GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke

het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

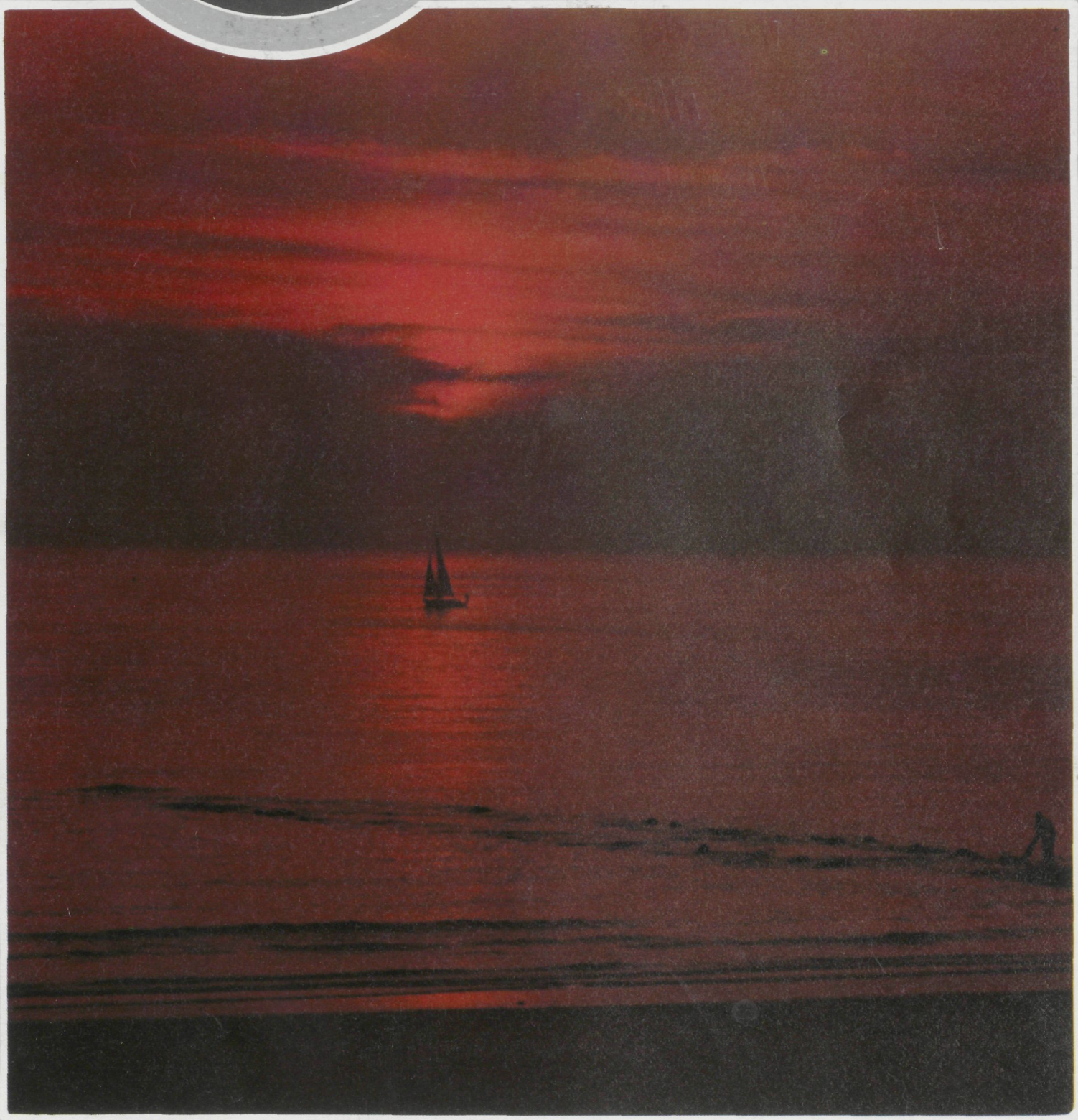


FOTO ROLAND

VRIJDAG 22 FEBRUARI 1980 — PRIJS 50 F. — Nr. 7 — 47e JAAR VERSCHIJNT WEKELIJKS

Wij wensen
de reders en het personeel
van de Z. 44 „CAINE„
rijke vangsten
en een behouden vaart



GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

het visserijblad

Vrijdag 22 februari - Nr. 7

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. — 3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 — B.T.W. 412.522.588
DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

DE NOODZAKELIJKE MODERNISERING VAN ONZE VISSERSVLOOT EN DE NOODZAKELIJKE FINANCIELE STEUN

In ons vorig nummer hadden wij het over het feit, dat het ogenblik is gekomen om ernstiger en veelvuldiger aan de modernisering van onze vissersvloot te denken en hoe aanvragen bij de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid dienen geformuleerd te worden.

Wanneer wij ten andere de naoorlogse toestand bekijken, stellen wij vast dat, waar in 1950 onze visserijvloot meer dan 400 eenheden telde, waaronder een 35 tal grote treilers, de vloot in 1980 tot 218 eenheden herleid is en dat van onze IJslandvloot van meer dan 40 eenheden er amper nog een 7 tal overblijven.

En dit is niet alles.

Per haven ingedeeld, komen wij tot de vaststelling, dat de ouderdom van die vloot van 218 eenheden als volgt dient ingedeeld :

Oostende telt 65 eenheden waarvan 15 meer dan 25 jaar oud, 9 meer dan 20 jaar, 7 meer dan 15 jaar en 16 minder dan 15 jaar.

Zeebrugge telt op het huidig ogenblik 119 eenheden, waarvan 23 van meer dan 25 jaar oud, 9 van meer dan 20 jaar, 40 van meer dan 15 jaar, 30 van minder dan 15 jaar en 10 minder dan tien jaar en 7 gans nieuw.

Nieuwpoort telt 33 eenheden, waarvan 7 van meer dan 25 jaar, 3 van meer dan 20 jaar, 7 van meer dan 15 jaar en 16 van minder dan 15 jaar.

Op een vloot van 218 eenheden, tellen wij 45 vaartuigen welke meer dan 25 jaar oud zijn, 21 van meer dan 20 jaar, 69 van meer dan 15 jaar en 83 van minder dan 15 jaar. *Dit stemt tot nadenken omdat meer dan de helft van de* schepen onmogelijk verder als economisch rendeerbaar kan aanzien worden, veel onkosten hebben door slijtage, reparaties en de brandstofkwestie en nu ook de quotaregeling een belangrijke factor daarstellen, zodat het hoog tijd wordt, dat werkelijk aan modernisatie van de vloot en de vangmethoden gedacht wordt.

De sloopremie waarbij meer dan 40 schepen gesloopt werden en aan de Staat meer dan 50 miljoen frank gekost *heeft, zou verder herhaald en doorgedreven moeten worden* voor al wie oude schepen door nieuwe wil vervangen.

De ouderdom van onze vloot bewijst zulks.

De VOZOR premie zou voor jonge schippers en motoristen moeten blijven dienen voor zover ze een schip willen kopen om hen toe te laten daarmee zelf reder te worden, van wal te steken, en vijf jaar later de kans te krijgen aan nieuwbouw te doen. Onze beste vissers werden ten andere op kust- en Westvissersvaartuigen gevormd.

Het geldt hier praktisch dus geen uitbreiding van de vloot welke nooit meer tot 400 eenheden zal opgevoerd worden, maar het instand houden van onze artisanale visserij en het steunen van jonge vissers die met kapitaalkrachtige mensen, samen willen scheep gaan, zoals wij het in de laatste tijd hebben vastgesteld, waardoor de modernisering sneller van stapel zou lopen en dit de jeugd in de visserij zou houden.

De ondoordachte beweringen en vrees voor de quota, voor een bemanningstekort, enz....., zijn vooruitzettingen van hen die uit afgunst of eigen belang van die vernieuwing niet houden en die niet verder willen zien dan hun neus lang is.

Op het huidig ogenblik hebben we maar even te kijken naar onze Noorderburen, die niettegenstaande alle quota's, alle brandstofprijzen, die toch even duur zijn als bij ons, de modernisering stelselmatig doordrijven en hun scheepswerven overladen met nieuwbouw in voorwaarden welke veel minder aantrekkelijk zijn dan bij ons. Daar worden stelselmatig schepen van meer dan tien jaar oud verkocht en vervangen.

Waar daar ook de werven met het oog op de werkverschaffing, gesteund worden, is daar bij ons nochtans geen sprake van. Maar bij ons ontvangt men nu bij nieuwbouw, 85 t.h. krediet van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid op 15 jaar af te korten aan een interest die met de tussenkomst van de Staat, de 3 t.h. niet te bovengaat.

In Holland is geen sprake van een VOZOR premie als tussenkomst bij nieuwbouw of aankoop door jongeren van een vissersvaartuig. De financiering geschiedt daar meestal door banken aan dure interesten. En nochtans zijn op het huidig ogenblik op Hollandse werven, 54 schepen in bouw van meer dan 30 m tot 42 m. met motoren gaande tot 2.000 P.K. en meer.

In 1979 zagen daar 16 nieuwe vaartuigen het licht, zijn er nog 38 in aanbouw waarvan 17 voor Urk alleen.

En deze vaartuigen worden van ultra moderne apparaten voorzien om met een maximum van technische vaardigheid niet als vernieuwing maar door modernisatie een opvoering van de vangcapaciteit beogen.

EN DAT IS HET WAT ONZE VLOOT MEER DAN NODIG HEEFT ! !

De modernisatie van onze vloot, is dus met het oog op de toekomst niet alleen gewenst, maar nodig voor het voortbestaan van de visserij en de nog enkele kleine scheepsbouwwerven waarover wij aan de kust beschikken, zonder te spreken *van de toeleveringsbedrijven, die honderden, ja duizenden* mensen rechtstreeks of onrechtstreeks tewerkstelleh.

EN WAT MEER IS !

Hier hoeft vadertje Staat geen geld in te pompen, daar de geleende kapitalen automatisch terugvloeien naar de N.M.K.N., omdat ze over het algemeen met voldoende waarborgen geleend werden in tegenstelling met de miljarden die aan allerlei instellingen en multi-nationals worden geleend en geheel of gedeeltelijk verloren gaan.

Men vreest de kostenstijgingen. Maar deze lopen vooral op met oude vaartuigen. Men vreest de quota regeling. Ook deze is niet te vrezen, zo de visserijvloten niet uitgebreid en de genomen maatregelen gevolgd worden.

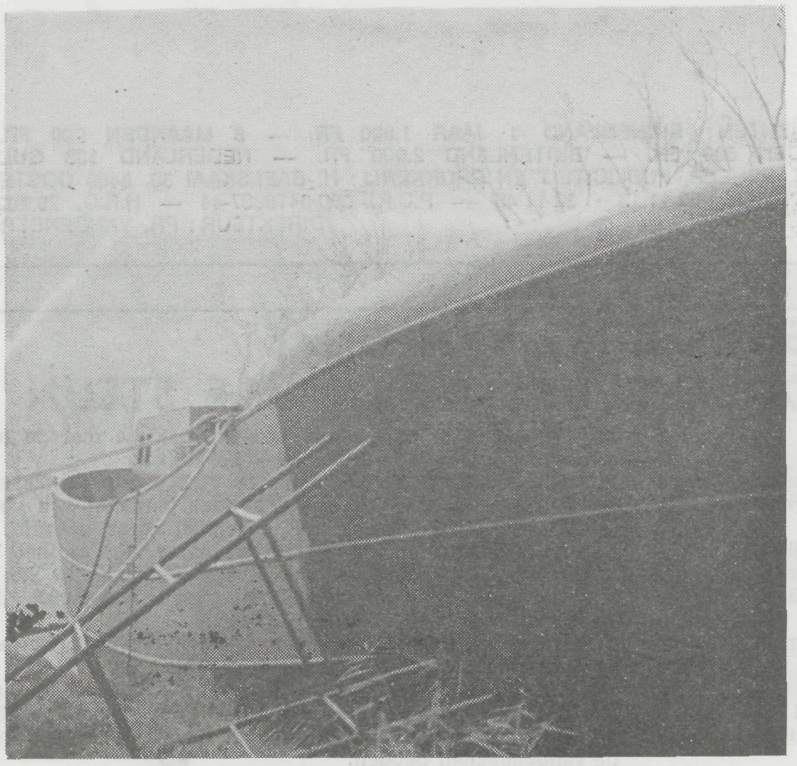
Binnen een paar jaar zal de visserij op een gezonde basis veel meer renderend worden dan nu.

Tenslotte moet de regering beseffen, dat de visserij steunen een deviezenopbrengst vertegenwoordigt van miljarden, de werkverschaffing van 20 à 30 duizend mensen geldt en geen vreemd maar eigen kapitaal er voor aangewend wordt, die de scheepsbouwwerven en toeleveringsbedrijven in stand houden, de jonge schippers, durvers, dynamische reders en familiebedrijven aansporen met eigen spaarcentjes de visserij te bedrijven, waar noch 38 uur, noch allerlei sociale voordelen geeist worden, eens men naar zee gaat en men alleen verlangt dat de opbrengst wanneer men de thuishaven bereikt, renderend is. Als de visserij geld verdient, dan heeft elkeen er bate bij.

We stellen ten andere thans ook vast dat opnieuw kapitaalkrachtige mensen met jonge bekwame schippers scheep willen gaan om aan nieuwbouw te doen in plaats van hun geld in de immobiliënwereld te steken, waar lasten en taksen hun kapitalen meer bezwaren dan in de visserij.

De regering en vooral onze ministers van verkeer, landbouw en economie, hun kabinet en hun administratie, hebben zulks in de laatste vijf jaar goed begrepen, wat een stimulans *moet zijn om sneller te moderniseren op een ogenblik dat de* daarvoor gestelde voorwaarden nooit zo gunstig zijn geweest.

Wij zijn overtuigd dat de regering met die gezonde maatregelen te nemen, welke werkverschaffing betekenen, zonder grote finantiële offers, de weg is ingeslagen om wat door traditie en jarenlange werklust geleefd heeft, in stand te houden en de bevolking tevens een gezond voedsel aan te brengen, wat ten huidigen dage van even groot belang is. — P. Vandenberghe



- Z.14 „De Bounty"
- Z.19 „Sonja"
- Z.27 „Mercurius"
- Z.162 „Van Dyck"
- N.15 „De Kottens" en de O.186 „Shannon" en onlangs de
- Z.44 „De Caine" werden gezandstraald en geschilderd door...

Firma D. VERBEKE

- SCHEEPS- en BOUWSCHILDERWERKEN
- ZANDSTRAALWERKEN
- BEHANG en BEVLOERING
- KENITEX MUURBEKLEDING met 10 JAAR TOTALE WAARBORG

WEIDESTRAAT, 346 8320 BRUGGE 4

☎ (050) 35 48 61

REDERS !

Laat uw schip zandstralen, het is een waarborg tegen roestwering en op langere termijn een forse besparing.

(8467V)

ZEEBRUGGE OPNIEUW VERRIJKT MET MODERNE MIDDENSLAGTREILER

Belangrijke steun van het Min. van Verkeerswezen

Mevrouw Jos De Kimpe meter -- Minister Jos Chabert peter

Het is de tweede maal in enkele weken tijd dat de Belgische visserijvloot en in de eerste plaats opnieuw de Zeebrugse, met een nieuw vaartuig verrijkt wordt. Inderdaad, nadat zaterdag 19 januari de Z.289 «Jan Breydel» voor rekening van reders Vandenbroucke en Bart Schiltz, gedoopt werd, op de uitstekende werf van Roger Degraeve zijnde gebouwd, is het nu de Z.44 «De Caine» die te Zeebrugge de vuurdoop onderging en wel met twee voorname beschermers als meter en peter.

Inderdaad, het was niemand minder dan Mevrouw Dekimpe, de echtgenote van de heer Jos Dekimpe, directeur Consumers in België bij de British Petroleum Cy, die het meterschap had aanvaard, terwijl de heer Jos Chabert, minister van verkeerswezen, voor de eerste maal het peterschap van een vissersvaartuig waarnam. En dat meter en peter dit op een schitterende en tevens gemoedelijke wijze gedaan hebben, aldus blijk gevend van hun belangstelling en sympathie voor onze vissers en visserij, heeft elkeen kunnen ondervinden, die op de doop en de feestelijkheden aanwezig was.

Het was een riem onder het hart van de zovelen en bijzonder van de jonge vissersreders - familie Gilbert Derudder en Willy Vanhove, twee schoonbroers, die reeds eigenaar zijn van de Z.14, pas in 1973 op dezelfde Westvlaamse Scheepsbouwwerf te Oostkamp gebouwd en het nu reeds een stapje verder aandurfden.

Die stevige en vooruitstrevende rederij heeft dus geprofiteerd van de ontmanteling der oude vaartuigen welke zich in de Belgische visserij voordoet, om aan verdere modernisering te denken, zodat dit het eerste vaartuig is van de twee in bestelling op dezelfde werf, voor dezelfde rederij, welke thans gedoopt werd.

De knappe reders hebben immers, zelf nog jong zijnde, elk vier zoons die, wanneer men hen vraagt wat ze zullen worden, onmiddellijk als antwoord geven : «Visser, mijnheer !» 't Zit te Zeebrugge en Heist in het bloed. Meter en peter kunnen dus geen beter keuze gedaan hebben.

DE DOOP

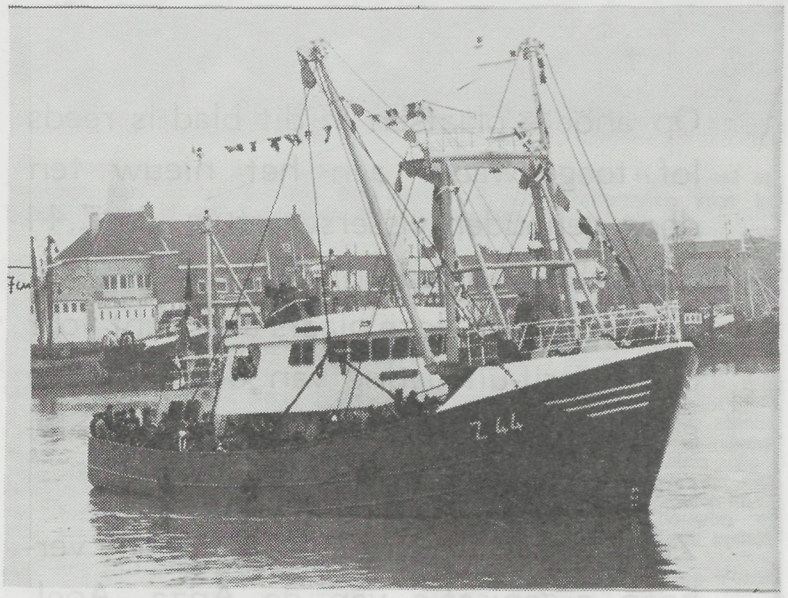
Het was rond 14u15 dat minister Chabert aan de jachthaven van Zeebrugge toekwam, er voorgesteld werd aan de knappe meter en aan de heer Olivier Vanheste, Gouverneur der Provincie, in tegenwoordigheid van secretaris generaal Poppe, zijn kabinetsadviseur Marcel Vandenbossche en talrijke overheden uit de maritieme wereld, waaronder we nog noteerden, directeur generaal Bob Van Craeynest, H. De Paepe, hoofdingenieur directeur van de Zeevaartinspectie met zijn medewerkers de hh. Bourgeois en De Blieck, waterschout Vandenbussche Y. van Zeebrugge, volksvertegenwoordiger Manu Dezutter, Schepen Pierre Leys van Brugge, Guido Van Gerven, directeur van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid te Brugge, directeur Balbaert van de vismijn van Zeebrugge, directeur P. Hovart van het Proefstation en de hh. K. Michielsen, Bob Martens van het Ministerie van Landbouw, secretaris generaal Walter van Roose van de Bedrijfsraad voor Zeevisserij, Rob Decorte, groepsleider van het ACw, enz.

Benevens deze autoriteiten bemerkten wij de directies van leveranciers, waaronder de heer Vanderhaeghen van ABC, de familie Vandercruyssen van de Westvlaamse Scheepsbouwwerf, de hh. Pros Vandenberghe, Praet en Simoens van SCAP, Padmos, leverancier van de vislier, van de nettenrol en hulpmotor, Theunissen van Promac Zaltbommel, leverancier van de stuurmachine, de straalbuis en de schroef, Lowyck, die al het timmerwerk op zeer vakkundige manier heeft verzorgd, D. Verbeke, die al het schilderwerk en het zandstralen voor zijn rekening nam, Haegheman, die de verwarmings- en sanitaire installaties inbouwde, de heer Duyvejonc,k die de isolatiewerken op prachtige wijze aan de hoofd- en hulpmotor uitvoerde, de firma Sempress die de luchtbediening van hoofd- en hulpmotor, keerkoppeling, stuurmachine en nettenrol aanbracht, John Decroos, die SAIT vertegenwoordigde, welke de volledige elektronische installatie inbouwde, alsook de hh. Jos Dekimpe en Van Tuykom van British Petroleum Cy, Jef De Roose, directeur van de redersvereniging Hand in Hand Zeebrugge en nog honderden belangstellenden.

Het was 14u30 toen pastoor Schoenmaker van Zeebrugge, de doopplechtigheid aanving, het schip zegende en samen met meter en peter de gewijde paasnagels in dek, voor- en achterschip klopten, zoals de traditie het voorschrijft.

Daarna werd namens de Westvlaamse scheepsbouwwerf aan de meter een prachtige barometer met scheepsrad aangeboden en eenzelfde barometer aan de peter namens de werkhuizen SCAP die het schip afgewerkt hadden. De reders hadden het vernuftig idee gehad aan de meter en de peter een prachtig versierde korf met vis en schaaldieren aan te bieden wat een bewonderende menigte toejuichte. Minister Chabert werd tevens door de heer Vandenberghe bedankt voor al wat hij en zijn departement in de laatste jaren voor de sloop, nieuwbouw en scheepsjongens gedaan had, hem tevens herinnerend aan zijn uitstekend besluit, de reserven van de VOZOR te gebruiken voor het aanmoedigen van jonge schippers en motoristen.

De minister bedankte voor de vriendelijke attentie te zijnen opzichte en dat van zijn departezichte en van zijn departebelang van de visserij de ingeslagen weg op te gaan.



De stoere Z.44 «Caine» tijdens de proefvaart die volgde op de doopplechtigheid. (Foto NVDK-WDB)

MAIDENTRIP

Onmiddellijk daarop voeren de twee vaartuigen Z.14 en Z.44 tot buiten de muur van de haven van Zeebrugge en werd bij de terugkeer door de minister een lang bezoek gebracht aan de installaties van het schip, waar hij hen voor de knapheid van opvatting geluk wenste, waarna hij gedurende meer dan een uur in het restaurant «Le Chalut», samen met de reders, de meter en de familie, de koffie nam en zich van al de visserijplannen van reders liet voorlichten.

Toen hij eindelijk door andere verplichtingen gehouden, te 17u30 de reders verliet, was elkeen zeer tevreden over de eenvoud en de gemoedelijkheid waarbij het ganse doopverloop was geschied.

HET BAANBREKEND WERK VAN HET DEPARTEMENT VAN VERKEERSWEZEN

Ter gelegenheid van die doop menen we dat het nuttig werk van de laatste jaren van het ministerie van Verkeerswezen beter in het licht te moeten stellen omdat dank zij de maatregelen door dit departement in de laatste twee jaar genomen, onze visserij straks niet tot de folklore zal behoren en zijn modernisering langzaam maar zeker een feit wordt.

De Z.44 «De Caine» werd genoemd naar de roman «Muiterij op de Caine» van de Amerikaanse auteur Herman Wouk. Het schip dat G. Derudder en W. Vanhove al bezitten draagt eveneens de naam van een schip waarop een muiterij plaats greep, nl. de Z.14 De Bounty.

We zouden de twee jonge reders de twee baanbrekende «muiters» van de visserij kunnen noemen.

De Z.44 «De Caine» werd gebouwd, wat het casco betreft, door de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp en voor de afwerking door de rederscooperatieve vereniging Scap te Oostende.

De motor werd vervaardigd door de fabriek ABC van Gent. Het is dus een vrijwel volledige Belgische constructie.

Zoals gemeld hebben dezelfde reders een zusterschip in bestelling op dezelfde werf, de Z.43 «Pandora» die vermoedelijk in juni 1980 in de vaart zal komen.

(Vervolg op blz. 5)

Z44 «CAINE»

kiest zee met visserijuitrusting van

Hand in Hand, IJmuiden Stores

Op andere plaatsen in dit blad is reeds lof toegezwaaid aan het nieuw ten doop gehouden vissersvaartuig, de Z.44 „CAINE" van rederij p.v.b.a. D Bounty. Wij vragen op deze plaats aandacht voor de visserij-uitrusting van de Z.44, die geheel met materiaal van IJmuiden Stores werd geleverd.

Zoals bekend is IJmuiden Stores de verkoop organisatie van de Anza, Apeldoornse nettenfabriek en van de Verto staalkabel- en touwfabrieken te Rotterdam.

De netten werden gemaakt door de bekwame nettenmakers van Hand in Hand te Zeebrugge uit materiaal van de Anza, sinds vele jaren leverancier van een superieure kwaliteit nylon op de Belgische markt.

Steeds weer ziet deze fabriek kans op kwaliteitsgebied de concurrentie voor te blijven, door nieuwe elementen toe te voegen aan de verwerking en bewerking van haar nylon.

De Anza bereikt daardoor dat een optimaal gebruik kan worden gemaakt van de eigenschappen van het materiaal.

In feite weet zij het netwerk steeds die eigenschappen mee te geven die vereist worden voor een bepaalde visserijmethode.

De speciale bewerking garandeert een grote maatvastheid en een uitstekende slijtweerstand van het netwerk.

De geleverde vislijnen zijn van de beroemde Vertocoat kwaliteit, opgebouwd uit een eerste klas draad en dubbel gegalvaniseerd volgens een speciaal Verto procédé.

Voorwaar, netten en lijnen vormen een ideale combinatie om de rederij De Bounty en haar nieuwe schip een uitstekende uitgangspositie in de visserij te verschaffen. Deze netten zijn ook verkrijgbaar bij SCAP Oostende.

Wij wensen de rederij „De Bounty" en de bemanning alle denkbare succes toe.

ANZA IJmuiden Stores

(8469V)

(Vervolg van blz. 3)

Voor de beide schepen bekwam de pvba «De Bounty» in het kader van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet een krediet van 80 pct op de kostprijs die samen 61.820.000 F beloopt. Daarnaast bekwamen ze in het kader van het ministerieel besluit van 22 maart 1979 houdende aanwending van de gelden voortkomend uit de likwidatie van Vozor voor de zeevisserij een premie van 10 pct op de kostprijs die 6.182.000 F bedraagt. Deze premie wordt uitbetaald bij het in de vaart komen van het schip, wat nu het geval zal zijn voor het gedeelte van de premie (de helft, hetzij 3.091.000 F) dat betrekking heeft op het eerste schip.

De reders, Gilbert Derudder en Willy Vanhove, twee schoonbroers, vaarden beiden ter visserij. Gilbert Derudder als schipper, Willy Vanhove als motorist op het schip dat ze reeds bezitten. Gilbert Derudder is 39 jaar en vaart sinds zijn 17de jaar eerst als scheepsjongen, sinds zijn 21ste jaar als schipper. Willy Vanhove is 48 jaar en vaart sinds zijn 15de jaar.

Gilbert Derudder heeft 4 zonen waarvan de drie oudste studeren aan de zeevisserijschool Ibis. Ze bestemmen zich dus op de zeevisserij voor.

Willy Vanhove heeft 5 kinderen, waarvan 4 zonen. De oudste zoon bezit reeds het diploma van aspirant-schipper en vaart reeds als matroos op de Z.14. De twee volgende jongens studeren aan de visserijschool te Heist.

Het betreft hier dus een typische familie-uitbating. De bouw van de twee nieuwe eenheden werd overigens ondernomen om de kinderen die in de visserij blijven toekomstmogelijkheden te verschaffen. Een bekwaam visser wordt doorgaans op zeer jeugdige leeftijd kapitein — of schipper zoals men in de visserijmiddens zegt — van een vissersvaartuig : 21 à 25 jaar.

HET BELEID VAN HET DEPARTEMENT VAN VERKEERSWEZEN INZAKE DE VISSERIJVLOOT

Het beleid van het departement sinds 1974 inzake de samenstelling van onze zeevisserijvloot is er in de eerste fase op gericht geweest een aantal oude, niet meer rendabele schepen uit de vloot te verwijderen. Daartoe werd bij KB van 26 augustus 1976 een bijzondere sloopremie van 20.000 F per gesloopte bruto-ton ingesteld. In het kader van dit besluit werden 35 vissersvaartuigen gesloopt en werd een totaal bedrag aan premies van 59.730.000 F toegekend. Bovendien werden, onder dezelfde voorwaarden nog bijkomend 3 schepen gesloopt, waarbij beroep werd gedaan op de gelden voortkomend van de likwidatie van Vozor, voor een totaal bedrag van 4.717.200 F.

De eerste fase is thans volledig afgewikkeld. Alle premies zijn uitbetaald.

DE TOEKOMSTIGE BEDOELING

In een tweede fase wordt het beleid er thans op gericht de vernieuwing van de vloot in de hand te werken. De ervaring leert daarbij, dat het niet alleen van belang is de vloot zelf, de schepen, te vernieuwen, in de eerste plaats door nieuwbouw, maar tevens voor een regelmatige opvolging in de rederskaders te zorgen. Traditioneel is de struktuur van de Belgische zeevisserij zo, dat een bekwame schipper of motorist na enige tijd gevaren te hebben eigenaar wenst te worden van zijn eigen vaartuig. Hij wordt wat men noemt «schipperreder». Dikwijls komt het voor dat een schipperreder eenmaal dat hij niet meer zelf vaart, zijn vaartuig overlaat aan een familielid (zoon, schoonzoon), of zelfs aan een buitenstaander. De vader van een van beide reders van het schip dat zaterdag werd gedoopt, Gilbert Derudder, bezat een klein kustvissersvaartuig Gilbert Derudder, eenmaal zelf eigenaar, ging over tot geleidelijke vernieuwing door telkens een groter vaartuig te laten bouwen. Aldus bracht hij het van kustvisser tot grote middenslagreder.

Het ter beschikking stellen van de gelden voortkomende uit de likwidatie van Vozor (circa 80 miljoen fr) maakte het mogelijk door een stelsel van premies bij de nieuwbouw of aankoop van een vaartuig de politiek van aflossing van de rederskaders aan te moedigen. Die aanmoediging is er nodig, gelet op de kosten van nieuwbouw: meer dan 30 miljoen voor de Z.44, prijs die thans is opgelopen voor een gelijkaardig vaartuig tot circa 40 miljoen fr. Zelfs rekening houdend met de steun verschaft via het scheepskrediet, vergen dergelijke bedragen een eigen inbreng die een jonge schipper of motorist en zelfs gevestigde reders moeilijk aankunnen. Vandaar de politiek van toekenning van een premie van 10 pct bij nieuwbouw of aankoop van een vissersvaartuig, premie die op 20 pct wordt gebracht als het de bouw van een kustvaartuig betreft en op 25 pct wanneer geen beroep wordt gedaan op de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet wat in de praktijk neerkomt op een verkoop onder Belgische reders.

Voor de jaren 1979-80 werden in totaal 6 aanvragen ingediend voor het bekomen van premies voor nieuwbouw, 1 voor de aankoop van een schip in het buitenland en 11 voor verkoop aan jonge schippers of motoristen. Deze 18 aanvragen, waarvan verschillende nog in onderzoek zijn om na te gaan of ze beantwoorden aan de bepalingen van het ministerieel besluit van 22 maart 79, slaan op een totaal bedrag van circa 30 miljoen fr.



De bemanning van de «Caine» die eerstdaags de grote vlakte zal optrekken voor de maidentrip. Met uiteraard onze heilwensen voor behouden vaart en rijke vangsten. (Foto NVDK-WDB)

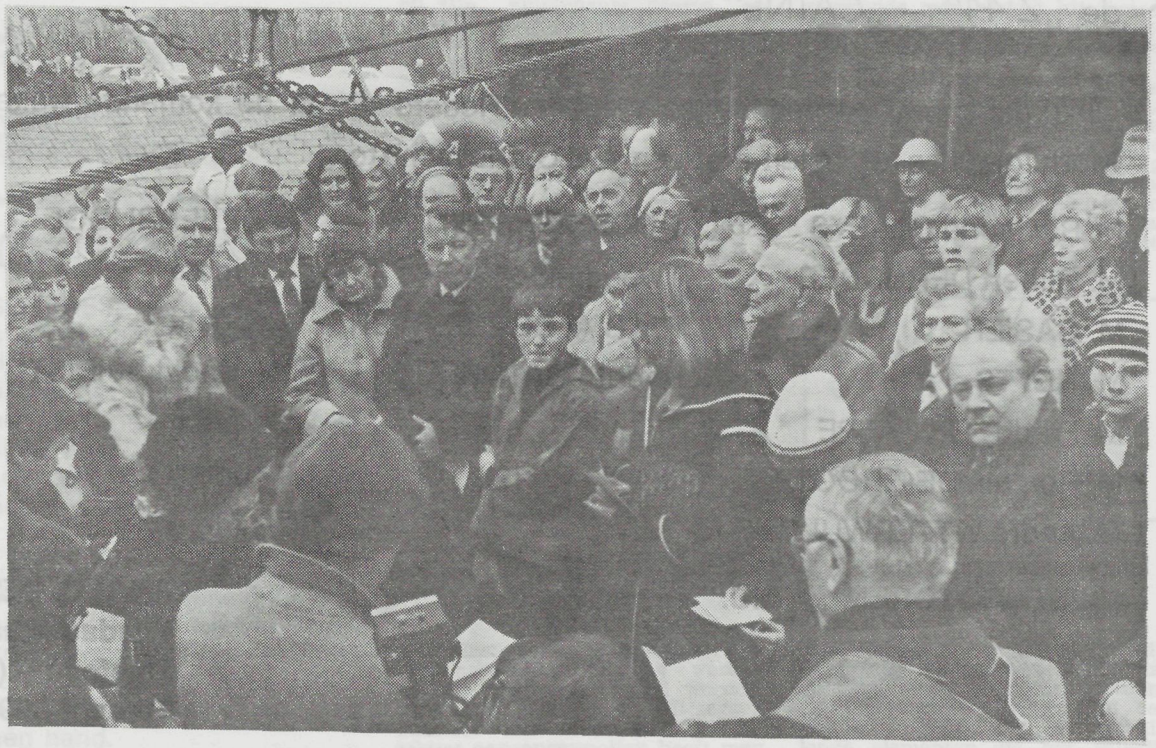
De objectieven die worden nagestreefd met deze politiek van vernieuwing van onze vissersvloot beogen geenszins een ongebreidelde uitbreiding van onze vloot. Wegen van gelijkheid dienen hier te worden behandeld, enerzijds, omdat nog steeds onzekerheid heerst over het toekomstig visserijbeleid in de EEG, meer bepaald wat de vangstquota betreft, en anderzijds omdat ook moet vermeden worden, dat een akuut probleem van tekort aan gekwalificeerd personeel dat de bemanning van de schepen moet vormen, zich al te scherp zou stellen.

Daarom werden in het beleid een aantal remmen ingebouwd, waarvan de voornaamste zijn :

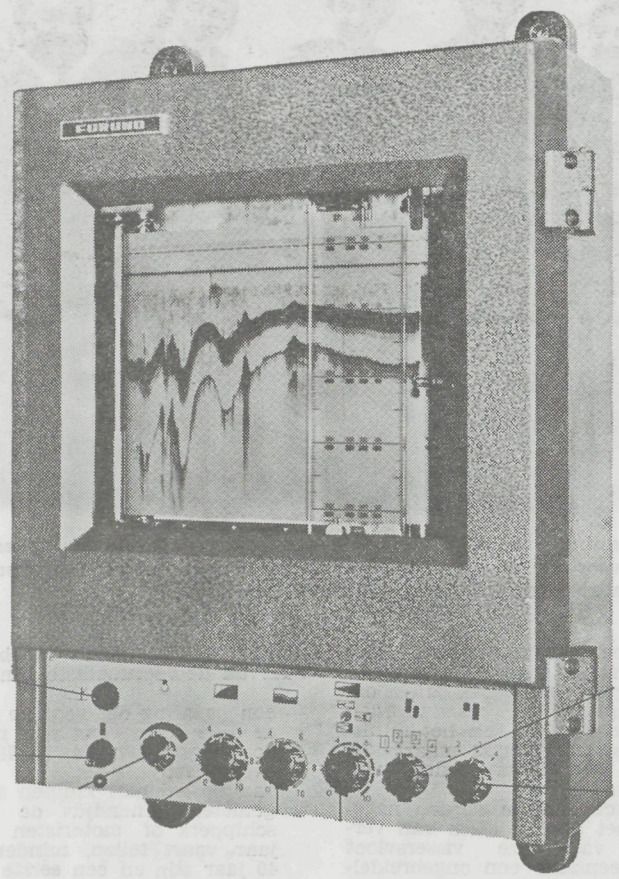
— een bepaling dat voor de periode 1979-81 de vloot niet met 10 pct het cijfer van 1979 mag overtreffen
— van de premies kunnen slechts genieten, enerzijds de jonge schippers of motoristen die 3 jaar vaart tellen, minder dan 40 jaar zijn en een eerste vaartuig aankopen of bouwen en anderzijds de gevestigde reders.

Met het verlenen van de Vozorpremies, gekoppeld met de faciliteiten van het scheepskrediet, werden de middelen ter beschikking gesteld om de vernieuwing van de Belgische visserijvloot door te voeren. Het in de vaart brengen van de Z.44 «De Caine» is een eerste resultaat van deze politiek.

(Vervolg op blz. 7)



Een beeld van de doopplechtigheid van de Z.44 «Caine» die massaal werd bijgewoond door vele belangstellenden. (Foto NVDK - R.C.)



SAIT presenteert U de nieuwe dieptemeter FURUNO FE-814 :

— 16 dieptebereiken, afleesbaar op een papierbreedte van 20,4 cm ;
— zender 2 kilowatt, continu regelbaar tussen 1 en 2.000 watt ;
— drie instelbare pulslengten : 0,6 - 1,2 en 1,8 ms ;
— regelbare papiersnelheid ;
— verstelbare nullijn tot 60 meter ;
— uitgerust met een tijd variërend volume dat toelaat niet gewenste storingen te onderdrukken zonder afname van de gevoeligheid ;
— witte lijnaanduiding voor bodemdetektie ;

Inlichtingen op volgende adressen :

— **OOSTENDE, H. Baelskaai 21 — Tel. (059) 32 08 11**
— **ZEEBRUGGE, Wandelaarstraat 4 Tel. (050) 54 41 21**
— **NIEUWPOORT, Kaai 16 — Tel. (058) 23 31 51**

(8468V)

De „A.B.C." Dieselmotoren hebben terug het vertrouwen gewonnen van de Reders aan de Belgische Kust

Wij danken dan ook de Reders GILBERT DERUDDER en WILLY VAN HOVE van de „Z 44" – „CAINE"

Onze dank gaat eveneens naar volgende Reders die in de komende weken en maanden ook hun vaartuig zullen uitrusten met een A.B.C.-Dieselmotor

M. Raymond CLAEYS	NOORDVISSERIJ	ZEEBRUGGE	motor 6MDZC
M. Gilbert DERUDDER	Tweede Schip	idem	motor 6MDXC
M. CASIER	P.V.B.A. DE ZWERVER	idem	motor 6MDXC
M. NEYTS	Rederij SATURNUS	Knokke-HEIST	motor 6MDXC
M. Freddy DE PAEPE		idem	motor 6MDXC
M. Romain DE GROOTE		idem	motor 6MDXS
M. André WTTERWULGHE		idem	motor 8MDXC

DIESELMOTOREN „A.B.C."

ANGLO BELGIAN COMPANY nv
Wiedauwkaai 43 GENT
Telefoon : (091) 23 45 41
Telex 11.298 abc gt b

(8458V)

(Vervolg van blz. 5)

HET DINER EN PRACHTIGE GESCHENKEN VAN DE METER

Op het diner welke 's avonds te 19 uur in het prachtig restaurant «Ter Poel» te Brugge plaats had, waren niet minder dan 180 genodigden, waaronder de bemanning van de twee vaartuigen Z.14 en Z.44 met hun familie, de ambtenaars van het Zeewezen en Landbouw alsook de werf, de leveranciers en vrienden.

Tijdens dit zeer mooi en gezellig feest, nam Mevrouw Dekimpe het woord om zich te richten tot de reders en de bemanning van het nieuw vaartuig. Zij zei o.m. :

«Vorig jaar was ik heel gelukkig meter te mogen zijn van mijn eerste kleindochtertje. Nooit had ik verwacht op zo korte tijd, daarna opnieuw meter te worden.

Maar er is nauwelijks een vergelijking mogelijk : toen een wonder van de natuur, nu het resultaat van de hedendaagse technische vaardigheid.

Het is dan ook een grote eer voor mij om vandaag het meterschap over de Z.44 «Caine» te mogen waarnemen. Ik wil daarom zeker niet vergeten de reders, de heren De Rudder en Van Hove daarvoor hartelijk te bedanken.

Reeds verscheidene malen heb ik het genoegen gehad tewaterlatingen bij te wonen, meestal echter van tankers, uiteraard... Steeds was ik bij dergelijke gelegenheden sterk onder de indruk van de majestatische grootheid die van deze schepen uitgaat. Vandaag was ik nog meer getroffen door de doop van de Z.44 «Caine» maar dan op een heel andere manier. Deze keer was het immers veel intiemer, zoals in één grote familie, alsof iedereen zich persoonlijk verbonden voelde met het schip en met de visserij. Zelf ben ik van de visserij niet erg op de hoogte, tenzij dan van de vis zelf, die ik als gerecht ten zeerste kan waarderen.

Bij de doop van dit schip wil ik God vragen zorg te dragen voor alle schepen en hun bemanning die op zee varen en in het bijzonder voor dit prachtige schip en zijn fijne bemanning. Ik ben er zeker van dat de «Caine» met Gods hulp, de liefde van de familie en de vriendschap van ons allemaal een grootse en voorspoedige toekomst tegemoet gaat en dat schip en bemanning telkens met een goede vangst behouden hun thuishaven zullen bereiken.

Vorig jaar, bij de doop van mijn kleindochter, heb ik suikerbonen aangeboden, nu zou ik aan de reders en de bemanning als aandenken van deze dag een klein geschenk willen aanbieden.»

Totdaar deze eenvoudige en gemoedelijke speech.

En dit geschenk was voor de ganse bemanning elk een prachtige vochtigheidsmeter, girometer, barometer en thermometer.

Voor beide reders ging het om een mooie lederen map, bureaugerief en kandelaars.

Het feest, 's namiddags schitterend ingezet, werd hier in een gemoedelijke sfeer en met een zeer fijne lunch dus voortgezet.



De Meter mevr. De Kimpe en de Peter, Minister Jos Chabert, met de reders.

DE SLOTREDE

Vóór de koffie werd tenslotte door de heer Pros Vandenberghe namens de werf en de werkhuizen SCAP het woord gevoerd om te wijzen op de ups and downs welke de visserij steeds heeft gekend.

Hij wees op de ouderdom en de bestendige aftakeling van onze vloot in de laatste tien jaar welke van 400 tot 225 eenheden teruggebracht werd en hij bracht hulde aan vooral de betrachtingen van de minister van verkeer, zijn kabinet en zijn ambtenaars daarin gesteund door het ministerie van landbouw om aan die aftakeling een einde te stellen, dank zij de maatregelen in vijf jaar tijd snel en wel doordacht genomen. Hij dankte de scheepsbouwwerf van Oostkamp, de talrijke leveranciers en de bedienden en werkvolk van de werkhuizen SCAP voor de werkelijk prachtige wijze waarop zij zich in deze moeilijke ogenblikken van hun taak hebben gekweten.

Tenslotte richtte hij zich tot de kranige bemanning van het schip met hun knappe schipper Robert Ackx om hen te wijzen op hun zware verantwoordelijkheid welke zij met dergelijk kapitaal op zich hadden genomen en de noodzakelijkheid het schip en de rederij economisch rendeerbaar te houden

Hij bracht tot bessluit hulde aan de durf en de werklust van beide vennoten, die in de huidige omstandigheden deze twee moderne treilers hebben durven laten bouwen en was overtuigd dat, waar zij hun technische vaardigheid op zee in het vérleden steeds met succes hebben geleid, hun echtgenoten het stuur aan wal zo hebben beheerd, dat het niet meer noodzakelijk is van emancipatie van de vrouw te spreken, maar dat vissersvrouwen reeds lang geemancipeerd zijn en aan wal de finantiële leiders zijn van een bedrijf, welke niet altijd gemakkelijk geleid wordt.

Die gemoedelijke en tot het hart sprekende rede besloot hij met de woorden : «Wij allen wensen u steeds rijke vangsten en behouden vaart».

Na deze rede, op een lang en hartelijk applaus onthaald, duurde dit mooi feest gevolgd van dans tot in de vroege uurtjes en is elkeen heengegaan overtuigd dat hier in alle eenvoud en hartelijkheid onze visserijmensen zich eens te meer hebben getoond als behorend tot de knapste en gezelligste mensen van ons land.

De bemanning

Robert Ackx, schipper, 26 jr.
Willy Vandeberghe, motorist, 29 jr.;
Ivan Eyland, matroos, 20 jr;
Eddy Verbeke, matroos, 20 jr;
Luc Vanhove, matroos, 20 jr.

NIEUWE RADAR VOOR DE VISSERIJ

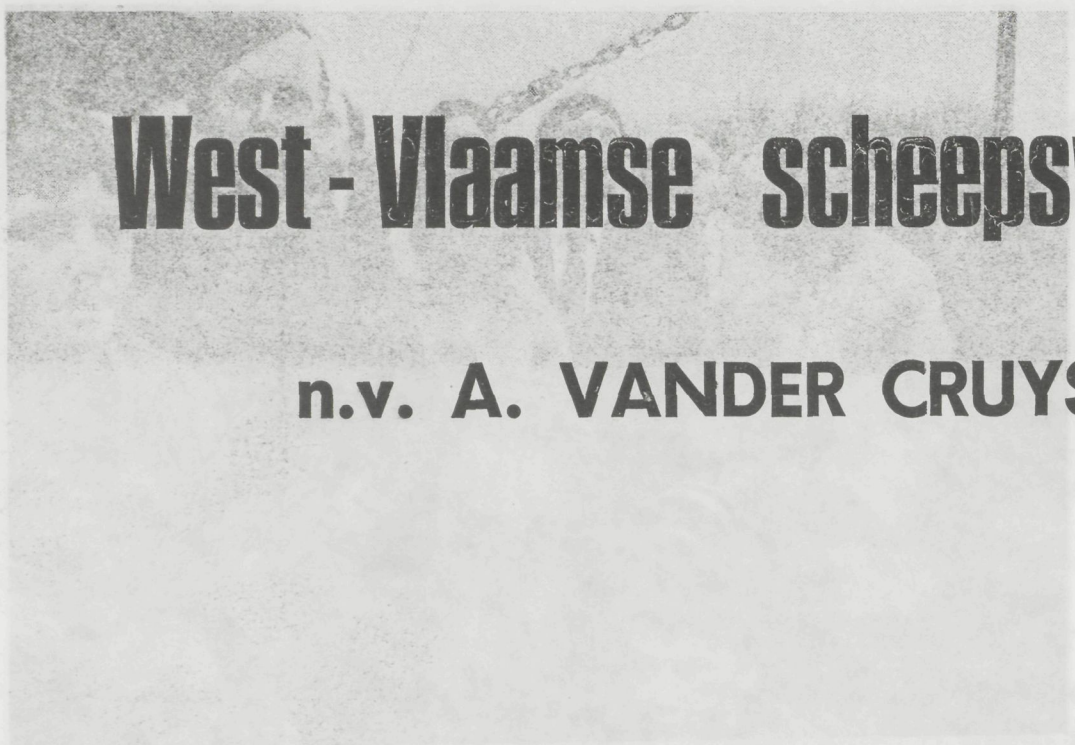
Tussen SEMPRESS en SCHEEPVAART bestaat een historisch gegroeide band. Het bedrijf is immers voortgekomen uit een scheepsreparatie-werkplaats, die zich gespecialiseerd heeft in pneumatiek en hydrauliek. Het is daarom logisch, dat SEMPRESS zich naast haar specialisatie in pneumatiek en hydrauliek, zich tevens heeft gespecialiseerd in het toepassen van deze technieken in de scheepvaart. Als een van de weinige bedrijven past SEMPRESS (al jarenlang met sukses) pneumatiek en hydrauliek toe bij het automatiseren en op afstand bedienen van motoren, lieren, afsluiters, enz. aan boord van schepen en drijvende installaties.

SEMPRESS kan u hierbij een compleet dienstenpakket aanbieden. Fabrikage, verkoop, engineering, installeren, onderhoud en service, SEMPRESS heeft dit alles in één hand.

Technische gegevens

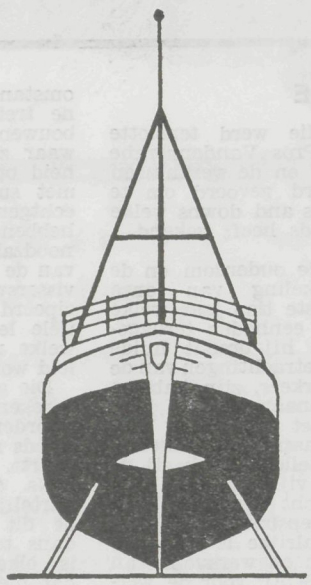
De lasnaden waarmede de sekties aan elkaar gehecht worden moeten speciaal verzorgd worden. Zij worden gegutst, dit wil zeggen wanneer een eerste lasrups de sekties aaneengesmolten heeft men de lasnaad uitholt tot op halve diepte, zodanig dat alle slak en onzuiverheden uit de las verwijderd zijn. Daarna wordt de las volledig uitgevoerd en afgewerkt. Op die manier krijgen wij een goede verbinding van de verschillende elementen die het volledig schip samenstellen.

(Vervolg op blz. 9)



West-Vlaamse scheepswerven

n.v. A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP

Tel. 050/35.83.60

Priv. 050/31.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

(8410V)

SEMPRESS EN SCHEEPVAART

ZIJN OUDE BEKENDEN

Decca heeft onlangs een volledig nieuwe radar voor de visserij op de markt gebracht. Naast de gewone radarbedieningen is de radar uitgerust met :

1) DELAY UNIT : Hiermede kan het radarbereik uitgebreid worden tot 96 nautical miles;
2) VP 3 : Hiermede worden alle radar interferenties weggewerkt en worden de echo's boven de 2 nautical miles verhelderd en vergroot.

Deze nieuwigheden door DECCA op de markt gebracht geven aan de schipper een volledig beeld wat de navigatie en veiligheid uiteraard ten goede komt.

Onlangs heeft DECCA haar 90.000e radarinstallatie verkocht wat wijst op een zeer groot vertrouwen die de reders stellen in DECCA.

(Vervolg van blz. 7)

DE AFWERKING IN DE WERKHUIZEN SCAP

Het vaartuig is uitgerust voor de bokkenvisserij.

De vislier is van het fabrikaat Ridderinkhof, is elektrisch aangedreven door middel van een elektromotor van 120 pk en is naast een elektrische rem voorzien van luchtbediende remmen en koppelingen. De stroomvoorziening van deze vislier geschiedt vanuit een door de hoofdmotor aangedreven Ward Leonard generator van 100 KWatt. Ingeval van een storing in de stroomvoorziening, kan deze overgenomen worden door een zogenaamde noodliergenerator van 50 KWatt. Met deze generator is het mogelijk de visserij te blijven bedrijven, echter wél met een lager haalsnelheid. Deze noodliergenerator is samen met de hulpdynamo aangedreven door een hulpmotor van 100 pk bij 1500 toeren. Als bijkomstigheid kan gemeld worden dat met de noodliergenerator ook alle mogelijke laswerk kan verrichten.

Verder beschikt de Z.44 «De Caine» over twee elektrisch gedreven compressoren en een elektropomp.

Het visruim wordt gekoeld door middel van vinverdampers, zogenaamde stille koeling.

De bemanningsverblijven worden verwarmd met een centraal verwarmingssysteem.

Aan de accomodatie is grote aandacht besteed, zo ook aan de veiligheid. In noodgeval kan de vislier vanuit verschillende plaatsen aan dek en vanuit de brug direct gestopt worden. In de machinekamer zijn twee branddetectoren opgesteld die alarm geven bij het ontstaan van brand. Door een centraal blussysteem kan direct ingegrepen worden.

De stuurmachine is hydraulisch electrisch, luchtbediend en is van het fabrikaat Seffle.

Alle voorzieningen zijn getroffen voor het plaatsen van een nettenrol op het achterschip. Leidingen en apparatuur binnen in het vaartuig zijn geplaatst, zodat, wil men veranderen van visserij, in de kortst mogelijke tijd de nettenrol kan installeren. De aandrijving van deze nettenrol geschiedt hydraulisch. De elektronische apparatuur is geleverd door de firma SAIT en omvat zender-ontvanger SSB - 100 W - ER 410; zender-ontvanger VHF - 5072; dieptemeter Elac LA 351; Radar Furuno FR101 (72 mijl); Automatic Pilot Wagner

Ook de komende nieuwe treilers Z.43, Z.47 en O.231 zullen door SAIT-Electronics van electronische apparatuur voorzien worden.

De firma ESA plaatste een Decca navigator met plotter. Het timmerwerk werd op een zeer verzorgde manier uitgevoerd door de firma Lowyck en Zoon te Oostende, terwijl het schilderwerk en de zandstraling vakkundig uitgevoerd werden door de firma Verbeke uit Brugge.

Het mag gezegd, dat hier werkelijk niet van nieuwbouw alleen, maar van een complete modernisering sprake is, welke niet alleen de visserij bevordert, maar vooral het werk van de bemanning zeer vergemakkelijkt, wat insgelijks van het grootste belang is.

De romp van de Z.44 «De Caine» is dus gebouwd op de Westvlaamse Scheepswerven nv, Legeweg 163, Oostkamp. De inbouw van motoren, electriciteit, koeling, apparaten werden gedaan door de werkhuizen SV SCAP, H. Baelskaai 27 Oostende.

De Caine is een stalen viskotter uitgerust voor de bokkevisserij.

Het schip heeft volgende afmetingen :

Lengte over alles 27,53 m
Lengte tussen de loodlijnen 23.88 m
Breedte op spant 7.50 m.
Holte in de zijde 3.90 m
Grootste diepgang ong. 3,60 m

De indeling van het vaartuig is als volgt :

— voorpiek (waterdichte afdeling van het voorschip tegen aanvaring)
— nettenmagazijn voor het bergen van netten en allerhande materiaal
— visruim met een inhoud van ong. 111 m3
— brandstoftanks met een totale capaciteit van 64.500 l.
— machinekamer voor de hoofdmotor en allerhande groepen
— logiest, bemanningsverblijf met slaapgelegenheid voor 6 man
— achterpiek ingericht als drinkwatertank met een inhoud van ongeveer 6.000 l.
— verder hebben we nog bovendeks de bovenbouw met kombuis, eetplaats, douche en toilet. De brug of stuurhut met slaapgelegenheid voor de kapitein.

In de brug bevinden zich verder alle navigatiemiddelen en kontrole-apparaten voor machine- en elektrische inrichting. Onder de brug is in een afzonderlijke ruimte de vislier voorzien.

De hoofdmotor is een ABC scheepsdieselmotor met een vermogen van ong. 800 PK, gekoppeld aan een Kuypers keerkoppeling die een bronzen schroef aandrijft van 2,20 m diameter welke geplaatst is in een Hodi straalbuis.

Het vaartuig is gebouwd volgens de reglementen van de Belgische Zeevaartinspektie. Het gebruikte staal is scheepsbouwkwaliteit. Het schip is volledig elektrisch gelast.

Bij de bouw van de kotter werd er voornamelijk naar gestreefd om een schip af te leveren dat kwalitatief, funktioneel en goedkoop was.

Om dit te kunnen verwezenlijken werd als volgt te werk gegaan:

Het schip werd verdeeld in bouwsekties, dit zijn afzonderlijke stukken waarvan de grootte en het gewicht afhankelijk zijn van de hefkapaciteit op de werf. Op de West Vlaamse Scheepswerven nv kunnen sekties gemaakt worden met een maximum gewicht van 20 ton. omdat de werf beschikt over hefbruggen met een hefvermogen van 5 en 20 ton.

De sektiebouw heeft het grote voordeel dat er binnen in de voormontagehal kan gewerkt worden. Men kan het werkstuk zo draaien, dat men op een gemakkelijke manier de las onder de hand kan uitvoeren. De kwaliteit van de lasnaden is dan ook voortreffelijk.

Volgende sekties werden vooraf gemaakt :

Voorschip, visruim, dwarstank, zijtanks, motorfundatie, achterschip, bovenbouw en brug.

Wanneer de sekties klaar zijn in de werkplaats worden ze vervoerd naar de montagehelling waar ze samengezet worden om geleidelijk aan een schip te vormen.

R

CHOCKFAST
GOED
EN
SNEL

BMB N.V.

Ledeganckkaai, 7a 2000 ANTWERPEN

Tel. (031) 16 09 20

(8463V)

SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

P.V.B.A.

VICTORIALAAN 30, OOSTENDE

TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN

Agent en Depothouder voor de Visserij :

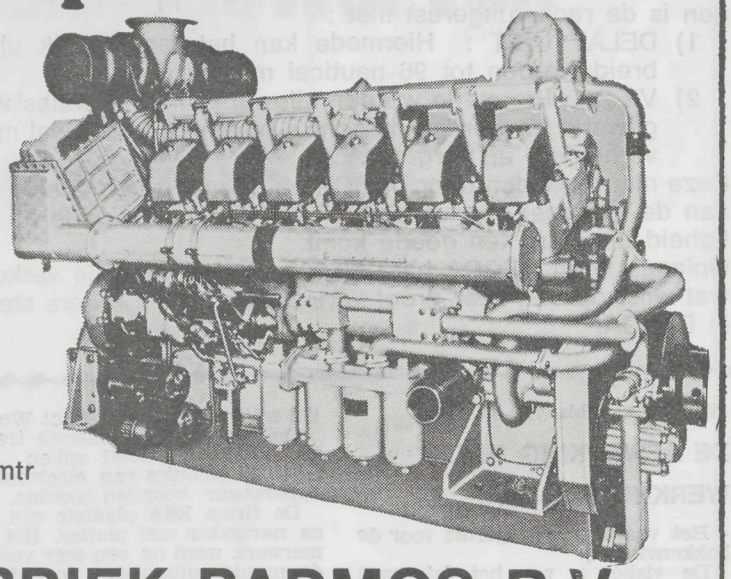
Scheepsverven SIGMA COATINGS

De p.v.b.a. Scheepstimmerwerf LOWYCK & ZOON en zijn personeel die deelgenomen hebben bij het verwezenlijken van het vissersschip Z.44 „CAINE" bieden hun gelukwensen aan de reders en de bemanning en wensen hen veel sukses.

(8456V)

MITSUBISHI scheepsdieselmotoren

Wij leverden voor de Z.44 „Caine" de Mitsubishi hulpmotor, tevens leverden wij de pneumatische bediende vislier en de hydraulusche nettenrol.



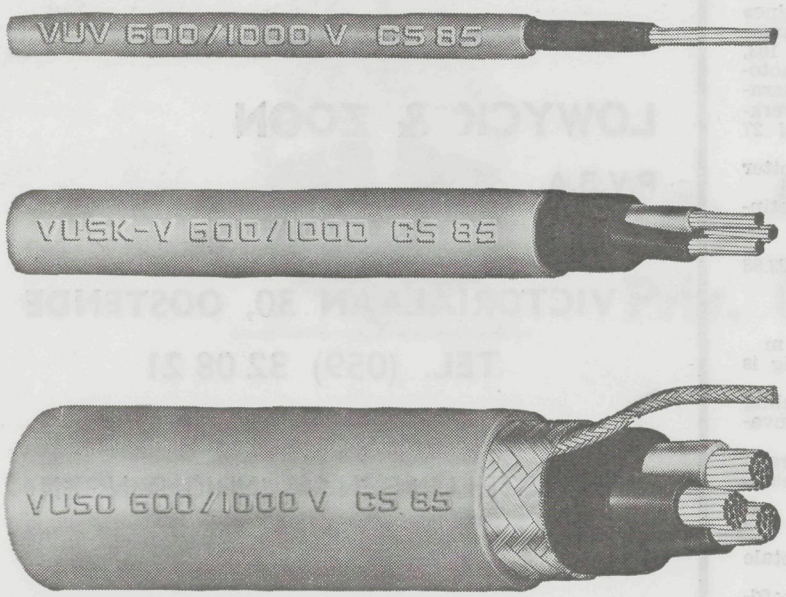
VLOTTE SERVICE DOOR

SPECIAAL OPGELEIDE MONTEURS

Dok met hefvermogen van 700 ton
geschikt voor schepen van 70x11 mtr
met een diepgang van 5 mtr.

MACHINEFABRIEK PADMOS B.V.

Bruinisse, tel. 01113-1551 **Stellendam, tel. 01879-1766**



DRAKA

DRAKA KABEL B.V.

Postbus 1013
1000 BA Amsterdam
Telefoon : 020 - 360501
Telex : 11569 draka nl

Alleenvertegenwoordiger voor België :
J. KAMPS & Co. N.V.,
Sainctelettesquare 12,
B-1000 Brussel
Telefoon : (02) 219.10.60
Telex : 21732

DRAKA SCHEEPSKABELS MET ISOLATIE VAN DRAVULTEEN

Aan de elektrische installatie van schepen en als onderdeel daarvan de elektrische leidingen, worden hoge eisen gesteld. Daarom ontwikkelde DRAKA een reeks scheepskabels, de typen VUV, VUSK-V en VUSO, waarin het elektrisch en thermisch hoogwaardige isolatiemateriaal DRAVULTEEN (gevulcaniseerd polyetheen) wordt toegepast.

DRAVULTEEN scheepskabels zijn erkend door de belangrijkste Classificatiebureau's, zoals Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, American Bureau of Shipping, Germanischer Lloyd.

SLAGZIJ ? GOED MAAR ZINKEN ? DAT BESTAAT AAN GEEN KANTEN !

Vorige week vrijdag werd aan de diepwaterkaai van de Oostendse haven een demonstratie gegeven met een nieuw type reddingboot die zgn. «zelfrichtend» is en onder geen enkel voorwendsel kan zinken. Zelfs niet, maar dat werd dan vrijdag niet uitgetest, als de casco boordevol water zit. Dat de «R 4» zoals die reddingboot te boek staat zelfrichtend is werd echter daadwerkelijk bewezen. Bij middel van twee reusachtige kranen werd de reddingboot in de meest onwaarschijnlijke kronkels gekanteld; de stuurboordzijde van het schip werd metershoog buiten het water getrokken, maar wat gebeurde ? Prompt en in een minimum van tijd kwam het schip weer overeind te liggen alsof er niks aan de hand was. Alleen de mast kreeg een deuk maar dat is het spreken niet eens waard.

OPDRACHTEN UITVOEREN

Nu is het natuurlijk ook niet de bedoeling dat de «R 4» als een dinky toy zal aangewend worden en om de haverklap met de kiel omhoog zal gelegd worden. De bedoeling is dat men met een maximun aan zekerheid gevaarlijke opdrachten op de grote vlakte kan opbrengen; zelfs in de meest onmenselijke omstandigheden moet de «R 4» vlottend en overeind blijven.

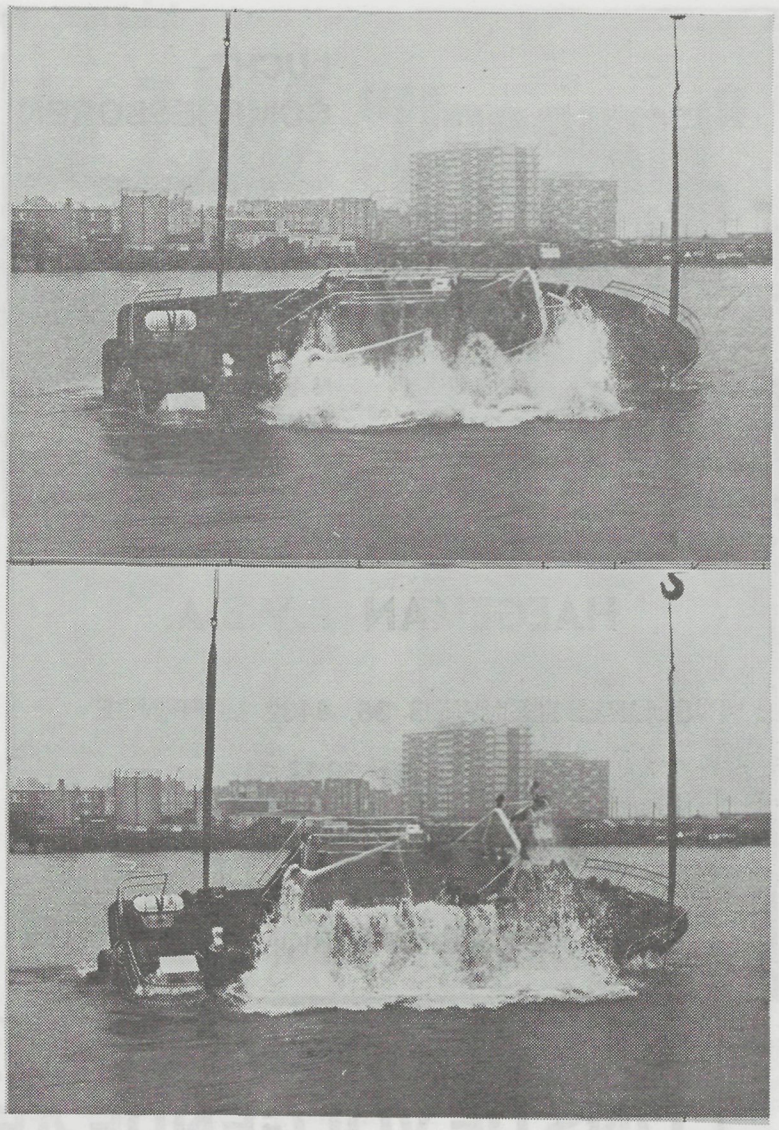
Een tweede aspect van vitaal belang is de snelheid waarmee reddingsoperaties moeten kunnen uitgevoerd worden. De «R 4» zal een snelheid van 16 knopen kunnen ontwikkelen en dat moet het vaartuig toelaten in één uur tijd de verste uithoeken van de opgelegde reddingszone vanuit Oostende te bereiken. In samenwerking met de luchtmachtbasis van Koksijde zal men dus binnen zeer afzienbare tijd een efficiënt reddingsapparaat op gang kunnen bregen. Het zal inderdaad nog één maand duren alvorens de «R 4» operatief zal kunnen ingezet worden door de loods- en reddingsdiensten der Kust te Oostende; het vaartuig is immers nog niet helemaal afgebouwd.

OOK TE ZEEBRUGGE

Plannen bestaan bovendien om nog een tweede reddingboot te laten bouwen voor Zeebrugge. Met de konstruktie van zo'n vaartuig gaat een investering van 40 miljoen gepaard. Het gaat om een Nederlands ontwerp dat gezamenlijk gebouwd werd door de Nederlandse onderneming Daamen en de Oostendse firma Industrielle des Pêcheries. Twee motoren van ieder 520 PK. ieder op een schroef, zorgen voor de voortstuwing van dit vaartuig dat is uitgerust voor een crew van zes man. Het vaartuig is een dikke 16 meter lang, heeft een breedte van 4,6 meter en ligt 1,6 meter diep in het water. Volgende electronische apparatuur is voor handen : een radar, een decca navigator, een richtingzoeker, een echolood en uiteraard de nodige zend- en ontvangapparaten. Benedendeks is ruimte voorzien voor 'n 20 - tal drenkelingen en een ziekenboeg is voortreffelijk uitgerust voor reanimatie en de eerste zorgen.

Vermelden wij tenslotte nog dat aan boord tevens een pneumatisch bootje staat opgesteld om dicht onder de kust te opereren als dit ooit nodig blijkt.

Konklusie : een schitterende aanwinst voor ons reddingsapparaat; meteen kan de oude «Watson», gebouwd in 1948, uit bedrijf genomen worden en naar het Antwerpse Scheepvaartmuseum worden overgebracht.



Twee beelden van de demonstratie met de onzinkbare reddingsboot. En inderdaad, zelfs na de hevigste slagzij kwam de «R.4» weer prompt overeind. (Fotos NVDK-WDB)

VISMATERIAAL OP DE HENDRIK BAELSKAAI

De laatste tijd werd vastgesteld dat allerhande afval en afgedankt vismateriaal op de Hendrik Baelskaai wordt achtergelaten. Teneinde aan deze kaai opnieuw een ordelijk uitzicht te geven, worden de reders met aandrang verzocht, hun vismateriaal dat nog in gebruik is, van een duidelijk merkteken te voorzien en dit op daartoe voorbehouden plaatsen op een ordentelijke manier te plaatsen.

Het materiaal, dat uiterlijk tegen 15 maart 1980 niet is gemerkt, wordt ambtshalve van de kaai weggenomen en voor gemerkt materiaal, dat duidelijk niet meer gebruikt kan worden, zal voortaan 'n gebruiksrecht per ingenomen m2 kade aangerekend worden .

Alle afval (oude ankers, kettingen, kabels, afgedankt vismateriaal) moet onverwijld van de kade worden verwijderd; het mag naar de stedelijke reinigingsdienst worden gebracht.

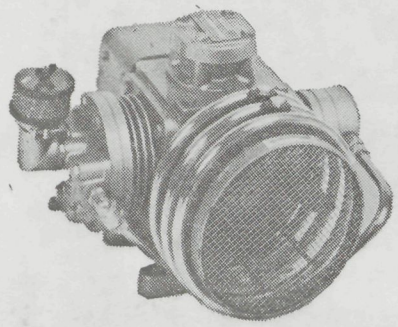
Duyvejonck-Schlösser

THERMISCHE & AKOESTISCHE ISOLATIE

Verkoop & werken in
BOUW & INDUSTRIE
BUISISOLATIE in alu-
plaatwerk - galva - chappe - enz.

Tegen condens - vocht - koude
& hitte tot 700°
INDUSTRIELE PLAFONDS
Polyurethaanschuim in spuitbus

45, Zuidkaai
8700 IZEGEM
(051) 30.45.23



LUCHT-COMPRESSOREN

ERVOR

Gewoon de beste

N.V. SOMOMARIN

☎ 031/32.45.68
31.54.77

HAEGEMAN P.V.B.A.

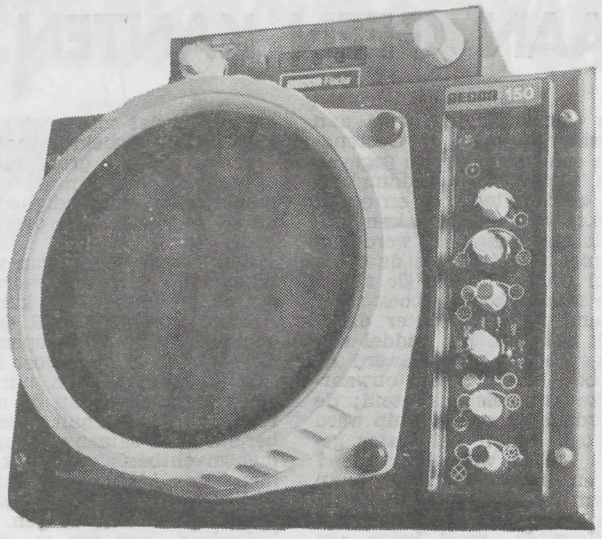
SLIJPESTEENWEG 36, 8432 LEFFINGE

TEL. (059) 30 14 34

VERWARMING — SANITAIR
DEGELIJK MATERIAAL
GOEDE AFWERKING

(8457V)

N.V. INES



H. BAELSKAAI 17, OOSTENDE — ☎ (059) 32.34.01

VERHUUR — VERKOOP — ONDERHOUD
van alle navigatieapparatuur

SERVICE 24 uur op 24

AAN BOORD VAN DE „Z.44" WERDEN DOOR ONS DE VOLGENDE AFSTANDSBEDIENINGEN GELEVERD EN GEMONTEERD, T.W. :

- **pneumatische afstandsbediening voor de hoofdmotor**
- **stuurmachine, vislier**
- **nettenroller**

SEMPRESS

Machinefabriek Sempress B.V.

Pneumatische- en hydraulische apparatuur
voor automatisering en afstandsbediening.
Technisch advies, engineering, fabrikage,
installatie, onderhoud, service.

NIJVERHEIDSWEG 1
3341 LJ
HENDRIK IDO-AMBACHT
TELEFOON : 01858-4011

Sempress N.V.
Antwerpsestraat 202 - 204
2510 - Mortsel
Telefoon : 031 - 490618 - 402614
Telex : 32827

Zeebrugse treiler in duistere omstandigheden vermist

Wat gebeurde met de Z.592 "Hosanna" en de vijf opvarenden ?

Reeds vorige week vrijdag deden in de visserijmiddens geruchten de ronde nopens een mogelijk vergaan van de Z.592 „Hosanna" en vijf opvarenden, drie mensen van de Oostkust en twee Nederlanders uit Scheveningen. Toen ook zaterdag en zondag na overvloedige opzoekingen door de diensten van de Engelse kustwacht, geen spoor van de vermiste treiler kon gevonden worden, werd aangenomen dat het vaartuig vergaan is. De omstandigheden waarin dit gebeurde blijven alsnog onbekend. Het kan dat de „Hosanna" is aangevaren door een vrachtschip maar men houdt eveneens rekening met het feit dat de treiler is vastgeslagen aan een wrak — in bewust gebied krioelt het immers van gezonken vaartuigen — en dat het zeg maar in één tijd is gekapseisd zonder dat de opvarenden gelegenheid kregen zich in veiligheid te brengen.





De Z.592 „Hosanna" was overigens wel een vaartuig dat overvloedig in de actualiteit kwam ; ondermeer door de bevoorrading van de piratenzender „Mi Amigo". Toen werd het vaartuig, nu al enkele maanden geleden, te Zeebrugge zelfs aan de ketting gelegd en liep schipper-eigenaar Germain Ackx, een van de vermiste vissers, een veroordeling op. Dat was de laatste keer dat het vaartuig te Zeebrugge werd gezien. Sedert die tijd immers voer de „Hosanna" regelmatig van uit de Nederlandse vissersplaats Scheveningen uit. Toch kwam het vaartuig weer in de belangstelling toen het voor de haven, in een vliegende storm, aan de grond kwam te zitten en omwille van die gebeurtenissen werd het certifikaat van deugdelijkheid ingetrokken. Het vaartuig bleek na de opgelopen averij immers niet langer zeewaardig.

VERKOCHT

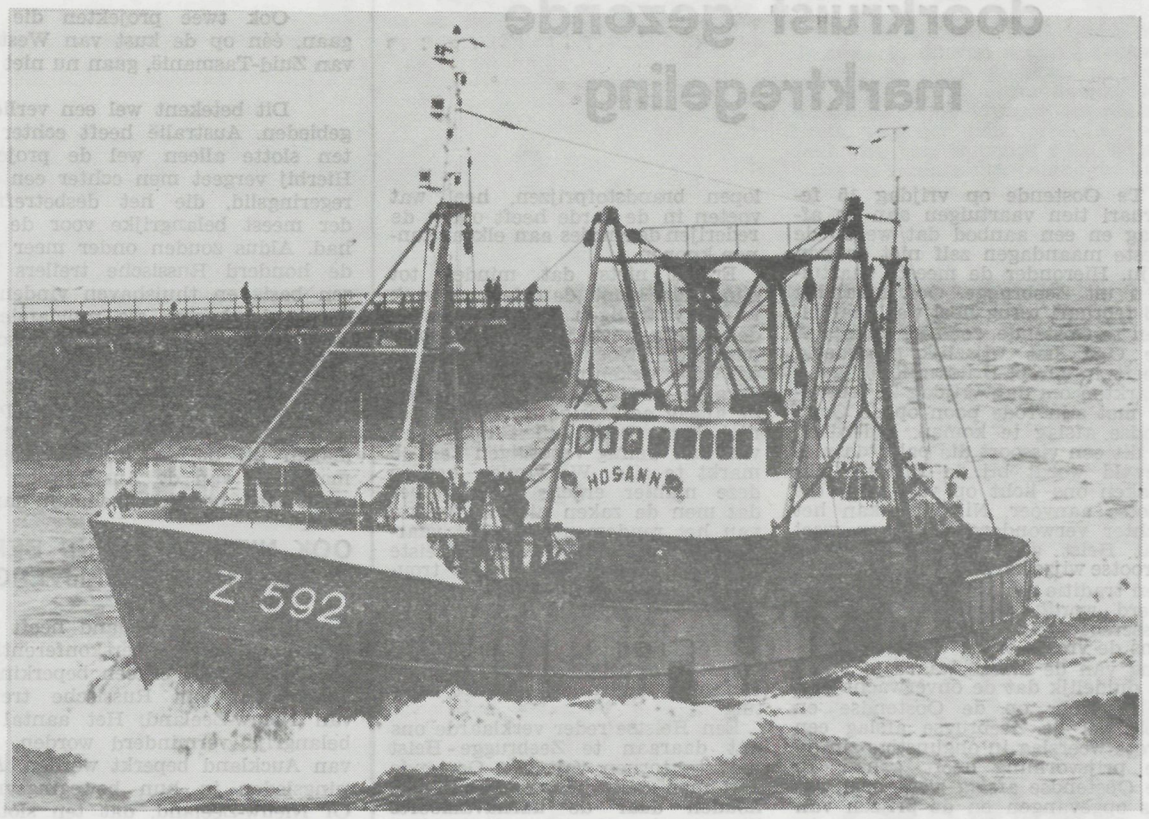
Voor eigenaar Germain Ackx was dit echter geen obstakel om het vaartuig te verkopen aan een zekere O-Connor die in de millieus van de piratenzenders ook al helemaal geen onbekende is. Die O-Connor is woonachtig te Plymouth aan de Engelse zuidkust maar de „Hosanna" zou na deze transactie te boek staan als de G.U. 5200, m.a.w. het immatriculatiekenmerk van het kanaaleiland Guernsey terwijl tevens de Britse vlag werd gevoerd. Naderhand is ook gebleken dat het Ministerie van Verkeerswezen ook toelating gaf tot deze verkoop maar of die in werkelijkheid ook is doorgegaan is nooit officieel bekend gemaakt.

Wel kon achterhaald worden dat de „Hosanna" alias de G.U. 5200 donderdagmorgen de haven van Plymouth heeft verlaten en koers zette naar Scheveningen. Daar is het vaartuig echter niet toegekomen en toen uitgebreide opsporingspogingen op gang kwamen kon op geen enkel moment een bericht van het gezochte vaartuig opgevangen worden. Men tast dus nog steeds volledig in het duister nopens de preciese omstandigheden waarin de gewezen Zeebrugse treiler is verdwenen. Zelfs nopens de opvarenden bestaat geen absolute zekerheid maar men neemt aan dat de bemanning uit vijf man was samengesteld. Dat zouden dan met name zijn Germain Ackx (51 jaar) en zijn zoon Piet Ackx (17 jaar) die als verblijfplaats Patrijzenweg 8 te Brugge opgaven, de 32-jarige Hector Snauwaert, ongehuwd en wonende aan de Knokkestraat 28 te Knokke-Heist en twee Nederlanders, toevallig beiden de naam Piet Guyt dragend, uit Scheveningen. Een van de andere zoons van Germain Ackx wist te vertellen dat hij donderdag nog telefonisch kontakt zou gehad hebben met zijn vader vanuit Plymouth ; Germain Ackx zou toen gezegd hebben dat nieuwe netten werden aangeschaft maar dat men zo snel mogelijk naar Zeebrugge zou afreizen om de karnavalfeesten bij te wonen. Dat is het laatste bekende kontakt dat bestond tussen één der opvarenden en de familie. Men sluit evenwel niet uit dat er zich naast de vermeende vijf opvarenden nog andere mensen aan boord bevonden.

OPZOEKINGEN STOP GEZET

Nadat zaterdag en zondag overvloedige opsporingen werden verricht heeft de Britse kustwacht maandagavond alle aktiviteiten stopgezet ; helicopters en reddingsvaartuigen hebben pakweg het ganse gebied rond het vuurschip van de South Goodwin tot op de vierkante meter onderzocht. Door de Britse tanker werd zaterdagmorgen in die buurt weliswaar een pneumatisch reddingsvlot gevonden, benevens een olievlek en wat wrak-

(Vervolg op blz. 14)



De stalen treiler Z.592 «Hosanna» die ingevolge alsnog onopgehelderde omstandigheden verging.
(Foto NVDK - WDB)

(Vervolg van blz. 13)

stukken maar dat waren dan de enige getuigenissen van het vermoedelijke zeedrama. Men is er zelfs niet in geslaagd het wrak van de „Hosanna" te localiseren. Nochtans werd met een surveyschip van Trinity House gepoogd het gezonken vaartuig terug te vinden bij middel van een sonar maar ook dat leverde niets op; in ieder geval werd geen „nieuw" wrak gevonden. Bij de diensten van de Coast Guard te Dover werden de videotapes onderzocht en daar kon vastgesteld worden dat er zich op een bepaald moment een spot op de radar voordeed van een klein schip. Dat was in de nacht van vrijdag op zaterdag; die spot verdween in de seaclutter en werd nadien nooit meer gezien. Het kan dus, maar dat werd helemaal niet bewezen, dat het hier ging om de „Hosanna" die, op het moment dat de seaclutter een scherp beeld onmogelijk maakte, werd aangevaren of vastsloeg aan een wrak en omzeggens onmiddellijk zonk maar, wij herhalen het, het zijn allemaal gissingen. Als het inderdaad zo is verlopen dan moet alles razendsnel zijn gebeurd; dermate snel zelfs dat geen van de opvarenden nog gelegenheid kreeg een noodsein uit te zenden.

Men moet dus wel, in afwachting dat andere zaken aan het licht komen, aanvaarden dat de „Hosanna" met de vijf (of méér) opvarenden gezonken is.

VISSERSVAARTUIG KOPEN
OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

Karnaval van Heist doorkruist gezonde marktregeling

Te Oostende op vrijdag 15 februari tien vaartuigen aan de afslag en een aanbod dat we op de beste maandagen zelf niet gewoon zijn. Hieronder de meeste vaartuigen uit Zeebrugge. Ook maandag 16 februari terug heel wat vaartuigen te Oostende, zodanig zelfs, dat de O.81 het wijselijk geoordeeld heeft in Groot-Brittannië te gaan markten om dan vrijdag 22 februari met zijn rode poon op de Oostendse afslag te komen. Inderdaad is dit een vissoort die paktisch niet gewild wordt bij de Britten. Wij staken ons licht op van waar die plotse aanvoer. Niemand kan het echter verwonderen als men weet dat Heist de volgende week op grootse wijze karnaval vierde. Het is een traditie die dit jaar duchtig gevierd wordt, en vooral onder de vissersbevolking. Toch stellen we ons de vraag, of dit wel 'n ontregeling van de markt waard is ! Het is duidelijk dat de onverwacht grote aanvoer op de Oostendse en ook wel de Zeebrugse afslag een grote weerslag in ongunstige zin op de prijsvorming heeft gehad. In de Oostendse afslag werd heel wat vis opgevangen en de prijzen van de, door de handel opgenomen vis, lagen eerder aan de lage kant.

Vergeten we inderdaad niet dat het vooral met de zo zwaar opgelopen brandstofprijzen, heel wat voeten in de aarde heeft opdat de rederijen de eindjes aan elkaar kunnen knopen.

Er is niets dat minder tot zijn recht komt, dan de ene week te veel vaartuigen aan de markt en de andere week te weinig, vooral omdat de invoer voor deze week of een paar weken op volle toeren zal draaien en de, op dit ogenblik op de afslag aanwezige schepen zeker niet het profijt zullen opstrijken van met weinig vaartuigen aan de markt te zijn. We vinden het op deze manier ergens wel jammer dat men de zaken niet in functie van het rendement van het vaartuig beschouwt. Een eerste vereiste voor de bemanningsleden is trouwens toch ook dat de reder niet benadeeld wordt door een marktontregeling.

Hopen we dat men in de toekomst meer belang zal hechten aan een goed rendement van het vaartuig.

Een Heistse reder verklaarde ons dat daaraan te Zeebrugge - Heist niet te tornen valt. Te Oostende kan men daar best rekening mee houden daar de karnavalkoorts hier de visserij niet zo te pakken heeft. Maar ja, als men van marktregeling spreekt, dan doet men best te zwijgen.

VIS EN POLITIEK

RUSSISCHE VERGUNNING IN DE STILLE OCEAAN NIET HERNIEUWD

De Visserijraad van de Verenigde Staten die het beheer heeft over de visserij in de Stille Oceaan, heeft de 138 vergunningen voor Russische treilers in de ekonomische zone van de U.S.A. geweigerd uit te reiken voor 1980. Dit is een gevolg van de aankomst van Russische troepen in Afghanistan en de Carter-politiek om de Russen zoveel mogelijk op alle plaatsen en in alle domeinen te boycotten.

Gedurende de laatste drie jaar heeft men voor de westkust van de Verenigde Staten nooit meer dan 40 Russische treilers geteld, niettegenstaande deze honderd vergunningen toegewezen kregen. De beslissing van de visserijraad van de Stille Oceaan, moet nu nog door de staatssekretaris voor Handel goedgekeurd worden, maar het laat geen twijfel over, dat deze zijn president zal volgen. Aldus zullen aan 92 Russische treilers en 46 faktorij- en bevoorradingsschepen de vergunningen geweigerd worden.

Behalve de zuivere Russische vergunningen, telt men in de Verenigde Staten ook een 20-tal Amerikaans - Russische rederijen, waarbij reeds gebleken is, dat de Amerikaanse vennoot in dergelijke samengaande projekten, ten zeerste op de ervaringen en techniek van de Russen aangewezen is. Desbetreffende Amerikaanse vennoten hebben daar dan ook reeds op gewezen zodanig, dat de mogelijkheid blijft bestaan dat er geen boycotmaatregelen zullen genomen worden tegen deze gemengde maatschappijen. Aldus wat de heek of wijting van de Pacifiek betreft, is dit een door de Amerikanen onderbeviste soort waarvoor zij geen afzet hebben, terwijl praktisch evenmin visbewerkende bedrijven in de Verenigde Staten hiervoor bestaan. De Russen met hun faktorijschepen zorgen echter voor de be- en verwerking en voor de afzet. In de gemengde Amerikaanse - Russische visaanvoerende en vooral verwerkende bedrijven, is het Russisch aandeel onmisbaar. Hierdoor zou het bestaan van deze gemengde maatschappijen aanvaard worden.

OOK AUSTRALIE SCHORST DE RUSSISCHE RECHTEN

In navolging van de Verenigde Staten, heeft Australië eveneens alle Russische vergunningen geschorst voor de visvangst in de Australische ekonomische 200-mijlszone. Ook de gemengde Australische - Russische bedrijven worden niet meer toegelaten tot een voortzetting van hun aktiviteit.

Ook twee projekten die onder gemengd beheer zouden doorgaan, één op de kust van West-Australië en een ander in de wateren van Zuid-Tasmanië, gaan nu niet door.

Dit betekent wel een verlies voor het in waarde stellen van deze gebieden. Australië heeft echter reeds laten verstaan, dat de regering ten slotte alleen wel de projekten ten uitvoer kan laten brengen. Hierbij vergeet men echter een vroegere uitspraak van een Australisch regeringslid, die het desbetreffend projekt voor Tasmanië als één der meest belangrijke voor de ontwikkeling van dit gebied genoemd had. Aldus zouden onder meer in de haven van Hobart in Tasmanië, de honderd Russische treilers die voor dit projekt voorzien waren, een basis en thuishaven vinden. Deze haven zou, zowel voor herstellingen, bunkering als proviandering zorgen, zodat de streek hierdoor werkelijk een enorm ekonomisch voordeel zou uit bekomen hebben. Een droogdok, gebouwd op een werf van de Zwarte Zee, zou overgevaren worden naar Hobart. Er zou vooral op makreel gevist worden met seinenetten. Een speciale publiciteitskampagne zou er onder meer voor zorgen, de makreel, onder al haar bereidingsvormen, populair te maken bij de Australiers. We menen derhalve dat de voortvarende maatregel van de Australische regering veel meer de eigen ekonomie en de eigen bevolking schaadt, dan deze van de Russen.

OOK NIEUW-ZEELAND BEPERKT RUSSISCHE VISSERIJVERGUNNINGEN

Ook Nieuw-Zeeland heeft de strakke lijn van het Carterianisme gevolgd en op een perskonferentie van 22 januari heeft de eerste-minister gemeld, dat er een beperking zal opgelegd worden aan de visserijaktiviteiten van Russische treilers in de ekonomische 20-mijlszone van Nieuw-Zeeland. Het aantal vergunning krijgende vaartuigen, zou belangrijk verminderd worden, terwijl de dokfaciliteiten in de haven van Auckland beperkt worden. Anderzijds zouden de Russische bemanningsleden in hun bewegingsvrijheid in het gebied beknot worden. Of Nieuw-Zeeland, dat ten slotte toch een ontwikkelingsland is, hier niet het eerste slachtoffer van zal worden, is best mogelijk. Als klein landeke met een moeilijke ekonomie, menen we toch dat het ergens risikodragend is, in een konflikt tussen twee groten, partij te kiezen.

Mogen de Accijnsdiensten de niet opgebruikte sigaretten aan boord van vissersvaartuigen komen aanslaan ?

Aan boord van een vrijdagmorgen aan de Oostendse afslag liggende Zeebrugse treiler werd door de accijnsdiensten een inval gedaan en naar sigaretten gezocht. Alle taksvrije sigaretten, die wettelijk en reglementair aan boord bij de afreis waren genomen en niet opgebruikt, werden door de leden van de accijnsdiensten in beslag genomen en medegenomen ! Het gaat wel over een belangrijk aantal, maar volgens de reder van het uitstekend werkend en zeer bedrijvig vaartuig, hebben de bemanningsleden niet de nodige tijd om de sigaretten op te roken en komen er aldus iedere reis bij. Dit is de reden waarom het over een tamelijk aantal stuks gaat, wat aanvaardbaar is. Moest die bemanning het anders menen, dan hadden ze deze al lang naar huis meegenomen. Te eerlijk zijn deugd ook niet.

Volgens ingewonnen inlichtingen moet men echter de nog aan boord bevindende taksvrije sigaretten bij het binnenkomen aan de sassen aangeven. Waarschijnlijk is dit niet gebeurd en kunnen de accijnsdiensten dan veronderstellen, dat deze sigaretten door de bemanningsleden aan land zullen medegenomen worden. Deze onaangename ervaring voor de bemanningsleden van de Zeebrugse treiler zou dus eerder een gevolg zijn van een nalatigheid bij het binnenkomen. Vreemd is toch wel, dat men juist een treiler wist uit te pikken die een belangrijke stock aan boord had. Aan de accijnsdiensten was het wellicht opgevallen dat bepaalde vaartuigen geen sigaretten aangeven en, alhoewel het kan gebeuren dat alle sigaretten opgerookt zijn, is het omgekeerde zeker eerder waar. We houden er aan dit voorvalletje weer te geven omdat, wat de andere vaartuigen betreft, een verwittigd man er twee waard is.

● **TE KOOP : MARKT- OF LEURWAGEN,** ingericht voor vishandel, gekoelde toonbank met glazen afscherming. Lengte : 7,80 meter. Motor en versnellingsbak recent vernieuwd. Beschikbaar juli 1980.

Bevragen Vishandel Wellens pvba, Koning Albertstraat 56, 3290 Diest. Tel. (013) 33 17 31.

(8454V)

NEDERLANDSE VISSERSVLOOT KRIJGT NIEUWGEBOUWDE 67-METER VRIESTRAWLER BIJ

Bij het lezen van dit bericht, moeten wel velen zich de bedenking maken ,of het dan nog zo goed gaat in de visserij, dat men zich dergelijke investeringen kan veroorloven en meer nog, wat er dan van waar is van de vangstkapaciteitsbeheersing !

Aan de Jaczon Rederij en Haring handel B.V. uit Scheveningen werd de vriestrawler SCH.106 door de IJsselwerf B.V. te Capelle aan de IJssel geleverd. Het is het grootste vaartuig sinds vele jaren, dat in Nederland aan de vloot toegevoegd wordt. Het vaartuig wordt voortgestuwd door een MAK-motor van 2.800 PK bij 600 t./min. Een hulpmotor van 740 PK drijft twee generatoren aan. Beide motoren worden gevoed door zware olie dank zij een speciale thermische olieinstallatie. Verder is er nog een Caterpillar-motor van 120 PK en een generator van 84 K.V.A. Vier vrieskompressoren staan in voor de koeling van 16 plaatvriezers met een vrieskapaciteit van 100 ton per dag. De anker- en de trawllier zijn elektrisch aangedreven en deze laatste voorzien van 8 trommels. Twee vriesruimten beschikken over een bergkapaciteit van bijna 800 m3 met een vriestemperatuur van —25 graden. Verder zijn nog twee koelruimten aan boord. Voor de verwerking van de vis, is een vissorteermachine aan boord bediend door transportbanden. Verder de nodige moderne apparatuur, Decca's, radars, netsonde, automatische piloot, radio-installatie, sonar, enz.....

Het schip heeft een brutotonnemaat van 842 Brt voor 365 nettoton Er is akkomodatie voorzien voor een personeelsbestand van 21 man.

Het vaartuig zal in het bijzonder in de Noordzee ingezet worden en op de zuidwestkust van Engeland voor de makreel.

DRIE SOORTEN VIS IN NEDERLAND

Gezien de onzekere toestand in de visserij en de nog verminderde toegekende kwota, heerst er toch nog al wat onzekerheid over het nut en het renderend karakter van dergelijke vaartuigen. Dit is zodanig dat men in het buitenland zelfs veronderstelt, dat de betrokken rederij in het bijzonder, en de Nederlandse rederijen in het algemeen, zich gerust gesteld voelen vanwege een kwasi zekerheid, dat met de officiële kwotacijfers toch een loopje kan genomen worden. Volgens dit buitenland en dan in het bijzonder volgens Britse middens, kent men in Nederland drie soorten vis, namelijk de witte, de grijze en de zwarte vis. De witte vis is deze die langs de officiële afslagen verkocht wordt, de grijze vis is deze die rechtstreeks aan de handelaars verkocht wordt en samen met de witte vis toch op de vangststatistieken komt. De zwarte vis is deze, die verkocht wordt aan, met naam onbekende handelaars en die niet aangegeven wordt. Het is dank zij deze mogelijkheden en niettegenstaande de beperkte kwota, dat de Nederlandse rederijen toch nog brood zien in het bouwen van nieuwe schepen die anders samen onmogelijk op de toegekende kwota kunnen bestaan. Men heeft zich zelfs reeds in het buitenland aan het rekenen gezet met aan de debetzijde van de nieuwe in bedrijf zijnde vissersvaartuigen, de kostende faktoren en aan de kredietzijde, de brutobesommingen. Volgens deze kringen zou er, in deze balans, geen enkel argument voorhanden liggen om nog verder door bepaalde rederijen tot nieuwbouw over te gaan !

Wij zelf, zonder deze woorden tot de onze te durven maken, hebben vroeger al reeds gewezen op het onaangename avontuur dat de Nederlandse vloot vroeger opgelopen heeft, wanneer men verplicht was, heel wat, nog tamelijk goed uitgeruste en recente vaartuigen, in het kader van het saneringssysteem, uit de vaart te nemen. Wij worden dan ook bijzonder verrast door de plotse golf van nieuwbouw in Nederland met een individuele vangstkapaciteit per vaartuig, die een veelvoud uitmaakt van deze vroegere vaartuigen. Zou men dan in Nederland niets geleerd hebben, of is de overtuiging dat het in de toekomst met de visstocks heel wat beter zal gaan, toch doorslaggevend? We duimen natuurlijk erg voor deze laatste stelling waar ook onze eigen visserij baat kan bij vinden, maar toch veel voorzichtiger tewerk gaat !

Anglo-Belgian Co failliet ?

Woensdag heeft de directie van Anglo Belgian motorenfabriek te Gent ter rechtbank van Koophandel de boeken neergelegd om dus failliet verklaard te worden. Er zijn honderden miljoenen tekort.

Hier werken nog steeds 100 arbeiders en 50 bedienden, waaronder er zijn die meer dan 30 jaar dienst hebben en uitstekend werkten.

Het bedrijf heeft reeds enkele jaren met financiële moeilijkheden te kampen. In '75 waren nog ongeveer 280 personeelsleden ingeschreven, maar drie jaar geleden werd kontakt opgenomen met Streekeconomie om nieuw kapitaal aan te trekken. Uiteindelijk zocht het ministerie zelf partners en donderdag 14 februari werd op het kabinet verklaard, dat verscheidene firma's geinteresseerd zijn in de overname, nadat het bedrijf failliet verklaard is.

De groepen Pauwels Fulton Transfo, Belgian Ship Corporation, Batibo en de Gewestelijke Investeringsmaatschappij zullen samen met Streekeconomie, zorgen voor een kapitaalsinvestering van 96 miljoen na het faillissement van A.B.C. Hierbij werden zes voorwaarden gesteld : de nieuwe n.v. koopt de merknaam en alle contracten met de werknemers worden voor het faillissement verbroken ; alle vaste activa worden gekocht (o.a. ook de prototypes) en men zal geleidelijk overgaan tot het opnieuw aanwerven van het personeel ; de rest van de overname zal worden besproken met de curator en in overleg met de werknemers zal een relanceplan opgesteld worden.

Maandagmiddag werd dit voorstel aanvaard door het personeel van de Anglo Belgian Company.

Wat de vakbonden betreft, was er heden woensdag nog geen akkoord met hen bereikt en is dit de reden waarom de rechtbank de uitspraak van een eventueel faillissement uitgesteld heeft.

EN DE VISSERIJ ?

Het is sedert maanden dat we op de hoogte waren van de netelige toestand van dit bedrijf.

De heer Vandenberghe van de rederscooperatieve SCAP heeft reeds twee maanden geleden de betrokken Hogere Overheid van die toestand ingelicht en gewezen op de grote moeilijkheden welke daardoor voor de visserij kunnen ontstaan, daar praktisch 35 t.h. van de vloot met ABC motoren uitgerust is. Inderdaad bij nazicht zijn op 223, er 71 van ABC motoren voorzien.

Bij het ter perse gaan verzekert men ons dat wat dat betreft het geen zo'n vaart zou nemen.

Uit goed ingelichte bron werd echter vernomen dat voor bepaalde wisselstukken het wel een ernstige toestand is en dringende maatregelen noodzakelijk zijn.

Door de heer Vandenberghe werd de minister van Verkeerswezen en deze van Streekeconomie dinsdag een telegram gestuurd op de toestand wijzend en vragend dat dringend zou gehandeld worden om bij ongevallen stilleggen van vissersvaartuigen te vermijden wat financieel en economisch voor de Belgische visserij een ramp zou zijn.

We lichten onze reders tijdig in van de maatregelen die genomen zullen worden om aan die toestand te verhelpen, zodat voorlopig geen alarm dient geslagen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Weetjes...

— Een 32-meter lijnenvisser uit de Faroë trok verleden week de aandacht te Grimsby door de bijzondere technische uitrusting van zijn langelijnsysteem waarmede men 28 duizend haken kan behandelen ter visserij. Het vaartuig zette onder meer 1.320 bennen vis van zeer goede kwaliteit in de markt !

X X X

— De vereniging van visfarmers uit Groot-Brittannië heeft de regering gelaakt om haar aarzelingen en weinige inschrikkelijkheid om aan de verzoeken voor het houden of inrichten van een visfarm te voldoen. Vergunningen worden niet behandeld of hopeloos aan de kant gelegd, evenals de verzoeken om subsidies en leningen. Nochtans is de vereniging overtuigd van de toekomst van de visfarmerij in Groot-Brittannië.

X X X

Van tijd tot tijd hoort men wel eens aan de stranden van een aangespoelde walvis, die dan, zo deze nog leeft, veroordeeld is om er te stikken of te sterven. In de Verenigde Staten heeft men nu een centrum opgericht voor de redding van gestrande marine-zoogdieren. Die worden dan in drijvende zwembassins verzorgd en gevoed tot zij weerom op voldoende krachten gekomen zijn om aan hun natuurelement teruggegegeven te worden. Onlangs was dit het geval met een 3,5 m pilootwalvis die binst zijn verzorging toch nog altijd 20 kgr. makreel per dag verorberde.

X X X

— Calais blijft de eerste Franse trafiekhaven voor het passagiersvervoer. Er werden in 1979, 5 miljoen 304.000 passagiers vervoerd tegenover 5.161.000 in 1978. Hiervan nemen 2 op de 3 passagiers de car-ferries en één op de drie de vleugelboten. Verder werden er nog verscheept of gelost 833.000 personenwagens en 288.000 vrachtwagens. In ieder geval een indrukwekkend getal samen.

X X X

— Door een rechtbank te Vannes in Frankrijk werd een eigenaar van een sportvissersvaartuig die terzelfdertijd restauranthouder is, veroordeeld tot verschillende boetes, onder meer een boete voor te zwaar vissersgetuig aan boord dat niet meer overeenstemt met sportvisserij, en een boete voor het kommercialiseren van zijn vis in zijn restaurant. De openbare aanklager was van oordeel dat op deze manier vissen, een oneerlijke konkurrentie uitmaakte met de beroepsvisserij die aan alle reglementen, wetten, taksen en belastingen onderhevig is.

X X X

— Het vaartuig van de beweging «Green-Peace» die zoals we in een vorige uitgave vermeldden, nu tracht zijn stokken in de wielen te steken van de schepen die nukleair afval naar Frankrijk brengen voor een herbehandeling in de fabriek van «La Hague», werd door de zeevaartpolitie aan de ketting gelegd. Het vaartuig was inderdaad enkele dagen voordien de territoriale wateren ontzegd en aangehouden bij het terug aandoen van de haven van «Cherbourg» om het vrachtschip te hinderen. De prokureur des konings zal waarschijnlijk de kapitein uitwijzen en eventueel een sanctie treffen.

X X X

— De kapitein en de mekanieker van de «Salem» de petroleumtanker, die voor de kusten van Sénégal op 4.500 m. diep aan de grond kwam en waarvan men vermoedt dat er moedwil in het spel is, nadat in het geheim in Zuid-Afrika de ruwe olie gelost werd, zijn in Sénégal zelf door de politie ondervraagd. Naar het schijnt zou Libéria, land van de vlag waaronder het vaartuig vaarde, de uitlevering gevraagd hebben. Lloyds - Londen weigert de verzekeringspremie 2,4 miljard B. Fr. uit te betalen.

X X X

— In Frankrijk nemen de bemanningsleden van de verre visserij het niet meer dat de schipper een loon uitbetaald wordt die vier maal hoger ligt dan deze van de bemanningsleden. Ze hebben hun syndikaat verzocht deze zaak naar zich toe te trekken. We konden alleen niet vernemen of zij zelf het optrekken van hun eigen loon voorzien ofwel een vermindering van het loon van de schipper.

X X X

— De Franse regering zal de waarde van de aangeslagen vis terugbetalen aan de, door de Britten opgebrachte Franse kreeftjesvissers, die wel met de Franse en E.E.G.-wetgeving in regel zijn wat de netmaaswijdte betreft, maar niet volgens de Britse wetgeving. Daar waar eerst door de Franse regering eveneens de kosten voor de procesvoering gedragen werden, werd dit nu tot de helft van deze kosten teruggebracht.

X X X

— Met de 6 prachtige vissersvaartuigen van 22 meter die te Honfleur voor rekening van reders van het eiland Yeu vanaf februari naar rato van 1 per twee maand en half, van stapel zullen lopen, meent men in Frankrijk de volledige doorbraak van de polyester ingeluid te hebben. Polyester van 3 tot 6 cm dik, die reeds voldoende proeven van sterke weerbaarheid geleverd heeft. In deze vaartuigen komt een motor van 440 PK. In Frankrijk beweert men, dat voor de visserij, de toekomst aan de polyester is.

X X X

— Ook aanzienlijke vooruitgang op de overzetlijn Dover - Boulogne van de Compagnie Normandie - Ferries. In de laatste twee jaren kreeg men daar een verhoging van het passagiersaantal met liefst 66 t.h. ! tot bijna 877 duizend, verder 33 t.h. meer aan toerismewagens en 80 t.h. meer transportwagens.

X X X

— Het makreelseizoen voor de kust van het Ierse graafschap Donegal gaf met 20 duizend ton, slechts de helft van wat men in feite aan vangst verwacht had. Van deze 20 duizend ton werd er slechts 6 t.h. verkocht voor verbruikersdoeleinden. Het overige ging naar de vismeelfabrieken. De beste prijs werd behaald door vaartuigen uitgerust met gekoelde zeewatertanks.

X X X

— Aan een doorgangspunt in Noord - Ierland, bewaakt door Britse soldaten sloeg de chauffeur van een tot staan gebrachte personenwagen op de vlucht. In zijn wagen ontdekte men 3 grote zalmen en..... een doos met zilveren muntstukken !

X X X

— Er is op de markt terug een kleine radiopost van 29 cm. hoog, uitgekomen die voortdurend positiebepalende seinen uitzendt. Voor drenkelingen, reddingsvlotten, enz. van zeer nuttig belang. De batterij van dergelijk uitzendertje gaat liefst 10 jaar mede! De signalen worden gemakkelijk opgevangen door in het gebied overvliegende vliegtuigen.

X X X

— Wij horen hier bij ons nog zelden over sprotvangsten. Dit is niet het geval voor de Schotse en Ierse kusten onder meer voor de Ierse kust van het graafschap Cork, waar men bij de jaarwende grote sprotvangsten maakte. En zeggen, dat er een tijd was bij ons, dat we 's avonds samen met een pak dikke boterhammen vers gevangen lekkere gebakken sprot binnenwerkten om dan nog met een stuk brood het vet uit de pan te dweilen.

X X X

— In 1979 werden door de Ierse reddingsboten 94 mensenlevens gered. Verder werden nog, om andere redenen 34 mensen aan wal gebracht. Van de geredde mensen ging meer dan de helft terug op in gevaar verkerende plezier- en sportvissersvaartuigen.

X X X

— Te St. Guénolé (Frankrijk) hebben meerdere reders een fokballonzeil besteld, waarbij ze het voorbeeld navolgen van een andere reder uit de haven. Volgens deze laatste wint hij met zijn fokzeil zowat 50 toeren per minuut uit en wanneer de motor ledig draait vaart men nog redelijk goed met windsterkte van 25 tot 30 mijl per uur, dus met een windsterkte van 50 km per uur. Wanneer de wind tegen zit, dan slaat het schip veel minder waardoor eveneens brandstof gespaard wordt.

X X X

— Het was de Britse Minister voor Landbouw en Visserij zélf die op de vergadering van de Ministers van de Negen te Brussel sprak over een eventuele heropening van de haringvisserij in de Noordzee, tenminste als het advies van de commissie van wetenschapsmensen en biologen van de I.C.E.S. in die zin zou gaan.

— In een laatste poging om de Atlantische zalm van komplete ondergang te redden, heeft de Canadese regering een beperking op de commerciële visvangst opgelegd en de oorlog verklaard aan het illegaal vissen op zalm.. Wij zelf wijzen erop, dat ook heel wat zalm ten offer valt van de vraatzuchtige robben, die zich niet alleen vergenoegen zich hiermee te voeden, maar heel wat zalm jagen voor hun genoegen en gekwetste dieren achterlaten. En dan maar tranen met tuiten wenen als men ergens over de overpopulatie aan zeerobben wenst binnen de perken te houden.

X X X

— In januari bleven heel wat vissersvaartuigen in Nova - Scottia (Canada) binnen liggen als gevolg van een staking van de vissers, als protest tegen de verlaagde schelviskwota. Een andere staking greep plaats in New-Foundland (Canada) waar de vissers 22 proc. verhoging van hun aandeel vragen, de rederijen wensen slechts 12 proc. verhoging toe te kennen. Gelukkig voor de Canadese rederijen werden deze nog niet in dergelijke mate gekonfronteerd met verhoogde prijzen van de brandstof als bij ons en komt de bemanning daarin tussen, zoals in sommige andere algemene onkosten.

X X X

— De uitvoer van vis en visprodukten uit de Phillipijnen bedroeg in 1979 bijna 3 miljard bfr. tegenover slechts 2,2 miljard bfr. in '78. Voornaamste uitvoerprodukt was bevroren garnaal, die vooral uitgevoerd werd naar Japan en de Verenigde Staten.

X X X

— De Britse 20 - meter treiler «Bonteous» die enkele weken terug voor de kusten van Cornwall verging, waarbij drie van de vijf opvarenden verdronken, werd nu van op 35 meter diepte gelicht en aan de oppervlakte gebracht. Men gebruikte hiervoor het systeem van de opblaasbare ballons die ledig, langs beide zijden van het wrak aangebracht worden en dan door middel van een kompressor gevuld worden met lucht.

X X X

— In Noorwegen zijn ongeveer 250 zalmfarmerijen in bedrijf langs de kusten van de Atlantische. In 1979 vertegenwoordigde dit toch 'n uitvoercijfer van 4.000 ton en 3.000 ton forel, voor een gezamenlijke waarde van 1,2 miljard bfr. Ondertussen zijn weerom 200 vergunningen voor het houden van zalmfarmerijen uitgereikt. Men berekent ook dat binnen een tijdsbestek van vijf jaar, Noorwegen een farmproduktie van 15 tot 20 duizend ton zal aankunnen !

X X X

— Om de zalm- en forelstock te herstellen, hebben de federale overheden van de Verenigde Staten en Canada thans een kleine tweehonderd broedfarms opgesteld langs de kusten van de Stille Oceaan vanaf Californië tot Alaska. Dit broed wordt later als vingerling vrij gelaten die dan de stromen en rivieren van de USA- en Canadawestkust zullen bevolken. Op deze manier werd sinds 1960 reeds 47.000 ton, zijnde 3,4 miljoen stuks vingerlingen langs de westkust in de Stille Oceaan in zee gezet.

Weetjes...

— Spanje heeft eindelijk een vergunningssysteem voor vreemde vissersvaartuigen ingesteld. De vergunningen zullen slechts uitgereikt worden aan vaartuigen die een visserijovereenkomst met Spanje hebben afgesloten en dus uit wederkerigheid. De vaartuigen van een vergunning voorzien moeten, bij het binnenkomen van de Spaanse 200-mijlszone, de kustwacht verwittigen en een lijst bijhouden van alle, in Spaanse wateren gevangen vis.

X X X

— Canada begint nu ook zwaar op te treden tegen illegale kreeftenvisserij. Twee vissersduikers die gevat werden met 28 kreeften illegaal gevist, kregen elk 60 duizend BF boete, terwijl hun duikersmateriaal ter waarde van bijna 90 duizend BF aangeslagen werd. Voorwaar kostelijke kreeften

X X X

— Twee tonijnvissersvaartuigen uit San Diego in de Verenigde Staten werden door de marine van Costa-Rica opgebracht wegens vissen in de 200-mijlszone van dit land zonder vergunning. In 1979 reeds werden aan tonijnvissersvaartuigen uit de Verenigde Staten voor samen 3 miljoen BF boeten opgelegd wegens illegaal vissen, terwijl zij verplicht werden hun eigen vis terug in te kopen.

X X X

— Volgens bepaalde inlichtingen uit Britse bron zouden de Nederlandse vissers in 1978 meer dan het hen toegestane kabeljauw - kwotum gevangen hebben, namelijk 38.000 ton, terwijl slechts 22000 ton toegelaten was. In 1979 mochten onze noorderburen 25.000 ton kabeljauw aanvoeren, terwijl einde mei reeds 21.000 ton zou aangevoerd zijn. Het is derhalve begrijpelijk dat ook in 1979 heel wat meer zou gevangen zijn door Nederlandse vissers dan waarop zij recht hadden, daar het grootste gedeelte buiten de veiling terecht komt.

X X X

— Met de immer verhoogde vangkapaciteit van de aldoor beter uitgeruste vissersvaartuigen, gaan vele arbeidsplaatsen aan boord verloren. Het is immers duidelijk dat een vaartuig uitgerust met een motor van 1200 PK, geen tweemaal meer bemanningsleden telt dan twee vaartuigen met elk een motor van 600 PK, maar wellicht een gelijke bemanning of amper één man meer. De vangstkapaciteit van een vaartuig uitgerust met een motor van 1200 PK is echter aanzienlijk groter.

—De machtige sleepboot „A674" van de Franse marine, met als thuishaven Brest, zal twee en halve maand op de visserijgronden van New-Foundland en de Golf van St.-Laurent verblijven om er ten dienste te staan van de elf Franse verrevisserijtreilers die er in de Canadese ekonomische zone vissen. Aan boord van de „A674" zijn onder meer officieren op de verre visserij, mekaniekers, een dokter en een tandarts. De Franse eilanden St.-Pierre-et-Miquelon zullen tevens aangedaan worden.

X X X

Na de haring, de makreel. De vrees in veel Britse kringen doet nog altijd opgeld, dat, na de overbevissing en de overmatige uitdunning van de makreel, men thans dezelfde weg opgaat met de makreel. Inderdaad, vroeger waren het alleen de Noren en de Denen die zich in de seinenetvisserij specialiseerden, maar daar is tegenwoordig ook een zeer omvattende Schotse en Britse seinenetvloot aan het groeien. Deze treilers zijn moeilijk verzadigbaar en het gevaar dat hierdoor dreigt is inderdaad niet ondenkbaar.

X X X

Dank zij een verhoogde Zweedse visserij in de Baltische Zee, krijgt de Zweedse haven Karlskrona een beste kans om zich op te werken als voornaamste vissershaven. Karlskrona ligt op een eilandje aan de zuid-oostkust van Zweden. De havenautoriteiten werken deze kans in de hand door het ter beschikking stellen van allerlei losen opslagmogelijkheden.

X X X

In Brits Columbia (Canada) meent men dat het tekort op de wereldmarkt aan haring, zich in de eerstkomende vijf jaren nog altijd ten zeerste zal laten gevoelen. Hierbij rekent men ook op de West-Europese markt. Of er hier, met de zich snel herstellende haringstocks binnen een paar jaar nog altijd veel ruimte zal zijn voor invoer van Canadese haring, betwijfelen we toch sterk, ten ware men dit aan dumpingprijzen zou betrachten.

TE HUUR : GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl 2.000 fr Z.w «Mon Séjour». Londenstraat 8, Oost Inl tel (059) 50 19 71 80 27 52.

(7116N—8199V)

REDERS LEEST UW VAKBLAD

De Belgisch Nederlands Zeemansalmanak 1980

De 42e jaargang van dit belangrijk werk, is verkrijgbaar :

a) In België :

— ter drukkerij «Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30, te Oostende.
— Beroepsvereniging «Hand in Hand», Tijdokstraat 34 te Zeebrugge.
— O.V.A., Vismijn, Oostende.
— MARTIN & Co, Brauwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
— Fa. BOGERD, Brauwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.
— Beroepsvereniging «Hand in Hand», Vismijn, Oostende.

De oplage is beperkt en de prijs voor België is vastgesteld op 900 fr., waaraan dient bijgevoegd 45 fr. B.T.W. en 75 fr. aan verzendingskosten te storten op p.c.r. nr.000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust», H. Baelskaai 30, 8400 Oostende. De B.T.W. is niet verschuldigd voor schepen en voor bestellingen in het buitenland.

b) de bestellingen voor Nederland moeten voortaan geschieden bij B.V. IJmuiden Stores, postbus 207, Trawlerkade 44, 1970 AE IJmuiden, tel. 02550-19122, telex 41664.

Verkoopadressen in Nederland :

— Visserij cooperaties en scheepsbenodigdhedenhandelaren gevestigd in de visserijhavens.
— Nautische speciaalzaken.

REDERS OPGEPAST !

LICHTRANDEN EN RAMEN IN DEKHUIZEN VAN VISSERSVAARTUIGEN

De Zeevaartinspectie deelt het volgende mee :

Het is gebleken dat sinds enige tijd in de dekhuizen van vissersvaartuigen ramen van steeds groter e afmetingen worden aangebracht.. Deze ramen behoren uiteraard een bepaalde sterkte te hebben. Daarom zal vanaf heden door de Zeevaartinspectie enkel de normen voor ramen en beglazing aanvaard worden die vervat zijn in de «British Standard BC MA 25 van oktober 1973». De plannen van de ramen met hun beglazing zullen ter goedkeuring dienen voorgelegd aan mijn diensten. Bijzondere aandacht zal geschonken worden aan :

— de maximum dagmaat;
— de omlijsting;
— de dikte van de beglazing volgens BS MA 25;
— de hoogte van de ramen.

Alle beglazing dient uitgevoerd in hard glas getest volgens aanvaardbare normen bijvoorbeeld Britse of Nederlandse.

Tevens dient elk raam op het blootgesteld dek aan de binnenzijde voorzien van een aantal bevestigingspunten voor losse blinden. Deze blinden en de bijbehorende bevestigingspunten dienen ten genoege van het districthoofd uitgevoerd.

Voor elk type van hogervernoemde ramen dient één losse blind te worden voorzien. In de schachtwanden van de machinekamer mogen slechts vaste lichtranden of vensters worden aangebracht van kleine afmetingen van een aan brand weerstand biedende konstruktie en voorzien van met draad gewapend glas.

Deze lichtranden of vensters moeten naast de vereiste blinden aan de binnenzijde voorzien zijn van vast scharnierende stalen blinden aan de buitenzijde met het oog op brand.

OMSLAG VOOR DE REDDING VAN DE 0.82

Op 17 december ll. om 22 uur kwam een oproep voor Heli-Hulp binnen : „S.O.S. Oostendse treiler O82 zinkende in zware storm..... stop". Twintig minuten later was De Sea Kinghelikopter reeds op weg en binnen de zestig was de gevaarlijke opdracht volbracht en het leven van vijf Oostendse vissers gered. De helikopter SEA KING RS-04 had volgende bemanning aan boord : boordkommandant : kapitein Philippo; tweede piloot : kapitein De Baere; navigator : kapitein Dorleman; geneesheer : adj. KRO Van der Voort; redder-duiker : eerste serg. maj. Verdoolaege; boordmecanicien : sergeant Bedeur.

Als aandenken aan dit gebeuren en ten bate van het werk F.O.N.A. V.I.B.E.L. (Steunfonds voor Weduwen en Wezen van de Luchtvaart in ons land) geeft de postzegelkring Ikaris Lucht- en Ruimtevaart, een souvenir*omslag* uit. Deze omslag genaamd **„Het kerstgeschenk van het 40ste Sqn Heli aan de Natie, 17 december 1979 - 22.00 uur. Vijfkoppige bemanning van de 'Mariner O82' gered"** kost 75 fr. (plus 9 fr. voor gewoon of 45 fr. voor aangetekend port) en kan besteld worden bij Kpt. A. Brouckaert, Filatelistenkring Koksijde, R. Vandammestraat 100, te 8460 Koksijde.

In Engeland gaan meer en meer stemmen op voor overheidshulp aan de visserij

Als we schrijven dat meer en meer stemmen opgaan voor overheidssteun aan de bedreigde visserij, dan steunen we ons veel meer op inlichtingen en werkvergaderingen in het buitenland dan in ons eigen land, waar de overheidshulp tot nog toe een éénrichtingsverkeer aannam om landelijke bedrijven in moeilijkheden, te steunen.

Het is een typisch verschijnsel in België en dit sinds het ontstaan hiervan, dat de visserij altijd bijzonder stiefmoederlijk behandeld is geweest. Wel worden er nu ook kredieten toegestaan voor nieuwbouw enz., maar hulp voor bedrijven in moeilijkheden bestaat eenvoudig niet en we mogen ons gelukkig achten dat enerzijds de maatregelen door het Ministerie van Verkeerswezen genomen, het bedrijf leefbaar houden zonder al te grote financiële steun, daar de VOZOR - gelden in feite deze zijn van de reders en de NMKN - gelden praktisch alle terugbetaald worden, dankzij risico's en de werkkracht van ons vissersvolk.

In Edingburgh heeft de heer Younger, Schots staatssecretaris, op een bijeenkomst van reders letterlijk verklaard, dat het tijd is voor een financiële hulp aan de visserij. Hij heeft hiertoe onomwonden zijn hulp toegezegd .Door de Schotse federatie werd hem tevens op het probleem gewezen van de invoer van vis uit derde landen aan dumpingprijzen en zelfs uit landen van de EEG, aan uitzonderlijk lage prijzen, waardoor de prijzen van het eigen produkt de weerslag ervan ondergaan.

Volgens Minister Younger kregen intussen de Britse ambassades van die landen die in Groot - Brittannië vis invoeren, de opdracht om na te gaan of de uitvoerders of de vissers zelf geen speciale subsidies toegewezen krijgen die het hen mogelijk maken vis goedkoop te leveren of uit te voeren. Maatregelen zouden dan kunnen getroffen worden via verhoogde invoerrechten die minstens het bedrag van de, door het uitvoerend land toegekende subsidies bedragen, zodanig dat deze overheidssteun voor het uitvoerland, niet alleen alle effekt zou missen, maar hierdoor zelfs zou afvloeien naar de landen waar de vis uitgevoerd wordt, via de geinde invoerrechten.

Ook andere middelen voor steun aan de visserij werden onderzocht, hetzij rechtstreekse steun en subsidie als een tussenkomst in de brandstofprijzen, zoals dit onder meer in Frankrijk het geval is, in de vorm van een tewerkstellingspremie, evenals een speciaal en autonoom systeem van opvangprijzen, ook als zou men hiermee in konflikt komen met Brussel.

GAAT MEN TOT AKTIE OVER ?

Dat het bij onze overburen menens wordt, bewees eveneens een bijeenkomst van reders en vissers te Petershead, waar men liefst 600 aanwezigen telde. Hier hebben de aanwezigen aan hun vertegenwoordigers een tijdspanne van één maand toegekend voor onderhandelingen met de overheid. Zo er na deze maand geen aanvaardbare voorstellen uit de bus komen, werd nu reeds het principe op deze vergadering aanvaard om tot harde akties over te gaan.

Dit veronderstelt staking, havenblokkades en dergelijke meer. Ook de overheden van de vissershavens betuigden en hun sympathie op de bijeenkomst te Petershead en beloofden hun totale medwerking, daar zij vrezen dat het bedrijf anders de moeilijkheden niet zal overleven, hetgeen een bijzonder zware hypotheek zou leggen op de haveninstellingen, die onder meer te Petershead, nog maar onlangs, mits zware financiële inspanningen, vernieuwd werden.

Dit is onder meer gedeeltelijk het lot geworden van de eens zo belangrijke vissershavens Hull en Fleetwood en zelfs van Grimsby, waar nog maar pas een voorname rederij haar acht overgebleven treilers heeft stilgelegd.

In dit verband zei de Schotse voorzitter van de redersfederatie, de heer John Buchanan, dat de visserij met verdwijning bedreigd wordt indien er niet ergens overheidssteun komt en dat het bedrijf het zich als een plicht moet aanzien deze overheidssteun af te dwingen. Dit noemen we toch een beetje ver gezocht.

Ondertussen begrijpen wij toch moeilijk waar de woordvoerder van de EEG te Brussel zijn waarheid haalt, dat de invoerrechten op vis uit derde landen zo laag gehouden worden omdat er in de EEG te weinig vis aangevoerd wordt, of minstens onvoldoende om de vraag te dekken !

Volgens Jim Lovie, voorzitter van de Schotse producentenorganisatie, zou de aan dumpingprijzen ingevoerde vis, voortkomen van zwarte vis die buiten de toegekende kwota gevangen wordt. We menen dat dit een al té simplistische voorstelling is die we in feite van de Britten gewoon zijn te horen. Volgens hen houden alle Engelsen en Schotten zich aan de kwota - reglementering en nemen de overige «acht» hier een loopje mee. We vinden het ergens jammer, dat een initiatief voor overheidssteun, waarin we volledig kunnen inkomen, op die manier verruisd wordt door dergelijke uitspraken, die dan nog van aard zijn om als wapen tegen de visserij in het algemeen gebruikt te worden.

Ook op de meeting te Petershead werd nog eens verklaard dat de Schotse Minister Younger bereid werd gevonden om bij de regering aan te dringen om de zaak van de grote invoer aan te lage prijzen te herzien en om op een financiële tussenkomst voor de visserij aan te dringen. In dit verband wijzen we erop, dat ook in Frankrijk, door de redersorganisaties aangedrongen wordt op meer steun aan de visserij. Kon deze doorbraak verwezenlijkt worden in deze buurlanden, dan ware dit toch voor onze eigen visserij een voorgaande waardoor ook onze regering zich ergens verplicht zou zien financieel tussen te komen.

Beter ware natuurlijk dat bv. brandstofsubsidies zouden gegeven worden in EEG - verband, zoals dit in de landbouw gebeurt. Ondertussen mogen we toch wel zeggen dat er wat roert in de visserij en dat de regeringen niet zullen kunnen blijven toekijken op wat we intussen wel een onvermijdelijke teloorgang kunnen noemen van 'n nationale tak van de bedrijvigheid

Nochtans mogen we niet uit het oog verliezen dat grote rederijen over de kop gaan omdat gans de wereld door de 200 mijls - zone een gans andere richting aanwijst voor allen en dus in de eerste plaats de grote treilers getroffen wordt.

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

DE CANADESE VISUITVOER KAN IN 1985 DE 60 MILJARD FR. OVERTREFFEN.

Canada is een land dat werkelijk onverwacht een schitterende uitbreiding van zijn visserij en van zijn uitvoer aan visserijprodukten in de schoot geworpen werd door de algemene instelling van de ekonomische 200-mijlszone. De kusten van Canada, zowel in de Stille Oceaan, maar in het bijzonder langs de Atlantische Oceaan, zijn bijzonder visrijk. De zeegebieden van New-Foundland en van de Golf van St.-Laurent zijn bijzonder gekend als bij uitstek visrijk. Men neemt aan, dat de kabeljauwuitvoer in de eerstkomende vijf jaren tot nagenoeg 700 duizend ton kan oplopen, dat is meer dan het dubbele van het kwotum dat IJsland zich jaarlijks als geoorloofd voor de eigen visserij toemeet. In dit verband heeft het Federaal Departement, dat verantwoordelijk is voor de Industrie, de visserij en de oceanen, een wereldwijdte marketing-studie via uitvoerders en gouvernementele agentschappen ingericht. Canada moet een goede uitweg vinden voor de uitvoer van zijn zeeprodukten en heeft hiervoor een ganse organisatie opgebouwd. De Canadese regering zoekt dan ook zoveel mogelijk om met haar visprodukten vaste voet op de buitenlandse markten te krijgen. Dit is onder meer de reden waarom zij tracht een zo gunstig mogelijk invoertarief te verkrijgen in derde landen. Het land beklaagt zich echter over een stugge houding van de EEG, terwijl omgekeerd de visserijkringen uit de EEG zich beklagen over de te lage invoerrechten die Canada te beurt vallen. Dit was onlangs nog onder meer het geval in Grimsby en in het Ierse Killeyberg, waar de Ieren het gebrek aan belangstelling in de door hen aangevoerde haring, aan de goedkope Canadese invoer wijten. De Britse en Schotse vissers hebben het vooral voorzien op de Canadese invoer van bevroren kabeljauw en visfilets Eén enkele Britse invoerder trof inderdaad voor 1980 een overeenkomst met Canada voor 13 duizend ton filets. Om het begrijpelijker te maken komt dit overeen met de aanvoer van 600 duizend bennen gullen !

Men stelt in Canada eveneens veel hoop op de verhoging van de uitvoer van gedroogde en gezouten kabeljauw produkten naar de landen van Latijns Amerika en de landen van Afrika. Trouwens het drogen en het zouten van de kabeljauw was al altijd één der traditionele aktiviteiten van de visserijverwerking in New-Foundland.

Een ogenblik heeft men gemeend in het kader van de boycot aktie van Rusland voor zijn inval in Afganistan, het dit land toegekend kontingent van 150 duizend ton vis binnen de Canadese visserijlimieten, af te nemen, hetgeen aan de Canadese visserijkringen en verwerkende industrie best zou overgekomen zijn, maar ook Canada heeft voordelen aan de Russen, onder meer met betrekking tot de overzeese handel, de overeenkomsten tot het onderhoud en het uitvoeren van herstellingen aan de Russische visserijschepen en vanwege het Russisch aandeel in de onderzoekingen op de overbevissing en voor de kontrolemaatregelen op de grote Canadese banken, iets wat Canada alleen niet aankan. De vis die Rusland hoofdzakelijk in de Canadese wateren vangt, is kabeljauw, rode zeebaars, inktvis en capelin.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Een eisenbundel vanwege de... rederijen aan Franse vakbonden !

In Frankrijk werd een fameuse stoot gegeven aan de arrogantie van de vakbonden. Inderdaad werden deze laatste nu eens gekonfronteerd met een eisenbundel vanwege de grote rederijen in plaats van omgekeerd. Dit zal waarschijnlijk zeer nuchter aangekomen zijn bij de syndikaten, maar wijzelf kunnen alleen maar zeggen dat deze houding van de rederijen eindelijk eens op haar plaats is. Het is in Frankrijk dat de vakbonden te pas en vooral ten onpas afgekomen zijn met eisen en die doorgedrukt hebben, zodanig dat de grote rederijen tegenover deze van het buitenland in een positie zijn komen te staan die geen konkurrentiele mogelijkheden meer bood. Dit in het bijzonder wat het verplicht aantal bemanningsleden aan boord betreft die, voor eenzelfde vaartuig in het buitenland, de bezetting ver overtreft. Niet te verwonderen dan dat de Franse verre visserij in een onhoudbare toestand gekomen is en het één na het ander vaartuig, ofwel opgelegd moet worden ofwel aan het buitenland wordt verkocht. Niettegenstaande de syndikaten getuige waren van deze onhoudbare toestand, werd door hen niets ondernomen om de werkzekerheid veilig te stellen door een zekere tegemoetkoming. Wel integendeel. De grote rederijen hebben dan ook de stier bij de horens gevat en de bal aan de syndikaten toegespeeld.

DE EISENBUNDEL VAN DE GROTE REDERIJEN

Als we het hebben over de grote rederijen, dan gaat het hier in de eerste plaats over de rederijen die de verre visserij bedrijven. Het zijn vooral deze vaartuigen die, behalve het slachtoffer van de syndikaten, eveneens dit geworden zijn van de uitbreiding van de visserijlimieten tot 200 mijl. Om nog iets te kunnen redden werd daarom volgende eisenbundel aan het marinesyndikaat voorgelegd :

Als inleiding zegde de vertegenwoordiger van de verre visserij, dat de rederijen een herneming van de zaken verwacht hadden op basis van het zakencijfer in 1978, maar dat zij ten zeerste bedrogen uitgekomen zijn. Mede de ongeëvenaarde prijsstijging van de brandstof die vanaf januari 1979 tot begin 1980 verdubbelde in kostprijs, moet men de lasten van de rederijen verlagen. Dit moet gebeuren op verscheidene manieren :

1) door een vermindering van het effektief van de bezetting aan boord die in verscheidene fasen door de syndikaten opgedrongen werd zodanig, dat de bezetting aan boord van de Franse treilers de hoogste is van gans Europa. Daarom het voorstel van de grote rederijen om progressief de bezetting aan boord van een 50-meter vaartuig te verminderen gaande van 1980 tot 1982 met 3 man om te komen van 22 tot 19 man.Van 19 tot 17 man op een middelgrote treiler en van 17 tot 16 op een treiler van de klasse daaronder.

Voor onze begrippen zijn dit nog altijd hoge cijfers als we de bezetting op de Belgische vaartuigen van ons IJslandtype vergelijken. Trouwens is het ons altijd opgevallen dat op de Franse visserijvaartuigen altijd veel meer bemanning aan boord is dan op onze vaartuigen.

2) De inhouding van 5 pct op de brutobesomming voor lossingskosten zal vervangen worden door een inhouding op de werkelijke kosten van de lossing.

3) een nieuwe indeling van geschoold en gespecialiseerd boordpersoneel met betrekking tot hun bijkomend aandeel in de gemaakte besomming.

4) het terugbrengen tot 5 kgr vis toegekend aan elk der bemanningsleden na iedere visserij.

5) de toelating om eveneens in het buitenland te mogen verkopen en aan de markt te komen.

De syndikaten hebben de betrokken bemanning van deze eisenbundel op de hoogte gebracht met de nodige syndikale kommentaar. Volgens de syndikaten is het aantal bemanningsleden becijferd aan de hand van het werkvolume aan boord en aan de hand van een redelijke (?) prestatie. Verder wensen zij niet dat de bemanning het slachtoffer wordt van een toestand waaraan zij geen schuld hebben, zoals de stijgende brandstofkosten. Dit is zaak tussen de rederijen en de regering, menen de syndikaten. Ze vergeten hier echter aan toe te voegen, dat de rederijen hier evenmin schuld aan hebben. Verder hebben de syndikaten, aldus hun woordvoerder, ook geen schuld aan het uitblijven van de modernisatie in het lossen van de vis. Zij vergeten hierbij dat zij zich altijd verzet hebben tegen deze modernisatie die tot gevolg zou hebben dat enkele lossers minder nodig zouden zijn. Investeren in moderne losserstechnieken en toch dezelfde bezetting moeten behouden is echter een nog groter kost aan de rederijen opleggen. Ook wat de andere eisen betreft zijn de syndikaten hierover moeilijk te spreken. Echter zijn ze wel overtuigd van de zwaarwichtigheid van de argumenten van de rederijen, die deze maal beslist hebben de syndikaten voor hun verantwoordelijkheid van de werkzekerheid van hun verzekerden te stellen. Het is inderdaad zo, dat vele Franse rederijen er niet voor terugschrikken hun vaartuig aan de kade te leggen of naar het buitenland te verkopen. De syndikaten zitten hier ergens wel mede verveeld en wel zodanig, dat ze reeds voorstellen gedaan hebben waarbij de rederijen voordeliger zouden uitkomen ! Zij zullen waarschijnlijk ook reeds gehoord hebben van de staking van de schippers en stuurlieden te Fleetwood omdat ook daar de rederijen bepaalde voordelen, die niet meer gerechtvaardigd schenen, wensten beknot te zien. Ook het feit dat deze staking een mislukking werd, zal hen wel iets bijgebracht hebben.

In elk geval is het nu duidelijk, dat de rederijen de bal aan de syndikaten toegespeeld hebben, die daar toch ernstig mede verveeld zitten. Het is waarschijnlijk hierom dat deze laatsten lieten weten, dat zij akkoord zijn om naar oplossingen te zoeken, maar dan natuurlijk zonder ook maar in iets te raken aan de verworvenheden van de werknemers. Aldus stellen de syndikaten het opbergen van de vis in containers voor, dit zou dan veel kosten besparen in het lossen die men nu op 3 BF het kg schat. Nu maar de reactie van de voorbijgegane lossers afwachten. Verder menen zij, dat het mogelijk zou zijn de reis een dag langer te laten duren, waardoor volgens hen winst zou gemaakt worden in functie van het heen en terugvaren. Er zou dus een dag langer kunnen gevist worden, door bv. bij slecht weer niet te vissen en op te liggen, omdat men bij slecht weder bij het vissen te veel brandstof verbruikt. Kortom men voelt echt aan dat de syndikaten hier in verdediging gedrongen zijn en dat zij deze verdediging op zekere manier wensen uit te spelen, maar zelfs niets van visserij kennend allerlei dwaze praat vertellen.

De grote rederij «Jégo-Quéré», die ook al om brandstof uit te sparen de techniek van de vooruitgeschoven basissen toepaste, kreeg nu zopas te horen dat de bemanningsleden hieraan niet meer wensen mede te werken. Dit systeem bestond er in dat de grote industriele treilers van deze rederij die in het hoge noorden van de Atlantische Oceaan tot onder de Canadese kust gaan vissen, niet naar de thuishaven terugkeerden, maar hun vis in het noorden van Schotland afzetten. De bemanningsleden werden dan naar de thuishaven overgevlogen en een nieuwe bemanning terug medegebracht. Hierdoor spaarde men niet alleen veel brandstof uit, maar kon men de treilers heel wat meer reizen per jaar laten ondernemen voor één zelfde ingezet kapitaal. Ergens vertegenwoordigde dit voor de rederij een ernstige besparing. In dit systeem telde men 28 vaartdagen en 8 rustdagen. Volgens de bemanningsleden is 8 dagen rust te weinig en 28 dagen op zee te veel. Een geheime stemming ingericht door de syndikaten onder drie ploegen van bemanningsleden gaf als resultaat, op 44 die aan de stemming deelnamen, 9 voor, één onthouding en 34 tegen. Er wordt nu naar een oplossing gezocht, die rekening houdt met de wens van de bemanningsleden voor een langere rustperiode maar met behoud van het stelsel van de vooruitgeschoven basis.

De dag dat ze allemaal kommunist zullen zijn, zullen de gebraden kiekens in hun mond vliegen.

DE KEURRECHTEN TE ZEEBRUGGE

In verband met het heffingssysteem van de keurrechten te Zeebrugge onder de vorm van één ten honderd bijkomende rechten voor de kopers, vernemen we van een grote koper dat hij deze 1 t.h. wel betaalt, maar dat dit sinds het ontstaan van dit systeem, door hem gebeurt onder voorbehoud van zijn rechten, wanneer zou blijken, dat men via dit systeem ten onrechte deze heffing ten laste van de kopers zou gelegd hebben. Hiervoor ziet men echter nog altijd uit naar de beslissing van de Raad van State.

Inderdaad hadden een paar grote kopers die te Oostende door de Stad, die met de inning van de heffingsrechten belast is, voor de rechtbank werden gedaagd, de zaak voor de Raad van State gebracht. De rechtbank zelf zag hierin voldoende reden om niet ten gronde te vonnissen en de zaak uit te stellen tot na beslissing ter zake door de Raad van State. Dit sleept ondertussen reeds drie jaar aan, zodat men nog altijd in het ongewisse verkeert en de Stad ondertussen reeds een fameuse vordering heeft op de vele Oostendse kopers die de viskeurrechten niet betalen. Of deze vordering ooit zal kunnen gerealiseerd worden, moet natuurlijk afgewacht worden. Mocht het al gebeuren dat de Raad van State de 2 grote kopers uit Oostende die door de Stad voor de rechtbank betrokken werden, in het gelijk stelt, dan zullen de kopers op de moeten inspannen tegen de Stad Brugge om de onwettelijk geinde viskeurrechten terug te bekomen. Wat dan echter in deze 1 t.h. het aandeel van de viskeurrechten vertegenwoordigt is weerom een zaak die tot ellenlange discussies aanleiding kan geven. Ook de stad Nieuwpoort die het zelfde systeem van Zeebrugge toepast, zou in dit geval kunnen voor een onaangename verrassing staan.

In deze zaak vinden we het dan ook ergens spijtig dat de uitspraak van de Raad van State zolang op zich laat wachten.

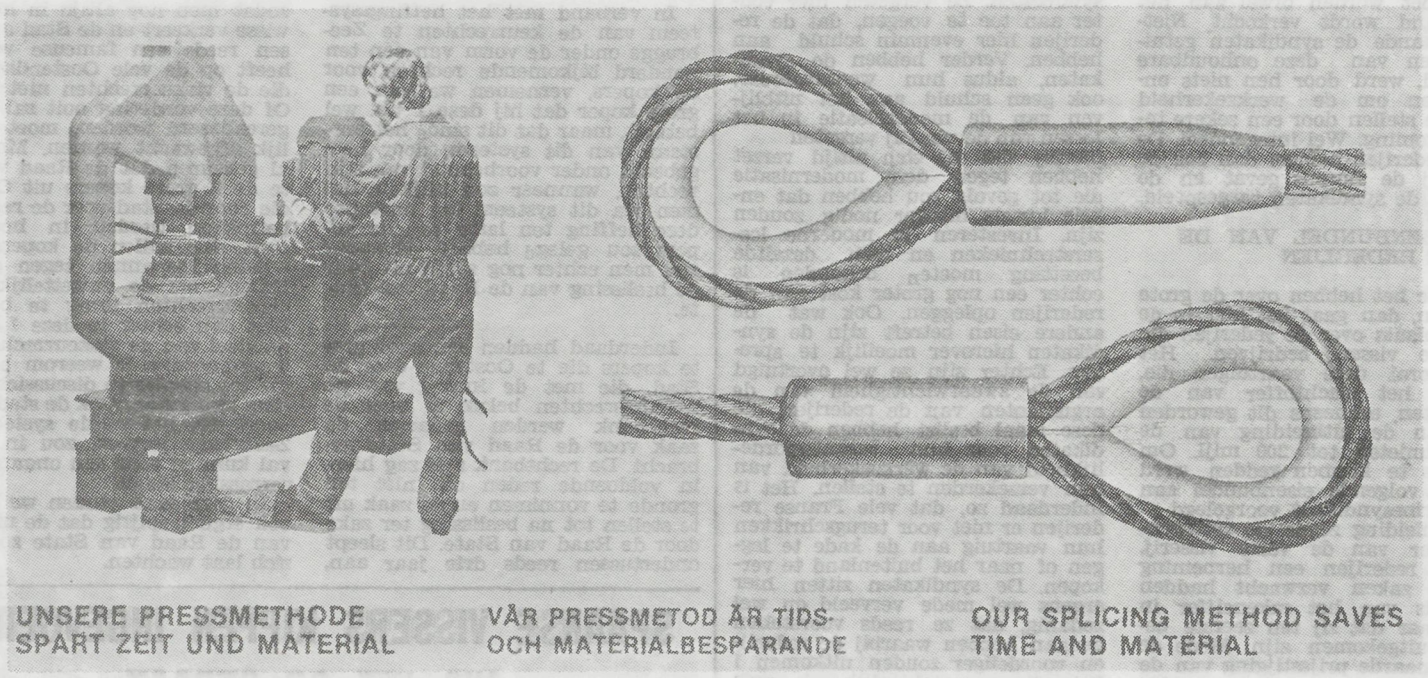
SPAANSE VISSERS KIPPEN INGEVOERDE VIS UIT OP STRAAT

De Spaanse vissers zijn absoluut niet tevreden met de politiek die hun regering voert op het gebied van de belangenverdediging voor de visserij. Onlangs werd het aantal vergunningen voor Spaanse vissersvaartuigen die in de EEG - wateren mogen vissen, gevoelig verminderd, terwijl ook het toegekend kwotum met 30 % werd teruggebracht.

Dit alles heeft voor gevolg gehad dat de gemoederen van de Spaanse vissers weer aan het gisten zijn gegaan. Het zwarte schaap is in dit geval dan natuurlijk de invoer van vis uit derde landen en hier in het bijzonder uit de EEG. Volgens de visserij is de invoer van vis in 1979 bijna verdrievoudigd, waardoor hier dan nog de prijzen van het eigen produkt laag gehouden worden. Spaanse vissers hebben zich dan ook aan vrachtwagens vergrepen, die hun vis in hun land brachten.

Aldus werden door een 50 - tal verbolgen Spaanse vissers uit Ondarrao in Baskenland, verscheidene Deense vrachtwagens tegen gehouden en de inhoud van deze wagens hetzij tienduizenden kg vis over de weg verspreid. De Spaanse visserij ziet anderzijds ook niet zoveel brood meer in een toetreding tot de EEG, omdat zij overtuigd zijn, dat bij de verdeling van het algemeen te vangen kwotum onder de verscheidene landen van de EEG, waartoe zij dan zouden behoren, zij ergens zeer stiefmoederlijk zouden behandeld worden. Dit is trouwens ook één van de redenen waarom nu een groep rederijen uit het Baskenland besloten heeft de mogelijkheden voor visserij buiten de 200-mijlszone ten noorden van Schotland te laten onderzoeken. Een grote handikap in dit verband is echter de verre afstand, namelijk vier à vijf dagen varen, hetgeen met de enorme prijzen voor brandstof het sukses van deze onderneming in de weegschaal stelt.

S.C.A.P. beschikt over een nieuwe kabelklempers



UNSERE PRESSMETHODE SPART ZEIT UND MATERIAL

VÅR PRESSMETOD ÄR TIDS- OCH MATERIALBESPARANDE

OUR SPLICING METHOD SAVES TIME AND MATERIAL

Vanaf heden beschikt de s.v. S.C.A.P. over een kabelklempers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

Enerzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.

De kabeldiameters waarop deze techniek kan toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.

REDERS EN AANNEMERS KUNNEN BIJGEVOLG VANAF HEDEN DAAROVER BESCHIKKEN

Het is een belangrijke verbetering waarvan alle reders en aannemers gebruik kunnen maken.

☎ **S.C.A.P. (059) 32.29.51**

(8428V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Na twee weken met erg weinig vis kregen we tijdens de voorbije week heel wat meer op onze markt Twee IJslanders maandag nadat er vrijdag reeds tien schepen aan de afslag kwamen. Dat was van het goede wel iets te veel. Vooral Kanaalvis deed het niet. Verder moesten ook de tongprijzen er aan geloven en daalden sommige sorteringen met 20 fr. Die prijs werd er maandag vlot weer bijgedaan waardoor er tussen driekwartsortering vrijdag en maandag een prijsverschil lag van nagenoeg 100 fr. Andere fijne vis als tarbot, griet en staart bleven de hele week peperduur. Ook voor steenschol betaalde men een flinke prijs. Wijting was spijtig genoeg weer veel te veel op de markt en honderden bennen dienden te worden opgevangen. Zelfs de grote wijting kreeg dinsdag nog amper de minimumprijs van 13.80 fr. Schol en iek werden beter verkocht dan wijting maar haalden toch ook nauwelijks meer dan de opvangprijs. Een grote partij die dinsdag tamelijk onverwacht aangevoerd werd, geraakte toch nog vrij goed verkocht, zij het aan niet te beste prijzen. Voor IJslandvis lagen de meeste prijzen iets lager dan verleden week. Rode zeebaars kreeg toch weer tussen 35 en 40 fr en blauwe leng werd verkocht tussen 45 en 49 fr. het kg. Kabeljauw en gul waren eens te meer de goedkoopste soorten. Schelvis deed het evenmin erg schitterend, de aanvoer van deze soort is momenteel redelijk ruim en werd verkocht aan prijzen schommelend tussen 20.60 en 33 fr het kg. De hoogste opbrengst was dit keer voor de O.317 die 2 miljoen 81.050 fr besomde. De O.81 die normaal ook op de markt had moeten zijn verkocht het grootste gedeelte van zijn vangst in Engeland en zal vrijdag alleen zijn vangst rode zeebaars te Oostende lossen. De kustvisserij werkt nog steeds in mineur. De garnaalaanvoer is wel iets gestegen door het feit dat nu een zevental schepen die visserij bedrijven. De vangsten in de afslag gezet liggen tussen 40 en 90 kg. De prijs varieerde tussen 100 en 145 fr.

OOSTENDE

VRIJDAG 15 FEBRUARI 1980

KANAAL				
Z.162	18	200	9410	2.074.041
MONKEY BANK				
O.369	14	360	——	407.014
WEST				
O.26	10	395	——	224.370
N.40	9	600	——	283.975
N.719	10	345	——	207.862
O.309	10	380	——	221.103
NOORD				
Z.183	9	210	1040	393.929
Z.583	8	220	730	363.815
Z.72	8	120	1000	420.053
Z.509	9	130	630	290.686

MAANDAG 18 FEBRUARI 1980

IJSLAND				
O.317	18	1210	——	2.081.050
O.202	18	1180	——	1.953.426
KANAAL				
O.141	16	380	——	731.454
O.168	16	80	3490	1.070.162
O.306	16	280	645	610.881
WEST				
N.45	10	495	——	276.490
N.708	10	620	——	421.129
Z.502	10	80	1043	356.780
N.3	10	285	——	376.552
N.710	3	90	—	91.610
O.279	10	285	——	377.290

DINSDAG 19 FEBRUARI 1980

KANAAL				
Z.62	14	180	——	245.260
WEST				
N.706	10	530	——	292.810
NOORD				
O.313	14	320	930	626.352

WOENSDAG 20 FEBRUARI 1980

MONKEY BANK				
O.232	12	175	——	230.064
WEST				
O.285	12	555	——	375.120
N.736	9	365	——	412.875

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 22 FEBRUARI 1980

IJSLAND : O.81 (600 bonen)
KANAAL : O.127 (90 vis, 2800 tong).
WEST : O.123 (400 m. t.t.z. 300 wijting, 70 gul, 30 platvis).

MAANDAG 25 FEBRUARI 1980

IJSLAND : O.318 (1300 m. t.t.z. 600 schelvis en totten, 500 bonen, 60 kools, 80 kab.-gul, 30 leng, 30 varia).
KANAAL : O.33 (20 platvis, 10 b. tarbot; 10 b. steert; 25 b. rog; 15 b. zeehond; 35 b. gutvis; 35 b. ronde vis; 10.000 kg tong)
Z.34, O.114, O.274.
WEST : N.752, O.35, O.243, Z.38, O.134.

DINSDAG 26 FEBRUARI 1980

KANAAL : O.229, O.275
WEST : N.709, Z.209, O.206, N.41

WOENSDAG 27 FEBRUARI 1980
WEST : N.706, O.309, O.26

NIEUWPOORT

DONDERDAG 14 FEBRUARI 1980

Slechts één vaartuig loste zijn vangst op de donderdagmarkt. De Z.14 deed de haven van Nieuwpoort aan, ongeveer 230 bennen vis en 1.000 kg tong werden te koop aangeboden voor een brutopbrengst van 509.100 fr plus 19.500 fr interventiewaarde. De tongprijs kende een volgend marktverloop. Grote tong werd genoteerd als volgt : 164 fr per kg voor tong nr 1 en 200 fr per kg voor tong nr 2. Tong nr 3 of bloktong werd aan 259 fr. per kg. geveild en tong nr 4 of fruittong aan 266 fr. het kg. Tongennr 5 kreeg 250 fr per kg en de kleine tong 224 fr het kg. Variatie kende een goed afzetgebied, zo werd de grote tarbot tegen 278 fr het kg aan de koper gebracht, de middenslag tarbot aan 166 fr het kg, terwijl voor griet 138 fr het kg betaald werd.

Kabeljauw werd geveild tegen 60 fr het kg en gul tegen 1700 à 2700 fr de ben. Grote wijting kende een afzetgebied tegen 900 fr de ben en kleine wijting tegen 800 fr de ben. Pladijs werd als volgt geboekt, 1100 fr de ben voor de grote, 1000 fr de ben voor drieling en 1000 fr voor de visjes. Een vlot marktverloop met matige prijzen.

VRIJDAG 15 FEBRUARI 1980
N.172 281.615
N.579 375.302

Eén vaartuig van de West en één bokkevisser vormden samen de aanvoer der vrijdagmarkt. Er was een ruime aanvoer voor wat de weekendbehoefte betreft. Tong nr 1 kreeg 166 fr het kg, tong nr 2 182 fr het kg, tong nr 3 of bloktong noteerde men aan 222 fr het kg, terwijl de tong nr 4 of fruittong 238 fr het kg als koopprijs toegewezen kreeg. Tong nr 5 betaalde men aan 220 fr het kg en de kleine tong aan 215 fr het kg. Kabeljauw werd geveild tegen 3700 fr de ben en gul tegen 1800 fr à 2800 de ben. De prijs der rog was aan een recessie ten prooi, zo noteerde men voor moerrog 2600 fr de ben en voor de tilten 2100 fr de ben, wijl de prijs der scherpstaarten tot 2000 fr de ben daalde. Voor pladijs werd opnieuw de unanieme waarde van 1000 fr de ben toegekend. Grote wijting werd geboekt aan 1000 fr de ben voor de grote en 900 fr de ben voor de kleine.

MAANDAG 18 FEBRUARI 1980
Z.12 259.324
Z.429 236.740
N.590 100.720
N.15 795.620
N.346 69.035

Drie bokkevissers en twee vaartuigen van de West zorgden samen voor een aanvoer van ongeveer 43.000 kg vis voor een brutowaarde van 1.461.439 fr. In het gamma der aangevoerde soorten was er varia en vis van de West. De prijs der tong varieerde als volgt : 168 fr per kg voor tong nr 1 en 182 fr. per kg voor tong nr 2. Tong nr 3 kreeg 230 fr per kg en tong nr 4 246 fr per kg. Voor tong nr 5 noteerde men 238 fr het kg en voor de kleine tong 218 fr het kg. Grote tarbot werd geboekt aan 360 fr het kg. en middenslag tarbot aan 238 fr het kg. Griet haalde nog de prijs van 90 à 130 fr het kg. Voor wat de pladijs betreft kende deze soort weinig interesse en een hele partij diende tegen de opvangprijs gestopt te worden. De boekwaarde der kabeljauw bedroeg 3750 fr de ben en deze der gul 1500 à 2500 fr de ben. De weinig aangevoerde rog werd aan de man gebracht tegen 2500 à 3000 fr de ben.

Wijting werd op de maandagmarkt weinig gegeerd, zo diende een hele partij kleine wijting tegen de interventiewaarde aan de markt onttrokken te worden.

Tongschar werd tegen de lonende prijs van ongeveer 100 fr het kg geveild en vlaswijting tegen 2500 fr de ben. Een partij doornhaai werd aan de koper gebracht tegen 1700 fr de ben. Een marktverloop met grote aanvoer en matige prijzen.

WOENSDAG 20 FEBRUARI 1980

N.738 97.285

Slechts één vaartuig van de West loste zijn vangst op de woensdagmarkt. Tong en variatie werd niet te koop aangeboden, zodat de aanvoer een monotoon uitzicht vertoonde.

Kabeljauw werd geboekt aan 3500 tot 4000 fr de ben en gul aan 1500 tot 2700 fr de ben. De geringe koopjes varia werden tegen dure prijzen aan de koper gebracht. Zo kreeg grote tarbot 336 à 380 fr het kg, middenslag tarbot 150 fr het kg en tongschar 110 fr het kg.

Pladijs kende een afzetgebied aan ongeveer 30 fr het kg voor iedere soort. Wijting kwam opnieuw niet aan zijn trekken en kende een gering afzetgebied.

Grote wijting werd geboekt aan 900 fr de ben en kleine wijting aan ongeveer 700 fr de ben. Een geringe aanvoer met matige prijzen vormden de karakteristieken der woensdagmarkt.

VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN
VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-94117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-742051

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	IJsland
Schelvis grote	
Schelvis midden	18-2-1980
Schelvis klein	20.60-26.80
Kabeljauw	31.40-33.40
Gul	18.—-19.80
Wijting	32.—-34.60
Schaat	26.60-32.—
Zeebaars	28.60-32.80
Leng	45.60-68.—
Schartong	35.40-41.40
Heilbot	43.40-48.60
Koolvis	6.40-44,—
Hondstong	216.—-226.—
Zeewolf	23.40-32.80
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	18-2-80	19-2-80	20-2-80
Lappen	18-2-80	19-2-80	20-2-80
Grote	160-187	169-170	-
¾	170-186	176-182	-
Blok	234-270	241-255	-
Voor-kleine	241-264	274-283	-
Kleine	227-255	-	-
slips	212-230	228-230	-

Zeebrugge

Grote	183-189	174-177	-
Blok	192-202	173-179	-
Fruit	236-220	240-266	-
Schone kleine	240-270	262-280	-
Kleine	233-260	240-271	-
Tout petit	235-241	230-253	-
Slips	213-223	221-233	-

Nieuwpoort

Tong I	168
Tong II	182
Tong III	230
Tong IV	246
Tong V	234
Kleine	212-218

PLADIJS

Oostende

	18-2-80	12-2-80	20-2-80
Grote	21–27	21-26	25-
Grote iek	26-27	19-20	-
Kleine iek			
Derde slag	19-31	19-20	21-
Platjes	16-22	18-	16-

Zeebrugge

I			
II	19-	19-	-
III	19-	19-	-
IV	19-20	19-20	-
V	18-22	17-19	-

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	19-24	-	20-22
Platjes	19-25	-	21-27
Drielingen	17-20	-	22-25

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

15-2	10		4.974.283
18-2	11		8.355.353
19-2	3		1.165.312
20-2	3		1.019.849
			15.514.797

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

16-2	4	185	25.972	134.—	147.—
18-2	2	114	15.048	132.—	132.—
19-2	7	412	48.064	104.—	127.—
20-2	4	238	28.261	104.—	135.—

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 14 FEBRUARI 1980

Z.402 Kr	——	181		398.340
Z.510 Kr	50	170		423.436
Z.16 W	2200	300	1	253.643
Z.519 W	400	120		249.961
GUL				
Z.538-554				109.700
Z.558-437				142.774
Z.580-578				256.120
Z.201-560				46.144
Z.403-501				109.314
Z.548-400				62.000
				3.051.432

VRIJDAG 15 FEBRUARI 1980

B.5 N	13	3000	200	1.240.821
Z.405 N	13	1200	340	770.883
Z.571 Ka		7000	350	1.635.882
Z.573 Kr	9	50	160	366.465
Z.465 K	6	300	60	227.742
Z.198 K	1	1000	25	64.597
Z.197 N	13	1500	650	1.349.829
Z.569 Kr	13	50	260	491.158
Z.307 Kr	13	50	220	436.342
Z.427 K	6	——	80	104.183
Z.542	11	——	100	178.473
				GUL
Z.447-184				63.826
Z.403-501				8.646
Z.471-472				69.822
Z.558-437				64.568
Z.201-560				2.110
Z.580-578				231.626
Z.400-548				172.524
Z.570-601				28.530
				7.508.027

MAANDAG 18 FEBRUARI 1980

Z.599	8	——	110	186.631
Z.431	9	700	300	518.440
Z.584	9	500	250	457.105
Z.576	9	500	340	616.215
Z.189	10	500	350	513.250
Z.563	7	200	75	216.659
Z.507	15	700	240	406.114
Z.537	6	400	45	281.356
Z.37	——	90	140	322.266
Z.27	3	1000	150	395.097
Z.564	8	700	150	543.877
Z.582			80	216.755
Z.600			20	39.596
				4.713.361

DINSDAG 19 FEBRUARI 1980

Z.19	1200	330	540.926
Z.492	500	200	281.696
Z.55	450	40	277.573
Z.321	700	60	326.385
Z.69	100	30	182.305
Z.98	500	220	393.570
Z.128	100	300	360.643
Z.418	100	200	617.876
Z.42	1300	300	578.044
Z.474	700	50	327.163
Z.533	100	100	206.571
GUL			
Z.548-400			374.356
			4.467.168

UURTABEL DER OVERVAARTEN

Uurtabel der overvaarten voor de week van 24 februari tot 1 maart 1980.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 1.30 7.35 10.05 14.40

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 17.00 20.30

Op 24 februari bijkomende afvaart te 23.00

Op 25, 26, 27, 28 en 29 februari bijkomende afvaart te 5.00 23.00

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 5.15

Op 25, 26, 27, 28 en 29 februari en op 1 maart bijkomende afvaart te 3.30 6.40.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 11.40 15.45 19.10.

Afvaarten uit Dover Eastern

Dagelijks te 00.30 9.00 21.00

Op 25, 26, 27, 28 en 29 februari bijkomende afvaart te 3.00 7.00.

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 22.45

Op 24 februari bijkomende afvaart te 20.55

Op 25, 26, 27, 28 en 29 februari bijkomende afvaart te 00.10 20.55

Op 1 maart bijkomende afvaart te 00.10.

SCHADEGEVALLEN IN DE VISSERIJ

— De Z.324 van Jan Vlietinck lag afgemeerd nabij de vismijn. Bij het verhalen van het schip naar de oostkant kwam het schip met de bakboord voorsteven tegen de bakboord voorsteven van de Z.331 terecht. Hierdoor werd de versteviging van de scheepsromp ingedeukt. De Z.331 liep geen schade op. De oorzaak van de aanvaring is vermoedelijk te wijten aan het feit dat het schip niet aan de gegeven bevelen van op de kommandobrug gehoorzaamde.

— De Z.189 Shamrock was aan het vissen op visvak 101. Bij het inhalen van de visboelen, hing een kabel aan de stuurboordboel. Bij nazicht stelde men vast dat het om een stroomboei ging met volledige installatie. Het droeg de naam „Lowestoft en de stroomboei was vermoedelijk op drift geslagen.

— Op visvak 204, begon tijdens de visserij, de alarmbel aan boord van de B.5 Drakkar opeens te rinkelen. Dit werd veroorzaakt door het breken van de aandrijvingsas van de oliepomp van de hoofdmotor. Daar herstelling ter plaatse onmogelijk was werd de terugreis aangevat.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Oostende	Zeebrugge	Oostende		Nieuwpoort
	18-02-1980	18-02-1980	19-02-1980	19-02-1980	20-02-1980	20-02-1980	18.02-1980	20-02-1980
Tarbot : groot (123)	322 -352	375 -408		393 -395			320 -360	336 -380
middel (123)	223 -253	273 -276	249 -280	191 -245			170 -238	150 -270
klein (123)	108 -126	156 -175	195 -200	152 -170			118 —,—	100 —,—
Griet : groot (123)	104 -126	116 -142	123 -134	124 -135			90,—130	
middel (123)	96,—105	108 -118	120 -124	118 -123				
klein (123)		104 -106	96,———,—	103 -112				
Schelvis : groot					32,———,—			
middel					27,———,—			
klein					15,—24,—			
Heek : groot	75,—88,—							
middel	64,—80,—							
klein	29,—42,—							
Lom								
Leng	39,—41,—		42,———,—		42,———,—			
Rog (I)	22,—51,—	53,—65,—	46,———,—	74,—79,—	45,—48,—			
Keilrog (123)	48,—61,—		50,—63,—				60,———,—	
Rog (23)							40,—60,—	
Tilten (23)		50,—54,—		62,—68,—			60,———,—	
Scherpstaart (23)		62,—70,—		69,—79,—			50,———,—	
Halve mans (23)		38,—50,—		50,—54,—			50,———,—	
Teelt (2)		44,—50,—		46,—58,—				
Katrog (2)		26,—30,—		28,———,—				
Kabeljauw	41,—53, —	42,—45,—	45,—53,—	42,—45,—	38,—42,—		70,—75,—	70,—80,—
Gul (groot)	35,—42,—	40,—42,—	29,—43,—	40,—42,—	29,—45,—		30,—50,—	30,—54,—
Gul (middel)		38,—40,—		34,—40,—				
Gul (klein)		36,—37,—		32,—36,—				
Hozemondhamme	86,—187		145 -182		138 -189			
Wijting : groot	14,—20,—		14,—15,—		14,—18,—		17,—20,—	17,—20,—
klein		16,—18,—		14,—16,—			14,—18,—	15,—19,—
Schar	11,—17,—	12,—14,—	11,—12,—	13,—14,—	13,———,—			
Steenschol	47,—128	135 -142	58,—118	135 -138	127 -144		12,—20,—	14,—25,—
Zeehaai	30,—34,—	30,—32,—	33,—35,—	36,—38,—	41,———,—		18,———,—	
Hondshaai	9,—15,—		14,———,—					
Doornhaai							35,—40,—	
Pieterman							110 —,—	
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	10,—19,—				31,———,—			
Schartong							85,—110	90,—110
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk	9,—10,—		8,———,—		14,———,—			
Heilbot								
Steur								
Koolvis	37,———,—							
Zeewolf					38,—60,—			
Pollak	35,—50,—		37,—47,—		36,—49,—			
Zonnevis			149 -227					
Koningsvis			117 —,—					
Vlaswijting								
Zeeduivel		101 -192		101 -204			130 -190	
Schotse schol								
Zeehond		15,—16,—		16,———,—			40,———,—	
Bot							12,———,—	14,———,—
Rode Poon (robaard)	36,———,—	35,—40,—		40,———,—			25,—40,—	
Grauwe Poon (knorh.)	17,—24,—				12,———,—		10,—15,—	
Rode Knorhaan	19,—59,—		25,—61,—		30,—58,—			
Posten								
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD„

LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt werd aangevoerd : 55 kg tong; 6 kisten tarbot en griet; 308 kisten kabeljauw; 4 kisten schelvis; 375 kisten wijting; 69 kisten schol; 128 kisten schar en 42 kisten diversen.

Prijzen in guldens : per 1 kg : grote tong 13,72; grootmiddel tong 16,55; kleinmiddel tong 18,68; tong één 19,06; tong twee 17,62; tarbot 25,33; **Per 40 kg** : tarbot 661-428; griet 376-372; kabeljauw één 156-114; kabeljauw twee 146-92; kabeljauw drie 122-92; kabeljauw vier 104-92; kabeljauw vijf 94-74; schol één 57-46; schol twee 77-69; schol drie 92-74; schol vier 94-66; schelvis vier 190-188; schar 104-80; wijting drie 57-34; roggen 92; steenbolk 41; bot 30-24.

De besommingen waren : KW 185 f 6.300; VD 19 + VD 73 f 1200; VD 20 + YE 25 f 4.300; WR 12 + WR 74 f 900; WR 15 + WR 17 f 8.400; IJM 1 f 5.500; IJM 18 f 6000; verder één Goedereder en één Texelaar samen f 30.000

Aan de donderdagmarkt werd aangevoerd : 705 kg tong; 14 kisten tarbot en griet; 568 kisten kabeljauw; 5 kisten schelvis; 271 kisten wijting; 322 kisten schol; 60 kisten schar en 7 kisten diversen.

Prijzen in guldens : per 1 kg : tarbot 26,00; grote tong 14,00; grootmiddel tong 16,89-16,64; kleinmiddel tong 19,50; tong één 19,26; tong twee 17,67.

Per 40 kg : tarbot 628-453; griet 401-380; kabeljauw één 144-114; kabeljauw twee 134-90; kabeljauw drie 106-90; kabeljauw vier 104-90; kabeljauw vijf 104-77; schelvis vier 184-70; schol één 66-63; schol twee 73-72; schol drie 106-77; schol vier 100-76; wijting drie 65-43; schar 96-70.

De besommingen waren : KW 63 f 6.800; KW 106 f 8.500; WR 68 f 9.000; VD 19 + VD 73 f 7.200; VD 20 + YE 25 f 5.400; WR 12 + WR 74 f 200; WR 42 f 15.500; IJM 18 f 2.400; Verder een Deens vaartuig : de VE 244 met 50.000 aan besomming.

Aan de vrijdagmarkt van 15 februari werd aangevoerd : 5.380 k gtong; 98 kisten tarbot; 1419 kisten kabeljauw; 1656 kisten koolvis; 87 kisten schelvis; 705 kisten wijting; 796 kisten schol; 155 kisten schar; 107 kisten diversen.

Prijzen in guldens : per 1 kg : tarbot 26,60-24,05; grote tong 14,69-13,76; grootmiddel tong 16,20-15,71; kleinmiddel tong 18,49-17,63; tong één 18,83-17,27; tong twee 18,39-17,65.

Per 40 kg : tarbot 692-381; griet 389-339; kabeljauw één 10-72; kabeljauw twee 120-77; kabeljauw drie 114-80; kabeljauw vier 108-77; kabeljauw vijf 94-75; koolvis één 70-61; koolvis twee 67-53; koolvis drie 79-61; koolvis vier 82-65; schelvis één 144-100; schelvis twee 182-151; schelvis drie 110-54; schelvis vier 132-69; schol één 62-41; schol twee 80-66; schol drie 83-72; schol vier 85-67; wijting drie 66-34; schar 100-40; tongschar 276-256.

De besommingen waren : KW 29 f 19.400; KW 7 f 2.400; KW 170 f 111.600; WR 68 f 15.600; UK 135 + UK 145 f 300; UK 233 + UK 234 f 2.800; WR 15 + WR 17 f 15.000; WR 42 f 15.600; IJM 1 f 3.500; IJM 18 f 1.000; IJM 19 f 5.200; verder waren er drie kotters uit Goederede en drie kotters uit Texel welke tesamen f 160.000 besomden.

Aan de maandagmarkt van 18 februari werd aangevoerd : 15.035 kg tong; 365 kisten tarbot en griet; 2247 kisten kabeljauw; 85 kisten schelvis; 1333 kisten wijting; 2189 kisten schol; 162 kisten schar en 151 kisten diversen.

Prijzen in guldens : per 1 kg : tarbot 22,69-19,49; grote tong 13,25-13,02; grootmiddel tong 14,27-13,99; kleinmiddel tong 17,00-16,24; tong één 18,20-15,80; tong twee 17,81-15,70.

Per 40 kg : tarbot 628-360; griet 480-355; kabeljauw één 120-60; kabeljauw twee 100-70; kabeljauw drie 84-73; kabeljauw vier 81-74; kabeljauw vijf 86-48; schelvis één 186; schelvis drie en vier 120-86; schol één 55-52; schol twee 73-56; schol drie 74-64; schol vier 85-64; wijting drie 60-37,60; schar 72-32; tongschar 272-176; steenbolk 58-25; kuit 80; krab 60-45; bot 24; kleine kreeft 170-164.

De besommingen waren : KW 4 f 15.900; KW 11 f 43.600; KW 25 f 23.400; KW 34 f 69.700; KW 45 f 28.500; KW 54 f 2.700; KW 88 f 24.500; KW 113 f 18.500; KW 117 f 22.100; KW 141 f 17.100; KW 145 f 34.700; KW 149 f 8.700; KW 152 f 9.300; KW 167 f 41.400; KW 173 f 11.700; KW 189 f 36.300; KW 194 f 6.600; KW 175 f 19.500; KW 185 f 37.800; KW 214 f 14.100; KW 221 f 11.700; KW 226 f 13.800; SCH 256 f 17.700; WR 32 f 27.500; WR 57 f 29.000; IJM 20 f 28.900; IJM 207 f 10.600; IJM 209 f 17.000; UK 233 + UK 234 f 3.600; verder waren er twee Texelaars welke tesamen f 66.000 besomden.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 11 tot en met 15 febr. 1980

Door 110 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

16.984	kg	TONG	f 290.478,47	van	f 19,91	f 13,45
9.740	kg	TARBOT	120.195,49	van	f 26,93	f 8,70
92.370	kg	SCHOL	f 153,858,16	van	f 2,40	f 1,15
225.335	kg	KABELJAUW	f 467.676,37	van	f 5,28	f 0,99
892	kg	GRIET	f 8.991,75	van	f 11,45	f 7,51
8.530	kg	SCHAR	f 15.000,31	van	f 2,41	f 1,29
53.840	kg	WIJTING	f 41.377,49	van	f 1,15	f 0,62
224.819	kg	DIVERSEN	f 493.769,81			
632.510	kg		f 1.591.347,85			
632.510	kg		f 1.591.347,85			

GROTE REDERIJ UIT GRIMSBY LEGT AL ZIJN TREILERS OP. GERAAKT NIET MEER UIT DE KOSTEN.

In visserijkringen in Grimsby is er beroering ontstaan na het bekend maken van de beslissing door de H.L. Taylor Ltd dat al haar schepen zullen worden stilgelegd. Het gaat hier over acht treilers gaande van 36 m. tot 40 meter, allen met Japanse namen : de „Osaka", „Yesso", „Kyoto", „Nanao", „Ogano", „Hondo", „Tokio" en „Arimo". Hierdoor worden 100 vissers de straat opgestuurd evenals verscheidene bedienden.

Voor Grimsby betekent dit een verlies van één derde van de bedrijvige treilervloot in de Noordzee en middenslagvisserij. Deze schepen zijn niet van recente bouw en dateren van 1958 tot en met 1962, met dus een gemiddelde ouderdom van twintig jaar. Nochtans bleven zij in kompetitie, dank zij een bedrijvige bemanning en een gezond beheer.

Als de rederij thans verplicht wordt de schepen stil te leggen en wellicht voor goed, dan wijt men dit in het bijzonder aan twee redenen, namelijk de hoge brandstofprijs en de onvoldoende prijzen voor de aangevoerde vis. Dit laatste is volgens de rederij een gevolg van de grote buitenlandse invoer die de prijs van het eigen produkt uitzonderlijk laag houden. De rederij „Taylor Ltd" werd gesticht in 1908 en is altijd één der toonaangevende geweest te Grimsby.

Of de treilers voor goed zullen stilgelegd worden, wist de huidige bedrijfsleider, de h. Taylor niet met volle zekerheid te zeggen. Alles zal afhangen van de prijs en de aangevoerde hoeveelheden en van de kostennota van de uitbating. Dit antwoord laat in ieder geval niet veel hoop voor de toekomst. De rederij heeft ook 50 bedienden en werknemers aan land. Ook de toestand van deze mensen is onzeker. Indien sommige vaartuigen aan een redelijke prijs kunnen verkocht worden, zal de rederij niet aarzelen. Verleden jaar nog werd een treiler, de „Sando" verkocht omdat dit schip niet uit de rode cijfers geraakte. Het was het grootste en tevens het oudste vaartuig van de rederij.

Het grootst aantal vaartuigen in bedrijf was in 1938 met 24 treilers.

Voornaamste vangstgebieden voor de rederij was de Faroë. Met de, door dit land in de laatste tijden opgelegde beperkingen, liep het ook daar enigszins mis, zodat slechts 3 vaartuigen van de 8 nog net uit de rode cijfers konden blijven.

Door het uitvallen van de rederij Taylor zouden dan in Grimsby nog slechts een twintigtal van deze treilersklasse in bedrijf blijven. Mischien zal één en ander ook afhangen van de resultaten die een Britse vertegenwoordiging kan bekomen die voor het ogenblik in de Faroë met de bevoegde overheid tot een visserijvergelijk tracht te komen.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ANDERE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN:

EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD!

KNIELAARS		395
LAARS gevoerd met wol		385
DIJLAARS		700
HEUPLAARS		915
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	670
	maat 58	737
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	370
	maat 58	405
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	390
	maat 58	429
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	490
	maat 56	540
JUMPERS blauw goed		
small en medium		395
large		395
extra-large		395
ZUIDWESTER (lange kap)		190
OLIEHEMD zonder kap		565
met kap		675
OLIESCHORT		310
GUTTERS		70
AIRCOAT BROEKEN		465
broeken met bretel		
maat 42 54		903
56 58		994
60		1.030
JUMPERS aircoat		455

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

DEZE PUNTEN KUNNEN OMGEZET WORDEN BIJ S.C.A.P.,
H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE BIJ HAND IN HAND ZEEBRUGGE

(8826V)



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229

■

Gedekte risiko'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.

■