204, schol drie 186-172, schol vier 144-102, wijting drie 165-148, schar 178-86, makreel twee 183, steenbolk 114-110, tongschar 320-182, rode poon twee 192-190, rode poon drie 132-72, inktvis 304, poontjes 42-30, schelvis vier 160-120.

Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier.

DAF Diesel

Antwerpsesteenweg, 126
2630 AARTSELAAR
Tel. (03) 887.40.00

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 23-05 t.e.m. 27-05-1983

Door 48 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
22.148 kg.	Tong	f 262.843,66	f 11,87
5.920 kg.	Tarbot	f 77.524,28	f 13,10
35.925 kg.	Schol	f 97.270,30	f 2,76
15.280 kg.	Kabeljauw	f 46.370,10	f 3,03
1.653 kg.	Griet	f 17.957,63	f 10,86
12.070 kg.	Schar	f 18.353,79	f 1,52
5.930 kg.	Wijting	f 13.050,88	f 2,20
91.852 kg.	Diversen	f 519.184,90	
190.778 kg.		f 1.052.555,54	

■ Dat de Nederlandse haringvisserij geen toelating van het Brussels stadsbestuur kreeg om met een haringscheepje op wielen vergezeld door Nederlandse dames uit de visserijkringen, in nationale klederdracht gestoken, vanaf de grote markt tot aan het gebouw van de EEG, een milieuvriendelijke demonstratie te houden voor meer aandacht voor de maatjesharingvisserij, verwondert ons bepaald niet. Aan Waalse staalarbeiders zou men het eenvoudig niet durven weigeren. De Nederlandse demonstratie zou zelfs een curiositeit en attractie op zichzelf geweest zijn.

■ Volgens het R.I.V.O., het Nederlands Rijksinstituut voor Visserijonderzoek zal ook het jaar 1983 een goed garnaaljaar worden, vooral tussen Hoek van Holland en Den Helder. Wij zijn overtuigd dat ook de Belgische kustvisser van de betere levensomstandigheden voor de garnaal voor de Nederlandse kust zal kunnen profiteren, ook al vanwege de rappe voortzetting van dit smakelijk beestje.

VOORZITTER DAALDER VAN HET VISSERIJSCAP OVER DE DENEN

Uit een interview dat de heer Daalder, voorzitter van het Nederlandse Visserij-schap, aan een journalist van „Elseviers Weekblad” toestond lichten we een paar passages over de Deense vissers.

Volgens de heer Daalder zijn de Denen verantwoordelijk voor de overbevissing in vroegere jaren omdat de Denen zonder schroom voldeden aan de eindeloze vraag in de wereld naar eiwitrijk voedsel. Ze verdelgden de jonge haring, door die in grote hoeveelheden te vangen voor verwerking tot vismeel.

Maar diezelfde Denen hebben de afgelopen jaren er voor gezorgd dat we onze beroemde Hollandse Nieuwe hebben behouden en dat we toch een uitstekend produkt op de markt konden brengen, namelijk met haring uit het Skagerak en stiekem toch een beetje uit de Noordzee.

In de jaren dat wij (Hollanders) geen haring mochten vissen, mochten de Denen wel sprot vangen op de Noordzee. Met 10% bijvangst. Maar die tien procent... Nou, hou maar op, werden enorme hoeveelheden. Zo hebben diezelfde Denen in de afgelopen jaren enorme belangen opgebouwd in de haringhandel, vooral richting Nederland. Dus die Denen zijn helemaal niet zo blij als Nederland weer op haring gaat vissen. Dan komt dat nationaal denken weer boven. Oké we hebben allemaal boter op ons hoofd. Voor de haring zijn echter de Denen nu de grote jongens. Ik vertelde net dat ze op sprot visten. Nou sprot is een heel klein visje. Dientengevolge vissen de Denen met heel fijnmazige netten op die sprot. Nou – en ik begrijp dat, want daar ben ik visserman voor – ook al vis je dan op sprot, je komt wel eens een schootje jonge haring tegen. Dan zeg je niet: Ach die arme harinkjes, die laat ik maar weer zwemmen.

MAAR OOK IN NEDERLAND DOET MEN HET NIET BETER

Inderdaad in hetzelfde interview lezen we tekstueel uit de mond van de heer Daalder, minstens als de interviewer voor de tekst instaat, dat de Nederlandse visser sinds enkele jaren in de platvisserij aan burgerlijke ongehoorzaamheid doet. Als we ons met onze mooie vloot in de afgelopen jaren heel strikt hadden gehouden aan de adviezen van de biologen, dan was de vloot al gedecimeerd, of had helemaal niet meer bestaan. Dat zeg ik keihard hoor.

De laatste zeven jaren hebben we met kwoteringen te maken gehad. En wat zie je? Van Lauwersoog tot Vlissingen, allemaal uitbreiding van vissersvloeten. Omdat ze allemaal uit hun jasje groeien.

De controle? In de praktijk komt het hierop neer. We hebben bijvoorbeeld vierhonderd kotters. Die vissen allemaal op een zogenaamd individueel kontingent. Zo'n schip mag zoveel kg. tong en zoveel kg. schol vangen. Daar moet ie het hele jaar mee doen. In de praktijk vertaald komt ieder schip daar te kort aan. En toch vist het het hele jaar. Hoe kan dat? De schipper moet elke week een formuliertje invullen met vangsthoeveelheden. En dat klopt wel eens een keertje niet. Daar wordt door de Algemene Inspectiedienst steekproefsgewijs controle op uitgeoefend. Dan zegt de A.I.D.-ambtenaar: Sorry

joch, maar je vangstopgave klopt niet. Dan zeg je: schrijf maar op, maak maar proces-verbaal. Zo een bekeuring varieert van 1.000 tot 2.000 gulden! Die worden graag betaald, want hij weet wat het anders wordt. Dat is een vrij ongezonde situatie. Moet ook een eind aan komen, maar dat is de praktijk.

EN VERDER:

Voor het zover komt moet er tussen de 56ste en 57ste breedtegraad eerst nog even wat haring worden gevangen en in IJmuiden worden aangeland. Het toegestane kwotum doet er niet zoveel toe. De vissers vangen wat ze vangen kunnen. Zolang zij het verantwoord vinden, biologisch en economisch.

Maar ook het interview dat de Nederlandse Visserij-editie „Stuurboord” van de heer Tienstra, directeur van de Nederlandse Visserijdienst afd. nam, heeft ons heel wat klare wijn geschonken.

De heer Tienstra had het over witte, grijze en zwarte vis. De witte die officieel in de afslagen onder de vissersmansnaam verkocht werd, de grijze die onder een codenaam voor betrokken visser verkocht werd en waarvoor de Algemene Inspectiediensten volledig op de hoogte waren en die niet officieel bekend gemaakt werd omdat de Nederlandse visser binnen het aan Nederland toegekend kontingent zou blijven en de zwarte vis, ja die treft men in alle landen wel aan. Dat is vis die buiten de afslagen naar de verbruiker gaat en onder meer onttrokken wordt aan de fiskale aanslag.

We kunnen ons nu alleen maar de vraag stellen of, zowel de Denen als de Nederlandse visserman nu, met het invoeren van het logboek waar alle inlichtingen over de gevangen vis moeten genoteerd worden, niet het slachtoffer zal worden van het „laat maar vissen en vangen” dat geleid heeft tot grote vlootuitbreidingen die er nu te veel aan zijn?

EN BELGIE?

We zullen nu zeker niet zeggen dat de visserman in België anders is dan in Denemarken en in Nederland of in de andere lidstaten, maar feit is, dat de Belgische visserijvloot het haar, nochtans klein toegekend kontingent niet aankon. Er was dus geen reden voor de Belgische visser om systemen uit te gaan dokteren om met een schijn van wetmatigheid te gaan overtreden. Er ging in de Belgische afslagen al wel een visje in het zwart buiten de afslagen naar de verbruiker, maar dat was dan, relatief gezien, zeker minniem. We herhalen echter dat de Belgische visser het voordeel had dat ze niet geplaagd zaten met individuele kontingen ten die totaal onvoldoende zijn om een vaartuijg rendabel te runnen. Hij is dus waarschijnlijk wel wetmatig gebleven omdat er voor elk schip genoeg was. Heel wat oude vaartuigen werden uitgesaneerd en de nieuwe kotters die gebouwd werden overschrijden praktisch de 30 meter en de 1.200 pk. niet, zodanig dat de vangstkapaciteit van de totale Belgische vloot recente nieuwbouw inbegrepen, eerder zou teruggelopen zijn dan uitgebreid. We mogen bijna zeggen dat de Belgische visser braaf is gebleven omdat hij geen mogelijkheid had tot zondigen.

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

UURTABEL DER OVERVAARTEN OOSTENDE – DOVER SCHEPEN

Voor de week van 5 juni tot 11 juni 1983

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 10.05 en te 13.50 (x)
Dagelijks te 07.35 behalve op 5 en 6 juni 83
Dagelijks te 06.35 behalve op 11 juni 83
Op 11 juni 83 bijk. afv. te 15 u.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 00.01 behalve op 5 juni 83
Dagelijks te 06.00, 08.00 en te 18.00
Dagelijks te 15.00 en 20.00 behalve op 11 juni 83
Op 5 en 11 juni 83 bijk. afv. te 12.00
Op 11 juni 83 bijk. afv. te 21.00

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
Dagelijks te 01.30

Afvaarten uit Dover Western Docks :
Dagelijks te 11.40, te 15.30 en te 18.30

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 01.00, 10.00, 13.00, 19.00 en te 22.00
Dagelijks te 04.00, behalve op 5 juni 83
Dagelijks te 07.00 behalve op 5 en 6 juni 83
Op 5 en 11 juni 83 bijk. afv. te 16.00

Afvaarten uit Folkestone :
Dagelijks te 23.55

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 08.40, 12.00, 13.55, 16.35 en te 19.40

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :
Dagelijks te 10.35, 13.20, 15.40, 17.50 en te 20.55

(x) geen plaatsbespreking voor auto's.

MARINESCHILDERS VAN BIJ ONS :

HENRI PERMEKE

Henri Permeke.



Op de hierbij afgedrukte foto ziet u een ongeveer 42-jarige Henri Permeke „in volle glorie” voor zijn schildersezel. Met enige moeite kan men zich een idee vormen van het schilderij op de ezel : een rivierlandschap met schipje. Het toeval wil dat dit werk in kwestie heden ten dage in het bezit is van het Constant Permeke-museum te Jabbeke. Meteen weten we dat Henri Permeke's voorkeur naar de marineschilderkunst uitging : de zee, het strand en de rivieren met hun schepen.

In de wereld van de kunst klinkt de naam „Permeke” als een klok. Uiteraard gaan de gedachten dan eerst naar de grote expressionistische kunstenaar Constant Permeke of naar een van diens artistiek getalenteerde nakomelingen.

Dat Constant's vader ook een verdienstelijk kunstschilder was, was tot voor kort enkel door een klein groepje specialisten geweten. Dit feit werd slechts terloops vermeld in boeken die over Constant Permeke handelen.

De Henri Permeke-tentoonstelling in de zomer 1980 te Jabbeke en de bijgaande catalogus

door Willy Van Den Bussche bracht daar enige verandering in.

Geboren te Poperinge op 25 augustus 1849 als zoon van Pierre-Jacques Permeke (1810-1880), glaswerker en huisschilder, en Nathalie Van Haelewyn.

Huwde op 3 september 1883 te Burcht met Stéphanie Buytaert. Ze hadden één kind : Constant (1886-1952).

Overleden te Oostende op 15 september 1912. Begraven te Oostduinkerke, naast het graf van Louis Artan.

Over Permeke's jeugdjaren is weinig geweten. Als jong volwassene moet hij met wisselend succes tal van beroepen hebben gehad. Omstreeks 1874 pas, volgde hij de leergangen aan de Brusselse Academie voor Schone Kunsten, gesubsidiëerd door de Gemeente Poperinge.

Tijdens zijn studiejaren te Brussel was Permeke in 1876 medestichter van „L'Essor”, een vereniging die tot doel had leerlingen en oud-leerlingen van de Academie te verenigen. Andere le-

den waren o.a. : A. Baertsoen, J. Dillens, J. Delville, R. Wijtsman, J. De Lalaing en F. Khnopff.

Uit 1877 dateren schilderijen als „Het strand te Oostende”, „Het kursaal te Oostende in opbouw” en „Poperinge na de hoppepluk”. Dit laatste werk werd voor 1.200 fr aangekocht door Permeke's geboortestadje.

In 1878 verbleef Permeke een tijdlang te Amsterdam. Leopold II kocht in hetzelfde jaar zijn schilderij „Oostende bij regenweer” aan, naar aanleiding van een tentoonstelling van de groep „L'Essor”.

Nog steeds in 1878 ontstonden de schilderijen „De Schelde te Burcht”, „De broeltorens te Kortrijk” en „Oudenaarde tijdens de overstroming van 1877”.

Met dat laatste werk won Permeke een bronzen eremetaal tijdens een expositie te Sydenham (GB).

Henri Permeke voltooide in 1879 zijn studies aan de Brusselse Academie. In het begin van dit jaar verhuisde hij naar het Scheldedorpje Burcht, niet ver van Antwerpen.

In diezelfde jaren penseelde Euphrosine Beer-naert daar menig prachtig Scheldelandschap.

In het Salon 1880 stelde Permeke een „Schelde bij hoog water” tentoon.

Op 3 september 1883 huwde Permeke te Burcht met Stéphanie Buytaert, die hij kort nadien al achterliet toen hij alleen zijn Italiëreis ondernam. Constant werd in juli 1886 te Antwerpen geboren.

Henri Permeke was dus wel een beetje de exentrieke artist, al zat hij anderzijds toch vol burgerlijke trekjes. Permeke had een woonboot, de „Artis Amor” die tevens als atelier was ingericht en met marines van eigen hand was versierd o.a. een „Aanlegplaats te Burcht”. Met de „Artis Amor” legde hij in 1891 te Oostende aan. Permeke vestigde zich in de Zuidlaan, tegenwoordig Alfons Pieterslaan genoemd.

In de „Oostendse jaren” ontstonden tal van marines en strandtaferelen genomen te Oostende, Nieuwpoort en Heist. Ook schilderde hij gezichten langsheen het Kanaal Oostende-Brugge; dit alles in gewetensvolle realistische stijl, gebaseerd op zorgvuldige potloodschetsen.

In de vroege negentiger jaren ontpopte Permeke zich als de bekwame restaurateur van de stedelijke schilderijenverzameling. Voor de wereld-



Henri Permeke : Het strand te Heist. (Oostende, Museum voor Schone Kunsten)

tentoonstelling van 1894 te Antwerpen droeg de stad Oostende Henri Permeke op 4 houtskolen te tekenen waarop op een didactisch-decoratieve wijze tabellen betreffende het havenverkeer, de visverkoop, de toeristenaantallen en de bevolkingsaanroei van de stad waren weergegeven.

En zo bracht Permeke het in 1897 tot het ambt van conservator van de stad Oostende.

Ondertussen had hij met James Ensor en heel wat lokale artiesten in 1894 een „Cercle des Beaux-Arts” gesticht. Die „Cercle” richtte enkele zomersalons in te Oostende, maar het initiatief bloedde na enkele jaren dood.

Als conservator richtte Permeke in het Oostends museum regelmatig kleine groepstentoonstellingen met werk van bevriende kunstenaars in; zo ter gelegenheid van kerstmis 1889 toen hij zelf 4 werken tentoonstelde :

- Visserskreek te Oostende
- Ebbe te Gravelines – morgen
- Oude Maas te Dordrecht
- Kanaal Oostende-Brugge nabij Passendale

In 1901 deed Permeke mee aan een salon van marineschilders in het Kursaal. Zijn schilderijen prijken er naast zeegezichten van Meunier, Cassiers, Hannon, Halle, Musin en vele anderen.

James Ensor merkte nuchter op : „Permeke croque toujours prestement des bateaux croustillants”. Twee jaar later kocht de stad een „Haven van Oostende bij naderend onweer” bij Permeke aan. Wij weten nog hoeveel hij ervoor ontving, nl. 565 fr.

Naar het zomersalon 1902 in het Oostends Kursaal stuurde Henri Permeke een viertal schilderijen waarvan drie met uitgesproken maritiem karakter :

- Nadering van de storm
- Kanaal te Oostende
- Ruïnes te Orval
- De Schelde te Burcht bij winterweer

In 1903 kocht de stad Oostende zijn „Haven van Oostende bij naderend onweer” aan. Het schilderij verbrandde in mei 1940.

Veel noemenswaardige gebeurtenissen zijn er verder niet te melden in Henri's leven. Schilderen en tentoonstellen kwamen natuurlijk op de eerste plaats. Zo stelde hij in 1905 tentoon samen met Jan De Clerck, Felix Bulens, Emile Bulcke en Emile Spilliaert tijdens een Oostends kunstenaarssalon.

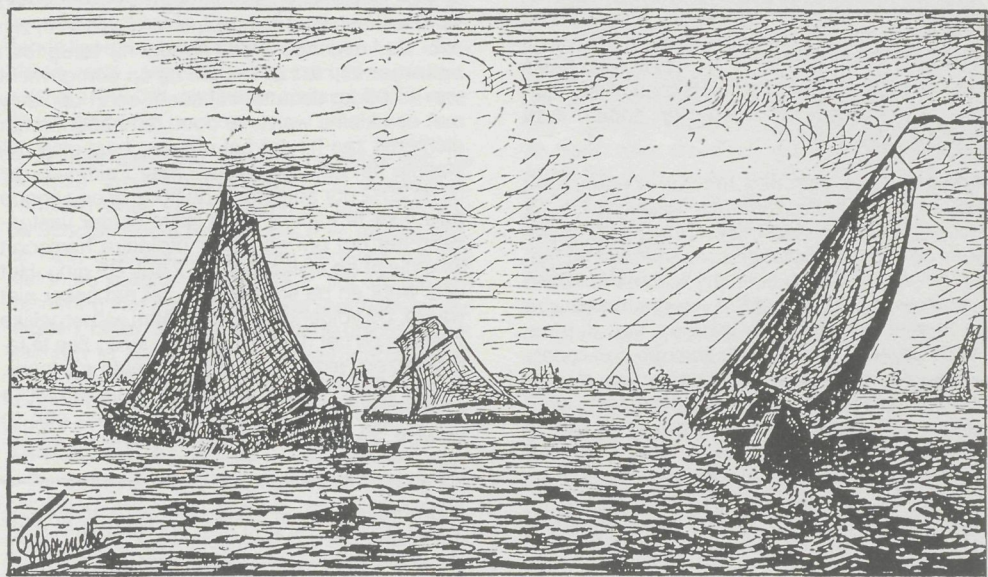
Het jaar ervoor had hij ontwerpen ingestuurd voor een grote historische stoet „Het Beleg van Oostende”, gepland door de promotiegroep „Oostende en Avant”. De projekten van Vital Keuller en Emile Bulcke genoten echter de voorkeur van de inrichters. De stoet zelf ging nooit uit. Toen kende men ook al financiële moeilijkheden.

In de catalogus van het zomersalon 1907 te Oostende treffen we vader en zoon Permeke nog naast elkaar aan : Henri met twee houtskolen, Constant met een „Matinée de Mai”. Dra kwam dan de groeiende „generatiekloof” tussen beiden, in vele boeken over Constant in geuren en kleuren beschreven : 2 generaties... 2 visies... de eeuwige botsing.

Dan was er nog het onderricht aan de „Ecole industrielle”, o.a. in de discipline „marmerimitatie”, het restauratiewerk voor partikulieren en overheid (o.a. de tableaux uit de O.L.V. ter Duijnen Mariakerke) en de zorg voor het museum. Financieel gezien was het ambt van conservator niet zo begerenswaardig. Toch vervulde Permeke heel plichtsgetrouw deze taak. Met de beperkte middelen die hem ter beschikking stonden voerde hij een heel knappe aankooppolitiek.



Henri Permeke : Badkarren op het strand. (Oostende, Museum voor Schone Kunsten)



Henri Permeke : De Schelde bij hoog tij - Holland. Eigenhandige tekening naar een nu verschoolen schilderij van 110 x 180 cm.



Henri Permeke : De Schelde (1891). (Jabbeke, Provinciaal Museum Constant Permeke)

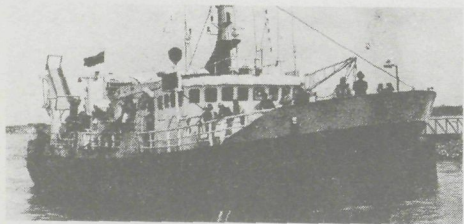
WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIË

■ De Britse Sea Fish Industry Authority die twee grote rederijen voor de rechtbank betrokken had om inning van de heffingen op de aangevoerde vis te kunnen bekomen van de pelagische visserij (makreel, sprat, haring, smelt, enz.) heeft de klacht van de rol kunnen afvoeren omdat betrokken rederijen de achterstallige heffingen betaald hebben. Het gaat om de Marr-rederij en de vaartuigen die via het agentschap Peter & Johnstone verkochten. De pelagische vissers gaan niet akkoord met het systeem van de heffingen op de aangevoerde vis, omdat zij deze heffingen wensen vastgesteld te zien op de waarde van de aangevoerde vis (brutobesomming) en niet op het gewicht van de aangevoerde vis. Het is duidelijk dat de makreel-, sprat- en haringvissers heel wat meer dienen te betalen op basis van het aangevoerde aantal bennen of kits, dan bv. de vaartuigen die tongen en andere dure soorten aanvoeren.

■ Velen zullen zich nog het failliet herinneren van de Britse firma Thomas Hamling & Co. uit Hull die, benevens een eigen treilervloot, eveneens de verkoopbelangen van heel wat buitenlandse vaartuigen te Grimsby waarnam. Thans vernemen wij dat de gelden, voortkomende van de laatste verkopen ten voordele van derden, vrij gegeven zijn en aan de schippers of reders uitbetaald werden. Het werd aangezien als een absolute bevoorrechte schuld. Anderzijds werd toelating verleend aan de schippers die, samen met de failliet gegane rederij, een aandeel in bepaalde vaartuigen hadden, de visserij verder te bedrijven en het aandeel van de rederij in te kopen. Dit gebeurde intussen en deze vaartuigen zijn nu vrij gekomen en het eigendom van betrokken schippers.

■ Na een roemloos en voortijdig einde van een Brits-Egyptische visserij-overeenkomst voor de visserij in de Mauretaanse wateren en waarover wij het vorige week hadden, kwam thans de betrokken treiler „Glen-Helen” in de haven van Fleetwood aan. Voor de schipper van de „Glen-Helen” die een aandeel in het vaartuig bezit, een zeer kostelijke ervaring.



De „Glen-Helen” bij zijn aankomst in de haven van Fleetwood.

■ Een steur van liefst 36 kg werd te Newlyn aan wal gebracht. Het waren vishandelaars uit Londen die de steur kochten voor de kokette som van 150 duizend BF ! De verkoop te Newlyn was werkelijk een top-attractie. Naderhand ging de steur naar de Groep Grosvenor House Hotel in Park Lane te Londen. Of aan dergelijke prijs nog smakelijk te eten valt ? Ten ware men het geld voor het uitgieten heeft.

■ Zoals men weet gaat de pelagische visserij niet akkoord met de heffingen op de vis ten voordele van de Sea Fish Industry Authority, omdat deze geheven wordt per aangegeven gewicht en niet per waarde. De haring-, makreel- en andere op pelagische vissoorten gaande visserij, heeft dan maar geweigerd de heffingen verder te betalen. Thans heeft de Sea Fish Industry Authority een paar rederijen uitgekozen en deze voor de rechtbank gedaagd als een soort test-case. Indien deze veroordeeld worden in deze zaak, dan zullen de andere weigeraars nog moeilijk bij hun weigering kunnen blijven. Thans zou er reeds 10,3 miljoen BF achterstal zijn.

■ Een Britse schipper uit de kustvisserij kreeg twee weken terug een kleine walvissoort in zijn net. De volgende week kreeg hij terug een zwaargewicht in het net die hij op een gewicht van 1.500 kg schatte. Hij dacht eerst opnieuw met een kleine walvis te doen te hebben, maar dichterbij zag hij dat het om een haai ging. Hij sleepte het net met de haai naar Falmouth dat hij na 2 1/2 uur bereikte in de hoop er een goede prijs voor te maken. Daar werd echter vastgesteld dat het om een zeer ordinaire haaisoort ging die in de afslag slechts 2.500 BF ging. Het vele werk en de schade aan het net zeker niet waard. De volgende maal trachten wij dergelijke beesten uit het net te krijgen en terug zee te laten kiezen, aldus een ontgoochelde schipper. Vorige week werden eveneens twee dergelijke haaien gevangen, één te Brixham en één te Newlyn. Ze werden echter terug over boord gezet.

■ De Britse premier Thatcher bezocht Padstow op de Engelse zuidwestkust waar zij in visserijkringen de verzekering mede gaf dat de conservatieven zouden zorgen voor een verandering van het E.E.G.-visserijbeleid ten voordele van de Britse visserij in het algemeen en ten voordele van de vissers van de Britse zuidwestkust in het bijzonder. Gezien de voor de deur staande verkiezingen in Groot-Brittannië mogen we dit wel met een korreltje zout nemen (zie foto).



We zien hier de Britse premier in de visafslag een bak zeehaaien aan het inspecteren. Aan de eerder afwijzende gelaatsuitdrukking geloven wij niet dat de premier veel van deze vis kent.

■ De Britse seinepurser „Glen Helen” die in aandelen gehouden wordt door de schipper en de Britse rederij J. Marr is van een kale Mauretaanse reis teruggekeerd. Het vaartuig viste in samenwerking met het Egyptisch departement voor de visserij vóór de kusten van Mauretanië sinds januari op gelijk welke vissoorten ook die zich zouden laten vangen. De vis, waarvan de Egyptenaren overtuigd waren die er te vangen was, was er echter in zeer beperkte mate, zodat men besloot een einde te stellen aan de Brits-Egyptische overeenkomst.

■ De Schotse makreelvisserijen eisen een dringende bijeenkomst met de Britse minister Peter Walker en de Schotse staatssecretaris Georges Younger om de vooropgestelde vermindering van het makreelkwotum in de Noordzee te beperken. Men gewaagt inderdaad van een vermindering van 60 duizend ton, hoofdzakelijk in de Noordelijke Noordzee rond Noord-Schotland. Voor de Schotse betrokken vissers is dit onaanvaardbaar. De schuldigen aan de overbevissing van de makreel zijn voor hen de Nederlanders met hun ultra-moderne diepvriesschepen.

■ In Groot-Brittannië trokken de reddingboten in het jaar 1982 in totaal 3 304 maal uit en brachten hiermede 1.281 bemanningsleden aan land waarvan velen in hachelijke toestand. Niettegenstaande de helikopterdiensten blijven de reddingboten een noodzaak.

■ Ter gelegenheid van de visserijtentoonstelling op de Londense vismarkt Billingsgate, telde men op zondag 15 mei tussen de 35 en 40 duizend bezoekers. Men was zo talrijk dat de meesten niet veel gezien hebben van de prachtige visstands, met een overvloed aan verse vis, die men voor deze gelegenheid had opgesteld. Een bijzonder rijke gamma aan vis, visproducten, schaal- en weekdieren, met daarbij wilde en gefarmde zalm en forel, een echte streling voor het oog. De bezoekers kwamen door de grote ingangen in rijen van acht binnen !

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

■ In Groot-Brittannië had een leider van een politieke partij op een politieke meeting, het optreden van zijn tegenstanders vergeleken met dit van viswijven en leugenaars. Dit moet wel een ongelukkige vergelijking geweest zijn want een vertegenwoordiging van vissersvrouwen en visverkoopsters heeft betrokkene gevraagd wat hij met deze vergelijking bedoelde en of dit beduidt dat visvrouwen maar van een gemene soort zijn. Onder meer heeft in het Schotse Scarborough, de Vereniging van Schotse Vissersvrouwen, de uitdaging opgenomen en verwacht nu een duidelijke verontschuldiging vanwege betrokken politiker.

■ Nadat we reeds een initiatief van visverkoop van deur tot deur kregen in Groot-Brittannië door het inzetten van tientallen visventerswagens, nl. „Mister Fish on Wheels” door een groot vishandelsbedrijf, krijgen we nu bericht uit Grimsby dat een grote vishandel voorziet om liefst met een honderdtal viswagens de vis van deur tot deur bij de huisvrouw te brengen. Thans kent de betrokken vishandel reeds een jaarlijks zakencijfer van 200 miljoen B.fr. Met dit nieuw initiatief verwacht men niet alleen dit zakencijfer op te drijven, maar ook de visafzet in eigen land te stimuleren met goede en juiste vis op de juiste plaats te brengen, namelijk aan de deur van de huisvrouw. Er zal hiervoor zelfs een radio-campagne ingezet worden door de betrokken vishandel. De visser kan hierdoor alleen maar winnen, want hoe groter de afzet hoe groter de vraag en hoe beter de prijs in de afslag (zie foto).



Een van de talrijke visventerswagens „Skipper's Fresh Fish”.

■ Door de lokale regering van het eiland Man, gelegen tussen Ierland en Schotland, worden voorstellen geformuleerd om een twaalf-mijlszone volledig voor de eigen visserij voor te behouden. Thans mogen Belgische, Franse en Ierse vissers nog bepaalde traditionele visserijrechten uitoefenen tussen 6 en 12 mijl uit de kusten van het eiland Man. Men zal nu trachten daar een eind aan te stellen. Wij zelf kunnen dit echter niet zo onmiddellijk zien zitten omdat Groot-Brittannië ten slotte te Brussel, naar buiten uit, optreedt voor het eiland Man en in de overeenkomst van 25 januari 1983 over het nieuwe visserijbeleid, deze opties werden vastgelegd. We menen dat er wel een herziening zou kunnen aangevraagd worden door Groot-Brittannië, maar geen eenzijdig optreden door het lokaal bestuur van het eiland Man zelf.

■ Gebruik makend van het goede weder was er verleden week in het Schotse Peterhead weerom een aanvoer die het miljoen pond over-

schreed, zijnde 75 miljoen B.fr. Deze maal was hiervoor echter minder aanvoer nodig, namelijk 42.500 bakken van 50 kg. van 206 vaartuigen, hetzij een gemiddelde van 204 bakken per aanvoerende vaartuig. De gemiddelde prijs hiervoor was 2.100 fr. Er werden 520 bakken opgevangen. Het vaartuig met de grootste aanvoer zette 790 bakken in de afslag; tweede in de rij was een vaartuig met 537 bakken.

■ Er wordt thans veel haai aangevoerd in de Britse en Schotse oosthavens, uit vangsten uit de Noordzee. Dit had als gevolg dat de haai, verleden week, onder meer te Hull, niet altijd de opvangprijs haalde. Een vaartuig dat na een zevendaagse reis onder meer 200 ben haai in de afslag zette, zag voor vijftig ben de minimumprijs van 1.050 fr. niet halen zodat deze vis naar de opvang ging.

■ Ter gelegenheid van de opening van de Schotse visserijtentoonstelling in Anstruther, verleden week vrijdag, heeft de voorzitter van de Schotse Redersfederatie S.F.F., de heer Willie Hay, duidelijk te verstaan gegeven dat het niet in de politiek van de S.F.F. ligt om tot vermindering van het aantal visserijeenheden over te gaan, maar dat de Federatie de oplossing zal trachten te zoeken in een visvergunningssysteem om zodoende de visserij-inspanning te controleren. Beperkingen aan de vangstinspanning van de vaartuigen opleggen schijnt ons

■ De Schotse visserijwachtdienst kreeg de beschikking over een nieuwe patrouille-speedboot. Het gaat om een vaartuig van 20 meter, uitgerust met drie (!) 500 pk-motoren aan 2.300 t/m waarmee 24 mijl per uur kan gehaald worden. Drie motoren van 500 pk zijn goedkoper en minder zwaar dan bv. 2 motoren van elk 750 pk en hebben tevens een kleiner totaal verbruik. Wanneer slechts de centrale motor alleen gebruikt wordt dan kan het vaartuig nog 11 knopen halen. Met de twee buitenste motoren, stuurboord en bakboord, haalt men een snelheid van 17 knopen. Men kan dus de inzet beperken tot één, twee of drie motoren naar gelang de omstandigheden het vereisen (zie foto).

echter evenmin de geschikte manier, omdat aldus de productiviteit per ingezet vaartuig vermindert of aan banden wordt gelegd. Het grootste probleem blijft, voor de S.F.F. echter, hoeveel geld zij voor hun vis zullen krijgen en daarin kunnen we de Federatie wel volgen en bijtreden.

■ Een vissersvaartuig uit de Shetlands met een volle lading smelt aan boord, kreeg plots af te rekenen met het begeven van een schot in het vooreind waardoor de vis zich onevenwichtig verspreidde in het ruim en het vaartuig stabiliteit verloor. Op de noodseinen kwamen verscheidene vissersvaartuigen ter hulp. De drie manschappen werden aan boord van de Grimsbytreiler „Ross Genet” genomen en een sleepkabel aan het in nood verkerende vaartuig, de „Victory”, gelegd. Het vaartuig zonk echter tijdens de sleep naar de haven van Grimsby. Meteen wordt het gevaar van een te grote massa zeer beweeglijke vis aan boord terug duidelijk gesteld evenals de aanpassing van de weerstand van de schotten.

Ierland

■ De Ierse vloot heeft zich in de laatste tijd, vooral dan in de grote middenklasse, gevoelig gemoderniseerd. Jaren terug, bij de toetreding van Ierland tot de EEG, beschikte men in de Ierse visserij slechts over verouderde kleine kustvissersvaartuigen. Dit leren ons vandaag nog altijd de statistieken over de Ierse vloot. Inderdaad hebben de vaartuigen, behorende tot de klasse van 12 tot 24 m., nog altijd een gemiddelde ouderdom van 21 jaar, deze van 24 tot 33 m. een gemiddelde ouderdom van 4 jaar. De grote vaartuigen werden gebouwd met tussenkomst van de FEOGA en EEG-subsidies.

West-Duitsland

■ In West-Duitsland is de invoer van kaviaar in 1982 met 10% terug gelopen, namelijk van 47,5 ton tot 43 ton, terwijl nochtans de omzetwaarde met 10% vermeerde. Het minderverbruik geeft in dure vissoorten en visproducten duidelijk de economische recessie weer.



Het nieuw visserijwachtschip van de Schotse Visserijbeschermingsdienst in actie.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

IERS STAARTJE VOOR SPAANSE VLAGGESCHEPEN

De herrie rond de Brits-Spaanse vlaggeschepen, namelijk de Spaanse treilers die zich onder Britse vlag lieten herregistreren, heeft nu een Iers staartje gekregen.

In de Ierse vissersplaats Castletownbere, in het Graafschap Cork, werd het overladen van de vis uit een Spaanse treiler in een lorrie door de lokale vissers stil gelegd, gezien er reeds sinds maanden spraak was dat ook Spaanse treilers zich onder Ierse vlag zouden laten herinschrijven. Het overladen was begonnen in de nacht van zaterdag 21 mei en de lorrie was reeds half afgeladen toen de Ierse vissers ingrepen en het overladen lieten stil leggen.

Een vluchtig onderzoek wees uit dat de vangst hoofdzakelijk bestond uit ronde vis, heek (mooie meid), tong en pladijs. Volgens de Ierse vissers werd die gevestigd in Ierse, of minstens in E.E.G.-wateren. Zij eisten dan ook dat het departement voor de Ierse visserij een inspecteur zou afvaardigen om na te gaan in welke gebieden de vis gevangen werd. Ook wensten zij te weten of dit om een Spaanse treiler ging die via een Ierse tussenpatroon onder Ierse vlag geregistreerd werd. Volgens de Ierse Redersorganisatie zou de regering tekort gekomen zijn aan haar plicht, de Ierse visserij te beschermen.

E.E.G.

■ In de eerste ronde van de besprekingen tussen de EEG en Noorwegen in verband met de opdeling van de te vangen hoeveelheden haring in de Noordelijke Noordzee, kwam men tot geen resultaat. Deze eerste ronde van besprekingen werd te Oslo gehouden. Men vreest nu dat, bij afwezigheid van een overeenkomst met Noorwegen, de Hollanders toch op de maatjesvisserij zullen gaan op de Doggerbank en dit zonder dat het tot een overeenkomst met Noorwegen komt, hetgeen natuurlijk zou kunnen aanleiding geven tot moeilijkheden met een eventueel ingrijpen van de Noorse marine.

■ Gingen de Hollandse haringvissers verleden zaterdag op de zo lang verbeide haringrace in de Centrale Noordelijke Noordzee dan werden zij door de Britse (Schotse) haringvissers deze week dinsdag gevolgd. Nederland kreeg „voorlopig” 3 duizend ton toegewezen evenals Groot-Brittannië, terwijl de Deense, Franse en West-Duitse vissers voorlopig elk 1000 ton toegewezen kregen tot de bijeenkomst van 6 juni te Brussel de definitieve vangstcijfers van het bijna 100 duizend tonnen contingent zal bekend maken. Dat wil zeggen, als het die dag tot een overeenkomst komt, onder de ministers die de zeevisserij onder hun bevoegdheid hebben.

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

Om verder onheil te voorkomen, verkozen de chauffeur en de twee begeleiders van de lorrie met hun half afgeladen wagen weg te rijden.

De Ierse Redersorganisatie heeft reeds laten weten dat zij alle pogingen om Spaanse treilers onder Ierse vlag te laten optreden en vissen, on-

genadig zal bekampen. Dit houdt vooral verband met de beslissing door de Britse regering dat de méér dan zestig Spaanse treilers, die thans onder Britse vlag ingeschreven staan, minstens voor 70% door Britse onderdanen moeten bemand worden.

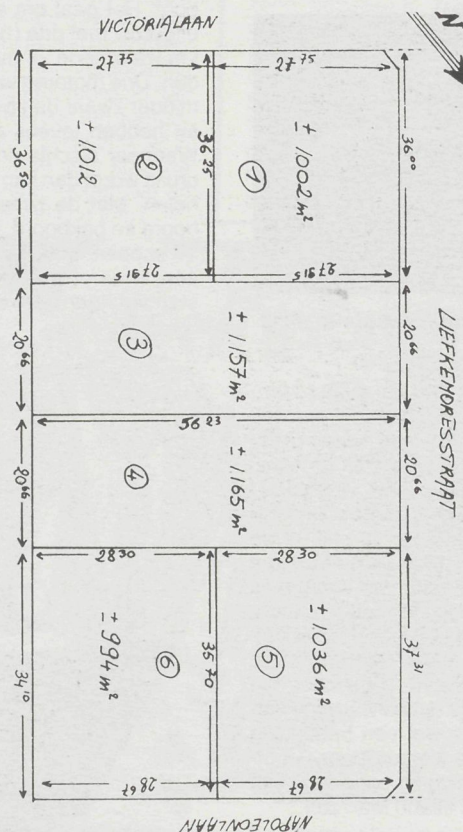
INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

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

Op deze 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.



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



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle
aanvragen bij nieuwbouw*

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

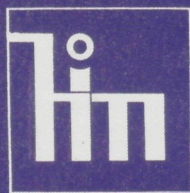


HULP IN NOOD

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.

