GEMEENTE OOSTDUINKERKE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke

het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

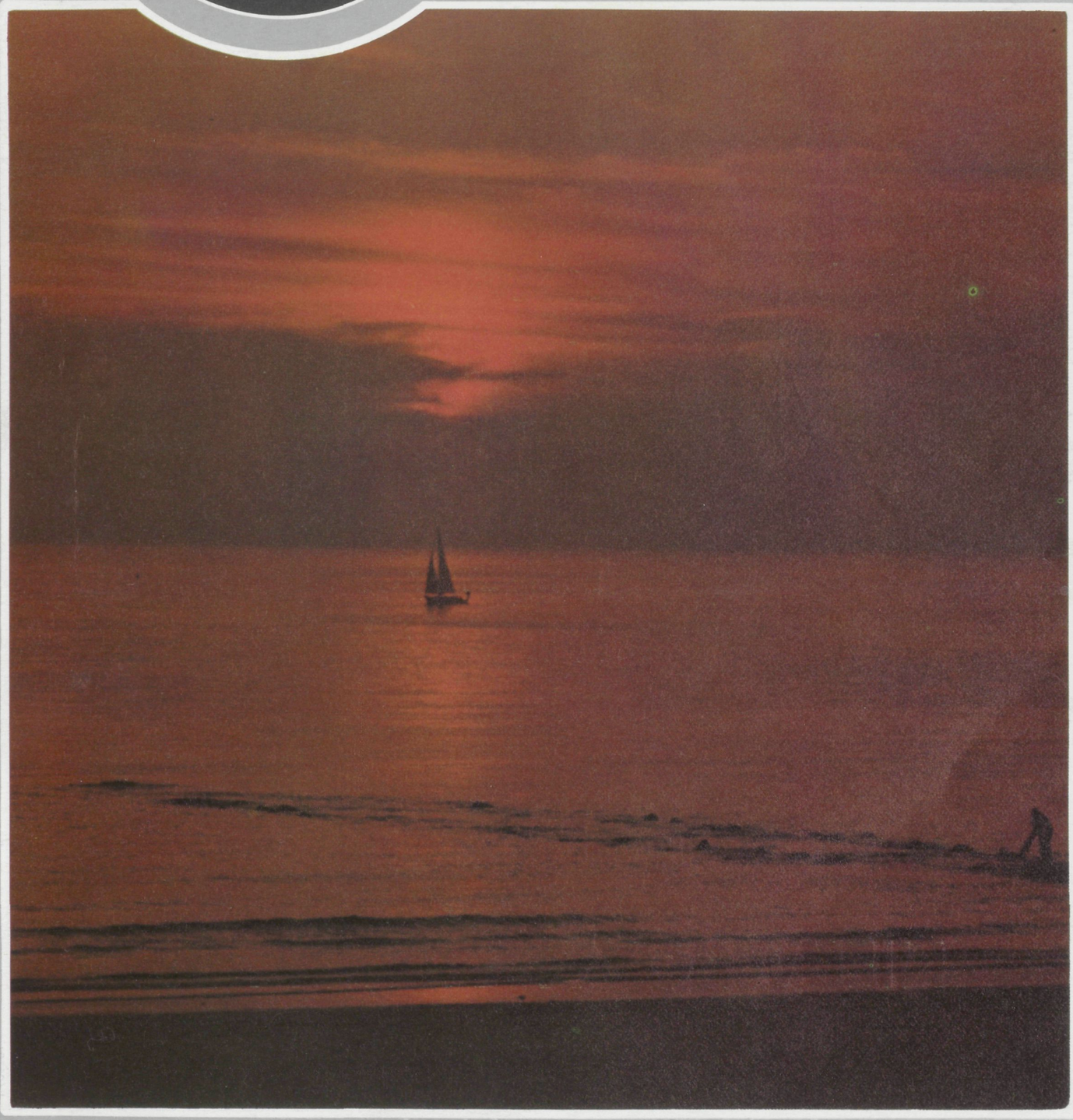
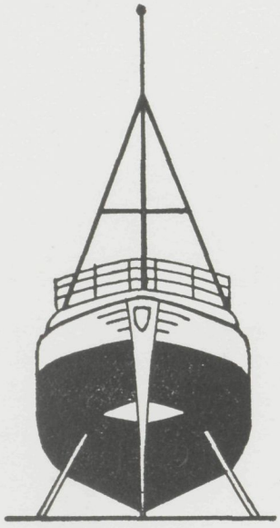


FOTO ROLAND

VRIJDAG 13 JUNI 1980 — PRIJS 50 F. — NR. 20 — 47e JAAR VERSCHIJNT WEKELIJKS

West - Vlaamse scheepswerven n.v.

A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP

Tel. 050/35.83.60
Priv. 050/31.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

(8499) V

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

het visserijblad

Vrijdag 13 juni - Nr. 20

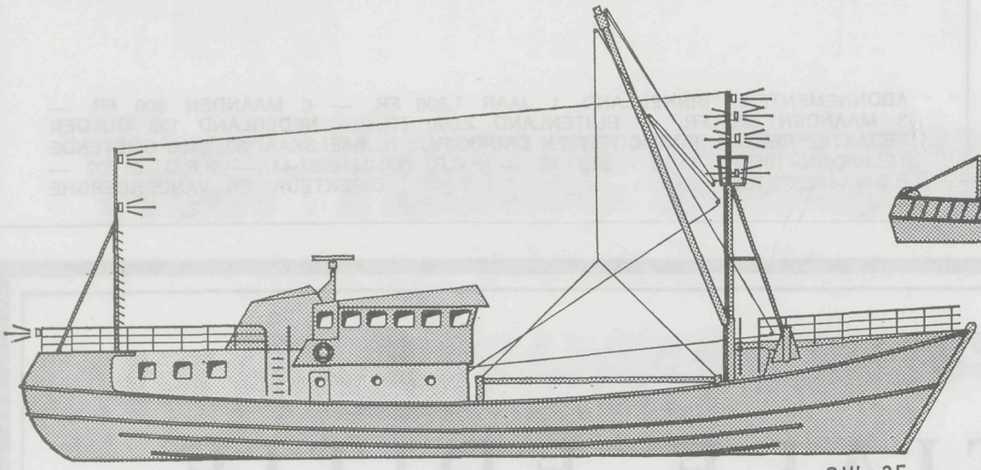
ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. — 3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 — B.T.W. 412.522.588
DIREKTEUR: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

SPECIALE EDITIE

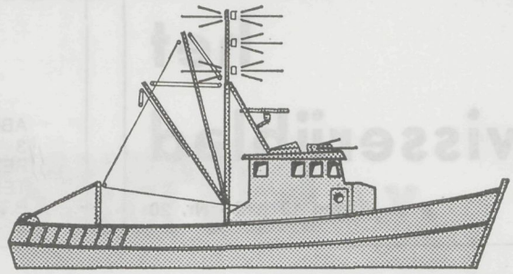
TER GELEGENHEID VAN HET 40-JARIG BESTAAN VAN

S.V. HULP IN NOOD

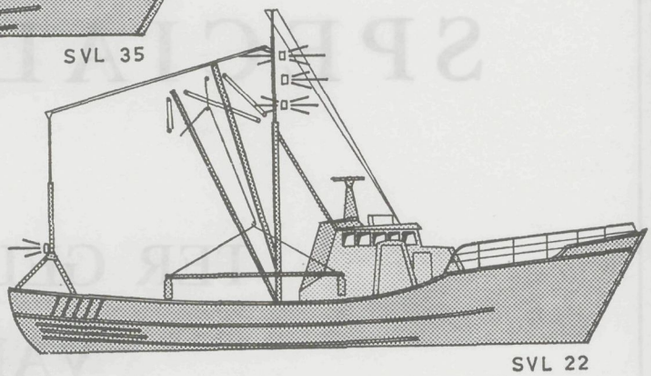
40



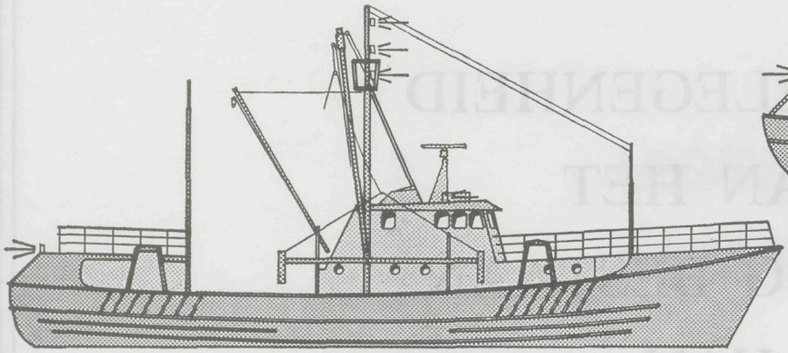
SVL 35



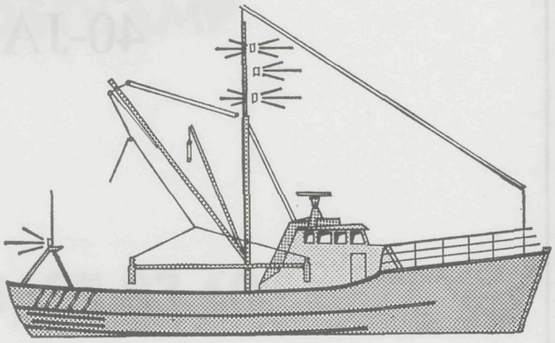
SVL 18



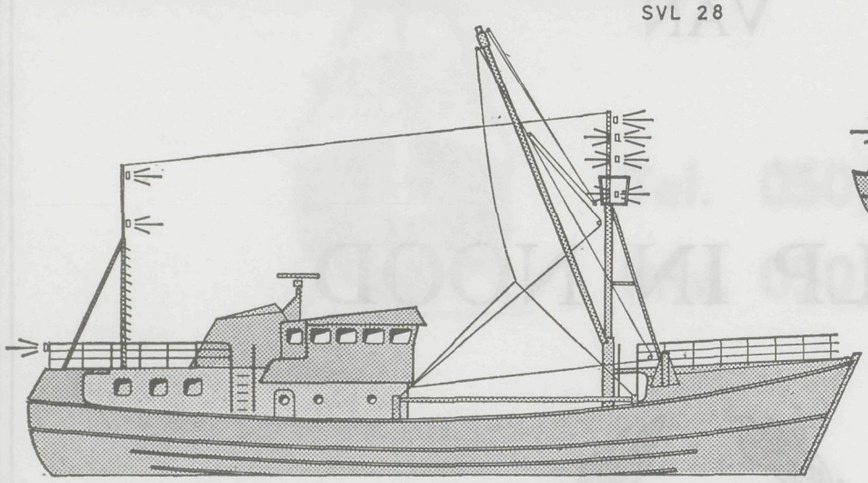
SVL 22



SVL 28



SVL 19



SVL 30

SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.

MOERVAARTKAAI 15 9020 GENT TELEFOON 091/45.04.01 TELEX 11522

NA BUREELUREN ir J VERHOEST TELEFOON 059/70.00.13 (8330V)

De Cooperatieve redersverzekering "HULP IN NOOD" bestaat 40 jaar

Prachtige viering door leden en oud-leden
Beheerders en bedienden vereerd

Het was vrijdagnamiddag en -avond, dat deze coöperatieve verzekering voor vissersvaartuigen, enkele weken vóór het ontstaan van de wereldoorlog gesticht, haar 40-jarig bestaan in het Europa Hotel te Bredene kwam vieren waar, na een statutaire jaarvergadering, een uitstekende lunch, 170 leden ,oud-leden en genodigden samen bracht om dit te herdenken.

Een 40-jarig bestaan, is weliswaar geen gouden viering, maar om het in de visserij als vereniging 40 jaar te hebben uitgehouden met al zijn tegenstrijdige belangen, is er kunde en moed voor nodig. En hier herinneren we aan de woorden door Minister Bertrand 15 jaar geleden uitgesproken naar aanleiding van het zilveren jubileum van de verzekering Hulp in Nood in het Kursaal, toen hij zei :

„De koöperatieve gedachte in de visserij dient aangemoedigd en gesteund, omdat ze een waarborg is voor positieve resultaten op een ruim vlak, wanneer ze met een vaste hand geleid wordt."
Tot daar deze juiste woorden.

DE STATUTAIRE VERGADERING

Het was voor een bomvolle zaal dat de jaarlijkse statutaire vergadering te 16 uur aanving, de 40-jarige feestviering voorafgaand.

De heer directeur Vandenberghe bracht er de talrijke leden in een uitvoerige uiteenzetting verslag uit over de werking van de maatschappij in 1979, over de schadegevallen, de opslepingen en allerlei andere nuttige aangelegenheden welke de leden aanbelangen.

Dit jaar kende de maatschappij gelukkig opnieuw geen totale verliezen en kon de leden meegedeeld worden dat zij op **hun voor 1979 betaalde premies, een ristourne van 20 t.h. zouden ontvangen,** waarvan 10 t.h. aftrekbaar was voor de laatste trimester en nog tien ten honderd op hun premies.

Spreker zette tevens uiteen dat op het huidig ogenblik 48 t.h. van de verzekerden Zeebrugge als thuishaven hebben, 32 t.h. Oostende en 20 t.h. Nieuwpoort. Spreker zei dat het een feit is dat de Oostendse vloot in de laatste tien jaar van vijftig ten honderd geslonken is door stopzetting van het bedrijf, deze van vader op zoon minder overgeheveld wordt, de sloopremie daarenboven een dertigtal vaartuigen onder de hamer bracht, enz...

Op het huidig ogenblik treedt, volgens spreker, een lichte verbetering in, dank zij het inbrengen van nieuw jong bloed.

Hij wijdde tevens uit over de veelvuldige schadegevallen met wrakken, over de opslepingen en over de noodzakelijkheid mekaar meer te helpen en geen voorafgaande eisen te stellen die niet haalbaar zijn, daar mensen in nood dienen geholpen te worden.

Hij wees ook op het groot gevaar in vaarwaters te vissen, wat sommigen maar al te gemakkelijk vergeten, daar bij aanvaring de reders niet gedekt zijn bij het vissen in overtreding van de veiligheidsvoorschriften van elke Ovedheid.

SCHEEPSKREDIETEN

Vervolgens had hij het over de scheepskredieten door Hulp in Nood in al die jaren verleend en zei hij o.m.:

Van 1963 tot op het huidig ogenblik werd bijna 70 miljoen uitgegeven aan scheepskredieten waardoor een nieuwbouw ter waarde van 700 miljoen gestimuleerd werd. Deze 70 miljoen heeft echter een veel groter waarde als we er op wijzen, dat de eerste scheepskredieten dateren van vóór 17 jaar en één enkel miljoen fr. toen nog een enorme som betekende, vooral in het licht gezien dat een middenslagtreiler toen slechts 5 miljoen kostte maar thans meer dan 30 miljoen fr. Aldus is de financiële inspanning door Hulp in Nood geleverd werkelijk enorm te noemen en er mag gerust verklaard worden dat de modernisering van de Belgische vloot voor een groter deel, dan de meesten hier onder ons geneigd zijn aan te nemen, aan Hulp in Nood te danken is. We maken terzelfdertijd van deze gelegenheid gebruik om op het groot onderscheid te wijzen tussen een koöperatieve verzekeringsmaatschappij en de private verzekeringen die er nooit aan gedacht hebben de gelden van hun verzekerden voor het verlenen van scheepskredieten aan te wenden en zich voor opslepingen en schadegevallen spiegelen aan de voorwaarden van onze polis.



Het personeel en agenten van de maatschappij Hulp in Nood.
(Foto NVDK - Herman)

(Vervolg blz. 5)

Dit zijn motoren waar men op kan rekenen; van eenvoudige constructie en hoge kwaliteit. Deze motoren bestaan in een gamma van zes vermogens, van 186 tot 388 kW (250 tot 520 continu pk).

Meer ruimte voor meer vracht of reservebrandstof, vermits deze motoren een prima verhouding «vermogen/benodigde ruimte» hebben.

Meer vermogen in de kleine machinekamers door oude motoren te vervangen door de nieuwe compacte modellen van de 3400 reeks.

Snelle en zachte werking van om het even welke versie, met voorverbrandingskamer of direkte inspuiting.

Onontregelbaar inspuitsysteem met een afzonderlijk, in de fabriek geregeld pompje per cilinder.

Brandstofbezuiniging dank zij de automatische, variabele tijdsinstelling van het brandstofsysteem.

Meer veiligheid en minder warmte in de machinekamer, dank zij de watergekoelde uitlaatgasturbines en uitlaatspuitstukken.

Eenvoudig onderhoud dank zij de opschroefbare olie- en brandstoffilters; keuze uit 4 verschillende peilstokposities en 2 standen voor de startmotor.

Onderdelen en na-verkoopdienst. Reken op ons, Treco. Wij zijn erkend Caterpillar verdeler, steeds bereid U te helpen om een maximum te halen uit uw motor en de investering die hij betekent. Hebt U een scheepsdieselmotor nodig, doe een beroep op ons.

Indien U doeltreffende en zekere scheeps-dieselmotoren nodig hebt, reken dan op de 3400 reeks van Caterpillar- en op ons.



Cat 3406 6 cilinder in lijn
nominaal vermogen: 186 of 205 kW
(250 of 275 continu pk)
bij 1800 omw/min.

Cat 3408 V8
nominaal vermogen: 225 of 270 kW
(300 of 365 continu pk)
bij 1800 omw/min.

Cat 3412 V12
nominaal vermogen: 300 of 388 kW
(450 of 520 continu pk)
bij 1800 omw/min.

TRECO N.V.

CATERPILLAR
VERKOOP · WISSELSTUKKEN · SERVICE

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

Speciale afgevaardigde voor de visserij: J.M. Neuville - Oostende.
Tel. 059/701 84

Caterpillar, Cat en ⊞ zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

(Vervolg van blz. 3)

Wat nu de verdeling van de toegekende scheepskredieten volgens de thuishavens betreft, komt Zeebrugge op de eerste plaats. Hieronder geven we de statistiek van de kredieten tot 1 april 1980 volgens de thuishavens verleend.

Oostende :	28.625.000
Zeebrugge :	29.525.000
Nieuwpoort :	10.135.000
	68.285.000

Wat sommigen er ook over denken, werden deze gelden niet zozeer bijeengebracht door de huidige verzekerden, maar grotendeels gevormd vóór 1965 en zijn in feite de vrucht van vroeger gevormde reserves, vooral dank zij de winsten op de verkoop van gronden, enkele jaren na de oorlog aangekocht. Deze vooruitziende financiële belegging heeft ons meer dan 20 miljoen frank opgebracht.

In 1965 bereikte het reservefonds reeds 14.456.335 fr. zodat we wel mogen herhalen dat deze reserve van vóór 1965 het ons mogelijk gemaakt heeft met een Fonds voor Scheepskredieten te starten, zodanig dat veel huidige leden werkelijk van de vroeger gevormde kapitalen genieten.

DANK AAN DE OVERHEID

Spreker sloot zijn uiteenzetting als volgt :

„Wij hopen dat gij allen eens temeer het belang van Uw coöperatieve verzekering zult ingezien hebben en dat zij die er voor de ene of andere reden niet verzekerd zijn, zullen beseffen, dat Hulp in Nood, welke stormen er ook hebben tegen gewoed, er meer dan ooit groter is uit voortgekomen, dan sommigen hebben gedacht, dank zij het werk van Uw beheerders, Uw agenten en ons personeel.

Uw coöperatieve verzekering wordt op het huidig ogenblik ter Londense markt aangezien als de meest betrouwbare en best geleide van de Europese visserij.

Vele Coöperatieven hebben bestaan of andere bestaan nog in theorie, maar zijn in werkelijkheid zo samengesteld, dat niet de reders, maar zij die het besturen, er alleen de voordelen van genieten.

In Nederland is het grootste deel van de reders financieel verplicht aan banken, die ze verzekeren voor de premies en bij verzekeringen, waar zij, en niet de reders, er belang bij hebben.

In ons land, hebt gij het geluk daarin vrij te zijn en waar velen onder U financieel gesteund worden door de N.M.K.N., mag gezegd, dat ze zich gelukkig mogen achten, daarin vrij gelaten te worden, voor zover deze maatschappij genoeg en behoorlijke waarborgen heeft.

Daarom maken wij van deze gelegenheid gebruik om deze voor de visserij zeer nuttige en dienstige instelling in Uw naam te bedanken

(Vervolg blz. 7)



Ook het personeel van Hulp in Nood werd in een hulde betrokken. Van boven naar onder beelden van die viering : namens de Nieuwpoortse vissers kreeg Pros Vandenberghe een prachtige sculptuur aangeboden die passend de inzet van betrokkene illustreerde; mevrouw Wormleighton werd gelauwerd omdat zij gedurende 35 jaar in dienst was van Hulp in Nood terwijl ook de overige personeelsleden, de hh. Billiau Leo en Billiau Roland met een passend geschenk bedacht werden wegens respectievelijk 25 jaar en 21 jaar dienst. (Fotos NVDK)

VAN VOORDEN GROUP

SERVICES TO THE SHIPBUILDING AND SHIPPING INDUSTRY

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL B.V.

Tel. 00-31-4180 - 2654 - 2800
Scheepsschroeven in diverse materialen
Speciale gietstukken zoals pomphuizen enz.

PROMAC NEDERLAND B.V.

SEFFLE	Verstelbare schroeven in o.a. roestvrij staal voor sleepboten, supply schepen, visserijschepen enz.
ESCHER WYSS	Verstelbare schroeven, ook voor de grootste vermogens
SEFFLE	Dubbelwerkende ram stuurmachines Tandheugel stuurmachines
BECKER	Stabilo roeren voor alle type schepen
JETSET	Boegbesturingen voor binnenvaartschepen
PLEUGER	Boegbesturingen voor zeegaande schepen, ook voor de grootste vermogens
PROMAC	Hogedruk reinigingsinstallaties en -pompen
PROMAC	Drinkwaterwinning D.M.V. omgekeerde osnose
PROMAC	Visruimkoeling
PROMAC	Scherfijsmachines
BABCOCK	Zoetwaterbereiders

HODI ZALTBOMMEL B.V.

Vaste straalbuizen } voor schroeven tot
Straalbuisroeren } een diam. van 4000 mm.

VAN VOORDEN PROPELLER REPAIR STATIONS B.V.

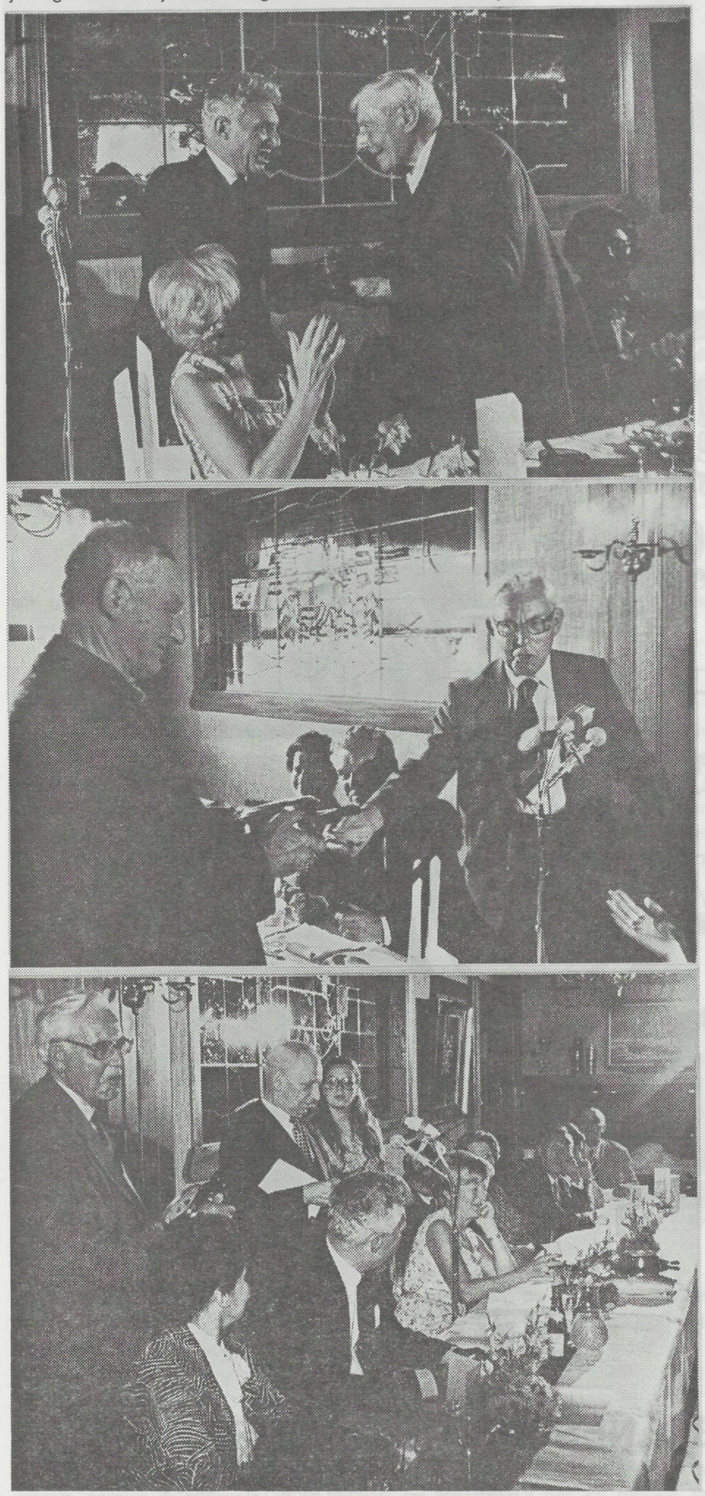
Gespecialiseerd in scheepsschroefreparaties
Voor België: 031-742051

FEDERAL B.V.

FEDERAL Schroeven voor jachten
MICHIGAN Buitenboord- en hekaandrijfschroeven
HEKAANDRIJVINGEN Voor kleinere schepen en jachten.
HYDRAULISCHE STUURMACHINES tot 500 Kgm
BOEGSCHROEVEN tot ca. 40 pk

(Vervolg van blz 5)

voor haar voortreffelijk werk en voor de zeer grote tegemoetkoming welke zij steeds heeft betoond, wanneer de ene of andere van U in moeilijkheden verkeerde. Wij danken ook onze Londense herverzekeraars bij Lloyds, die zowel inzake totale verliezen als in salvage ons op de meest voortreffelijke wijze hebben gediend en ons in veel moeilijke gevallen bij aanvaringen met vreemde schepen, steeds met hun juridische raadgevers veelal met groot succes hebben ter zijde gestaan. In acht nemend de dikwijls onverantwoorde wijze waarop gevaren wordt en de vele schepen van landen buiten Europa die onze wateren doorkruisen, kan dit zeer lange en moeilijke betwistingen voor gevolg hebben die soms zelfs onbereikbaar zijn. Lloyds is een wereldorganisatie en onze ondervinding heeft geleerd, dat bij haar herverzekeren, ons toelaat met gerust gemoed soms gevaarlijke klippen te omzeilen.



Een beeld van de viering van enkele verdienstelijke mensen; van boven naar onder : uit handen van secretaris-generaal Marcel Poppe ontvangt August Van Heetvelde, 86 jaar en een van de stichters van de maatschappij een aandenken ; ook uittredend voorzitter Verleene werd gelauwerd om zijn trouwe werking t.a.v. de maatschappij. Dries Claeys tenslotte werd, wegens zijn enorme verdiensten in het visserijbedrijf op een passende wijze gelauwerd door directeur Prosper Vandenberghe. (Fotos NVDK)

Wij danken ook onze Loods- en Reddingsdienst, met aan het hoofd Nautisch directeur Debock, zijn voortreffelijke assistent, de Heer Coenye en zijn bemanning, die ook vorig jaar eens te meer bewezen hebben een zeemanshart te hebben na hulp te hebben verleend in voorwaarden welke ons bewezen dat ze «the right men on the right place» zijn.

Wij danken het Bestuur van het Zeewezen en zijn ambtenaars van klein tot groot en ook onze waterschoutsambten, die ons werkelijk steeds ter zijde staan, daar waar de omstandigheden het vereisen.

En wij danken het Ministerie van Openbare Werken met zijn voortreffelijke inspecteur-generaal Simoen, die vooral bij ongevallen in de tijhavens Zeebrugge en Nieuwpoort steeds op een bevattelijke en tegemoetkomende wijze zijn opgetreden.

Wij hopen echter, dat eindelijk het ontwerp om de vissershaven van Zeebrugge te moderniseren in 1981 werkelijkheid zal worden waardoor enorme besparingen en veel schadegevallen aan vissersvaartuigen zullen kunnen vermeden worden. En tenslotte zouden wij aan onze plicht tekortkomen, moesten wij hier ook geen open hulde brengen aan de Heer directeur-generaal Guy Brabant en zijn knap personeel van Oostende Radio, die dag en nacht, zondag en werkdag ter beschikking staan van al onze vissersvaartuigen op zee, die zij steeds met raad en daad bijstaan en in vele gevallen bewezen hebben, dat hun raadgevingen van onschatbaar belang zijn.

Wij danken tenslotte onze jurydische raadgever Meester Heymans die onze belangen steeds met de meeste zorg heeft behandeld en danken onze experten en ons personeel, die ons steeds trouw ter zijde hebben gestaan in de soms grote moeilijkheden welke we te overwinnen hadden.

Wij kunnen dit kort jaarverslag echter niet sluiten zonder er op te wijzen dat we sedert april ons veertigste bestaansjaar zijn ingetreden, welke Uw beheerraad aanvankelijk zinnens was op grootse wijze te vieren.

Wij menen echter dat de omstandigheden er ons toe nopen, die viering in onze eenvoudige huiskring te laten plaats hebben met de leden en de gewezen leden, alsook enkele Overheden en vrienden die U onschatbare diensten hebben bewezen op het kleine feest welke straks zal plaats hebben en wij sluiten dit 40e jaarverslag, de overtuiging hebbend dat «Hulp in Nood» door zijn stichters, haar naam waardig is gebleven, welke meningsverschillen er in de loop der jaren soms ook kunnen plaats gehad hebben, gevolg van misverstand of verkeerde begrippen.

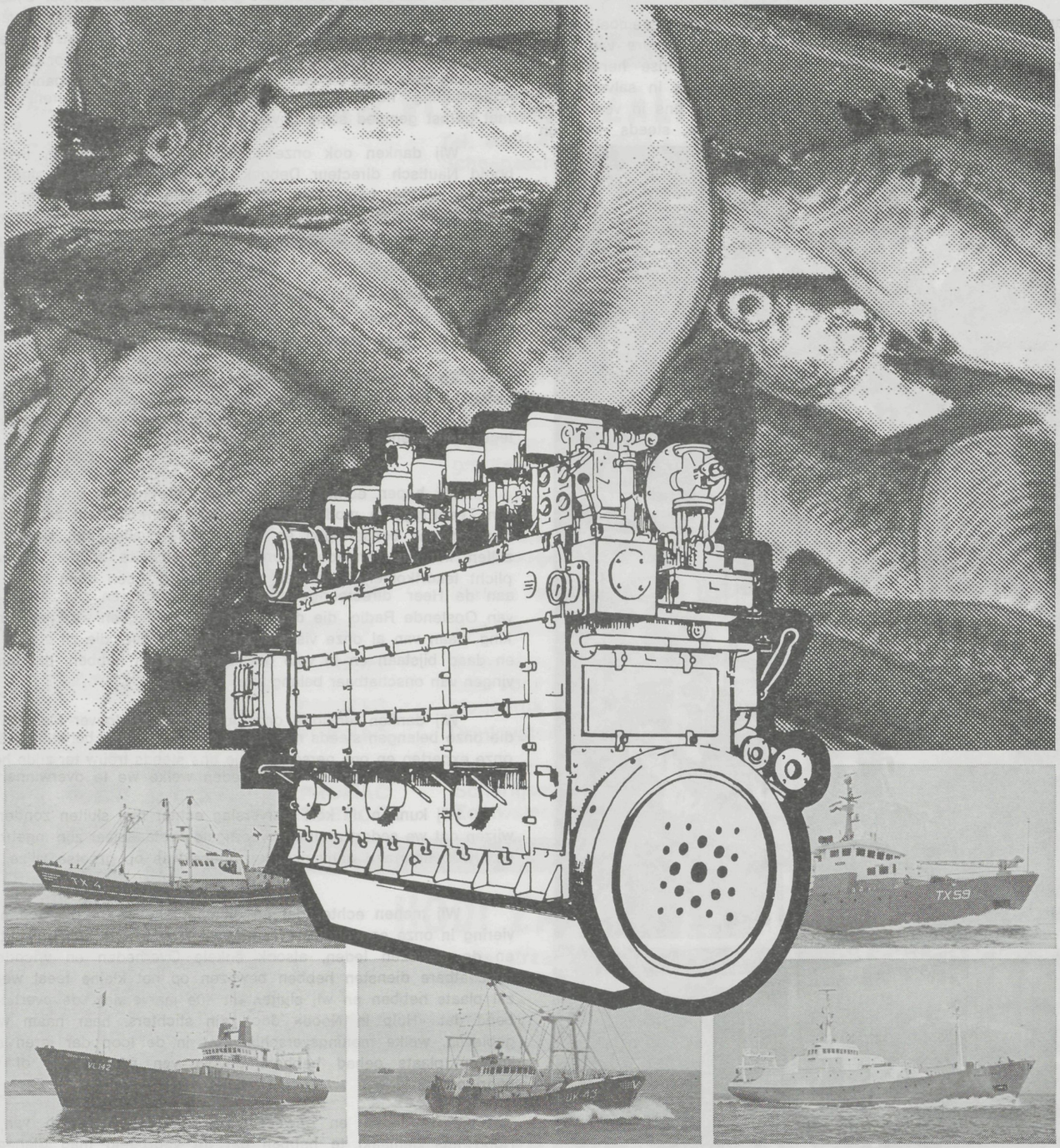
Onze leden en gewezen leden mogen fier zijn van Hulp in Nood iets gemaakt te hebben dat tot voorbeeld mag dienen van de vele coöperatieven in ons land en van de Europese visserijgemeenschap.

Daarom brengen wij samen met August Vanheetvelde, als nog enige overblijvende stichter van Uw maatschappij hulde aan de knappe wijze waarop Uw beheerders de maatschappij hebben bestuurd en aan alle leden en gewezen leden, die er toe bijgedragen hebben.

Wij hopen dat, eens wij er het bijltje zullen bij neerleggen, gij dan meer dan ooit zult kunnen beseffen dat, wat er ook gebeurt, Hulp in Nood voor U allen een steun en een voorbeeld van coöperatieve samenwerking is geweest."

Aldus sloot de heer Vandenberghe zijn belangrijke uiteenzetting, welke door de talrijke aanwezige leden op een langdurig handgeklap werd onthaald.

(Vervolg blz. 9)



KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eersteklas ekonoom. Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor. Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 330-1100 kW (450-1500 pk) bij 500/600 omw/min in lijn en 1320-2200 kW (1800-3000 pk) bij 600 omw/min met 12-20 cyl in V-vorm.

BOLNES

stuwkracht in staal

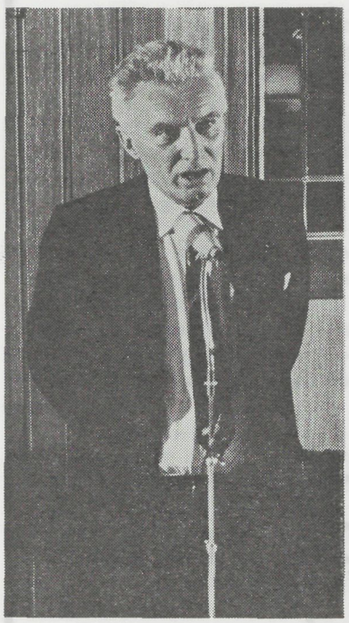
BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen aan de Lek, Postbus 3
Holland, tel. 01807-14900, telex 22439

Vraag uitgebreide dokumentatie

Vertegenwoordiger voor de Belgische visserij: Fa. s.v. S.C.A.P.
H. Baelskaai 27, Oostende
tel. (059) 32.29.51 - 32.09.31 - 32.09.32
na 18.00 uur 70.45.32

(Vervolg van blz. 7)



De heer Marcel Poppe, secretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen. Als Blankenbergenaar kon hij zijn link met de zeevisserij niet verbergen; deed hij trouwens ook niet want hij vindt het visserijbedrijf een van de meest passionante beroepen die er bestaan. (Foto NVDK).

DE FEESTVIERING

Na deze statutaire vergadering werd door cineast Roger Claeys een film ten beste gegeven over het 25-jarig bestaan van Hulp in Nood en over de gevierde Vlaamse romanschrijver Stijn Streuvels.

HET BANKET EN DE FEESTREDE

Na een uitstekende receptie welke op deze jaarvergadering volgde, had een diner plaats, voorafgegaan door de feestrede van de stichter-direkteur der maatschappij, welke wij als vakblad der visserij hierna in extenso weergeven, waardoor later in de geschiedenis van onze visserij zal kunnen gezegd worden dat de Belgische visserij, gedurende 40 jaar een coöperatieve verzekering kende van kleine reders, welke in Europa zijn gelijke niet kende.

Deze rede luidde :

„Mijnheer de secretaris-generaal,
Heren uit onze maritieme, visserij en administratieve wereld,
Beste leden,
Dames en heren,

15 jaar geleden hadden wij de gelegenheid in het Casino-Kursaal van Oostende het 25-jarig bestaan te vieren van onze coöperatieve redersverzekering „Hulp in Nood" welke, zoals wij daarnet in de film hebben kunnen vaststellen, tot een grootse manifestatie uitgroeide in aanwezigheid van de toenmalige minister van Verkeerswezen, de heer Bertrand, welke méér dan 500 genodigden en leden bijwoonden.

Ditmaal hebben wij gemeend, in het kader van de zware crisis welke ons land langs alle zijden beleeft., het niet zo groots maar daarom niet minder hartelijk te moeten opvatten en er een meer intiem karakter aan te geven.

Het is voor die reden dat wij vandaag, naar aanleiding van ons 40-jarig bestaan, besloten hebben alleen leden, gewezen leden en afgetreden beheerders met **de mensen die ons bedrijf veel diensten hebben bewezen,** samen te brengen en te danken in afwachting dat gij binnen tien jaar de gouden viering van die maatschappij in misschien betere economische omstandigheden zult kunnen vieren.

Geschiedenis

Het ware onbegonnen werk de 40-jarige geschiedenis, met al haar wel en wee uit de doeken te doen. Wij willen ons dan ook beperken met ons te verheugen, dat het in de visserij ditmaal mogelijk is geweest een vereniging, hier een coöperatieve verzekering van kleine mensen, tot stand te brengen en in stand te houden. Want dat is een kunst!

Voor wie de visserij kent, zal met ons moeten toegeven, dat dit alles inderdaad zo gemakkelijk niet is, omdat steeds tegenstrijdige persoonlijke belangen zo gemakkelijk vernietigen, wat in vele jaren werd opgebouwd.

Wat hier des te merkwaardiger voorkomt is het feit, dat in een visserijverzekering, velen het onderscheid niet willen kennen tussen slijtage, verwaarlozing en werkelijke schaden en alles te gemakkelijk over dezelfde kam scheren, zodat men zich vlug benadeeld voelt, de ene ten opzichte van de andere. Om hier de gulden middenweg te handhaven, mag men niet terug deinzen om kordaat op te treden. De geschiedenis heeft ons toch al geleerd hoe in België, en wel te Nieuwpoort, onder kleine reders aldaar op 21 september 1854, een coöperatieve verzekering voor visserijvaartuigen werd opgericht, welke na enkele jaren verdween, daar wij achteraf van haar werking geen enkel spoor meer terug vonden. Het is ook een feit, dat na de eerste wereldoorlog in België, nl. in 1920, onder de grote rederijen ter visserij ten getalle van 15, ook een Assurance Mutuelle Maritime werd gesticht waarin de drie grote rederijen van toen, nl. de Pêcheries à Vapeur, de Oostendse Rederij en de Motorvisserij, de grote beheerders waren en waarbij middenslagreders zich wel als verzekerden mochten aansluiten, maar niet, als lid, deelachtig waren in de winsten. Wat de kleinen betreft, daar viel toen zelfs niet aan te denken. Dit was ten andere de oorzaak waarom in 1933 een kleine middenslagreder ,nl. Henri Lambregt, de moed had met enkele vrienden-Pannenaars, de onderlinge verzekering „De Ster" te stichten, ditmaal voor de middenslagreders, welke nochtans in 1970 ook roemloos tenonder ging ingevolge allerlei betwistingen en vitterijen onder mekaar. De beheerraad bestond immers uit 12 reders, welke elke week vergaderden om de schadegevallen, de toestand van elk schip, enz..... te bespreken maar waar spoedig bleek dat, al naar gelang, het mijn of het dijn, er meningsverschillen ontstonden welke noodzakelijk tot het faillliet van een nochtans gezonde zaak, moest leiden. In 1948 was er immers al een eerste afbrokkeling van een 20-tal reders, niet beheerders geschied, zodat de rest automatisch moest volgen, gezien de coöperatieve verzwakking ook een verhoging van premie voor gevolg had, en de totale herverzekering van de ganse polis, de premies opslorpte.

Dat Hulp in Nood dus na 40 jaar werking, als een unicum in de visserij is gebleven, is verheugend, temeer dat zij gesticht werd door tien eenvoudige kleine mensen en ene, die achter de schermen alles klaar gestoomd had.

Van die elf idealisten van toen, zijn er vandaag spijtig genoeg, nog slechts twee in leven en het verheugt ons des te meer, dat we hier beiden samen zijn met U allen, om dit 40-jarig jubileum te kunnen vieren.

Gust, gij behoort met mij, tot die twee overlevenden van een kleine verzekering tegen dewelke zo dikwijls al storm gelopen is, maar die niet heeft versaagd. Hopen wij, dat wie ons later ook zal opvolgen om het roer in handen te houden,, zij het beter zullen doen dan ooit door de stichters voor en door kleine mensen verwezenlijkt.

Dit gezegd zijnde, kunnen wij er slechts aan herinneren, dat buiten de eerste rederscoöperatieve verzekering te Nieuwpoort in 1854 tot stand gebracht, er ook later in Rocksdale (Engeland) ook ene werd gesticht, zoals in Nederland te Urk en Vlaardingen, maar wier bestaan langzaam ten dode werd opgeschreven omdat teveel reders door financiële verplichtingen gedwongen, in handen moesten terecht komen van banken, kapitaalkrachtigen, enz..... die ze verplichten daar te verzekeren, waar zij het oordeelden te moeten zijn.

De stichting

Onze kleine mensen van de ganse kustvisserij van Nieuwpoort tot Heist waren ook bij „De Ster" niet gewild. Het waren maar kustvissers met voor gevolg, dat deze aan allerlei verzekeringen waren overgelaten waar-

(Vervolg blz. 11)


Als een Phoenix rijst de
Anglo Belgian Corporation
uit de as....
A
B
C
F.B. '80.

(Vervolg van blz. 9)

door praktisch weinigen onder hen zich nog verzekerden. In 1939 en 1940 was de armoede onder hen immers groot en waren zij die verzekerd waren in de W.VI. de speelbal van allerlei belangen.

Maar toen de wet op de VOZOR in 1939 verscheen, was daarin een clausule opgenomen, waarin vermeld was, dat men slechts van het oorlogsrisico kon genieten, voor zover men minstens voor hetzelfde bedrag verzekerd was tegen gewoon risico.

Na tal van wederwaardigheden met deze gebrekkige wet, moest er wel iets gebeuren en deden de tien stichters beroep op ons om hen te helpen, zodat de koe bij de horens vattend, op 15 april 1940 te Blankenberge bij de toenmalige notaris Notebaert de stichting van Hulp in Nood plaats had, de akte opgesteld zijnde onder 7 Zeebruggelingen-Heistenaars en 3 Blankenbergenaars, maar geen enkele Oostendenaar noch Nieuwpoortse vissers.

Drie weken later brak de oorlog uit, zodat er voorlopig van het in werking treden van deze verzekering voor kleinen, geen sprake was.

Maar langzamerhand dreigde het Bestuur van het Zeewezen, dat de niet verzekerde reders, tot welke categorie ze ook behoorden, niet meer zouden mogen uitvaren zo ze niet verzekerd waren.

De start

En zo kwam het, dat op 29-11-1941 de stichters nogmaals beroep deden op ons, om hen voorlopig uit het slop te helpen, wat we ook voorlopig aanvaardden, de reders van Oostende, Nieuwpoort, Blankenberge en Zeebrugge bijeenriepen en startten. We werden van uit Brussel krachtig gesteund, dank vooral aan de Heer Verschelde, directeur bij het Zeewezen, die een Oostendenaar was en het vooral voor de kleinen met hun moedig initiatief, opnam.

U de geschiedenis van toen tot op heden vertellen, zou boekdelen vergen. Wat we wel weten is ,dat onmiddellijk na de oorlog, men Hulp in Nood reeds trachtte te kelderen, maar het geloof in een uitstekende beheerraad en een goede verzekering, had onder de kleinen zijn weg gevonden, zodat Hulp in Nood stilaan tot de sterkste coöperatieve redersverzekering van het vastelaand uitgroeide.

Einde van dit jaar hopen we omtrent deze 40-jarige werking een belangrijke brochure te kunnen uitgeven, waarin dit wel en wee zal weergegeven worden.

Nu willen we er ons toe beperken ,met U er op te wijzen, dat dank zij het oppassend beleid van Uw beheerraad, de maatschappij over een kapitaalreserve van 30.381.697 fr. beschikt, dat het voorbehoudingsfonds van de leden, 8.617.802 fr. inhoudt en dat dit jaarlijks wordt uitgekeerd eens men vijf jaar lid is.

Verder dient aangestipt, dat langzaam maar zeker de premievoet, **vooral voor nieuwe schepen tot vijf jaar ouderdom,** verlaagd werd en dit hopelijk voor deze vaartuigen volgend jaar tot 2,25% zal herleid worden, daar we op de verzekeringsmarkt langzaam een sterke positie bekleden. Sedert 1966 werden de ristournes op de premies sterk verhoogd, zodat deze dikwijls van 20 tot 30% opliepen.

Daarenboven nam Hulp in Nood het op zich, de door de leden verplichte uitgave voor beschermkledij voor eigen rekening te nemen, wat in

(Vervolg blz. 13)



De stichters, dankzij hun initiatief kwam Hulp in Nood tot stand

ALLE BUNKERMATERIAAL :

GASOIL, MARINE FUELS, OLIEN en VETTEN

★

AVIA ROSSEEL n.v.

L. Coiseaukaai 21
BRUGGE HAVEN

☎ (050) 33.99.14 (5 lijnen)

Telex 81 332

★

Vertegenwoordiger voor de kuststreek :
Herman FAICT
Steenhovenstraat 28 BREDENE
☎ (059) 32 16 76

(8403A)

De Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid staat volledig tot uw dienst

● denkt u aan **SPAREN:**
Uitgebreid en zeer soepel gamma van renderende beleggingen, gewaarborgd door de Staat.

KASBONS EN DEPOSITO-REKENINGEN

De N.M.K.N. bekommert zich om de toekomst van uw geld.

● denkt u aan **INVESTEREN:**
Financiering van investeringen en permanent bedrijfskapitaal. Kredieten op halflange en lange termijn, eventueel ook op korte termijn.
Financiering van materieel.
Leasing.
De N.M.K.N. bekommert zich om de toekomst van uw onderneming.

NATIONALE MIJ. VOOR
KREDIET A/D NIJVERHEID

Sterrenkundelaan 14 — 1030 Brussel — Tel. (02) 219 18 40

(Vervolg van blz. 11)

1979 de betaling van de som van 437.132 fr. daarstelde.

Ook op de aanschaffing van vlotten, werd een ristourne van 20% toegekend en wat in de laatste 15 jaar het markantste feit is geworden, is de financiële hulp aan nieuwbouw en inbouw van nieuwe motoren geleverd. Voor nieuwbouw werden kredieten verleend van tien ten honderd, gaande tot twee miljoen en voor inbouw van nieuwe motoren 25 t.h. en wel in zoverre, dat in 15 jaar tijd, niet minder dan 68 miljoen frank aan kredieten werd verleend aan een interest gaande van één tot vijf ten honderd maximum.

Met dit te verwezenlijken, versterkten we niet alleen de coöperatieve geest, hielpen we de nieuwbouw en nieuwe inbouw stimuleren, en konden we aantonen, wat coöperatieve samenwerking vermag, waar allen van klein tot groot op dezelfde basis behandeld worden.

Wij zouden op dit festijn nog uren over onze wederwaardigheden kunnen vertellen, maar we kunnen deze uiteenzetting nochtans niet sluiten zonder hulde te brengen aan hen die gedurende al die jaren de maatschappij beheerden en onze bedienden die, onafgebroken ons ook gedurende al die jaren trouw ter zijde stonden in de vele moeilijke en delicate ogenblikken welke wij gekend hebben, slechts één zaak voor ogen ziende: het welzijn van U allen van klein tot groot in het kader van het algemeen belang.

Wij zouden tenslotte aan onze plicht tekort komen, moesten we de genodigde overheden hier tegenwoordig, niet bedanken voor al wat ze voor onze visserij deden, hetzij ze behoren tot de ministeries van Verkeerswezen, Landbouw of het Krediet aan de Nijverheid.

Niemand beter dan wij, weten wat U voor onze kleine mensen steeds hebt gedaan, hoe dikwijls U water in Uw wijn hebt moeten gieten, opdat een foutieve daad, de ene al groter dan de andere met een korreltje zout zou onderzocht of beslist worden.

Met deze dank, menen we ons 40-jarig bestaan te hebben kunnen belichten, in het kader van de dank aan U allen verschuldigd.

Ik heb gezegd".

Na deze feestrede hadden in een tweede deel de huldigingen plaats.

HULDE AAN STICHTERS, BEHEERDERS EN PERSONEELSLEDEN

Het was de heer Vandenberghe die de huldiging van stichter August Van Heetvelde, een viertal beheerders en het personeel in het licht stelde.

Hij wees op het feit onder welke armoede de kleine vissers-reders in 1940 gebukt gingen en hoe als een revolte men opstond tegen de toenmalige verzekeringen, waar ze steeds betaalden, maar niet trokken.

Gust Vanheetvelde was één der tien moedigen die er tegen opkwamen en met de negen anderen de stichting aanging.

Spreker was daarom overtuigd de tolk te zijn van de ganse visserijgemeenschap, hem voor zijn kranigheid te huldigen en verzocht Secretaris-Generaal Poppe hem de eer te willen aandoen een prachtige barometer met rad als aandenken aan deze memorabele ogenblikken te willen overhandigen, wat op een langdurige ovatie werd onthaald.

VERDIENSTELIJKE BEHEERDERS EN PERSONEELSLEDEN

De verdere huldiging betrof in eerste instantie een viertal beheerders die, mede door het feit dat zij niet langer in het redersbedrijf staan, statutair ook niet meer mogen zetelen als beheerder van de maatschappij. Omwille echter van hun enorme verdiensten wilde de maatschappij, bij monde van directeur Pros Vandenberghe, hen niet ongemoeid uit de vereniging laten stappen. Kwamen dus om beurt in de picture:

ENGEL VERLEENE:
deze alom gekende figuur kwam in 1964 zetelen als beheerraadslid; eerder bescheiden maar dan zeer zeker met kennis van zaken, heeft hij meegewerkt aan de uitbouw van de maatschappij. In 1969 werd hij verkozen tot ondervoorzitter en sedert november 1976 fungeerde hij als voorzitter in opvolging van de h. Jozef Boone die zijn mandaat had neergelegd. Engel Verleene, thans 69 jaar, was ooit reder van de O.128 en mede-eigenaar van de O.369. Als blijk van erkentelijkheid mocht hij een scheepsklok in ontvangst nemen.

VAN DER VEEN FRANS:
deze uitermate gewaardeerde reder werd in mei 1963 opgenomen als beheerder, funktie die hij gedurende 17 jaar plichtsgetrouw zou vervullen, totdat hij er als reder mee stopte. Van der Veen was ooit eigenaar van vijf vaartuigen en wist te imponeren door de vakbekwame en zorgzame wijze waarmee hij die vaartuigen exploiteerde. Sedert vorig jaar is hij geen reder meer maar toch blijft zijn liefde voor de zee gehandhaafd. Hij is nu „reder" van een jacht en daarmee trekt hij in zijn vrije tijd — heeft hij nu wel zat — de grote vlakte op.

VERCOUTTER MARCEL:
sedert 1970 — tien jaar dus — fungeerde Marcel Vercoutter als beheerder van de maatschappij. Hij deed dat op een bescheiden, zij het dan wel doordachte manier. Marcel Vercoutter heeft steeds lak gehad aan veel gepraat en dat staat dan wel in fel kontrast met het hulpbetoon dat hij meerdere keren heeft laten blijken; hij deed dat in alle stilte maar vrijwillig en belangloos. Vele keren sprong Marcel Vercoutter in de bres als er hulp diende verleend te worden en pas dan bleek eigenlijk goed, welk een doorvaren zeeman Marcel Vercoutter is.

HENNAERT PIETER:
„Pedro" — zoals hij door zijn vele vrienden op de schouders wordt geklopt — kwam als beheerder bij Hulp in Nood in april 1978. Vrij recent dus maar dat neemt niet weg dat hij in die korte periode blijk gaf van doorzicht in de noden van de visserij. „Pedro" draagt bij wijze van spreken zijn hart op de tong; vrank maar steeds met goede bedoelingen leverde hij kommentaar en probeerde de problemen op te lossen. „Pedro" was ook mede-eigenaar van de O.82 en nadien mede-vennoot in de rederij „Juhel" waarmee hij de O.198 exploiteerde.

DANK AAN VOLKSVERTEGENWOORDIGER DRIES CLAEYS

Na de huldiging van de stichter en de beheerders, nam de heer Vandenberghe opnieuw het woord en richtte zich tot volksvertegenwoordiger Dries Claeys als volgt:

Wanneer wij U hier vandaag hebben uitgenodigd, dan was het om ons allen eens een kans te geven ook U te danken voor alles wat gij voor de visserij gedaan hebt. Van de Vuurtorenwijk zijnde, hadt gij een liefde voor ons vissersvolk, hebt gij tijdens uw 22-jarige loopbaan als volksvertegenwoordiger aan onze visserij veel onschatbare diensten bewezen.

Niemand beter dan wij, die U bijna wekelijks lastig vielen voor de belangen van ons volk, kunnen dat beter getuigen. En niemand beter dan wij kunnen hier verklaren hoe enorm die verdiensten voor ons volk zijn geweest.

Uw heengaan is niet alleen voor uw partij, maar ook voor de ganse visserij, een groot verlies.

Het weze voor al wat U voor de visserij hebt gedaan, ons toegela-

(Vervolg blz. 15)

Chandler, Hargreaves, Whittall & Co. Ltd.

HERVERZEKERINGSMAKELAARS
VOOR DE BELGISCHE VISSERSVLOOT

CHANDLER HOUSE
3 - 7 Marshalsea Road
LONDON SE 1 - 1 EF.
Tel. : 00 44 - 1 - 407 8000
Telex : 883973

AND AT LLOYD'S

(8497V)

- VOOR AL UW SCHILDERWERKEN
- VOOR SCHEPEN
- BINNEN- EN BUITENSHUIS
- WEND U TOT EEN VAKMAN
- EEN ADRES

D. VERBEKE

Weidestraat, 344
ASSEBROEK - BRUGGE
Tel (050) 35 48 61

(8498V)

(Vervolg van blz. 13)

ten U een geschenk aan te bieden in de vorm van een stuurrad met barometer, die U zal blijven doen denken aan de vele stormen op zee en aan land die gij hebt meegemaakt, om dat volk, die visserij te dienen.

Daarop werd ook dit mooi geschenk aan Dries Claeys onder langdurig applaus overhandigd en bloemen werden er geschonken aan zijn dame.

HULDIGING VAN HET PERSONEEL

Nadien werd het personeel van de maatschappij gehuldigd. Pro rata van het aantal dienstjaren ging de voornaamste hulde naar mevr. Gilberte Wormleighton die op 1 mei 1946 in dienst trad en het afgelopen jaar op rust ging. Mevr. Wormleighton, beter gekend als «madame van Hulp in Nood» heeft zich in haar 35 jaar durende loopbaan steeds voluit ten dienste gesteld van de leden, verleende dienstbetoon waar dit nodig bleek en werd alom gewaardeerd voor haar enorme kennis van het administratief werk. Als aandenken mocht mevr. Wormleighton een zilveren koffieset in ontvangst nemen.

Tweede gevierde personeelslid was Leo Billiau, die op 39-jarige leeftijd in dienst trad en nu al een kwarteeuw zijn grote kennis ten dienste stelt van de maatschappij. De heer Leo Billiau is de derde rekenplichtige in het veertigjarige bestaan van Hulp in Nood en kende vier voorzitters. De gevierde is trouwens helemaal geen leek in het verzekeringswezen want hij was voordien al zeer nauw betrokken bij de landsverzekeringen. Bij Hulp in Nood kwam hij in kontakt met de maritieme verzekering die, zoals hij het zelf zegt, een eigen imago heeft vol verrassingen en subtiliteiten. De heer Billiau Leo kreeg een gouden armbanduurwerk als aandenken.

Derde en jongste personeelslid, met name de heer Billiau Roland, trad in 1959 toe tot de maatschappij. Was de eigenlijke zeevisserij hem totaal onbekend, dan had hij toch enige, vrij geringe ervaring met de vishandel. Voor zijn legerdienst was hij gedurende korte tijd bediende bij een vishandelszaak in de Oostendse vismijn, waar hij voor het eerst met de visserij gekonfronteerd werd. Hij heeft er nu ook al 21 dienstjaren opzitten en dat oordeelde de maatschappij goed genoeg om hem als aandenken een prachtige «foto op doek» aan te bieden.

Namens het personeel dankte daarop de heer Leon Billiau de maatschappij voor de aan het personeel gegeven geschenken er aan toevoegend dat de 34, 25 en 21 jaar in dienst staan van de heer Vandenberghe, voor dubbel moeten aangerekend worden.

DE WESTHOEKVISSERS-REDERS HULDIGEN STICHTER PROS VANDENBERGHE

Tenslotte kwam de heer Jef Verbanck aan het woord om te melden dat, toen de beheerder van de Westkust, Marcel Vercoutter, in een zitting van de beheerraad vernam, dat het 40-jarig bestaan in alle eenvoud zou gevierd worden en men terzelfdertijd het personeel dat 34, 25 of 21 jaar dienst had, ook zou vieren, hij het bijzonder idee opvatte om samen met de heer Verbanck iets bijzonders te ontwerpen voor de stichter en weldoener van de visserij, directeur Pros Vandenberghe.

De heren Verbanck en Marcel Vercoutter dachten er anders over.

REDE DOOR DE HEER VERBANCK

In die tijd werd de N.715 van Marcel Depotter gesloopt. Het was een houten vaartuig uit de jaren 1958. Voor de Nieuwpoortenaren, waaronder Marcel Vercoutter, die dagelijks naar de sloop gingen kijken, deed het pijn een dergelijk sterk vaartuig onder de slopershamer te zien vallen. De huidplanken waren niet alleen genageld maar ook nog getapt. Marcel Vercoutter was er niet weg te schoppen en vroeg over één der achterste eiken ribben te mogen beschikken. Hij kreeg zijn zin en vervoerde dit naar het pakhuis. Samen met zijn dochter Jeannine begon hij het hout te bewerken. Om het hout terug zijn natuurlijke kleur te kunnen geven, moest een diepe laag carboleum weggewreven worden en het hout dan terug gepolierd.

Dit was het werk van vele dagen met allerlei materialen. Wat verder nog al gebeurde en verwerkt werd, zult u zelf kunnen vaststellen, zei de heer Verbanck.

In de laatste zitting van de beherraad zei directeur Pros Vandenberghe onder geen enkele voorwaarde gehuldigd te willen worden en geen geschenk te zullen aanvaarden. Welnu, mijnheer de directeur, wij respekteren deze wens, maar mogen wij U toch vragen, ten uitzonderlijke titel dit stuk te willen aanvaarden, bedacht en uitgevoerd door een simpele visser, als blijk van erkentelijkheid vanwege de vele kleine reders uit de Westhoek, die niet vergeten hebben wat je voor hen gedaan hebt in de loop van deze veertig jaar, niet alleen wat Hulp in Nood betreft, maar ook in coöperatieve geest, voor en tijdens de moeilijke oorlogsjaren, om nog van daarna niet te spreken.

De hoop van deze kleine mensen is dan ook dat deze schepping als een blijvend monument hieraan mag blijven herinneren als een symbool voor wat Hulp in Nood en zijn directeur in het verleden voor de visserij heeft gedaan en in de toekomst nog zal doen.

Mogen we hier ook mevrouw Vandenberghe betrekken in deze hulde en haar vragen deze bloemen te willen aanvaarden in naam van de vissers in het bijzonder en het visserijbedrijf van de Westhoek in het algemeen. Aan de heer Vandenberghe vragen wij nu het doek te verwijderen van dit geschenk.

Het prachtig stuk werd van zijn doek ontdaan, waarop een langdurige ovatie volgde en een blijkbaar ontroerde directeur enkel kon zeggen : heb dank voor je woorden en dit mooi stuk, dat voortaan in de burelen van Hulp in Nood zal prijken.

Nog twee toespraken volgden daarop, waarvan we hier in 't kort de weergave geven om deze onvergetelijke avond af te sluiten.

DE HEER MARCEL POPPE :

(Secretaris-generaal Ministerie van Verkeerswezen)

„COOPERATIEVE IS EEN NOODZAAK"

In zijn voor-de-vuist-weg-toespraak liet secretaris-generaal Poppe, overigens een rasechte kustjongen die de visserij, bij wijze van spreken dan, iedere morgen tussen zijn boteram steekt, verstaan dat hij zich bijzonder vereerd voelde in de Hulp in Nood - middens te kunnen aanwezig zijn. Om drie redenen zei hij :

Een eerste reden, misschien wel de belangrijkste, omdat hij aanvoelde dat de coöperatieve geest zeer sterk aanwezig is. De coöperatieve gedachte en exploitatie, is een noodzaak en tevens een bescherming van de kleine mensen t.a.v. de andere maatschappijen. Hulp in Nood verleent immers hulp aan diegenen, die in nood verkeren, en verkeerd hebben.

Een tweede reden waarom de heer Marcel Poppe zich prettig voelde was, dat hij andermaal de gelegenheid kreeg middenin een representatieve groep mensen uit het visserijbedrijf te zijn. De visserij is volgens de heer Poppe een adembenemend bedrijf, een boeiende sector die voortdurend aandacht vergt en die ook krijgt van de overheid, in de mate van het mogelijke.

Een derde reden is tenslotte dat hij zich pas thuis voelt als hij onder de vissersmensen kan leven.Vooral die gemoedelijke, eerlijke omgang onder vissers, is een passionant gevoel dat men eigenlijk nergens anders kan ervaren.

(Vervolg blz. 17)

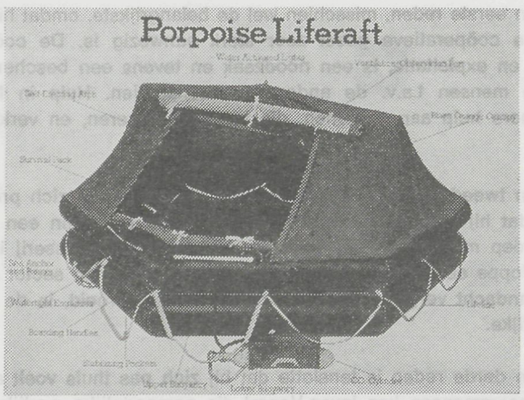
P.V.B.A.

NORTH SEA STORES

49, Hendrik Baelskaai, 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 32.71.70

INVOERDER **BEAUFORT** REDDINGSVLOTTEN



(8388V)

REINTJES

A·M·W

ANTWERPSE MOTORENWERKE n.v.

Elzasweg 12, 2030 Antwerpen

Telefoon 41.02.12 - 41.13.18 — Telex 31189

- KEERKOPPELINGEN
- REDUCTIEKASTEN
- LAMELLENKOPPELINGEN

Voor reparatie na 18.00 uur telefoon Antwerpen 031-586958

Voor : scheepsbouw bagger en industrie

Snelle reparaties en onderdelenleveranties

VULKAN

ELASTISCHE KOPPELINGEN

OSTERMANN

SCHEEPSSCHROEVEN

(Vervolg van blz. 15)

Een pikant toeval is dat de heer Marcel Poppe geboren werd te Blankenberge, op hooguit 50 meter van August Van Heetvelde, één van de stichters van Hulp in Nood. Reeds van kleins af, aldus dhr. Poppe, werd ik tot de zeevisserij aangetrokken. Frekwent trok ik met mijn vader naar de havengeul, van waaruit de sloepen de grote vlakte optrokken. Ik had de gewoonte de vertrekkende vissers toe te roepen en na te wuiven. Allicht zal ik dus ook wel een saluutje verstuurd hebben aan Gusten Van Heetvelde, aldus dhr. Poppe, die besloot met Hulp in Nood nog vele jaren toe te wensen in haar streven naar het welzijn van de visserijsector, waarvoor zij dient geluk gewenst.

DRIES CLAEYS :

(Oud - volksvertegenwoodiger en voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij)

„EEN UNICUM"

Eén van de verwachte sprekers was inderdaad gewezen volksvertegenwoordiger Dries Claeys, nog steeds voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij.

Zegt Dries Claeys :

— Zo'n feest als dat van vandaag is een unicum. Ik geloof niet dat er, waar ook ter wereld, een onderneming bestaat, die op een algemene vergadering leden, oud-leden en mensen uit het bedrijf uitnodigt om samen feest te vieren; hartelijk, eerlijk met begrip voor de respektievelijke problemen. Daarvoor oprecht dank aan Hulp in Nood.

Ik heb, aldus Dries Claeys, in mijn 22-jarige ambtstermijn als parlementair, geprobeerd een antwoord te geven op de vele vragen die de visserij bezig houden. Ik kwam, als vertegenwoordiger van de visserij, in de plaats van iemand die zich een naam had weten te maken in de betrokken middens, met name de heer Henri Baels, oud-schepen van Oostende, volksvertegenwoordiger, Minister van Landbouw en tenslotte gouverneur. Na zijn heengaan was er feitelijk niemand die zich nog bekommerde om deze sector. Toen ik, vóór mijn eerste ambtstermijn, werd aangesproken door vissersmensen en gevraagd werd de visserij te steunen te Brussel, heb ik geantwoord dat ik het zou proberen; ik zou mijn best doen, al werd ik meteen gekonfronteerd met een resem problemen. Naar best vermogen heb ik geprobeerd passende oplossingen te vinden. Zo slaagde ik er onder meer in, in het bestek van de wet van 1948, niet alleen een rentetussenkomst te verkrijgen, maar zelfs een rentebetaling van 2,5 proc. tot zelfs 3 proc. Kijk, aan zo'n dingen beleef je dan weer een enorme vreugde, maar je weet wel beter. Je doet dat omdat het vissersvolk tot de schoonste mensen ter wereld behoort. Men heeft wel eens een verkeerde opinie over die mensen, maar neem dan van mij aan, dat zij zin hebben voor verantwoordelijkheid, dat zij medevoelen kunnen laten blijken en dat zij zich onvoorwaardelijk ten dienste stellen als anderen in nood verkeren. Hier hebben de stichters dat in 1940 ten zeerste begrepen.

Dries Claeys besloot zijn toespraak met hulde te brengen aan de mensen die Hulp in Nood, in de voorbije veertig jaar, hebben weten uit te bouwen tot een vooraanstaande onderneming die als voorbeeld kan gelden voor gelijkaardige bedrijven op Europees vlak.

De Rederscooperatieve "S.C.A.P." hield zijn jaarlijkse vergadering

Meer dan 6,5 miljoen frank ristournes in magazijn en voor brandstoffen

Het was dus vrijdag l.l. dat deze verkoopscoöperatieve bijeenkwam om de leden de gelegenheid te geven van de coöperatieve samenwerking, de winsten en verliezen van het jaar 1979, en de vooruitzichten te bespreken.

In een zeer gedocumenteerd jaarverslag hadden we de gelegenheid kennis te nemen van de toestand in twee afdelingen, nl. het magazijn en het werkhuis. In zijn uiteenzetting voor de algemene vergadering, wees de heer Vandenberghe op het feit dat, alhoewel de Oostendse vloot in 1979 opnieuw met enkele eenheden geslonken was, de aktiviteiten van de maatschappij daarom niet minder groot waren geweest.

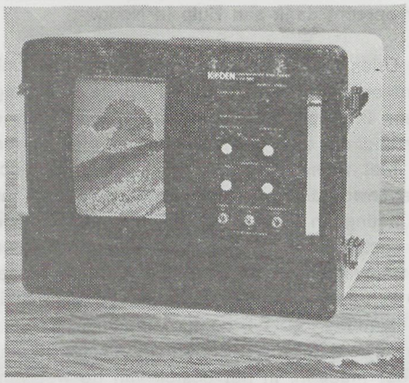
Het opdoeken van de VOZOR, het verruimen van de kredieten voor nieuwbouw aan een lage intrestvoet en het Fonds voor Scheepsjongens, hebben een heropleving doen ontstaan, zodat de werkhuizen buiten de inbouw van twee motoren, ook de nieuwbouw van vier vissersvaartuigen toevertrouwd kregen in samenwerking met de West-Vlaamse scheepsbouwwerf van Oostkamp.

Spreker wees er op dat de nieuwbouw voor SCAP nochtans geen winst opleverde en alleen toeliet werk te verschaffen, de vloot te moderniseren en de reders service te verlenen, wat ook deel uitmaakt van de coöperatieve werking.

Twee jaar geleden ging de bekommernis van onze reders in de eerste plaats naar de maatregelen welke zouden getroffen worden op nationaal vlak om de visstand te beschermen en was de schrik er in, de vloot te moderniseren om met dure schepen, de uitbating van de visserij rendeerbaar te maken.

Weliswaar is sedertdien alles nog geen koek en deeg, maar toch kan gezegd dat, buiten de desillusie inzake de FEOGA steun voor de Belgische Visserij, de nationale en internationale maatregelen stilaan het vertrouwen hebben teruggebracht in zoverre dat wij in de loop van 1980 van een werkelijk begin van modernisering van de vloot mogen spreken.

(Vervolg blz. 19)



SAIT ZEEKUST

presenteert U haar nieuwe dieptemeter:

CHROMASCOPE KODEN CVS 885

Deze dieptemeter is uitgerust met een kleurenbeeldbuis die een doorlopend beeld weergeeft (zoals bij gebruik van papier) waarvan acht verschillende kleuren : rood, oranje, geel, groen, blauw-groen, wit, groen-blauw, blauw.
Volgens de sterkte van terugkomende echo's worden de kleuren bepaald, bij voorbeeld : de grond wordt rood weergegeven, het water blauw en naar gelang de dichtheid van de visscholen kleuren gaande van oranje over geel tot groen.
Het toestel kan door aanpassing aangesloten worden op bestaande dieptemeter of kan ook zelfstandig werken.
Dieptebereiken : 0 - 80 ; 0 - 160 ; 0 - 320 ; 0 - 640 ; 0 - 1280 meter.
Vergrotingsschalen voorzien van : 20 - 40 - 80 of 160 meter.

Vraag verdere inlichtingen ; dit toestel kan uw produktie ten goede komen !

SAIT ZEEKUST

8400	OOSTENDE	Hendrik Baelskaai 21	Tel. : (059) 32 08 11 - 32 08 16
8450	NIEUWPOORT	Kaai 46	(058) 23 31 51
8380	ZEEBRUGGE	Wandelaarstraat 4	(050) 54 41 21 Telex 82149

SCHEEPSTIMMERWERF

A. Lowyck & Zoon

VICTORIALAAN 30, OOSTENDE – TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN

AGENT EN DEPOTHOUDER VOOR DE VISSERIJ :

SCHEEPSVERVEN SIGMA COATINGS

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(8493V)

(Vervolg van blz. 17)

Nog andere faktoren hebben de vooruitgang van de werkhuizen der koöperatieve gestremd.

Wij noemen, het plots kwijt spelen van orders der NAVO van 52 motoren welke door het buitenland werden weggekaapt, nadat wij een eerste reeks van 15 reeds waren toevertrouwd. Daarbij komt het feit, dat vele treilers hun vis in Engeland verkochten, er zich aan brandstof, weiers en netwerk goedkoper konden bevoorraden dan bij ons, zonder te spreken van de gunstige valutawaarden van het Pond en andere belangrijke faktoren, welke op dat ogenblik een belangrijke rol gespeeld hebben in de zeer moeilijke exploitatiemogelijkheden van de visserijvloot en de brandstofkwestie. Ondertussen is van de verkoop in het buitenland nog geen vermindering waar te nemen, al is het een feit, dat het verschil in marktprijs zo groot niet meer is en de algemene onkosten aldaar, wanneer wij de afrekeningen nagaan, zeker reeds de 20 % te boven gaan, waar deze hier in 't algemeen slechts 10 % bereiken.

Ook de brandstofprijs scheen in die periode telkens van 40 à 50 centiemen te verschillen in min, waar op het huidig ogenblik al naar gelang de haven waar men verkoopt, deze reeds 40 à 50 cent per liter duurder is geworden.

En ook dat heeft een belangrijke rol gespeeld in het zakencijfer van uw maatschappij, waar integendeel de algemene personeelskosten steeds maar stijgen en deze ons zelfs noodzaakten tot het nemen van maatregelen, om de onkosten van vervoer, magazijn en werkhuis tot het minimum te herleiden.

DE GASOLIE

Spreker had het dan over de gasolie en zei o.m. :

Dat de brandstofkwestie in 1979 een ware schommeling onderging in zake prijs en bevoorrading, hoeven wij U niet te herhalen, maar was oorzaak, dat wij zelfs op bepaalde ogenblikken met verlies moesten leveren, daar wij geboycot werden door verschillende grote maatschappijen die er slechts op uit waren van die onrustbare toestand misbruik te maken om al wat onafhankelijke verdeler was als voortverkopers uit de weg te ruimen of naar het failliet te leiden.

In deze ogenblikken van drastische beperkingen en gebrek aan mogelijkheden om ons te bevoorraden, hebben wij het hoofd koel moeten houden en roeien met de riemen waarover wij beschikken opdat niet alleen SCAP die krisisperiode zou te boven komen, maar ook Hand in Hand Zeebrugge, die in feite voor wat haar leveringen betreft, in 1978 en vorige jaren op ons afgestemd was en zijn leefbaarheid al of niet van die bevoorrading afhing.

Wij volgden de toestand van dag tot dag en beseften, dat het al of niet verder bestaan van onze koöperatieven, van de al of niet bevoorrading in brandstof afhing. Wij vernamen zelfs dat wij bij de Hogere Overheid door de Rederscentrale geboycot werden, die aan de ministers van Landbouw en Economische Zaken, een schrijven richtten waarin tekstueel vermeld stond, dat niet de onafhankelijken, dus SCAP en Hand in Hand, een tekort hadden aan brandstof, maar wel de vertegenwoordigers van Multi Nationals. De redenen van deze onjuiste beweringen, waren niet ver te zoeken Gelukkig konden wij tijdig de bewijslast van het tegenovergestelde voorleggen en hebben wij het te danken aan de kordaatheid waarmede de minister van Economische Zaken optrad en de onpartijdigheid van de plaatselijke visserijdienst, dat wij als onafhankelijken onze leden verder konden bevoorraden en ook Hand in Hand in de vele moeilijkheden die voor haar bestonden op dit ogenblik kon in leven gehouden worden, om sedertdien te Zeebrugge evenwaardig met SCAP als onafhankelijke leverancier te kunnen voortwerken. Dit feit was veel belangrijker voor het voortbestaan van Hand in Hand Zeebrugge, dan voor SCAP zelf, die over de nodige installaties beschikt om zich te verdedigen, waar dit niet het geval was voor Hand in Hand.

Wij menen het dan ook niet ongepast, hier vooral hulde te brengen aan de minister van Economische Zaken en zijn personeel voor de wijze waarop zij de belangen van de onafhankelijken hebben behartigd, waardoor het voortbestaan van SCAP en Hand in Hand als leveranciers van de visserij gewaarborgd werd en het ons toelaat zoals in het verleden, U niet alleen te bevoorraden, maar op de dure brandstofprijzen die wij te betalen kregen, nog een winstaandeel te kunnen boeken.

Tot de cijfers terugkomend, merken wij op, dat wij vanaf mei 1979 in zake bevoorrading een groot verlies kenden en dat het te danken is aan de reserves welke wij toen in stock hadden, dat wij heden aan u voor 1979 een nog bijkomende ristourne van 20 ct. per liter over het ganse jaar kunnen uitkeren, na U in de eerste helft van 1979 een onmiddellijke ristourne van 0,09, 0,28 en 0,39 ct., al naar gelang de marktschommelingen, te hebben verschaft.

Wat ons echter opnieuw dwars zat, was de snelle verhoging der prijzen die van 4,22 fr. begin 1978 einde 1979 reeds 7,99 fr. bereikten en op het huidig ogenblik 8,85 fr. noteren, waardoor ontzaglijke kapitalen nodig waren wilden wij ons tijdig en normaal bevoorraden.

Immers was die prijsverhoging niet alleen een feit, maar kregen wij daarenboven de verplichting voor om het even welk kwantum dat ons toegezegd werd, vooraf te betalen, wat ons noodzaakte ook hier maatregelen te treffen, welke ons moesten toelaten daaraan te voldoen en over het nodige kapitaal te beschikken.

Het is voor die reden, dat wij ook in eigen midden, tot de kontante betaling van de brandstoffen moesten overgaan en wij nu nog moeten eisen, dat aankopen deze reis gedaan, volgende reis betaald worden.

De aankoop van een miljoen liter, kost ons immers bij de negen miljoen frank, waar wij vroeger hiervoor twee miljoen liter konden stockeren. Als wij dan zien, dat bij het minste debet in een bank, een kaskrediet 20 % kost, dan is het een feit, dat men daardoor eerder zou geneigd geweest zijn een kapitaal in depot te hebben in de bank dan een reserve aan gasolie in de tanks, hoe noodzakelijk dit ook is, willen wij onverwachte moeilijkheden als deze in 1979 beleefd, het hoofd kunnen bieden.

Daarom dringen wij nogmaals bij U allen aan, uw betaling van brandstof stipt na te leven om ons niet te noodzaken bankintresten voor achterstallige betalingen te eisen.

Vergeet niet dat om in 1979 voor 178.007.066 fr. zaken te doen, wij maar over een kapitaal beschikten van 10.683.117 fr. en wij zelfs genoodzaakt zijn thans aan de algemene vergadering de verhoging van de aandelen per bruto ton te vragen, willen wij voor deze winter niet belast worden met zware bankintresten en een hypotheek op onze instellingen.

Tot daar spreker.

De heer Vandenberghe wees er verder op dat SCAP in 1979 meer dan 13 miljoen liter gasolie aan de visserij leverde en niet minder dan drie miljoen liter in verbruik aan de bevolking. Daarenboven verhoogde de verkoop van diesel en benzine tot 450.000 liter. Hij deed beroep op alle leden om ook voor hun huishoudelijk gebruik, een beroep te doen op de kamions van SCAP.

Wat het magazijn betreft, bedroeg het zakencijfer méér dan 120 miljoen fr, waarop tijdens het jaar op weiers reeds vijf ten honderd ristourne werd toegekend.

RISTOURNES

Buiten de ristournes tijdens het jaar van achtereenvolgens 9 cent., 28 cent. en 39 cent. aan brandstoffen, wordt er nog een eindejaarspremie van 20 cent. bijgegeven en tien ten honderd in de andere aankopen van het magazijn, in acht nemend de zware moeilijkheden welke reeds doorstaan werden als gevolg van de brandstofproblemen en de bankintresten op kaskrediet.

Na de algemene vergadering werden aan negen leden, die het bedrijf stillegden, nog 963.800 fr aan aandelen uitbetaald en werden de in-

(Vervolg blz. 21)

Gullevissers

Gebruik voor de

DANISH PAIR VISSERIJ

onze speciaal

„DUIVELSTERK" KABEL

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd

■

56 F. per kg.

(korting 5 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

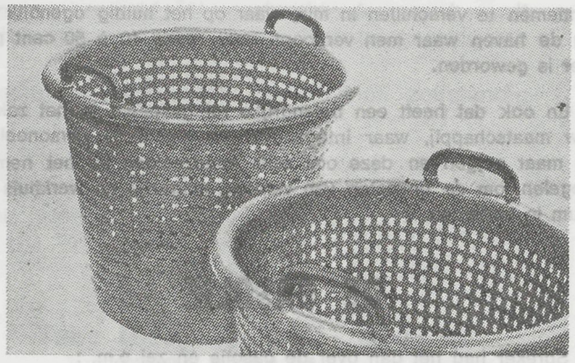
S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

TEL. (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : TEL. (059) 32 39 79
(059) 32 08 20

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 53,5 cm.

wendt U tot :

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende - tel. 059/32.29.51

Hand in Hand

Tijdokstraat 34, Zeebrugge - tel. 050/54.41.17

(Vervolg van blz. 19)

tresten op aandelen van de leden, vergoedt op basis van een intrest van acht ten honderd.

Na op de moeilijke toestand van de werkhuizen gewezen te hebben, waar de syndicale eisen zoals overal alle werkgelegenheid naar de vaantjes helpen en daardoor de inbouw van 53 motoren voor de Navo, gemist werden, wees spreker er op, dat de loonkost in België de hoogste is van gans de wereld en dat het dus niet te verwonderen is ,dat herstellingen als deze naar vreemde arbeiders gaan.

Gezien de huidige kontrakten hoopte spreker het zakencijfer dit jaar tot 250 miljoen op te kunnen drijven, maar vreesde hij in 1981 voor de werkgelegenheid in het magazijn.

Hij zei onder meer :

Het mag voor de reders van gans de kust een geluk genoemd worden, dat de werkhuizen van SCAP er zijn om talrijke opdrachten in zake herstellingen uit te voeren.

Twee redenen zijn daarvoor in te brengen :

De snelheid waarmee wij de reders wier schip in zee moeten en averij oploopt bedienen en de degelijkheid van het werk.

Weliswaar worden er wel eens vergissingen begaan of dienen leemten verbeterd, maar ten huidigen dage over kwalitatief goede arbeiders beschikken, is een even groot vraagstuk als een zaak rendabel maken.

Men klaagt over het groot aantal werklozen die er te lande zijn. Maar wie deze aanwerft, komt zeer dikwijls voor het feit te staan, dat zij niet alleen langzaam aan werken omdat het moet, maar daarenboven vakkundig onbekwaam zijn.

Het is op het huidig ogenblik niet moeilijk een vijf- à tiental werklozen aan te werven, maar vaklieden aanwerven is een ander paar mouwen.

De grote schuld hiervan zijn de Staat en de vakbonden. Deze laatsten begaan de vergissing alleen leden te kweken en rivaliseren de ene tegenover de andere, in plaats van te denken aan werkverschaffing en kwalitatief goede arbeiders te vormen, waarvan zij zo dikwijls in hun slogans spreken.

Mensen die naar werk zoeken en willen werken, zien daarenboven dagelijks voor hun ogen hoe velen van de werkloosheidsvergoeding een stiel maken, zonder te werken.

Is het dan te verwonderen, dat ons werk ontsnapt en dat wij vooral jonge mensen hebben die vakonkundig zijn ?

En als er dan werk komt en men enkele schepen in bestelling krijgt, dan is het eerste idee van de vakbonden niet te trachten werklozen die willen werken te plaatsen, maar de zaak in het honderd te jagen, met allerlei ongerechtvaardigde eisen van meer loon en minder arbeidsuren naar voren te brengen, zoals we het onlangs eens temeer hebben meegemaakt.

Dit heeft voor gevolg, dat men zich afvraagt waarom nog werk zoeken, schepen trachten te bouwen, om werk te verschaffen, waar alles op die wijze door die zogezegde verdedigers van de arbeider, naar de vaantjes geholpen wordt.

In een koöperatief bedrijf zoals het onze, moeten zij niet komen aandraven dat de winst naar de werkgever en beheerders gaat. Ook wij zijn werknemers en ons voornaamste doel is en moet blijven : onze reders goedkoop en kwalitatief dienen om het voortbestaan van de Belgische zeevisserij mogelijk te maken en de werkgelegenheid tot het maximum op te drijven.

Ongetwijfeld gaat op het huidig ogenblik onze grootste bekommernis uit naar onze werkhuizen. Meer dan in welke andere tak van ons bedrijf ook, ondervindt men hier de gevolgen van de aanslepende ekonomische crisis.

Onze grootste zorg is de continuïteit in de orderportefeuille.

Voor het jaar 1980 hebben wij op het ogenblik dat wij ons tot U richten, nog een drietal schepen in afbouw. Aan twee ervan wordt gewerkt, het laatste verwachten wij na de verlofperiode. Voor 1981 echter hebben wij nog niet de minste vooruitzichten en die zouden wij nu toch al moeten hebben, willen wij onze 39 werknemers in de werkhuizen aan het werk kunnen houden.

Wat de werkgelegenheid betreft, hebben wij, vergeleken met vele andere bedrijven, tot nu toe ons best gedaan om werk te verschaffen. Om aan werk te geraken hielden wij onze prijzen zo laag mogelijk. Van het eerste vaartuig was voor ons het financiële resultaat een verlies omdat index en nieuwe sociale lasten het overschot en meer, opslorpten. Willen wij de nieuwbouw voort bestendigen, dan zullen alle verdere sociale eisen van kant dienen gelaten, zoniet staan ook bij ons volgend jaar opnieuw 25 werkmensen meer aan de dop.

Wij stellen immers vast, dat in ons bedrijf de zware loonkosten, dus het totaal van lonen en sociale lasten, steeds zo gaan drukken op onze prijzen dat wij met het buitenland niet meer kunnen konkurreren, willen wij kwalitatief een schip blijven afleveren.

Wij moeten kunnen konkurreren om aan vervangend werk te geraken.

Konkurreren kunnen wij alleen, wanneer men van de zijde van onze werknemers en de vakbonden een matiging in acht neemt bij het stellen van nieuwe eisen, en dat schijnt men niet te willen beseffen.

Wij doen daarom van hier uit nogmaals een dringend beroep op hen tot matiging, niet in ons belang, doch in de eerste plaats, in het belang van onze werknemers en hen die om werk verlangen.

Aan personeelskosten hadden wij af te rekenen met 18.887.143 fr. in 1978 en 22.212.664 fr. in 1979.
Dit betekent een verhoging van 17,6 %.

Al deze faktoren samengesteld, gaven ons voor 1979 een negatief saldo te zien.

Wij hopen dit over 1980 te kunnen verbeteren, zo geen nieuwe eisen straks de tewerkstelling in het honderd jagen en ons niet verplichten de personeelslast tot het minimum te herleiden, willen wij verder voor onze leden behoorlijke herstellingen blijven uitvoeren wat niet ons belang, maar samen met andere werkgevers ter plaatse, het belang is van de ganse visserijgemeenschap, welke voor onze kust en ons land een veel groter betekenis heeft, dan men op regeringsvlak schijnt te beseffen.

VOORUITZICHTEN EN BESLUIT

Spreker besloot zijn zeer gedocumenteerde uiteenzetting als volgt :
Gezien de economische en sociale toestand van ons land, is het op het huidig ogenblik inzake nieuwbouw en het rendabel voortbestaan van onze visserij, moeilijk een pronostiek te maken. In ons vorig jaarverslag schreven wij inzake vooruitzichten :

« Alles hangt er van af welke houding de vakbonden zullen aannemen ». Dit jaar voegen wij er aan toe : « Wat zal de regering doen in zake steun aan de visserij voor wat de brandstofprijzen betreft ? Waar zullen de verdere internationale maatregelen in zake visserij ons leiden ? Zullen Engeland en de E.E.G. het op een gematigd akkoord sluiten en zal de modernisering van de vloot verder mogelijk blijven met de steun van ons Ministerie van Verkeerswezen, Landbouw en Economische Zaken ? Zullen de tussenkomst van het visserijfonds en de kredieten van de NMKN ons toelaten de vloot verder te vernieuwen ?

En zal de steun eindelijk in 1980 door de provincie West Vlaanderen verleend om de nieuwbouwer toe te laten, de zware lasten van de eerste drie jaar te milderen, in 1981 voortgezet worden ? ».

(Vervolg blz. 23)

REDERS
VISSERS-REDERS

VAN OOSTENDE EN OMGEVING

Vertrouwt Uw **Boekhouding**
Uw **Sociale Lasten**
De **Loonsberekening van Uw manschappen**
toe aan

Hand in Hand
OOSTENDE

★ ★ ★

ONDERVINDING -
BEKWAAMHEID - STIPTHEID
staan bij ons TOT UW DIENST !

★ ★ ★

Adres :	**Open van**	**BANK BRUSSEL**
Vismijn 71	**8-12 en 14-17-uur**	**LAMBERT**
OOSTENDE	**Telefoon :**	**Oostende**
	(059) 32 11 01	

) (8495V)

ONDERLINGE VISAFSLAG
O. V. A.

SAMENWERKENDE
VENNOOTSCHAP
VISMIJN 70, 71, 71a, OOSTENDE

★

Stelt zich ten dienste van de reders voor alle verhandelingen betreffende de visverkoop ter Stedelijke Vismijn.

★

Speciale Afdeling voor
Sociale aangelegenheden
door zeer bevoegd personeel.

★

HANDELSREGISTER OOSTENDE 16841
POSTREKENING nr. 000-0001333-72
TELEFOON (059) 32 21 73

BANK BRUSSEL LAMBERT OOSTENDE
GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

(8494V)

(Vervolg van blz. 21)

Dit zijn zoveel vragen, waarvan het behoud, de bloei of de val van een ganse visserij afhangen, evenals het van groot belang blijft het behoud en de aktieve steun van het fonds voor scheepsjogens, te waarborgen omdat dit er moet toe bijdragen de jongeren verder de gelegenheid te geven in de visserij een job te vinden. Ook de visserijscholen moeten volstrekt afstand doen van de ouderwetse onderwijsmethodes, waaraan nog veel te veel belang wordt gehecht op een ogenblik, dat van onze vissers wordt vereist, dat zij niet alleen visser zijn, maar vakmensen met een technische en wetenschappelijke kennis zoals men in geen enkel vak, van een eenvoudige werkman noch bediende op het huidig ogenblik kan verlangen. Onze vissers zijn geen eenvoudige werkmensen. De modernisatie van vloot en visserijmethodes eisen van hen een bekwame opleiding, technisch goed onderlegde onderwijzers, welke niet zozeer geschiedenis en aardrijkskunde moeten kunnen onderwijzen, maar de jongeren thuis brengen, in de moderne techniek en wetenschap van hun vak.

Wij wilden dit jaaroverzicht daarom niet sluiten, zonder eventjes op die gedachten te hebben gewezen, danken ondertussen ons gans personeel van arbeider tot bediende en leiders voor de ijver aan de dag gelegd om hun maatschappij, haar leden en kliënteel te dienen.

Wij danken in 't bijzonder het ministerie van Verkeerswezen, van sekretaris generaal tot kleine bediende. Wij danken onze zeevaartinspectie en hun direkteur dhr. Depaepe met zijn staf zeevaartinspecteurs, met wie wij praktisch dagelijks uitstekend samen werken opdat schip en bemanning veilig de zee zouden kunnen bevaren. Wij danken onze waterschouten en hun personeel voor het steeds welwillend begrip, dat zij hebben voor reders en bemanning en wij danken het Ministerie van Ekonomische Zaken voor de wijze waarop het de onafhankelijke koöperatieven inzake de brandstofkwestie in deze moeilijke periode heeft gesteund om te sluiten met onze dank aan het Ministerie van Landbouw, zijn plaatselijke visserijdienst en het Rijksstation voor Zeevisserij, waar vorig jaar en thans opnieuw, de heer directeur Hovart en zijn staf, alles in het werk hebben gesteld om onze visserij meer en meer wetenschappelijk en technisch voor te lichten en te helpen.

Wij sluiten dit kort overzicht de hoop uitdrukkend, dat onze betrachtingen om de koöperatieve gedachte te blijven doen bloeien en evolueren, bij de jongeren meer en meer ingang zal vinden omdat de leefbaarheid van het bedrijf ook daar grotendeels van afhangt.

Totdaar spreker, wiens zinvolle rede op een langdurig handgeklap werd onthaald.

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 —

REDERS LEEST UW VAKBLAD

VEEL OPDRACHTEN VOOR BOLNES

De orderportefeuille van "Bolnes" Motorenfabriek B.V., bevat momenteel opdrachten ter waarde van Dfl. 26 miljoen. Alleen dit jaar werden reeds opdrachten ter waarde van Dfl. 14,5 miljoen geboekt.

Het ziet er nu al naar uit, dat de resultaten van dit jaar de resultaten van het afgelopen boekjaar 1979, wat voor Bolnes gunstig verliep, ver gaan overtreffen.

Opdrachten uit de nederlandse en belgische visserij, offshore en baggersector staan garant voor een volledige werkbezetting van het bedrijf.

Opdrachten uit de belgische visserij werden verkregen van :

— Norbert Hennaert te Oostende,
— PVBA Flitser te Zeebrugge,
— PVBA Versluys - Desaever te Bredene,
— André Vantorre te Knokke-Heist,

terwijl de Z.289 — Jan Breydel van de reders Medard Vandenbroucke en Bart Schiltz en de O.279 „Ramblers" van Rederij Ramblers, dit jaar met een Bolnes dieselmotor het ruime sop kozen.

„Bolnes" ontplooit momenteel veel aktiviteiten op het gebied van produktontwikkeling.

De ontwikkelingen van een dieselmotor, welke op slechtere brandstofsoorten moeten kunnen draaien (zware olie), zijn in een eindfase gekomen.

Een proefmotor met een vermogen van 200 p.k./cilinder, staat sinds vorige maand op de proefstand en zal voor Bolnes een uitbreiding van het vermogengebied betekenen naar 4.000 p.k.

Ook werd het nodige in het bedrijf geinvesteerd. In het machinepark voor de mechanische bewerking, werden enkel verouderde machines vervangen door nieuwe moderne, wat de kwaliteit ten goede komt.

De lasserij werd voorzien van een lasdamp-afzuigsysteem, waarmee Bolnes de eerste nederlandse firma is, die dit deense systeem toepast.

Dit afzuigsysteem betekent een belangrijke verbetering voor het werkmilieu van de lasser.

Uit reakties van leden van belgische visserijscholen, welke de afgelopen maanden een bezoek aan de fabriek brachten en gezien de resultaten, welke Bolnes in de belgische visserij boekt, blijkt eens temeer, dat de dielselmotor in België een grote bekendheid geniet, door zijn eenvoudige konstruktie en bedrijfszekerheid.

Ostend Stores en Ropeworks

Gedeponeerd merk

La Mouette

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Burelen en administratie :
Tel. : (059) 32.12.10

Telex : 810.28
Telegramadres : PEFLOS - OOSTENDE

Fabriek - Oudenburgstwg, 31
Tel. : (059) 70.15.42
(059) 70.14.41
(059) 70.70.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE, NYLON
MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN
NYLON GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

Voor de Zeevisserij :

- Manila, sisal en nylon trawltwine
- Touwwerk
- Alle soorten netten
- Staaldraad
- Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw :

- Bindgarens en pick-up garens in sisal en synth. garens

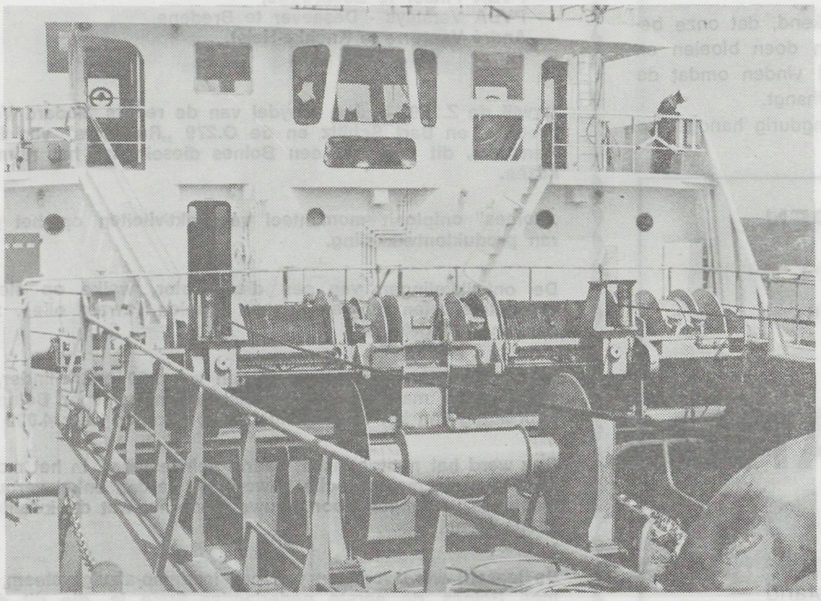
Voor de Nijverheid :

- Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

Sport

- Allerlei netten

(8496V)



BRUSSELLE - vislieren vinden ook hun weg naar Japan.

Hiernaast de eerste van 3 hektreilers klaar voor de proefreis, op de werf in Muroran.

Deze 2.000 pk vaartuigen, bestemd voor een canadese rederij, werden uitgerust met een compleet stel lieren, waarvan de vislier, met 2 hoofd- en 6 hulptrommels, volledig afstandbediend wordt.

De bouw van een zelfde reeks van 3 schepen werd eveneens opgedragen aan een canadese werf in Halifax, waarvoor opnieuw identische BRUSSELLE lieren verkozen werden.

De redenen voor deze keus liggen zo voor de hand :

DE ONGEEVENAARDE KWALITEIT — DE MEEST VOORUITSTREVENDE TECHNIEK — DE DUURZAAMHEID (bewezen op een 40-tal canadese treilers die in de voorbije 12 jaar met BRUSSELLE-lieren uitgerust werden) — ONZE SERVICE (onze hulp in nood 24 uur op 24).

Voor UW projekten voor nieuw- of om-bouw, raadpleeg ons of vraag ons vrijblijvend bezoek.

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

Westendelaan, 1
8450 NIEUWPOORT

Tel. (058) 23 48 71
Tlx. 81032

Een onderlinge verzekeringsmaatschappij van visserssloepen opgericht in 1854 !

Men zou bijna mogen zeggen dat er niets nieuws is onder de zon. Onlangs konden we inderdaad de statuten van de stichtingsakte van een maatschappij van onderlinge verzekering voor «visschers-sloepen» op de kop tikken die te Nieuwpoort opgericht werd op **21 september 1854.**

Het is verbazend hoeveel men nu nog in de hedendaagse statuten en polissen terugvindt van wat onder meer in de statuten van deze onderlinge verzekeringsmaatschappij van 1854 te lezen valt. We zullen vandaag en in onze eerstkomende uitgaven telkens een gedeelte in de oorspronkelijke vorm en tekst laten verschijnen, telkens gevolgd van onze kommentaar.

Hieronder volgt dan een eerste gedeelte, zijnde de eerste twaalf artikelen. Gezien de grote geschiedkundige waarde, menen we dat onze lezers en in het bijzonder diegenen die belang stellen in de visserij, deze uitgaven kunnen bewaren.

Voegen we hier nog aan toe, dat de statuten van deze verzekeringsmaatschappij gedrukt werden in de drukkerij der weduwe J. De Cuyper in 1855. Mochten ergens lezers ons in verband met deze drukkerij bepaalde gegevens of overlevingen kunnen laten geworden, stellen wij graag onze kolonnen hiervoor open.

De tekst van deze statuten laten we hier in zijn oorspronkelijke vorm verschijnen.

STATUTEN
der
Maetschappij van onderlinge Verzekering
van Visschers-Sloepen,
TE NIEUPORT,
Opgerigt den 21 september 1854

— o —

TITEL EEN.

—

INRIGTING EN OOGWIT

—

ART. 1 — De maetschappy onder den titel van ONDERLINGE VERZEKERINGS MAETSCHAPPY VOOR VISSCHERSSLOEPEN TE NIEUPORT, is gevestigd te Nieuport, voor den termyn van TWINTIG naer een volgende jaren, beginnende den eerste November achtien honderd vier-en-vijftig, en eindigende den een-en-dertigsten October achttienhonderd vier-en-zeventig.

ART. 2 — Deszelfs bestuer wordt samengesteld uit vyf leden en een byvoegend lid, door de belanghebbende by meerderheid van stemmen in eene algemeene vergadering benoemd, en gene andere dan deelhebbende in de visschery kunnen van het bestuer deel maken. De stemmen worden gerekend per aktionnaris en niet per aktie.

ART. 3. — In geval dat het getal der eigenaren of belanghebbende boven de vyftig zou bedragen, zullen er maer van elke sloep (het bestuer niet mede begrepen) vier deelhebbende by de algemeene vergaderingen mogen tegenwoordig zyn, de welke door al de deelhebbende van elke sloep daer toe zullen benoemd worden.

ART. 4. — De leden kiezen onder hun een Direkteur, een onder-Direkteur, een Sekretaris en een Tresorier, alle hunne bedieningen onvergeld uitoefenende.

ART. 5 — In geval van ziekte of andere beletselen van een der leden van het bestuer, wordt hy door het bylid vervangen; in dergelyk geval wordt de plaets van Direkteur of wel ook van onder-Direkteur door het eerst opvolgend lid in rang vervuld.

ART. 6. — Alle drie jaren wordt het bestuer in eene algemeene vergadering vernieuwd.

De aftredende leden zyn herkiesbaer.

ART. 7 — In het geval van vacature, zal er daer in worden voorzien by de eerste algemene vergadering, ten ware nogthans dat de overblyvende leden in geen genoegzaem getal meer zouden zyn om te beraedslagen; in welk geval er zal in voorzien worden by eene algemeene buitengewoone vergadering, door de overblyvende leden uit te dagen.

ART. 8 — By de eerste benoeming van het bestuer, als ook by elke vernieuwing vastgesteld by ART. 6, bekleed het oudste lid de plaets van Voorzitter; twee stemopnemers en een sekretaris, het bureel uimakende, worden door de tegenwoordige aktionnarissen benoemd.

ART. 9 — De besluiten van het bestuer worden by meerderheid van stemmen onder deszelfs leden genomen.

Gene besluiten kunnen als wettig aenzien worden nocht van kracht zyn, ten zy genomen in de tegenwoordigheid van vyf of drie leden, voor zooveel het getal van vyf niet zouden kunnen bereikt worden; het proces verbael zal melding maken hunner namen en met hunne handteekens voorzien zyn. De Direkteur of zynen plaetsvervanger is met de uitvoering belast.

ART. 10. — Al de sloepen, te Nieuport uitgerust voor allerhande visscheryen, ter gezouten en versche visch, als ook voor den haring, worden in de Maetschappy aengenomen.

ART. 11. — De Maetschappy verzekert de drie vierde deelen van het totale verlies eener sloep, veroorzaakt door lekkaedje, overzeiling, aenstooting, stranding, brand in zee, hemels-vuer, of door alle andere zeegevallen. Zy verzekert ook de drie vierde deelen van alle schaden en verliezen, beloopende tot honderd franks en daer boven, geleden op zee, als ook door stranding en in 't uit- en in-varen; het overige vierde gedeelte zal door de reeders of de eigenaren en de visschers der sloep die de schaden of verliezen geleden heeft moeten gedragen worden.

Indien er gedurende de eerste drie jaren na de oprigting dezer statuten eene of meer sloepen zouden verongelukken, de Maetschappy zal maer gehouden zyn van in plaets van drie vierden van een totael verlies, de helft der waerdering te betalen.

Voor de sloepen die later door de Maetschappy zullen aengenomen worden, zal er ook gedurende de eerste drie jaren hunner deelneming, maer de helft hunner verzekerd weerde uit betaeld worden.

ART. 12 — De Maetschappy ofschoon niet verpligt zynde van de avarien of verliezen minder bedragende dan honderd franks uit te betalen, bemagtigd nogtans het bestuer om in sommige gevallen, indien zy het noodig oordeeld, betalingen te doen voor de gemelde schaden en verliezen, beneden de honderd franks bedragende.

KOMMENTAAR :

Onze eerste opmerking is dat, niettegenstaande de oude spelling, de teksten toch zeer verstaanbaar naar voor komen en gemakkelijk leesbaar zijn. In deze 125 jaar is er wel één en ander veranderd in de spelling, maar niet zoveel dat onze hedendaagse lezers er moeilijkheden aan over houden.

We stellen eveneens vast dat het in 1855 nog « Nieuport » was en niet Nieuwpoort. De ambtelijke stukken waren dan, minstens wat de eigennamen betreft, zeker nog in het Frans gesteld.

ART. 1 : zoals we zien is de termijn van de onderlinge verzekeringsmaatschappij, twintig naéén volgende jaren. Thans is een termijn van 30 jaar normaal in stichtingsakten.

ART. 2 : zoals thans, noteren we dat men deelachtig moest zijn in de visserij, om te kunnen lid zijn en deel uit te maken van de algemene vergadering. De stemmen worden gerekend per aandeelhouder en niet per aandeel, hetgeen laat veronderstellen dat men, meer dan één aandeel mocht nemen, zonder dat dit echter aanleiding gaf tot meer stemmen. Hier beveiligde men dus reeds de kleine man.

ART. 3 : volgens art. 3 houdt men rekening met het feit, dat heel wat mensen deel kunnen hebben in één enkel schip en ziet men zich verplicht op een bepaald ogenblik deze deelhebbenden van elke sloep te beperken tot 4 man die aan de algemene vergadering met stemrecht mogen deelnemen. Dus in dit geval beperkt tot 4 aandeelhouders die elk stemrecht hebben. Thans is het gewoonlijk zo, dat elk vaartuig slechts één stem heeft in de algemene vergadering, hoeveel medeëigenaren er ook zijn. In dit geval is het de zaakvoerder die stemgerechtigd is.

(vervolg op volgende blz.)

(Vervolg van vorige blz.)

ART. 4 : zoals thans is het ook de algemene vergadering, die een bestuur kiest. Dit bestuur noemt men echter nu een « beheerraad ». Normaal wordt nu de direkteur door de beheerraad aangesteld en het verder personeel door de direkteur zelf, die hiervoor gemachtigd werd. In deze tijd waarin men waarschijnlijk met slechts een zeer primitieve boekhouding gekonfronteerd werd en er heel wat minder paperasserij aan te pas kwam, kon men het waarschijnlijk wel aan met mensen van goede wil die hun bediening onvergeld uitoefenden.

ART. 5/6 EN 7 : thans houden de statuten, op weinig na ongeveer hetzelfde in.

ART. 8 : het principe van 2 stemopnemers en een sekretaris, die samen met de voorzitter het bureel van de algemene vergadering uitmaken, is dus niets nieuws onder de zon.

ART. 9 : aan het principe van de gewone meerderheid voor beslissingen door het bestuur genomen (onze beheerraad) kon natuurlijk toen ook niet voorbij gegaan worden.

ART. 10 : toen ook maakte men reeds een onderscheid naar gelang de aard der visserij. Daarom ook stipuleerde men, dat alle sloepen voor allerhande visserijen in de maatschappij aangenomen werden.

ART. 11 : dit artikel is belangrijk omdat het toen ook reeds het principe van de « franchise » stelde. Inderdaad kreeg men bij totaal verlies, slechts de drie/vierden uitbetaald, waarschijnlijk in een poging om de werkelijke waarde te benaderen en voor het totaalverlies, een zekere eigen verantwoordelijkheid te eisen. Ook voor de gewone schaden stelde men een vrijstelling. Inderdaad keerde men slechts vanaf 100 fr. schade en daarboven uit. De eerste honderd, die in deze tijd zeker een niet te ondersdhatten bedrag uitmaakte, werden niet uitbetaald.

In de tweede alinea spreekt men zelfs van waardering van het vaartuig, zodat men zich kan afvragen of men, na het totaal verlies, het verlies ging waarderen of schatten. Of dit dan op de nieuwe waarde gewaardeerd werd of rekening gehouden werd met de vetusteit van het vaartuig kunnen we niet uitmaken. Wel leert ons dit art. dat hier bepaalde zorg werd besteed en rekening werd gehouden met eventuele rampen die het bestaan van de maatschappij zouden kunnen bedreigen. Daarom ook werd de uitbetaling van totale verliezen, binst de eerste drie jaar van het bestaan, tot op de helft gebracht .Ook sloepen die naderhand bij de maatschappij kwamen aanlsuiten, moesten door dit vagevuur en kregen binst de eerste drie jaren van hun aansluiting, slechts de helft van het totaal verlies uitbetaald. Dit om diskriminatie te vermijden. Er was toen nog geen sprake van herverzekering voor totaal verlies, zoals nu.

ART. 12 : hier komt een eerste uitzonderingsregel, namelijk : dat het bestuur (de beheerraad) in bepaalde gevallen gemachtigd wordt toch schaden beneden de honderd fr. uit te betalen. Dit duidt eveneens aan, dat een vrijstelling van honderd fr. toen reeds een bedrag was dat hard kon aankomen voor de leden.

X X X

In onze volgende uitgave vervolgen we de publikatie van de statuten van de onderlinge verzekering van Nieuwpoort. Mochten onze lezers kennis hebben van statuten van vissersverzekeringsmaatschappijen daterende uit voorgaande eeuw, kregen we hieromtrent graag inlichtingen.

EEN GOED INITIATIEF VOOR VISPROMOTIE

Ter gelegenheid van de Zeewijding die op 28 juni te Bredene zal doorgaan en waaraan kleurrijke folkloregroepen hun medewerking verlenen, dit alles ingericht door de V.V.V., de Vereniging voor Vreemdelingenverkeer van Bredene, zal er gebakken vis uitgedeel worden aan de toeschouwers.

De visbakkers zullen er van de partij zijn en het zal een erezaak worden voor de V.V.V. Bredene, om volksvis, maar dan van zeer beste kwaliteit, aan de mensen als proevertje, op een schoteltje uit te reiken.

Dergelijke initiatieven zorgen niet alleen voor propaganda voor meer visverbruik, maar zouden in onze kustgemeenten ter gelegenheid van toeristische manifestaties, meer aan bod moeten komen. Het doet eveneens de volksvis meer naar waarde schatten, want kwaliteitsvis is niet noodzakelijk synoniem van tong en tarbot. Als er trouwens vis opgevangen wordt, levend verse wijting en soms ook scholletjes, dan is het omdat deze volksvis in de propaganda niet voldoende aan bod komt. Verse volksvis, of zoals men het zegt «gemene vis», moet nochtans wat smaak en kwaliteit betreft, niet onderdoen voor de rare en rijkemansvis. Het is dus wel goed dat men in de visbakkerijen hierop het aksent legt en door proevertjes van deze vis uit te delen, de mensen meer vertrouwd maakt met deze vis. Maar ook zou er moeten aangeduid worden waar men deze vis kan kopen.

Aan de V.V.V. Bredene wensen we een groot en goed sukses met dit prachtige initiatief ten voordele van meer visverbruik.

ONZE VOLGENDE UITGAVE

TOEKOMENDE WEEK VRIJDAG, 20 JUNI

100 TON HARING

OPZIENBARENDE VISDIEFSTAL IN IJMUIDEN

Na intensief speurwerk is de Velsense politie erin geslaagd een omvangrijke visdiefstal op te lossen. In de periode januari-mei van dit jaar verdween uit een koelhuis annex scherfijsfabriek aan de Kotterkade in IJmuiden voor ruim 312.000 aan diepvriesharing. De buit, in totaal ruim 100 ton, werd in porties met vrachtwagens afgevoerd.

Omdat er steeds bescheiden hoeveelheden ontvreemd werden, viel de diefstal aanvankelijk niet op. Na verloop van tijd kwam men echter tot de ontdekking dat er partijen haring verdwenen. De recherche stelde vervolgens een onderzoek in dat deze week voorlopig afgerond kon worden. Drie IJmuidenaren in de leeftijd van 21, 30 en 35 jaar bleken de diefstal op hun geweten te hebben. Een 37-jarige IJmuidenaar die zich schuldig heeft gemaakt aan heling, is eveneens aangehouden. Van de 100 ton haring kon 22 ton in een koelhuis in Broek op Langedijk in beslag genomen worden. Het restant is zoek en zal, zo neemt de politie aan, ook niet meer gevonden worden. Wel kon nog vastgesteld worden dat 8 ton bij een visverwerkingsbedrijf in België terecht gekomen is.

TUNESISCHE AANVALLEN OP SICILIAANSE VISSERS

Door de heer Gatto, lid van het Europees parlement, werd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen een vraag gesteld in verband met de aanvallen van Tunesische patrouilleboten op Italiaanse vissers die geleid hebben tot aanhoudingen, doden en gewonden. In dit verband vroeg de heer Gatto of de Commissie niet moest tussenkomen met het oog op de vernieuwing van de overeenkomst tussen Tunesië en de E.E.G.

Uit het antwoord blijkt dat de Commissie reeds vanaf eind 1978 stappen ondernomen heeft bij de Tunesische regering om te onderhandelen over een visserij-overeenkomst daar de bestaande op 31 mei 1979 afgelopen was. Daar de regering van Tunesië echter bezorgd was over de visstand in haar wateren werd door haar besloten geen nieuwe onderhandelingen over een viserijovereenkomst met de E.E.G. aan te knopen, noch met enig ander derde land. De Tunesische regering zou echter haar standpunt kunnen herzien wanneer de resultaten beschikbaar zijn van een programma voor wetenschappelijk onderzoek en deze resultaten voldoening geven. De Commissie heeft zelfs voorgesteld in dit onderzoek samen te werken.

Dat de overeenkomst tussen de E.E.G. en Tunesië tot een einde gekomen was, heeft de Sicilianen er niet van weerhouden verder te gaan vissen in wat zij als hun traditionele wateren aanzagen. Vandaar de moeilijkheden met de Tunesische marine. De warmbloedige Sicilianen kennende, zal zeker wel al het ongelijk niet langs de zijde van Tunesië liggen. Het komt natuurlijk altijd zwaar aan als men ergens geweerd wordt uit een traditionele visserij en daarom ook kan wel enig begrip opgebracht worden voor het Siciliaans optreden en verweer. Dit hebben we trouwens ook ten tijde van de Britse - IJslandse kabeljauwoorlogen vastgesteld, daar ook de Britten zich niet goedschiks wensten neer te leggen bij het IJsland verbod. Ten slotte, gezien de praktische algemene aanvaarde stelling van de 200 mijlszone, kan men er nu eenmaal niet van tussenuit de wet van de Oeverstaat in dit verband op te volgen.

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ IN 1979

Zoëven werd ons door de Economische Diensten van het Ministerie van Landbouw een belangrijk verslag toegestuurd van de aanvoer van vis door Belgische vissersvaartuigen in onze havens en die van andere landen aangevoerd, waarin talrijke grafieken voorkomen, de aanvoerwaarde per haven, de visgronden, de prijzen en de resultaten per zeedag en visgrond.

Zeggen we terstond, dat we deze ekonomische Diensten moeten geluk wensen met de snelheid waarmede dit alles is geschied, daar men gewoon is door de administraties niet zo vlug verslag te zien uitbrengen over een volledige jaargang enkele maanden na het verloop van deze.

We menen het niet van belang ontbloot de overwegingen er in voorkomend aan onze talrijke lezers weer te geven met de nodige kommentaar er aan verbonden. Plaatsgebrek belet ons dit deze week te doen, zodat we hopen hierop volgende week te kunnen terugkomen.

AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS IN DE MAAND MAART PERIODE 1979 - 1980 (1)

SOORTEN	1978 Gewicht	1978 Waarde	1978 G.P.	1979 (2) Gewicht	1979 (2) Waarde	1979 (2) G.P.	1980 Gewicht	1980 Waarde	1980 G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelv. v. vis.	103.783	2.631.860	25,35	124.794	3.636.750	29,14	67.027	1.494.348	22,89
andere schelv.	82.426	256.610	27,37	20.185	586.408	29,05	27.784	656.015	23,61
Kabelj. v. vis.	101.952	3.105.320	30,45	778.793	23.067.081	29,62	36.676	916.284	24,98
andere kabelj.	1.092.014	29K232.036	26,76	89.786	2.798.460	31,17	441.052	14.704.747	33,34
Koolvis	47.159	940.430	19,94	46.545	1.106.440	23,77	18.973	470.675	24,81
Wijting	320.114	6.057.828	18,92	433.151	7.596.086	17,54	245.311	4.740.393	19,32
Schol	290.688	6.644.856	22,85	399.481	9.824.893	24,59	412.365	8.696.703	21,09
Roggen	170.199	5.824.201	34,21	168.429	5.490.198	32,60	146.671	6.321.605	43,10
Noorse schelv.	131.904	5.726.560	43,41	155.953	5.634.378	36,13	99.705	3.935.360	39,47
Andere	667.041	37.430.884	56,11	429.778	18.947.115	44,08	610.475	27.348.397	44,80
TOTAAL :	3.007.280	99.850.585	33,20	2.646.895	78.687.809	29,72	2.106.039	69.284.527	32,90
b) tong	255.248	44.996.785	176,28	410.874	61.895.655	150,64	374.044	69.843.090	186,72
TOTAAL DEMERS. VIS :	3.262.528	144.847.370	44,39	3.057.769	140.583.464	45,98	2.480.083	139.127.617	56,10
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	360	5.660	15,72	—	—	—	46.600	758.716	16,28
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	—	—	—	17	480	28,24	26	880	33,85
TOTAAL PELAGISCHE VIS :	360	5.660	15,72	17	480	28,24	46.626	759.596	16,29
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	3.398	875.303	257,59	11.305	1.815.816	160,62	34.859	3.162.310	90,72
Noorse kreeft	12.450	2.136.650	171,61	954	237.150	248,58	18.157	2.329.500	128,30
Overige	197.571	4.848.890	24,54	140.717	3.508.905	24,93	127.069	3.388.750	26,67
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN :	213.419	7.890.843	36,83	152.966	5.561.871	36,36	180.085	8.880.560	49,31
ALGEMEEN TOTAAL :	3.476.307	152.713.873	43,92	3.210.752	146.145.815	45,52	2.706.794	148.767.773	54,96

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers.

AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS VAN JANUARI TOT EN MET MAART - PERIODE 1977 - 1979 (1)

SOORTEN	1977 Gewicht	1977 Waarde	1977 G.P.	1978 Gewicht	1978 Waarde	1978 G.P.	1979 (2) Gewicht	1979 (2) Waarde	1979 (2) G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis v. vis.	158.295	4.780.921	30,20	216.473	6.699.130	30,94	195.683	5.376.833	27,48
andere schelvis	160.908	4.495.562	27,93	62.341	1.678.196	26,91	61.381	1.493.662	24,33
Kabelj. v. vis.	186.134	6.170.819	33,15	226.672	6.935.280	30,59	121.012	3.708.494	30,65
andere kabelj.	3.676.693	94.163.894	25,61	2.407.343	69.263.551	28,77	1.544.116	51.703.826	33,48
Koolvis	159.127	4.926.790	30,96	164.621	4.037.240	24,52	103.635	3.161.775	30,51
Wijting	1.040.567	19.480.857	18,72	1.209.032	21.424.306	17,72	1.214.827	20.246.232	16,67
Schol	1.338.209	28.024.987	20,94	1.582.558	35.273.102	22,28	1.852.727	40.175.442	21,68
Roggen	423.718	14.671.496	34,62	502.395	15.075.251	30,00	409.478	16.579.571	40,49
Noorse schelvis	440.328	17.790.910	40,40	507.625	17.103.818	33,69	388.025	14.966.290	38,57
Andere	1.761.644	85.812.791	48,71	1.442.650	56.974.114	39,49	1.757.417	75.316.953	42,86
TOTAAL :	9.345.623	280.319.027	29,99	8.321.710	234.463.988	28,17	7.648.301	232.729.078	30,43
b) Tong	707.240	120.090..423	169,80	1.151.580	169.334.452	147,04	880.681	169.762.658	192.76
TOTAAL DEMERS. VIS :	10.052.863	400.409.450	39,83	9.473.290	403.798.440	42,62	8.528.982	402.491.736	47,19
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	1.064	30.780	28,92	1.938	61.150	31,55	531.050	7.883.968	14,85
Sprot	—	—	—	998	17.410	17,44	—	—	—
Overige	272	7.055	25,93	212	3.520	16,60	1.346	1.346	22,54
TOTAAL PELAGISCHE VIS :	1.336	37.835	28,31	3.148	82.080	26,07	532.396	7.914.308	14,87
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	11.879	2.498.548	210,33	24.134	3.537.755	146,58	104.037	8.842.579	84,99
Noorse kreeft	25.162	3.999.450	158,94	9.887	1.536.870	155,44	46.355	5.427.540	117,09
Overige	428.307	11.114.418	25,94	407.712	9.023.345	22,13	309.318	8.370.425	27,06
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN :	465.348	17.612.416	37,84	441.733	14.097.970	31,91	459.710	22.640.579	49,25
ALGEMEEN TOTAAL :	10.519.547	418.059.701	39,74	9.918.171	417.978.490	42,14	9.521.088	433.046.623	45,48

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

VAN 30 MEI TOT 12 JUNI

Eens te meer geen enkele ben vis van IJsland op de markt van Oostende. Die zou er overigens een flinke prijs gehaald hebben, oordelend naar wat nu betaald werd voor de weliswaar kleine maar ook erg eenzijdige aanvoer.

Vooral de spanvissers (die te Oostende verkochten) zullen heel tevreden het opbrengstcijfer bekeken hebben. Voor kleine gul werd inderdaad een renderende prijs betaald die schommelde tussen 22 en 27,80 fr het kg. De andere gulsorteringen waren eveneens een flink stuk duurder dan de voorgaande weken en gingen van de hand tussen 35 en 45 fr het kg. Voor kabeljauw werd tot 53 fr betaald. Nu de Deense vissers minder op kabeljauw en gul vissen, lijkt het moment geschikt om met de vangsten naar de thuishaven te komen.

Het blijkt immers dat de prijs die in Engeland momenteel voor gul betaald wordt, lager ligt dan wat er hier voor betaald wordt. De gemiddelde prijs lag dinsdag immers rond de 1.500 fr de ben waar maandag, toen er meer grote sortering gelost werd, tot 1.700 fr bereikt werd. Goede resultaten dus voor de gulvangers.

De tongvissers hebben het er nog vrij behoorlijk van af gebracht. Twee resultaten bleven inderdaad nog een stuk boven de twee miljoen. Al waren die dan wel voor schepen die tot de grootste van onze vloot behoren; een 2,3 en een 2,5 blijven aardige cijfers.

Minder goed viel de opbrengst van de Z.180 uit. Hier was de vangst veel kleiner en viel ook de prijs minder goed uit. Vooral de middensoorten en de kleine sorteringen deden het dinsdag minder goed. Voor tong werd tussen de 140 en 190 fr het kg betaald, met kleine sortering als duurste en grote sortering als goedkoopste.

Westvis hebben we erg weinig gezien en wat aangevoerd werd ging erg duur van de hand. Bijzonder wijting, waarvoor tussen de 40 en 50 fr betaald werd. Ook haai was erg duur en kreeg tot 45 fr het kg. De gulprijs had maandag voor gul van de West wel hoger mogen liggen in vergelijking met wat voor de gul van de spanvissers betaald werd.

De garnaalvangsten die in de afslag komen blijven erg klein. Vangsten van 100 kg zijn er niet geweest, de meesten bevatten tussen de 30 en de 80 kg. De prijs is redelijk gebleven en schommelde tussen 96 en 146 fr het kg met daggemiddelden tussen 121 en 137 fr het kg.

VAN 13 TOT 20 JUNI

Het wordt stilaan een afgezaagd lied, weinig vis, geen IJslanders, bijna geen variatie. Deze week komt er nog bij dat de gulprijzen een stuk lager waren dan verleden week wat gepaard ging met voor de reders ontgoochelende resultaten. „Volgende reis verkopen we weer in England" was een zin die meer dan eens gehoord werd. Waar de prijzen in Engeland gestegen waren, naar het schijnt, vielen ze hier terug. Dat is iets wat onze reders moeilijk kunnen verstaan.

Er werd immers niet gekocht voor de uitvoer naar Engeland en toch waren de prijzen ginder stukken hoger. Alleen niet voor de IJslandse soorten. De schepen die verleden week over de plas trokken om te verkopen zijn van een tamelijk kale reis teruggekeerd. Voor de ruim honderd bennen rode zeebaars die vrijdag gelost werden, vielen de prijzen tussen 35 en 36 fr. het kg.

De aanvoer van tong is deze week sterk gedaald. De vangsten schommelden tussen 3600 en 7700 kg. De prijzen waren zeker niet slecht en bleven schommelen tussen 145 fr. voor lappen en 195 fr. voor de voor/kleine sortering. Dinsdag werd een lichte prijsdaling genoteerd, vooral voor de middensorteringen. De bijvangsten van de bokkenvissers werden vrij vlot verkocht met de beste prijzen voor schol, rog, tarbot en griet. Ook grote en middenslag staartvis bleven duur, met de grote sortering tot 210 fr.

Vier koppels in de hele week, zeker niet overdreven dus. Maandag twee, dinsdag en woensdag telkens één vangst. Die vangsten lagen tussen 1000 en 1330 bennen met kleine sortering meest gebracht. Toch ook iets meer kabeljauw, waarvoor prijzen betaald werden tussen 26 en 42 fr. het kg.

De grote gulsoorten kregen tussen 22 en 37 fr. en kleine gul werd verkocht tussen 13,60 en 23 fr. Enkele bennen wijting kregen erg goede prijzen, ook kleine schelvis werd vlot en vrij duur verkocht. Dank zij de grootte van de vangsten bleven de resultaten nog renderend.

De garnaalaanvoer is iets toegenomen, toch brengen de meeste schepen nog steeds erg kleine vangsten in de afslag, sommige niet eens een volle mand. De garnaalprijs is redelijk hoog gebleven en varieerde tussen 93 en 170 fr. het kg.

OOSTENDE

VRIJDAG 30 MEI

KANAAL					
N.79	17	35	3.670		671.882
Z.186	19	150	14.228		2.570.689
O.274	18	40	4.100		748.390
NOORDZEE					
O.141-369	11	1.075		—	1.286.740

MAANDAG 2 JUNI

NOORDZEE					
N.3-O.279	10	865		—	1.565.260
O.135-275	14	1.070		—	1.449.560
WEST					
Z.38	10	290		—	527.620
KANAAL					
O.33	19	115	12.315		2.306.871

DINSDAG 3 JUNI

KANAAL					
Z.180	17	35	2.910		567.491
NOORDZEE					
N.40-41	9	625		—	902.970

WOENSDAG 4 JUNI

WEST					
O.123	12	110		—	186.890
NOORDZEE					
N.708-709	13	1.160		—	1.700.320

VRIJDAG 6 JUNI

IJSLAND					
O.81	18	160		—	275.380
KANAAL			Tong		
Z.483	17	110	7730		1.521.304

MAANDAG 9 JUNI

KANAAL			Tong		
Z.502	17	90	3570		802.837
Z.189	15	40	3870		763.769
O.518	21	75	5290		1.044.317
NOORDZEE					
O.118/134	12	1020		—	890.830
O.206/229	11	1000		—	1.362.080

DINSDAG 10 JUNI

KANAAL			Tong		
Z.499	18	90	5050		970.045
NOORDZEE					
O.309/N.719	12	1335		—	1.473.834

WOENSDAG 11 JUNI

KANAAL			Tong		
Z.183	17	50	5825		1.021.614
WEST					
N.45	7	475		—	70.3.540
NOORDZEE					
Z.62/Z.209	12	1065		—	1.029.590

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van 15 tot 21 juni

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
— Dagelijkse te 03u15, te 06u05, te 07u.35, te 10u05, te 14u.40 en te 19u.35.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
— Dagelijks te 08u.00, te 14u.00, te 17u.00 en te 20u.00.
— Op 15.06.1980 bijkomende afvaart te 11u.00.
— Op 16 en 20.06.1980 bijkomende afvaarten te 02u.00, te 11u.00 en te 23u.00.
— Op 17, 18 en 19.06.80 bijkomende afvaarten te 02u.00 en te 23u.00.
— Op 21.06.1980 bijkomende afvaarten te 02u.00 en te 11u.00.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
— Dagelijks te 01u.45 en te 06u.00.

Afvaarten uit Dover Western Docks :
— Dagelijks te 00u.05 te 10u.10, te 11u.40, te 15u.45 en te 18u45

Afvaarten uit Dover Eastern Docks
— Dagelijks te 09u.00, te 12u.00, te 18.00, te 21u.00 en te 23u59
— Op 15.06.1980 bijkomende afvaart te 15u.00.
— Op 16.06.1980 bijkomende afvaarten te 06u.00 en te 15u.00.
— Op 17, 18 en 19.06.1980 bijkomende afvaarten te 03u.00 en te 06u.00.
— Op 20 en 21.06.1980 bijkomende afvaarten te 03u.00, te 06u.00 en te 15.00.

Afvaarten uit Folkestone :
— Dagelijks te 19u.00 en te 23u00

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 13 JUNI 1980
KANAAL : O.168 (55 vis, 5.000 tong) ; O.303 (80 vis, 2.500 tong).
NOORDZEE : O.232/O.274 (950 manden, t.t.z. 400 kab., 450 gullen, 100 totten).
O.141/O.369 (750 .m).

MAANDAG 16 JUNI 1980
KANAAL : O.114
NOORDZEE : O.135/O.275, N.3/O.279.
WEST : O.35, Z.14.

DINSDAG 17 JUNI 1980
NOORDZEE : N.40/N.41, O.306/N.752.
KANAAL : Z.34.
WEST : O.123.

WOENSDAG 18 JUNI 1980
NOORDZEE : N.708/N.709.
KANAAL : O.706.

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)

NIEUWPOORT

VRIJDAG 30 MEI 1980

N.172	158.807	N.346	152.690
N.211	12.952	N.22	12.856
N.1	29.935		

De vrijdagmarkt werd gekenmerkt door de aanvoer van twee vaartuigen van de West en drie Kustvaartuigen. Vanwege de handelaars viel een grote interesse waar te nemen zodat al de genoteerde prijzen een fikse stijging ondergingen. Tong nr. 1 kreeg 144 fr. het kg, tong 2 184 fr het kg oor de bloktong of tong 3 noteerde men 238 fr het kg. en voor de tong 4 of fruittong 240 fr. het kg. Tong 5 haalde 236 fr het kg. en de kleine tong 226 à 234 fr het kg. Grote tarbot werd geboekt aan 240 to 260 fr. het kg middenslag tarbot aan 160 tot 220 fr het kg, griet van 150 tot 170 fr het kg, voor koningvis 120 fr. het kg en tongschar haalde zelfs tot 130 fr het kg. De prijzen der pladijs kenden een gevoelige stijging, grote pladijs werd verkocht aan 2400 fr de ben, middenslag- of drielingpladijs aan 2300 fr de ben en de visjes aan 1400 fr. de ben.

Rog kende een afzetgebied aan 95 fr het kg. en doorn- of speurhaai aan 40 tot 50 fr het kg. Kabeljauw werd aan 5200 fr de ben geveild en gul aan 2.000 tot 2.700 fr. de ben. Grote wijting werd aan de man gebracht tegen 2650 fr. de ben en kleine wijting tegen 1700 tot 1800 fr de ben.

Het marktverloop kende volgende aspecten : 1) stijgende prijzentendens voor iedere vissoort; 2) grote belangstelling en goede attentie vanwege de handelaars; Samen 9.165 kg vis voor een bruto waarde van 381.806 fr.

MAANDAG 2 JUNI 1980

N.720	170.196	N.597	354.376
N.551	183.577	N.738	184.149
N.22	17.038	N.88	11.590
N.1	10.872	N.788	16.684
N.211	11.688	N.349	9.975

Op de maandagmarkt boden vier vaartuigen van de West en zes kustvaartuigen hun vangst te koop aan. De aanvoer kon slechts matig genoemd worden, zodat de prijzen opnieuw een gevoelige stijging kenden.

Tong 1 werd aan 130 tot 140 fr het kg verkocht en tong nr. 2 aan 164 tot 180 fr het kg. Voor tong nr. 3 werd van 216 tot 228 fr het kg betaald en tong nr. 4 aan216 tot 230 fr het kg. Voor de voorkleine tong of tong nr. 5 betaalde men 212 à 218 fr het kg. en voor de kleine tong 190 à 212 fr. het kg. Variatie werd tegen dure prijzen aan de koper gebracht. Zo noteerde men voor grote tarbot 230 à 260 fr het kg, voor middenslag tarbot 160 à 230 fr. het kg, voor griet 140 à 170 fr. het kg. Voor staartvis boekte men 180 à 228 fr het kg. voor Zonnevis 202 è 216 fr het kg. en voor koningsvis 120 fr het kg. Kabeljauw kende een aankoopwaarde van .200 fr de ben en gul van 1800 tot 2500 fr de ben. Al was wijting de laatste tijd als consumptieprodukt, niet erg in trek, toch kreeg de prijs op de maandagmarkt een fikse stijging toegewezen. Grote wijting werd geveild aan 2600 tot 2850 fr. de ben en kleine wijting aan 1620 tot 2850 fr. de ben en kleine wijting aan 1620 tot 1940 fr. de ben. De weinig aangevoerde rog en de schaarse. doorn- en speurhaai kregen een uitstekende prijs toegewezen. Voor moers en tilten boekte men 90 à 100 fr het kg en voor de doornhaai 40 à 55 fr het kg.

Pladijs kreeg voor iedere soort praktisch dezelfde prijsnotering toegewezen.

Grote pladijs van 40 à 50 fr. het kg, middenslag- of drielingpladijs van 40 à 50 fr. het kg. en platjes van 30 à 40 fr het kg.

Een goed marktverloop met attentievolle handelaars en genoteerde prijzen die over de ganse lijn goed en lonend konden genoemd worden.

Samen 21.500 kg vis voor een bruto-waarde van 970.145 fr.

WOENSDAG 4 JUNI '80

N.590	215.977	N.736	178.817
N.470	153.840	N.211	21.177
N.1	16.330	N.788	22.720
N.700	13.982	N.788	32.067
N.22	14.193		

Drie vaartuigen van de West en zes kustvaartuigen losten hun vangst op de woensdagmarkt. Alle genoteerde prijzen kenden een tendens tot stijging, met uitzondering der rog waarvan de prijs aan een recesie onderhevig was.

Tong nr. 1 kreeg 130 tot 148 fr het kg en tong nr. 2 168 tot 182 fr het kg. Voor de bloktong of tong nr. 3 werd 202 tot 218 fr. het kg. betaalde en voor de fruittong of tong nr. 4 216 tot 228 fr. het kg. Tong nr. 5 werd verkocht aan 204 fr het kg en oplopend tot 225 fr. het kg, wijl voor de kleine tong de prijs van 192 tot 202 fr. het kg. betaald. Variatie kende een afzetgebied tegen lonende prijzen, zo werd voor grote tarbot van 230 tot 250 fr het kg betaald, voor middenslag tarbot 150 tot 220 fr. het kg, griet van 130 tot 160 fr. het kg en staartvis 200 à 230 fr. het kg. Pladijs kende de unanieme prijs van 40 fr. het kg. voor de drie grootste soorten en voor de visjes betaalde men 25 à 35 fr het kg. Kabeljauw werd geveild tegen 3500 fr. tot 4000 fr de ben. Gul werd opgekocht tegen 1500 à 2500 fr de ben.

Wijting kende een afzetgebied aan prijzen die voor deze soort denkelijk haar hoogtepunten of haar maximum waarde heeft bereikt. Grote wijting haalde tot 3000 fr de ben en kleine wijting tot 1900 fr de ben.

Doorn- of speurhaai werd opnieuw tegen 2500 fr de ben aangekocht terwijl de prijs der rog een recessie doormaakte. Moerrog kreeg 3.900 fr. de ben, tilten 2900 fr de ben en scherpstaarten 21500 fr de ben.

Een goede marktverloop met stabiele prijzen, samen 12.150 kg vis voor een totale waarde van 669.103 fr.

VRIJDAG 6 JUNI

N.346	37.556	N.211	22.798
N.700	29.037	N.88	32.571
N.349	13.872	N.22	6.095

Een geringe aanvoer kenmerkte de vrijdagmarkt. Slechts vijf kustvaartuigen en één vaartuig van de West boden hun vangst aan.

Tong nr. één kreeg 142 fr het kg en tong nr. 2 182 fr het kg. Voor de bloktong of tong nr. 3 betaalde men 214 fr. en voor de fruittong of tong nr. 4 226 fr. het kg. Tong nr. 5 noteerde men aan 214 fr het kg en de kleine tong aan 208 tot 214 fr het kg. Voor grote tarbot boekte men 218 à 260 fr./kg. voor griet 130 à 160 fr./kg. en voor zonnevis 216 fr./kg. Pladijs werd tegen de volgende prijzen aangekocht, 40 tot 50 fr./kg. voor de grote pladijs, 30 tot 40 fr./kg. voor middenslag of drieling pladijs en 20 à 30 fr./kg. voor de platjes.

Kabeljauw werd geveild aan 3.750 tot 4.000 fr. de ben en gul aan 1.800 tot 2.500 fr. de ben. Wijting kende tegen volgende prijzen een afzetgebied, 60 fr./kg. voor de grote en 50 fr./kg. voor de kleine.

Een marktverloop met stabiele prijzen gedurende de ganse veiling.

MAANDAG 9 JUNI 1980

N.15	1.112.276	N.551	109.227
N.172	196.959	N.788	21.62€
N.700	12.687	N.88	10.634
N.211	13.940	N.1	33.927

Op de maandagmarkt boden zich één bokkenvisser, twee vaartuigen van de West en vijf kustvaartuigen aan. De N.15 eiste voor zijn part het leeuwenaandeel op met de aanvoer van 4.000 kg. tong en 13.000 kg. vis en besomde dan ook 1.112.276 fr. Tong nr. 1 werd verkocht aan 136 tot 140 fr./kg. en tong nr. 2 aan 150 tot 162 fr./kg.

Voor de bloktong of tong nr. 3 betaalde men 184 à 202 fr./kg. en voor de fruittong of tong nr. 4 189 à 207 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 186 à 206 fr./kg. Variatie was aan een fikse prijsdaling onderhevig. Grote tarbot werd geboekt aan 220 tot 240 fr. het kg., middenslag tarbot aan 130 tot 186 fr./kg., griet 140 à 180 fr./kg. en staartvis 190 à 208 fr./kg.

Pladijs kende tegen volgende prijzen een afzetgebied, grote pladijs van 28 tot 45 fr./kg, middenslag pladijs of drieling 30 fr./kg. en visjes 20 à 24 fr./kg.

Kabeljauw werd aan 3.250 tot 3.700 fr. de ben genoteerd en gul aan 1.800 tot 2.500 fr. de ben. Wijting die gedurende een ganse periode weinig werd gegeerd kent nu plots een afzetgebied tegen vroeger nooit geboekte prijzen.

Grote wijting werd aangekocht tegen 3.370 fr. de ben en kleine wijting tegen 2.600 fr. de ben. De weinig aangevoerde rog werd aan de koper gebracht tegen ongeveer 85 fr./kg. Een partij doorn- of speurhaai kende een afzetgebied aan handelaars die gretig de som van 2.650 fr. de ben neertelden.

Een goed marktverloop met matige prijzen die stabiel bleven over gans de lijn. Samen 23.419 kg. voor een bruto-waarde van 1.511.276 fr.

WOENSDAG 11 JUNI 1980

N.720	105.638	N.738	113.079
N.700	22.515	N.349	11.638
N.211	35.672	N.1	21.983
N.88	28.754		

Een geringe aanvoer kon op de woensdagmarkt vastgesteld worden. Er viel weinig variatie op de markt te bespeuren. Slechts was er aanvoer van wat west- en kustvis die tegen matige prijzen hun afzetgebied kenden. Voor tong nr. 1 werd 142 fr./kg. betaald en voor tong nr. 2 168 fr./kg. Tong 3 of bloktong haalde tot 208 fr./kg. en tong 4 of fruittong tot 226 fr./kg. Tong nr. 5 werd genoteerd aan 218 fr./kg. en kleine tong aan 206 tot 214 fr./kg.

Grote tarbot werd opgekocht tot een prijs van 270 fr./kg., middenslag tarbot tot 240 fr./kg., griet tot 170 fr./kg., staartvis tot 210 fr/kg. en zonnevis tot 216 fr./kg.

Kabeljauw werd geboekt aan 3.200 tot 3.800 fr. de ben en gul à 1.700 tot 2.250 fr./kg. Pladijs kende gedurende gans het marktverloop de anonieme waarde van ± 40 fr./kg. voor de grote en middenslag of drieling pladijs wijl voor de visjes tot 1.400 fr. de ben werd betaald. De prijs der wijting was aan een gevoelige recessie onderhevig. Zo boekte men voor grote wijting van 2.700 tot 2.900 fr. de ben en voor kleine wijting van 1.350 tot 1.500 fr. de ben.

De weinig aangevoerde rog en doorn- of speurhaai, werd tegen lonende prijzen aan de man gebracht.

Zo noteerde men voor rog tot 4.000 fr. de ben en voor doornhaai tot 2.500 fr. de ben.

Een geringe aanvoer met matige prijzen gedurende gans het marktverloop.

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken

VERKRIJGBAAR

op de drukkerij

« NIEUWSBLAD VAN DE KUST »

en

« HET VISSERIJBLAD »

H. Baelskaai 30, Oostende

Tel. (059) 32 11 13 - 49

(6246N —8187V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	.....
Schelvis midden	.....
Schelvis klein	.....
Kabeljauw	.....
Gul	.....
Wijting	.....
Schaat	.....
Zeebaars	.....
Leng	.....
Schartong	.....
Heilbot	.....
Koolvis	.....
Hondstong	.....
Zeewolf	.....
Staart	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

		9-6-1980	10-6-1980	11-6-1980
Lappen	.....	138 -148	141 -145	139 -143
Grote	.....	145 -156	144 -153	146 -147
¾	.....	169 -182	164 -174	149 -165
Blok	.....	176 -188	173 -179	160 -169
Voor-kleine	.....	181 -195	183 -186	170 -174
Kleine	.....	186 -192	189 -190	178 -182
slips	.....	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	.....	143 -145	141 -143	141 -151
Blok	.....	152 -157	152 -155	156 -165
Fruit	.....	182 -190	180 -196	186 -194
Schone kleine	.....	186 -196	182 -204	178 -188
Kleine	.....	189 -192	187 -193	188 -195
Tout petit	.....	188 -191	184 -190	184 -192
Slips	.....	185 -188	180 -182	184 -186

Nieuwpoort

Tong I	.....	36 -140	.....	142 —,—
Tong II	.....	150 -162	.....	168 —,—
Tong III	.....	184 -202	.....	208 —,—
Tong IV	.....	189 -207	.....	226 —,—
Tong V	.....	186 -206	.....	218 —,—
Kleine	.....	185 -196	.....	206 -214

PLADIJS

Oostende

		9-6-1980	10-6-1980	11-6-1980
Grote	.....	38,—40,—	35,——,—	46,——,—
Grote iek	.....	38,——,—	.....	43,——,—
Kleine iek	.....	.....	28,—47,—	.....
Derde slag	.....	22,—24,—	.....	36,—40,—
Platjes	.....	18,—31,—	49,—52,—	.....

Zeebrugge

I	.....	.....	.....	.....
II	.....	26,—32,—	27,—35,—	22,—27,—
III	.....	27,—26,—	26,—29,—	25,——,—
IV	.....	21,—24,—	24,—26,—	21,—30,—
V	.....	20,—22,—	20,—22,—	20,—21,—
	.....	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Moeien	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs	.....	35,—45,—	.....	35,—40,—
Platjes	.....	28,—30,—	.....	35,—40,—
Drielingen	.....	30,——,—	.....	30,—40,—

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
30- 5	5	86.998	5.395.390			
2- 6	6	129.315	5.903.0.39			
3- 6	3	35.919	1.510.328			
4- 6	3	64.000	2.148.736			
-	17	316.232	14.957.493			
6- 6	3	24.425	2.150.862			
9- 6	7	123.980	4.940.311			
10- 6	3	76.300	2.481.014			
11- 6	4	85.325	2.969.276			
-	17	310.030	12.541.463			
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
29- 5	10	609	77.858	110,—	136,—	128,—
30- 5	8	561	72.427	100,—	146,—	129,—
31- 5	6	397	54.440	119,—	140,—	137,—
2- 6	6	429	51.974	96,—	146,—	121,—
3- 6	7	375	50.649	125,—	148,—	135,—
4- 6	8	667	80.980	79,—	138,—	121,—
6- 6	11	694	86.503	99,—	155,—	124,—
7- 6	9	557	81.732	129,—	170,—	146,—
9- 6	9	687	78.451	93,—	144,—	114,—
10- 6	10	663	84.982	105,—	157,—	128,—
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
6- 6	1	184	24.952	133,—	138,—	
7- 6	2	136	18.220	128,—	138,—	
9- 6	1	60	8.550	139,—	144,—	
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
6- 6	6	1.970	141.929			
9- 6	8	23.419	1.511.276			
11- 6	7	7.140	339.279			

ZEEBRUGGE

MAANDAG 2 JUNI

K				
Z.580	—	50	10	51.980
Z.509	—	500	20	217.700
KRP				
Z.600	—	—	120	286.510
K				
Z.578	600		25	175.740
Z.424	—	2.000	60	595.870
Z.55	—	400	15	135.730
W				
Z.576	—	1.800	125	596.980
KRP				
Z.533	—	100	80	356.660
KN				
Z.589	—	4.000	120	917.245
K				
Z.12	—	300	15	189.880
				3.544.295

DINSDAG 3 JUNI

KRP				
Z.563	—	—	120	342.930
Z.559	9	—	190	562.495
K				
Z.537	6	600	20	191.300
Z.525	—	50	10	105.580
Z.574	9	1.200	60	352.000
KN				
Z.506	—	6.500	230	1.527.610
W				
Z.176	9	1.600	60	426.780
K				
Z.289	—	1.500	450	1.144.150
W				
Z.37	8	300	80	495.620
				5.148.465

WOENSDAG 4 JUNI

KN				
B.5	—	2.000	240	982.202
K				
Z.584	10	500	260	594.510
KRP				
Z.307	10	—	160	534.225
K				
Z.315	10	900	210	470.160
KN				
Z.30	—	7.500	250	1.749.025
K				
Z.429	—	200	10	109.340
N				
Z.324	—	800	220	451.960
K				
Z.560	—	—	40	115.080
				5.006.502

DONDERDAG 5-6-1980

KRP				
N.723	10	—	140	365.405
K				
Z.162	2	2.000	80	228.910
W				
Z.16	10	2.500	260	1.149.885
Z.484	8	1.000	60	326.890
				2.071.090

VRIJDAG 6-6-1980

Z.99				219.682
Z.568				180.289
Z.200				1.060.799
Z.128				404.120
Z.405				927.759
				2.792.649

MAANDAG 9-6-1980

N				
Z.431	12	700	250	515.730
Z.497	12	700	140	493.140
Z.27	13	2.500	380	1.152.050
KN				
Z.526	18	5.000	180	1.190.043
Z.570	10	—	120	247.460
Z.569	9	—	135	498.105
K				
Z.507	10	1.200	80	411.428
Z.512	2	50	15	97.010
				4.604.966

DINSDAG 10-6-1980

W				
Z.474	8	300	30	141.390
K				
Z.510	10	1.500	200	539.675
KRP				
Z.44	9	—	200	480.670
K				
Z.196	9	900	200	546.630
				1.708.365

WOENSDAG 11-6-1980

N				
Z.418	13	—	270	448.583
K				
O.315	2	200	15	134.830
N				
Z.519	10	900	140	400.880
W				
Z.582	10	250	50	301.840
KRP				
Z.402	11	—	120	370.707
K				
Z.321	10	1.500	60	435.460
N				
Z.98	11	500	270	585.010
K				
Z.462	8	1.000	40	277.620
N				
Z.14	11	1.500	200	632.290
				3.587.220

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Oostende	Zeebrugge	Oostende		Nieuwpoort
	9- 6-1980	9- 6-1980	10- 6-1980	10- 6-1980	11- 6-1980	11- 6-1980	9- 6-1980	11- 6-1980
Tarbot : groot (123)	200 -207	184 -204		182 -207	171 -182	181 -183	220 -240	240 -270
middel (123)		154 -161	185 —,—	152 -169		155 -168	130 -186	196 -240
klein (123)		110 -118	140 —,—	178 -130		118 -121		
Griet : groot (123)	120 —,—	134 -140		123 -140	123 —,—	127 -130	160 -180	170 —,—
middel (123)	100 -110	115 -124	105 —,—	108 -116		105 -119	110 -140	110 -140
klein (123)	74,———,—	98,—104		100 -110		115 —,—		
Schelvis : groot								
middel			46,———,—					
klein			27,—33,—		28,—41,—		16,—35,—	18,—36,—
Heek : groot								
middel								
klein								
Lom								
Leng						28,———,—		
Rog (I)	28,—70,—		24,—57,—		42,—62,—		85,———,—	85,———,—
Keilrog (123)								
Rog (23)		90,—96,—		102 -108		79,—80,—		
Tilten (23)		84,—88,—		90,—94,—		66,—72,—		
Scherpstaart (23)		95,—100		98,—104		74,—78,—		
Halve mans (23)		68,—71,—		64,—71,—		60,—64,—		
Teelt (2)		69,—71,—		62,—69,—		60,—61,—		
Katrog (2)		46,—50,—		38,—41,—		32,—41,—		
Kabeljauw	34,—42,—	48,—54,—	26,—46,—	46,—51,—	26,—36, —	38,—41,—	65,—75,—	7,—80,—
Gul (groot)	14,—40,—	36,—45,—	14,—36,—	40,—44,—	14,—32,—	34,—38,—	40,—50,—	35,—45,—
Gul (middel)		34,—38,—		40,—42,—		28,—29,—		
Gul (klein)		32,—34,—		38,—41,—		24,—26,—		
Hozemondhamme	85,—210		84,—170		90,—95,—		190 -208	108 -210
Wijting : groot	38,—50,—	49,—58,—	43,—50,—	54,—56,—	34,—46,—	52,—53,—	66,—68,—	35,—52,—
klein		20,—29,—		20,—29,—		24,—33,—		
Schar		13,—15,—	34,—44,—	12,—14,—		12,———,—	20,—35,—	25,—35,—
Steenschol	29,—102		52,—129		21,—110		90,—102	100 -120
Zeehaai		30,—41,—		32,—38,—	41,———,—	50,———,—	18,———,—	18,———,—
Hondshaai			12,—20,—		11,—12,—		50,—56,—	45,—50,—
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal								
Schartong								
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk					15,———,—		10,—16,—	10,—18,—
Heilbot								
Steur								
Koolvis								
Zeewolf							30,—45,—	30,—45,—
Pollak					51,—53,—			
Zonnevis							210 —,—	216 —,—
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel		84,—208		92,—204		122 -181		
Schotse schol								
Zeehond		20,—23,—		28,—30,—		12,—17,—		
Bot								
Rode Poon (robaard)	10,—21,—	30,—34,—	10,—12,—	30,—38,—			40,—60,—	50,—70,—
Grauwe Poon (knorh.)	9,—11,—	6,———, —		6,—10,—	6,—11,—		20,—30,—	25,—35,—
Rode Knorhaan	11,—36,—				6,—40,—		50,—75,—	50,—70,—
Posten		10,—16,—		10,—12,—		14,———,—		
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 maandagmarkt van 2 juni werd aangevoerd : 4.370 kg. tong 116 kisten tarbot en griet; 1.389 kisten kabeljauw; 4 kisten schelvis 729 kisten wijting; 697 kisten schol 118 kisten schar; 97 kisten makreel en 122 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 12,44-10,97; grote tong 12,19-11,72; grootmiddel tong 11,29-10,79; kleinmiddel tong 13.00-12,70; tong één 15,00-14,53; tong twee 15,26-14,86; zalm 25,50-8,01.
Per 40 kg.: tarbot 395-260; griet 235-230; kabeljauw één 126-108; kabeljauw twee 110-86; kabeljauw drie 118-86; kabeljauw vier 102-86; kabeljauw vijf 110-88; schelvis vier 188-170; schol één 160-118; schol twee 144-122; schol drie 134-100; schol vier 90-77 ;wijting drie 112-90; makreel twee 42-22; schar 67-47; tongschar 246-222.

De besommingen waren :
KW 4 f10.200; KW 22 f26.800; KW 29 f13.100; KW 51 f11.800; KW 77 f13.600; KW 88 f12.700; KW 113 f10.300; KW 137 f10.300; KW 145 f25.700; KW 149 f11.400; KW 152 f16.200; KW 173 f16.400; KW 175 f12.500; KW 189 f18.800; KW 214 f12.800; KW 221 f21.200; KW 226 f10.900; SCH 256 f17.700; UK 435 f17.800; IJM 44 f16.000; IJM 115 f27.600; IJM 154 f14.900; IJM 207 f7.770; IJM 209 f13.000.

X X X

Aa nde dinsdagmarkt van 3 juni werd aangevoerd : 210 kg. tong; 5 kisten tarbot en griet; 2 kisten kabeljauw; 12 kisten wijting; 54 kisten schol; 57 kisten schar en 13 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: grote tong 12,38-12,09; grootmiddel tong 12,01-11,19; kleinmiddel tong 14,88-13,77; tong één 16.11-15,24; tong twee 14,69-14,50; tarbot 12,15-11,41.
Per 40 kg.: schol één en twee 138 schol drie 146-130; schol vier 102-80; tarbot 432-299; griet 280-253; wijting drie 130-112; schar 68-48; bot 37-33; horsmakreel 37-33; rode poon twee 146-126; kabeljauw vijf 94.

De besommingen waren :
UK 159 f4.500; VD 6 f1.000; VD 20 f1.200; WR 69 f2.000; WR 75 f2.600; IJM 25 f3.900.

Aan de woensdagmarkt van 4 juni werd aangevoerd : 585 kg. tong; 11 kisten tarbot en griet; 1.386 kisten kabeljauw; 2 kisten koolvis; 2 kisten schelvis; 104 kisten wijting; 129 kisten schol; 58 kisten schar; 11 kisten makreel en14 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 11,35-10,49; grote tong 12,39-12,15; grootmiddel tong 11,79-11,44; kleinmiddel tong 15,00-14,15; tong één 16,21-15,77; tong twee 15,00-14,19; zalm 21,79.
Per 40 kg.: tarbot 380-284; griet 312-266; kabeljauw één 138-72; kabeljauw twee 160-90; kabeljauw drie 126-80; kabeljauw vier 136-84; kabeljauw vijf 120-74; schelvis twee 76; schelvis vier 102-76; schol één 102-67; schol twee 130-120; schol drie 118-98; schol vier 92-70; wijting drie 110-65; makreel twee 92-72; schar 70-43.

De besommingen waren :
VD 6 f420; VD 19 f5.340; VD 20 f570; VD 69 f1.700; VD 71 f1.000; VD 75 f1.320; twee Belgische vaartuigen : O.26 f51.500; O.285 f49.500; verder één Texelaar en één Goedereeder met in totaal f36.000 aan besomming.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 5 juni werd aangevoerd : 1.490 kg. tong; 33 kisten tarbot en griet; 506 kisten kabeljauw; 125 kisten wijting; 302 kisten schol; 172 kisten schar; 22 kisten makreel en 57 kisten diversen.
Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 11,50-10.29; grote tong 12,69-12.10; grootmiddel tong 12.00-11,55; kleinmiddel tong 14.77-13,70; tong één 16,41-14.99; tong twee 15.35-14.89; zalm 11,52.
Per 40 kg.: tarbot 367-251; griet 341-263; kabeljau wtwee 130-106; kabeljauw drie 122-98; kabeljauw vier 118-102; kabeljauw vijf 122-88; schol één 134-126; schol twee 136-122; schol drie 124-86; schol vier 86-65; wijting drie 122-35; makreel twee 80-61; schar 52-28; rode poon twee 174-144; rode poon drie 134-104 poontjes 30-26; tongschar 234; bot 35-24.

De besommingen waren :
HD 126 f1.900; OD 6 f36.100; UK 129 f6.000; UK 159 f4.200; VD 6 f1.060; VD 19 f3.500; VD 20 f750; VD 77 f5.300; WR 69 f1.180; WR 71 f1.280; WR 75 f1.320; YB 25 f4.100; IJM 5 f1.400 ;IJM 19 f4.200; verder twee Goedereeders met een totaal besomming van f45.000.

Aan de vrijdagmarkt van 6 juni werd aangevoerd : 4.285 kg. tong; 136 kisten tarbot en griet; 1.558 kisten kabeljauw; 2 kisten koolvis; 4 kisten schelvis; 776 kisten wijting 1.238 kisten schol; 127 kisten schar; 60 kiste nmakreel en 53 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 11,17-9.39; grote tong 13,01-12,46; grootmiddel tong 11,97-11,36; kleinmiddel tong 14,43-13,42; tong één 16,23-15,04; tong twee 16,23-15,15; zalm 11,67.
Per 40 kg.: tarbot 351-189; griet 320-200; kabeljauw één 114-60; kabeljauw twee 114-80; kabeljauw drie 94-80; kabeljauw vier 94-76; kabeljauw vijf 92-49; schelvis één en twee 240; schelvis vier 140; makreel twee 69-22; wijting drie 80-34; schar 52-28; schol één 125-106; schol twee 134-108; schol drie 90-80; schol vier 90-63; tongschar 288-190.

Vanuit de Ierse Zee werd aangevoerd : 8.320 kg. tong, de prijzen hiervan waren per 1 kg. in guldens : grote 12,60-11.60; grootmiddel 10,51-10,21; kleinmiddel 12.84-12,62; éénen 15,54-14,34; tweeën 14,70-14,25.

De besommingen waren :

KW 11 f40.000; KW 25 f43.100; KW 194 f33.100; KW 226 f28.000; UK 78 f9.300; UK 207 f7.400; UK 7 f18.00; UK 94 f1.100; UK 129 f1.400; UK 135 en UK 145 f11.000; UK 138 f25.400; UK 159 f1.200; UK 233 f7.800; UK 234 f6.900; UK 235 f13.500; VD 19 f2.600; WR 69 f1.100 WR 71 f900; WR 75 f1.200; IJM 1 f870; IJM 2 f6.200; IJM 19 f3.000; IJM 154 f16.700; verder acht Texelaars welke tezamen f200.000 besomden.

X X X

Aan de maandagmarkt van 9 juni werd aangevoerd : 3.585 kg. tong; 236 kisten tarbot en griet; 1.005 kisten kabeljauw; 7 kisten schelvis; 1.220 kisten wijting; 2.111 kisten schol; 137 kisten schar; 43 kisten makreel en 115 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 11,49-7,72; grote tong 11.66-11,16; grootmiddel tong 11.39-11,10; kleinmiddel tong 13.50-13,15; tong één 14.81-14,50; tong twee 14,61-14.37; zalm 24,02-10,50.
Per 40 kg.: tarbot 323-120; griet 264-220; kabeljauw één 102-66; kabeljauw twee 100-76; kabeljauw drie 92-66; kabeljauw vier 84 60; kabeljouw vijf 86-61; schelvis twee en drie 130; schelvis vier 120-100; schol één 106-74; schol twee 108-90; schol drie 90-79; schol vier 94-78; wijting drie 64-40; makreel twee 74,60-25,20; schar 52-40; wolf 148-120; rode poon twee 84; rode poon drie 64; steenbolk 31-24; haai 124; poontjes 35-29

De besommingen warenn :
KW 4 f13.400; KW 22 f22.800; KW 29 f14.100; KW 45 f66.900; KW 51 f6.600; KW 77 f14.800; KW 88 f12.200; KW 113 f8.500; KW 145 f19.300 ;KW 149 f12.700; KW 152 f10.300; KW 167 f23.300; KW 173 f17.700; KW 175 f24.800; KW 189 f21.300; KW 214 f8.200; KW 221 f14.700; SCH 256 f15.100 ;WR 57 f42.000; IJM 24 f51.400; IJM 44 f14.900; IJM 115 f15.200; IJM 207 f9.500; IJM 209 f7.100 ;KW 137 f6.300; één Deens vaartuig, de VE 244 met f21.280 aan besomming.

Vanuit de Ierse Zee werd aangevoerd : 2.960 kg. tong, de prijzen hiervan ware per 1 kg. in guldens : grote 11,61; grootmiddel 11,47-10,43; kleinmiddel 13,00-12,47; éénen 14,49; tweeën 14,41.

DEN HELDER

In de week van 27 tot en met 30 mei werden door 79 kotters volgende hoeveelheden vis aangevoerd : 20.296 kg. tong, f256.431,80, f18.98-10.97; 7.659 kg. tarbot, f64.997.80, f12,88-5.35; 59.250 kg. schol, f137.311,04, f3.73-1.68; 14.435 kg. kabeljauw, f33.718,67, f9,78-1.04; 2.489 kg. griet, f16.426.15, f8.40-5.72; 15.460 kg. schar, f16.740,37, f1.69-0.69 6.030 kg. wijting, f11.094 90. f2,46-1.05; 51.625 kg. diversen, f331.139,75. Totaal 177.244 kg., f868.860,48.

In de week van 2 tot en met 6 juni werden door 112 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd : 39.634 kg. tong, f489.823,85, f17,70-10.65; 27.465 kg. tarbot, f204.084.15, f17,43-5.71; 114.610 kg. schol, f262.187,80 f2.20-1,40; 36.745 kg. kabeljauw, f70.232.56, f4,28-1,25; 5.550 kg. griet, f35.876,71-5.92; 21.690 kg. schar, f23.409.19, f1.80-0.52; 8.025 kg. wijting, f13.692,68, f2.24-0.94; 114.965 kg .diversen, f632.361.88. Totaal : 368.684 kg., f1.731.668,82.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

WAT U MOET WETEN OVER MOTOREN OP ZWARE OLIE

In een tijd van stijgende olieprijzen en bevoorradingsmoeilijkheden wordt het voor de reders een toenemende noodzakelijkheid om het gebruik van zware olie voor dieselmotoren in overweging te nemen. Sinds de jaren 1960 is het streven van de Firma RUSTON geweest om de motoren uit te rusten en aan te passen aan het gebruik van zware olie. Sinds de oorlog in het Midden Oosten in 1973 en de daaruit voortspruitende stock konservatie maatregelen door de olieuitvoerende landen, heeft deze motorbouwer zich ingespannen om een zo groot mogelijk gedeelte van de aanpassingen nodig voor het gebruik van zware olie als standaard uitvoering toe te passen op de courante motoren.

Het gebruik van zware olie vergt speciale aandacht en de hiernavolgende beschouwingen geven een inzicht in sommige van de aspecten van het gebruik ervan.

1. VISCOSITEIT VAN DE BRANDSTOF MET BETREKKING TOT HET INSPUITSYSTEEM.

Algemeen wordt aangenomen dat de viscositeit van de brandstof een indicatie is van zijn kwaliteit. Nochtans, de moderne raffinagepraktijk is veranderd en tegenwoordig is de viscositeit alleen geen indicatie van de kwaliteit van de brandstof en kan in wezen volkomen misleidend zijn.

Bv. een 1500 seconds Redwood no 1 brandstof kan een lichte aardolie zijn, direct uit de grond, of kan een geraffineerd produkt zijn met een zekere concentratie van onreinheden : zwavel, vanadium, natrium, enz... van de oorspronkelijke aardolie, of kan even goed 3500 seconds Redwood no 1 stookolie zijn verdund (blended) met ongeveer 10 - 15% gasolie die een brandstof geeft met een veel lichtere viscositeit, maar 90% van de originele schadelijke produkten bevat.

In elk geval is de viscositeit het gemakkelijkst te kontroleren en daar het afhankelijk is van de temperatuur, door verwarming gemakkelijk aan te passen aan de eisen van de inspuiting en verstuiving in de motor.

Daarom zijn alle motoren uitgerust met een doorstroom brandstofpomplichaam, die de circulatie van de warme brandstof toelaat door de pomp om de juiste brandstoftemperatuur in het inspuitsysteem onafhankelijk van de motorbelasting te houden en tevens er voor te zorgen dat zich geen gasbellen vormen.

Hoge temperatuurdichtingen zijn geschikt in het ganse brandstofsysteem, zijnde metaal op metaal, zachte metalen afdichtingsringen (koper of zacht ijzer) of hoge temperatuur 0 ringen.

Een hoge inspuitsnelheid moet zorgen voor :

a) de inspuiting vroeger te beëindigen om de nodige tijd te voorzien voor een volledige verbranding.

b) een zeer fijne verstuiving te verzekeren.

Niettegenstaande het centrifugeren en filtreren blijft er een zekere onreinheid aanwezig in de zware olie in het inspuitsysteem. Bovendien vergen plotselinge temperatuursveranderingen in de brandstoftoevoer, door het automatisch overschakelen op gewone brandstof, grotere tolerantie in het pompelement en verstuiversnaald. Dit is een standaard uitvoering van alle RUSTON motoren. Om succesvol te kunnen draaien op lage belasting is het essentieel om een afgetekend scherp begin en einde te hebben van de inspuiting om nadruppelen of secondaire inspuiting, die koolvorming aan de verstuiver en roetvorming in de verbrandingsruimte veroorzaken, te vermijden. Lage inertie injectoren hebben de vereiste karakteristieken en zijn toegepast op alle RUSTON motoren.

2. ZWAVELGEHALTE.

Het zwavelgehalte van de brandstof is van belang daar de verbranding van zwavel in de cilinder aanleiding geeft tot vorming van zwavelzuur dat korosie van cilinderwanden en klepsteelgeleiders tot gevolg heeft.

De smeerolie wordt eveneens bezoedeld waardoor de krukas, de lagers, enz... aangetast worden.

Gelukkig beschikken wij thans over smeeroliën met een hoog TBN (total base number) zodat wij een smeerolie kunnen kiezen in functie van het zwavelgehalte van de brandstof om de nefaste invloed van de zwavel tegen te gaan.

3. NATRIUM EN VANADIUM.

Het is algemeen bekend dat van elk, of de totale hoeveelheid van vanadium en natrium, en belangrijker, de verhouding van de twee, van grote invloed zijn op de levensduur van de kleppen. Een verhouding V/Na die naar 3 streeft geeft de grootste schade konditie.

De grootste doorbraak in zware olieverbranding is het gebruik van Nimonic uitlaatkleppen. Tot op heden is de klassieke sequentie van uitlaatklepmoeilijkheden geweest :

1. Klep verliest zijn hardheid bij hoge temperatuur.
2. Inprenting in de klepschotelzitting veroorzaakt door koolstof en asafzetting.
3. Overlapping van de inprentingen die doorlaat verlenen aan de hete gassen.
4. Verbranden en groefvorming treden op, gecatalyseerd door vanadium en natrium samenstellingen.

De Nimonic kleppen onderbreken de cyclus in stadium 4. De hoge temperatuur oxydatie weerstand, zelfs in aanwezigheid van V/Na samenstellingen voorkomt groefvorming.

De klepzitting mag niet geslepen worden of gerodeerd, daar dit alleen de levensduur van de klep vermindert. In werkelijkheid, daar de kleppen slijten gedurende hun bedrijf, zullen de eerste inprentingen uitgewist worden door latere inslagen en uitgepolierd door het slijtage proces.

Om het bovenvermelde proces te helpen en de vervangbare klepzittingen te beschermen worden klepverdraaiers gebruikt.

4. VUIL- EN WATERGEHALTE.

Vuil- en watergehalte veroorzaken sleet aan het inspuitingsmaterieel en verminderen de levensduur ervan.
De brandstof moet gecentrifugeerd worden om het vuil- en watergehalte tot een minimum te beperken.

5. START/STOP OP ZWARE OLIE.

Het is normaal aangeraden dat motoren worden overgeschakeld op normale dieselolie alvorens stil te leggen en om aan te zetten. Nochtans is het onder bepaalde omstandigheden mogelijk te stoppen en opnieuw te starten met zware olie.

6. OVERSCHAKELSYSTEEM.

Het overschakelsysteem tussen lichte en zware brandstof ontworpen voor de RUSTON motoren is geëvolueerd over een periode van jaren. Het overschakelmechanisme wordt van op afstand pneumatisch/elektrisch bediend en kan zelfs toegepast worden bij onbemande machinekamer.

7. VERWARMING VAN DE BRANDSTOF.

Er bestaan verscheidene mogelijkheden tot het opwarmen van de brandstof tot de nodige inspuitingstemperatuur, o.a.: elektrisch, uitlaatgasketel, motorkoelwater (alleen voor de lichtere olie).

Het voorgaande zal U hopelijk een idee geven aan welke voorwaarden een motor op zware olie moet voldoen en hoe hij gebruikt moet worden.

Wenst U nog meer inlichtingen, belt of schrijft U gerust naar de N.V. TRECO, Steenweg op Brussel 340, 1900 OVERIJSE — Tel. (02) 687.60 20, of naar onze agent aan de kust : de heer J.M. NEUVILLE — Tel. (059) 70 11 84.



Behouden vaart met calpam

KWALITEIT voor uw Scheepsmotor

met CHEVRON GASOLIE &

CHEVRON OLIËN & VETTEN

o.a. — Delo 100 Motor Oils
— Delo 300 Motor Oils
en — Delo 1000 Marine Oils

Dienst NA VERKOOP

calpam

Brandstoffen & Smeermiddelen voor de Visserij en de Binnenscheepvaart

Te verkrijgen bij **SCAP S.V.**
Hendrik Baelskaai 27,
8400 Oostende - Tel. 059/32.29.51

Chevron

S.A. CALPAM BELGIUM N.V.
Kunstlaan 46
1040 BRUSSEL
Tel. 02/513.74.40

Chevron Olieprodukten

(8481V)

Voor uw **AANKOPEN** van

PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

LICHTE FUEL

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

SCAP sv

HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE

Tel. (059) 32.29.51 - 32.09.31

B.T.W. 405.304.008

Werkhuizen : 059/32.39.79
32.08.20

BANKEN :

Algemene Spaar- en Lijfrentekas 001-0166138-53

Bank Brussel Lambert 384.1605.309-43

Generale Bankmaatschappij Oostende 280-0486692-80
Zeebrugge 280-0469570-30

Kredietbank Oostende en Nieuwpoort

P.C.R. 000-0018222-83

Een feestelijk afscheid van een knap ambtenaar en zeeman

In ons nummer van 23 mei publiceerden we een artikel omtrent een bij uitstek knap zeeman, die de heer A. De Bock, kapitein en nautisch direkteur bij het Loodswezen te Oostende was en van het feit dat hij einde mei als nautisch direkteur afscheid nam van een dienst, waar hij niet alleen een zeeman in hart en nieren was, maar hij voor ons vissersvolk, een ambtenaar is geweest, die ze steeds op alle mogelijke wijzen heeft geholpen.

Het was dan ook vrijdagavond 30 mei rond 17.30 uur, dat hij ter gelegenheid van dit afscheid werd gevierd.

Talrijk waren de vertegenwoordigers uit de maritieme en ambtelijke wereld, welke van hem in zijn hoedanigheid van direkteur van onze loodsdienst kwamen afscheid nemen.

Buiten zijn onmiddellijke medewerkers, merkten we sekretaris Generaal Poppe, Direkteur Generaal Van Craeynest, zijn opvolger Marc Claus, de hh. Muyldermans en Roland Beyen van de R.M.T., Direktеur Generaal Guy Brabant van de Radio Maritieme Diensten, Depaepe, hoofd van de Zeevaartinspectie, ere directeurs van ons Loodswezen, André Timmermans en A. Luyens, Directeur Generaal Havenkapitein Ghys,.

In verschillende toespraken, zowel van het Zeewezen als de Loodsdiensten, de Verbroedering der Zeelieden van beide Oorlogen, waarvan hij voorzitter was en ook van zijn opvolger, de heer Claus, werd zijn grote bekwaamheid, zijn openhartigheid en werklust bezongen. Ook uit Nederland en Frankrijk (Duinkerke) waren er afvaardigingen aanwezig met wie hij steeds inzake de reddingdiensten uitstekend had samengewerkt.

Niemand beter dan zijn trouwe medewerker, de heer Vandenbussche, kon dat belichten, daarin gevolgd door Directeur Generaal Muyldermans en havenkapitein Been.

Direkteur Generaal Van Craeynest hoopte nochtans dat hij voort zijn enorme ervaring verder ter beschikking zou stellen van zijn opvolger.

Tenslotte werden hem mooie geschenken aangeboden, waaronder een prachtige scheepsklok vanwege de heer Vandenberghe, namens de visserij en de redersverzekering Hulp in Nood, wier leden hem zeer dankbaar zijn, voor al wat hij voor vissers en vissersvaartuigen in nood had verricht.

DANK

De gevierde zichtbaar ontroerd, dankte voor de hartversterkende woorden hem toegezegd, welke hem diep getroffen hadden.

Hij zei verder :

« Een paar dagen gelegen wandelde ik tijdens de middagpauze over en weer op de kade van het Montgomerydok vóór het gebouw van het Loodswezen. Eén van mijn medewerkers kwam naar me toe met de vraag : « Je bent zo aan het ijsberen. Is er soms iets dat niet gaat ? Of heb je spijt dat je hier weggaat ? ». Ik moest toegeven dat het verband hield met mijn afscheid.

Ik tracht nog eens voorgoed in mij op te nemen het uitzicht van de haven ,dat me zo vertrouwd is geraakt, zie eens hoe enig mooi : die havengeul, het zicht op de kaai, het zicht op de vuurtoren, onze Zeetijger, Zeearend, de loodsboten, verder onze moderne Reddingsboot, onze Redeboten met al die andere schepen, de beweging van de mailboten...

Nu ik op het punt sta dit alles te verlaten, voel ik maar best hoe ik aan alles vergroeid ben en hoe pijnlijk het is afscheid te nemen.

Het lied van « SCHEIDEN DOET LIJDEN » « AFSCHEID BRENGT LEED » geeft me thans een ontroering. « PARTIR C'EST MOURIR UN PEU » zouden ze in het Frans zeggen en daar zit waarheid in.

Een uur geleden heb ik mijn laatste handtekeningen geplaatst op de stukken en dat is nu het einde van mijn loopbaan en word ik nu op rust gesteld.



Namens de zeevisserijsector kreeg de h. De Bock, uit handen van de heer Vandenberghe, een geschenk aangeboden voor de vele verdiensten die de gevierde had t.a.v. de visserij. (Foto NVDK).

Laat ons nu niet afdwalen naar sentimentaliteit. Als ik nu het voorbeeld neem aan mijn voorgangers, heb ik nog veel tegoed : Cdt TIMMERMANS is al ver in de tachtig en zie Mijnheer LUYENS, op zijn 69...

Enkele dagen geleden werd me door een journalist gevraagd om mijn indrukken over mijn levensloop.

Ik heb hem doodeenvoudig gezegd : « Ik zou nog precies hetzelfde doen ». Ik heb te mooie herinneringen aan alles, ik heb steeds gewerkt met plezier, voor mij is werken steeds een deel van ontspanning geweest en dit heb ik bij elke gelegenheid aan mijn personeel willen inprenten. « Heb liefde voor uw werk, het is een gedeelte van uw geluk als ge werkt, niet omdat ge zoveel uren moet doen per week maar wél omdat ge uw taak doet met genoegen en met inzet van al uw krachten, hoe eenvoudig uw bezigheid moge zijn.

Om te eindigen wens ik mijn dank te betuigen eerst en vooral aan de Directeur-Generaal voor het vertrouwen dat hij steeds in mij heeft gesteld en de vriendschappelijke manier waarop we de problemen hebben aangepakt. Hij verstond steeds de humor die soms in mijn brieven was verwerkt en waardoor ik steeds mijn waarheid kon zeggen.

Humor is immers het zout van de levenswijsheid en naarmate men ouder wordt, bekomt men ook meer levensinzicht en beseft men beter hoe broos hier alles is op aarde. Voor mij staat het mensdom nog maar in zijn kinderschoenen, maar het ogenblik is niet gepast om daar verder over uit te weiden.

Ik wens in mijn dank nog te betrekken : mijn nauwe medewerkers in de verschillende standplaatsen op de kust :

— Kapt. VAN STEENKISTE, Nautisch Dienstchef te VLISSINGEN ;

— Kapt. CLAUS, Nautisch Directeur te ZEEBRUGGE en mijn opvolger ;

— Dhr VAN DER MIJNSBRUGGE, Chefloods voor de Westkust te NIEUWPOORT,

en dan ook mijn medewerkers hier te OOSTENDE :

— Hr Hoofdingenieur-Directeur DE PAEPE van de TECHNISCHE DIENST ;

— Mijn linkerarm, Chefloods COENYE, belast met de reddings- en bebakeningsdienst ;

— Mijn rechterarm, Chefloods MISSUWE, die belast is met de loodsdienst ;

— en last but not least mijn bureelhoofd dhr VANDENBUSSCHE, die aan het hoofd staat van heel de administratie, met zijn enorme ondervinding terzake, onmisbaar in een dienst zoals deze ;

— verder wil ik al mijn Personeel, zowel te land als ter zee mijn dank betuigen voor hun medewerking die ze me gedurende deze jaren te Oostende hebben verstrekt ».

Een speciaal woordje van dank aan Kolonel Bollen van het Nederlands Loodswezen te Vlissingen en zijn medewerkers, vooral ook voor zijn hartelijke woorden van lof voor onze degelijke samenwerking in de moeilijke besprekingen welke we soms hadden, maar die getuigden van de goede samenwerking tussen het Belgisch en Nederlands Loodswezen.

Hij dankte daarop de Franse directeurs Cambrez en Priels van het loodswezen te Duinkerke en tenslotte al wie met wie hij in zijn loopbaan als direkteur van het Loodswezen de eer had maritieme aangelegenheden te bespreken en te behartigen.

Zijn heengaan laat voor ons Zeewezen, de visserij een leemte na.

Hopen we dat zijn opvolger, die waarschijnlijk niemand anders zal zijn dan de heer Marc Claus, een even goed zeemanshart en dienstvaardigheid, als de man, die aan klein en groot ook in de visserij, enorme diensten heeft bewezen.



Verleden en toekomst op één beeld verenigd; links scheidend directeur De Bock; rechts de heer Claus de nieuw directeur van de Loods- en Reddingdiensten te Oostende (Foto NVDK - WDB)

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE

ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:

— VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING

— NIJVERHEID

— ALLERHANDE

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

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

Tel. (052) 33.24.66 B.T.W. 400.332.559

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

BAKKERIJ 't Putje

ZEEBRUGGE

Heiststraat 30 — Tel. (050) 54.48.07

Bedient U met lekker brood
Tot aan ieder vissersvaartuig
(op 500 m. van de kade)

(8499V)

N.V. SIHI POMPEN

'T HOFVELD 1

1720 GROOT-BIJGAARDEN

TEL. (02) 466 42 40

POMPEN, KOMPRESSOREN
KOELTORENS, WARMTEWISSELAARS

GIETERIJ DEBAEDTS P.V.B.A.

bronzen bussen - staven (continu gegoten)
koper - brons - ferro
biezondere legeringen - buizen
koperen leidingen
chromeren - polieren - vertinnen
alu - zink anoden - lood
Alle gietstukken volgens plan of model

victorialaan 69, 8400 oostende
tel. (059) 32.10.99

WAT VOOR VERZEKERING OOK,
SLUIT ZE IN ALLE GERUSTHEID AF BIJ

Monteyne & Vanmoerkerke n.v.

Koningstraat 16 8400 OOSTENDE Tel. (059) 80 23 01

EEN KANTOOR DAT U ONDERVINDING OP ALLE DOMEINEN VAN DE ZEKERHEID AANBIEDT MET EEN RUIM, GEVARIEERD VERZEKERINGSPAKKET

EEN NIEUWE START BIJ A.B.C.

Enkelle maanden geleden ging de ANGLO BELGIAN COMPANY in faling..... de schrik sloeg de klanten om het hart dat ze voortaan op de dool zouden zijn voor de bevoorrading van de wisseldelen en het onderhoud van de motoren. Klanten die motoren in bestelling hadden waren er het hart van in en deze welke met motorisatieplannen rond liepen stelden zich vragen.

Doch al gauw bleek dit gesakker nodeloos. Een groep Belgische nijveraars nam terstond de onderneming over en stuurde de op drift geslagen eenheid terug in de goede richting.

De nieuwe onderneming kreeg de naam „ANGLO BELGIAN CORPORATION" N.V. zodat het zo goed gekende embleem „A.B.C." kon behouden blijven.

De nieuwe eigenaars zijn :
— „B.S.C. Investment" N.V. - Antwerpen
(Belgian Shipbuilders Corporation)
— Pauwels International N.V. - Mechelen
— Batibo N.V. - Gent

De nieuwe onderneming neemt het algehele produktiegamma over van de Anglo Belgian Company, zodat er geen problemen zijn, zomin voor wat betreft de bevoorrading van wisseldelen voor de in bedrijf zijnde A.B.C. motoren als voor de klanten welke belangstelling hebben voor de aankoop van nieuwe motoren.

De nieuwe onderneming „ANGLO BELGIAN CORPORATION" N.V. behoudt het adres Wiedauwkaai, 43, 9000 Gent.
Telefoon : (091) 23 45 41
Telex : 11298
Telegr. : A.B.C. Gent

Aangezien wij weten dat de klanten graag weten met wie ze het te doen zullen hebben, zetten we hierna een gezicht bij de naam van de nieuwe verantwoordelijke.



De Afgevaardigde-Beheerder is de Heer Raoul Wijnakker

In de andere afdelingen van de verkoop, technische diensten, naverkoop en service vindt U de vroegere medewerkers terug.

De nieuwe onderneming Anglo Belgian Corporation hoopt U verder onder haar trouwe klanten te mogen rekenen.

Ze zal alles in het werk stellen om de hoge kwaliteit van de motoren en de dienstverlening nog te verbeteren en bij te werken.

De Anglo Belgian Corporation hoopt dat U haar uw vertrouwen zal schenken en is dan ook volledig te uwer beschikking voor alle verdere inlichtingen die U zou mogen verlangen.



Tijdens het vissen op ongeveer drie mijl van Nieuwpoort kreeg de O.192 «Lydie-Madeleine» een Duitse G.D.-mijn in de netten. Onmiddellijk werd alarm geslagen en de ontmijningsdienst van de Zeemacht onder leiding van Kommandant Van Malleghem kwam aan boord van de treiler. Het gevaarlijk oorlogstuig, een magnetische mijn van 700 kg. werd door de ontmijners onschadelijk gemaakt door ontmanteling. Even vóór 10 u. werd de mijn in de Oostendse haven binnengebracht en zal later op zee tot ontploffing gebracht worden. (Foto NVDK-WDB)

Krijgen we de goedkope vlag in de visserij ?

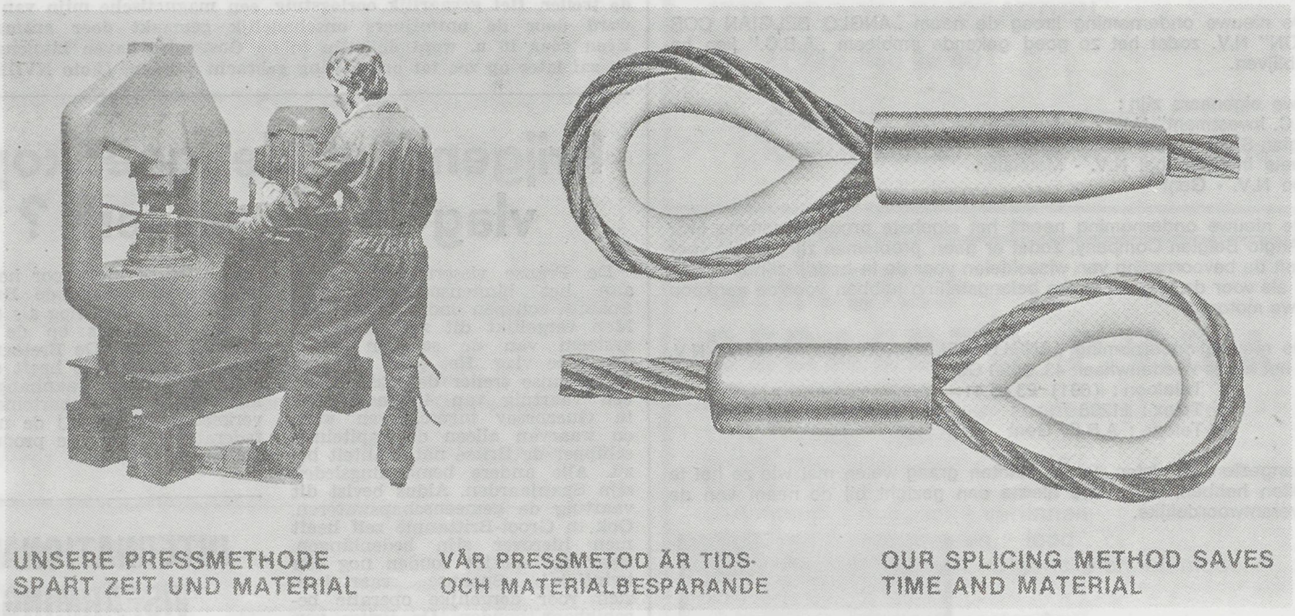
De Franse visserij tilt zwaar aan het binnensmokkelen van Spaanse schepen onder Britse vlag. Men vergelijkt dit zelfs aan het systeem van de schepen onder goedkope vlag. Het gaat hier om de Spaanse treiler de «Erio Hills» een vaartuig van 40 meter dat in Guernesey ingeschreven werd en waarvan alleen de kapitein - schipper de Britse nationaliteit bezit. Alle andere bemanningsleden zijn Spanjaarden. Aldus bevist dit vaartuig de gemeenschapswateren. Ook in Groot-Brittannië zelf heeft men hierover zijn bedenkingen. Naar het schijnt zouden nog een twintigtal Spaanse vaartuigen zich voor dergelijke operatie beschikbaar houden. De Britse vertegenwoordiger, een bepaalde M. Cullings, die de vangsten kommercialiseert, tracht dit de Britten te doen slikken met er op te wijzen, dat het betrokken Spaans vaartuig slechts in deze gebieden vissen gaat die praktisch door de Britse visser niet bezocht worden. Aldus zegt deze heer, worden de Britse historische rechten bewaard in een gebied waar men praktisch alleen de Bretoense treilers aantreft. Het is duidelijk dat dit nog minder genomen wordt door de Fransen, zodanig dat men de registratie van het Spaanse vissersvaartuig in Gueresey wenst te laten doorlichten om na te gaan of dit wel in overeenstemming te brengen is met de EEG-besluiten. De Spaanse treiler heeft zijn basis in Falmouth, vanwaar de gevangen vis dan naar de Franse plaatsen Roscoff en St.-Malo wordt gestuurd. Ook al om zure oprispingen van Britse vissers over het binnensmokkelen van Spaanse vissersvaartuigen, te omzeilen. Dit heeft nu echter nog wat meer olie op het Franse vuur doen terecht komen. Spaanse vissersvaartuigen onder Britse vlag voor het vissen in gebieden waar de Bretoenen thuis zijn en dan nog als toemaat, de gevangen vis op de Franse markt brengen. De Bretoense producentenorganisatie heeft dan ook reeds deze zaak aanhanging gemaakt bij het departement van verkeerswezen en bij de nationale federatie van Franse producentenschappen.

INTERNATIONALE VISFARMING TENTOONSTELLING

Ook de visfarming zal nu een internationale tentoonstelling inrichten en wel van 17 tot en met 19 maart 1981. Dit is de eerste maal in Europa dat een dergelijke tentoonstelling doorgaat. Ter voorbereiding van deze tentoonstelling die zal plaats grijpen in het Engelse Brighton wordt op vrijdag 6 juni een perskonferentie. gevolgd door een lunch, gehouden in de grote vismijnhal van Londen.

De groeiende visfarmerij-aktiviteit in praktisch alle delen van de wereld, maakt een internationale tentoonstelling ten zeerse noodzakelijk waar verzameling zal geblazen worden en een grote uitwisseling van gedachten, technieken, ondervindingen, bekomen resultaten en toekomstmogelijkheden zal plaats grijpen. Men verwacht dan ook heel veel van deze tentoonstelilng en tussen de visfarmerijen over de gehele wereld zullen heel wat nuttige kontakten tot stand kunnen gebracht worden.

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

S.V. S.C.A.P. beschikt 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 DAAROVER BESCHIKKEN.

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

☎ **S.C.A.P. (059) 32.29.51**

(8428V)

Visserijschool John Bauwens op studiereis

Kwestie van het leerzame aan het aangename te koppelen, trokken de leerlingen van de stedelijke Visserijschool er woensdag 21 mei op uit voor een ééndagsreis naar Rotterdam.

De keuze van de trip was duidelijk geïnspireerd op de studierichting. Vandaar dat voor het financiële aspekt eens te meer kon worden gerekend op de Oudleerlingenbond.

Na een amusante busrit via de Nieuwe Waterweg en een toeristisch bezoek aan de Euromast, was het aandacht geblazen voor de hoofdschotel, het bezoek aan de Bolnesmotorenfabriek, die eveneens financieel had bijgedragen tot de uitstap.

Een hartelijk onthaal uiteraard en via een uitgebreide diamontage meteen in de geïnteresseerde sfeer. Bewuste fabriek is de leverancier van scheepsmotoren voor het gros van onze visserijvloot, en daar ging het hem uiteindelijk om. Vooreerst werd de ontwikkeling van de fabriek zelf in schijfjes geprojekteerd, gevolgd door een totaalbeeld van de evolutie in de motorenbouw. Als toemaatje nog heel wat motorontwerpen, waarbij de erg technische snufjes bijzonder werden gesmaakt.

Het tweede luik van het bezoek was zo mogelijk nog indrukwekkender. Een rondleiding in de enorme werkplaatsen toonde in eerste instantie de fabrikatie van de deelstukken. Geleidelijk zou de groei van de afgewerkte produkten tot diverse motortypes volgen en finaal kwam je terecht in de testruimte, een laatste stadium voor de distributie.

Tijdens de afscheidsdrink ontvingen de leerlingen nog heel wat documentatie en onmiddellijk gebruikensklaar studiemateriaal.

Ontspanning achteraf via een doorstootje naar Breda maar hier was men al op de terugreis.

En nu maar studeren jongens !

NAAR EEN SOEPELERE VERKOOPREGELING IN DE VISMIJN

Op de dagorde van de Vissershavencommissie van heden donderdag staat onder meer de verkoopregeling in de vismijn. Dit punt werd ter bespreking aangevraagd door het Verbond van de Visventers en houdt in dat men wenst dat er per kleinere hoeveelheden zou verkocht worden.

Het Verbond van Visventers vraagt dat de verkoop die thans per tien bennen gebeurt, te laten geschieden per vier bennen, alhoewel het recht om tot honderd bij te nemen zou blijven bestaan. Men zou dus eveneens een veelvoud van tien bennen kunnen nemen, dat wil zeggen, één koopje bij of 8 bennen, twee koopjes bij, enz...

Verder wenst het Verbond dat voor de verschillende soorten, zoals pladijs bv., de platen groot-iek, klein-iek, 3e slag, enz... afzonderlijk zouden verkocht worden, terwijl de fijne vis verder per één ben zou kunnen gemijnd worden. Als argument wijst het Verbond er op, dat heel wat visventers over een koperskaart beschikken, maar toch aangewezen zijn op de groothandelaars omdat zij hun koperskaart niet in waarde kunnen brengen, gezien zij zelden méér dan vier bennen van éénzelfde soort gebruiken. Volgens het Verbond worden zij aldus in hun aankoop gediscrimineerd tegenover de grootkopers. Zij menen dat ook heel wat, thans opgevangen vis, nu een koper zal vinden voor vier bennen, waar tien bennen te veel is.

In hun brief aan de schepen van de haven gericht, die tevens voorzitter is van de Vissershavencommissie, spreekt het Verbond haar overtuiging uit dat zowel de reders als de groothandel positief zullen staan tegenover deze suggestie.

We menen echter dat er heel weinig steun zal te verwachten zijn van de groothandel waarvan een bepaald monopolie hierdoor zou verbroken worden. Anderzijds verdienen zij ook al een stuivertje door de onmiddellijke voortverkoop in de mijn zélf, waardoor zij op de kosten van het invoeren in hun pakhuis, het stockeren en zorgenverstrekking sparen.

Wat de reders betreft, kunnen deze hier tegenover wellicht positief staan, want hoe meer roepers of potentiële roepers, hoe meer kans er is dat de prijzen stijgen. Trouwens, ook te Zeebrugge en te Nieuwpoort wordt er in kleinere hoeveelheden verkocht. Het argument van de afslag zelf, dat de verkoop té lang zou aanslepen en werkelijk een nadeel zou zijn, is nu echter voor een groot deel ontkracht omdat de tijd van twee volle mijnen vis, of zelfs van één enkele volle mijn vis, reeds lang voorbij is. Niet zelden gebeurt het, dat reeds om acht uur of half negen de verkoop gedaan is, zodat er van dat argument geen al te groot nadeel te verwachten is.

Daarover meer in ons volgend nummer.

VOORNAAM HUWELIJK

Het is op zaterdag 28 juni dat om 11 uur in de kerk St. Paul te Walhain St. Paul, het huwelijk voltrokken wordt van mej. Nathalie Duquenne, kleindochter van dhr. en mevr. Raymond Bauwens en dochter van dhr. en mevr. Jean-Pierre Duquenne, met Baron Albert d' Otreppe de Bouvette, zoon van mevr. la Baronne d'Otreppe de Bouvette.

Aan de grootouders en ouders evenals aan het jonge paar, onze beste gelukwensen.

BRIEVENBUS

Averechtse vispropaganda

WAAR BLIJFT DE CONTROLE VAN HET STADSBESTUUR ?

Eén van onze zéér persoonlijke vrienden heeft men aan de trap, appelen voor citroenen trachten te verkopen. Op zichzelf niet zo erg, zo op het eerste zicht te zien, maar hier kwam het toch neer op een zeer averechtse propaganda voor meer visverbruik.

Onze zegsman werd inderdaad aangeroepen aan de trap met «de belles plies Monsieur». Het zal het madameke waarschijnlijk weinig bekomen zijn toen zij als wederantwoord kreeg : «vreet uw buts zélf ! ». Zeker een antwoord dat deze bedriegster verdient, want een ander woord hebben wij daar niet voor over. De betrokken «buts», het waren er vijf stuks, waren prijsgetekend aan «150 fr» ! Als we daarbij zeggen, «je moet maar durven», is dit nog een veel te zwak woord.

Al met al vinden we het toch betreurenswaardig, dat men de mensen, het mogen nu nog zogezegd vreemden zijn, tweemaal bedriegt, én op de kwaliteit, namelijk buts voor pladijs verkopen, én op de prijs. Ergens moet de één of andere toerist of bezoeker, dit toch gewaar worden, of in zijn soep gedaan worden door een betere kenner van vis. Dit zal dan natuurlijk resulteren in een slechte propaganda, en voor de Oostendse trap en de lokale visserij in het bijzonder, en voor de vispropaganda in het algemeen.

We menen verder dat misbruik van vertrouwen en/of bedrog nog altijd een strafrechterlijk feit is en dat de politie of de bevoegde stadsdiensten er best aan zouden doen dit eens van nabij te volgen. Buts voor pladijs verkopen, is een manifest bedrog, of minstens een misbruik van vertrouwen maken dat vreemdelingen en toeristen in de Oostendse vishandel stellen.

We kunnen dan ook onmogelijk dergelijke praktijken goedkeuren, waar ze ook gebeuren. We menen dan ook dat men de vishandelaars die hun waar uitstallen, zou moeten verplichten behalve de prijs, eveneens de naam van de vissoort te vermelden.

(Nota v.d. red.) Zeer juist. Men mag aan de trap vis verkopen, doch tegen bedriegers zoals deze, zou er proces-verbaal moeten opgemaakt worden, daar ze de visserij meer schade dan goeds berokkenen.

VOLKSVERTEGENWOORDIGER DESUTTER E. VROEG AANDACHT VOOR DE ZEEVISSERIJ

Ter gelegenheid van de bespreking van de begroting van het departement van verkeerswezen, vroeg volksvertegenwoordiger E. DESUTTER de bijzondere aandacht van de Minister voor de belangenproblemen van de visserij, voor deze sektoren die van dit departement afhangen. We lichten hieruit volgende passages.

BRANDSTOFPRIJZEN

Spreker wees er op, dat, alhoewel de jaren 1978 en 1979 geen te slechte jaren waren, de stijgende prijzen van brandstof die thans 30 t.h. van de uitbatingskosten uitmaken, de toestand weldra onhoudbaar zal maken. De heer Desutter wees er de Minister op dat deze sektor met de verwerkings en herstellingsbedrijven, toch nog altijd 10.000 mensen tewerkstelt, hetgeen dus van aard is om de volle steun van het departement te genieten.

BEHOUD EN MODERNISERING VAN DE VLOOT

Om de werkgelegenheid in de aanvoersektor, de verwerkingsnijverheid, de toeleveringsbedrijven en de tertiaire sektor te vrijwaren, zou een vloot van 200 vissersvaartuigen dienen behouden te blijven, waardoor vernieuwing noodzakelijk is. Dit moet gebeuren door nieuwbouw om de technologische vooruitgang bij te houden en door speciale maatregelen om jonge schippers en vissers aan te moedigen een eigen uitbating te beginnen.

KREDIETVERLENING

Volksvertegenwoordiger E. Desutter wenste dat de inspanning op het vlak van de kredietverlening onverminderd zou voortgezet worden. Kredietverlening zou moeten geschieden aan 80 t.h. aan een rentelast van 3 proc. en dit gedurende 15 jaar. Deze kredietverlening aanziet spreker als een noodzaak om de vloot terug op peil te brengen. Tevens zou er moeten gezorgd worden voor hogere kredietmogelijkheden bij aankoop van tweedehands vaartuigen, bij het vervangen van een motor, of voor technisch vernieuwde uitrusting.

ZEEVISSERIJHAVEN TE ZEEBRUGGE

Wat de zeevissershaven van Zeebrugge betreft, vroeg spreker de bijzondere aandacht van de Minister voor de infrastruktuur van de zeevisserijhaven te Zeebrugge, gezien de bestaande haven in alle oogpunten, ook die van de veiligheid, te kort schiet. In de Nationale Havencommissie kwam men reeds tot de konklusie dat de toekomst voor de zeevisserij te Zeebrugge slechts kon gewaarborgd worden indien de infrastruktuur aangepast wordt. Volgens spreker was de enige ernstige oplossing het bouwen van een nieuwe sluis en het afdichten van het Albertdok waardoor het noordelijk deel vlotdok wordt en het zuidelijk deel met de kielbank, getijdok blijft.

SPORT- EN WARRELNET-VISSERIJ

Volksvertegenwoordiger Desutter drong ook bij de Minister aan op een strenge en passende reglementering aangaande de sport en warrelnetvisserij. Hiervoor dient het zeevaartpolitiereglement dringend aangepast. Spreker wees tevens op de economische en sociale konkurrentie vanwege de sportvisserij.

BESCHERMKLEDIJ



voor

Vissers

en

Werkkledij

voor AANNEMERS,

INDUSTRIEËLEN

en WERKGEVERS

bij de

Rederskoöperatieven

S. C. A. P.

H. Baelskaai 27
8400 OOSTENDE
Tel. 059/32.29.51 - 32.09.31

BESCHERMKLEDIJ voor VISSERS met PUNTEN :

KNIELAARS
LAARS gevoerd met wol
DIJLAARS
HEUPLAARS
OVERALL blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK blauw goed
VEST blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK met borststuk -
van maat 42 tot 64
JUMPERS blauw goed
Small — medium
large — extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)
OLIE-HEMD zonder kap
OLIE-HEMD met kap
OLIESCHORT
OLIEBROEK met bretels
GUTTERS
AIRCOAT BROEKEN
BROEKEN met bretels
van maat 42 tot 58
JUMPERS aircoat

De punten zijn om te zetten bij :

S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
HAND IN HAND, Zeebrugge

In de magazijnen van SCAP zijn ook nog te verkrijgen

ANDERE WERKKLEDIJ

voor VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

DETERGENTZEEP : 10 Liter
HEMPELS VERF - alle kleuren
REGENKLEDIJ (broek en vest)
WOLLEN DEKENS
MESSEN PIJKENAAS

PRISMAKIJKERS
REDDINGVESTEN
UURWERKEN met stuurwiel
BAROMETER met stuurwiel
UURWERKEN elektrisch
BAROMETER
DUFFLE COATS grijs en groen
echte engelse, blauw
DUFFLE COATS gevoerd
WERKSCHOENEN
anti-slip & versterkte top
laag en hoog model

Een en ander over de Provinciale Nieuwbouwpremie

Een ontgoocheling

In rederskringen keek men benieuwd uit naar de beslissing van de Provinciale Zeevisserijcommissie. Het is inderdaad zo, dat verscheidene reders aan het bouwen zijn, in uitvoering van bouwkontrakten die in de loop van het jaar 1979 afgesloten werden. Zo deze mensen al een bepaalde hoop gesteld hadden in de Provinciale Zeevisserijcommissie, dan is het bekendmaken van het eensgezind advies dat aan de Provincieraad zal overgemaakt worden, een ontgoochelende ontnuchtering. Zij zien dus de premie aan hun neus voorbijgaan omdat de hoofdvoorwaarde voor het bekomen van de provinciale nieuwbouwpremie inhoudt dat de ondertekening van het kontrakt met de werf slechts mag dateren van NA 1 januari 1980 !

Wel werd nu aanvaard, dat het vaartuig ook buiten de provincie West-Vlaanderen mag gebouwd worden, als dit maar gebeurt in het Vlaamse gewest. Ook bouwen op de werf van Langerbrugge is dus toegelaten. Ook zijn de uitkeringsmodaliteiten gewijzigd, in die zin, dat 2,5 miljoen nu niet meer uitgekeerd wordt in vijf schijven van 500.000 fr, maar in een eerste schijf van één miljoen en de twee volgende jaren telkens van 750 duizend fr.

Inderdaad, het zijn in de beginjaren dat men de hoogste nood heeft aan kapitaal. Dit heeft men dus best begrepen in de Provincie. Nochtans hebben we een paar bemerkingen te maken in verband met het feit dat het bouwkontrakt met de scheepswerf, slechts na 1 januari 1980 mag ondertekend geweest zijn.

VOORLOPIG EEN SLAG IN HET WATER

We kunnen inderdaad als zodanig stellen, dat de beslissing, of liever het advies van de Provinciale Zeevisserijcommissie, zo dit advies aanvaard wordt door de Provincieraad, tenslotte neerkomt op een slag in het water. Inderdaad zal er voorlopig geen enkel van de thans op stapel staande nieuwbouw hiervan kunnen profiteren omdat al de thans gekende lopende kontrakten van voor 1 januari 1980 dateren. Het zal de Provincie dus niets kosten en we zien moeilijk in, dat er nog veel liefhebbers zullen opdagen voor nieuwbouw.

We staken even ons licht op bij de voorzitter van de Provinciale Zeevisserijcommissie in verband met dit feit en hij meende ons te moeten zeggen, dat er geen premie kon gegeven worden met terugwerkende kracht en dat, wat 1979 betreft, het begrotingsjaar reeds voorbij is. Anderzijds zouden alle gekontakteerde lichamen, zoals de Rederscentrale, de derde Provinciale Commissie, de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij eensgezind hun akkoord betuigd hebben, geen premie toe te kennen voor schepen die in 1980 in de vaart komen, maar waarvan het kontrakt in 1979 getekend was. De Rederscentrale die in de Raad zetelt, zou hiervoor ook schriftelijk aangedrongen hebben, zoals ze aandrong om alleen zij die bouwen op een West-Vlaamse werf in aanmerking te laten komen, wat radikaal verkeerd is, omdat de premie er geen is voor de werf maar voor de reder die bouwt.

Dit verbaast ons ten zeerste omdat er van bepaalde zijde voorgesteld werd de premie toe te kennen op voorwaarde dat het nieuwgebouwd vaartuig NA 1 januari 1980 IN DE VAART komt. In dit geval is er dan geen sprake van terugwerkende kracht en zouden ook deze reders niet gediscrimineerd worden ten overstaan van anderen, waarvan het nieuwbouwkontrakt na 1 januari 1980 zou ondertekend worden. Ook zouden de premies dan wel teruggebracht kunnen worden tot het begrotingsjaar 1980 en zelfs sommigen waarvan de nieuwbouw op stapel staat, op het begrotingsjaar 1981.

Anderzijds staan we er verbaasd over dat de Rederscentrale een voorstel om als datum, het in de vaart komen van de nieuwbouwschepen te stellen, niet gesteund heeft en zij het tegendeel gedaan hebben. Deze reders konden toch verwachten door dit organisme verdedigd en gesteund te worden. De Rederscentrale moet toch in alle omstandigheden de reders steunen ? Is het misschien omdat hieronder niemand te vinden is, die bepaald dicht bij de R.C. staat of aanleunt, dat men het niet nodig gevonden heeft, het in de vaart komen als begindatum voorop te stellen in plaats van de ondertekening van het kontrakt met de scheepswerf ?

Wijzen we anderzijds er ook nog op, dat de ondertekening met de bouwwerf nog altijd niets inhoudt, omdat deze altijd onder voorbehoud gebeurt van de kredietaanvaarding door het Ministerie en de Minister normaal slechts maanden na de ondertekening van het bouwkontrakt hieraan eventueel zijn goedkeuring hecht. Men kan dus zelfs de ondertekening van het bouwkontrakt met de scheepswerf slechts als inleidend en voorlopig aanzien en niet als vertrekpunt.

Een ander argument dat zeer waardevol is voor de Provincie, is het feit dat het voor haar veel meer waarborgen inhoudt, de toekenning afhankelijk te maken aan het in de vaart komen van een schip. Inderdaad hebben we reeds meegemaakt dat door bepaalde tribulaties, onder meer bv. door een eventuele staking van betaling, konkordaataanvraag of faling van de scheepswerf, van de voltooiingsfirma's of toeleveringsbedrijven, waaraan nochtans reeds voorschotten betaald werden voorafgaandelijk aan de hiermee gelijkstaande uitvoering, een half afgewerkt vaartuig onder de hamer komt. Wat dan met de provinciale premie ? Houdt het voor de Provincie geen grotere waarborg in, de premie te verbinden aan het in de vaart komen van een schip ? Hiermee zouden de reders waarvoor thans gebouwd wordt eveneens kunnen geholpen worden. Wenst men naderhand toch als vertrekbasis het ondertekenen van het kontrakt met de bouwwerf aan te nemen, dan kan dat later nog altijd gebeuren mits een nieuwe beslissing te nemen, echter zodanig, dat er niemand door deze verandering van speling, geschaad wordt.

We stellen ons dan ook de vraag of niemand een amendement in die zin zal indienen of een bepaald amendement op tafel gebracht in de derde Provinciale Commissie, dat hierin voorzag, staande zal houden, wanneer het voorstel van de Provinciale Zeevisserijcommissie in de Provincieraad komt. Het ware best dat men dan iedereen voor zijn verantwoordelijkheden stelt.

Wij drukken de wens uit dat de belangen van de mensen die thans bouwen, zouden mogen gediend worden en dat in de Provincieraad, een eventueel amendement om het te houden bij «in de vaart komen» van het vaartuig, een goede kans maakt om aanvaard te worden. Afwachten dus.

P. Vandenberghe

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(8324V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VALCKE FRÈRES n.v.

DEUTZ

— SCHEEPSMOTOREN + ELECTROGEENGROEPEN
— SCHEEPSHERSTELLINGEN
— MECHANISCHE WERKPLAATS
— INJECTIEMATERIAAL BOSCH & CAV
— WISSELSTUKKEN
— HERSTELLING VAN CONTAINERS

ANTWERPEN	OOSTENDE	ZEEBRUGGE
Nassaustraat, 37	H. Baelskaai, 3	Tijdokstraat 26
Tel. (031) 31.06.90	Tel. (059) 32.18.14 - 15	Tel. (050) 54.41.79
Telex 31167	Telex 81426	(050) 54.51.79
		Telex 81951

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Scheepswerven

Beliard Oostende n.v.

Scheepswerf te Oostende

□

BOUW EN HERSTELLINGEN VAN ZEESCHEPEN
INDUSTRIELE ENGINEERING

□

SLOEPENSTRAAT 1 **OOSTENDE**

Tel. (059) 70.48.01 Telex 81212 BELMU. B

BREVO

- Oliedruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsprodukten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij :

B.V. BREVO

Amsterdam. N.

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

S.V. SCAP

Werkhuizen :
Ed. Anseelelaan Oostende
Tel. 32.39.79

Burelen :
H. Baelskaai 27, Oostende
Tel. 32.29.51 - 32.09.31

(8319V)

Visie van de reder van de naar Oostende opgebrachte Nederlandse kotter

Er wordt nog altijd nagepraat en nagekaart over het opbrengen van de Kg 7 door de Belgische marine wegens illegaal vissen in de Belgische twaalfmijlszone. Deze zone is verboden voor alle vaartuigen met een Brt boven de 50 en/of meer dan 300 PK.

Van de hand van de heer Ton Borghouts verscheen in de Nederlandse Visserijwereld, een intervieuw met de reder I. Bout, eigenaar van de KG 7 en van de KG 8 die beiden betrokken waren in incidenten met de Belgische marine.

Hieronder volgt dan het relaas van dit intervieuw met de visie op dit probleem door de heer I. Bout.

«In de zomermaanden is het voor mijn type van schepen gewoonweg noodzakelijk, meent Iman Bout, in de twaalfmijlszone te vissen. De vermogens van deze schepen zijn daarop afgestemd en ook de hele bouw. Neem nu de KG7 : 300 PK, maar 67 Brt en op grond daarvan mag dit schip niet binnen de twaalfmijlszone vissen.

Maximaal is 50 Brt toegestaan naast een maximaal vermogen van 300 PK om binnen de twaalfmijl op platvis te mogen vissen. Toen we acht jaar geleden de KG 8 lieten bouwen werd er vaag wel wat gesproken over quoteringen, maar het invoeren van een twaalfmijls-zone was niet aan de orde. Je kunt je dan ook voorstellen, dat het instellen van die zone ,ik dacht in 1974, insloeg als een bom. Natuurlijk is er met het bedrijfsleven gesproken. Maar wat wil je, wij waren toen ver in de minderheid. Te weinig is toen rekening gehouden met de problemen, waarvoor wij geplaatst werden. Ik bedoel de middenslagkotters. Waarom geen aangepaste overgangsregeling; waarom niet wat meer overleg ook met de direct betrokkenen. Als we dat eerder hadden geweten, stelt hij, «Dan hadden we gepaste maatregelen kunnen nemen. Maar boem, van de ene op de andere dag zaten we met die twaalfmijl opgescheept».

PK-STOP

«Wij lieten niet voor niets maar een boot van 300 pk ontwerpen», vertelt Iman Bout in het havencafé : Wij kozen bewust voor een licht vermogen en een niet te groot schip. Waarom ? Simpelweg omdat wij inzagen, dat het instandhouden van de vispopulaties alleen op zo'n manier met zo min mogelijk problemen gepaard zou gaan. We zijn er extra voor gestraft», zegt hij verbitterd : «Voor we de KG 8 op stapel zetten werden er al kotters gebouwd van 1200 en 1400 pk. Toen de KG 8 eenmaal in de vaart kwam liep dat vermogen nog verder op. Wij zijn altijd voorstander geweest van een pk-stop. De Minister heeft er nooit aangewild. Nu zitten wij met de strop. En de Minister..... die laat ons ook vallen. Hij heeft duidelijk gesteld niet op te komen voor Nederlandse vissers, die betrokken raken bij de Belgische incidenten».

BELGEN GELIJK

In principe kan de Belgen niets kwalijks worden genomen. Iman Bout is de eerste om dat toe te geven. Die twaalfmijls-regeling is er nu eenmaal. «In het begin deden de Belgen nogal coulant. Er werd niet zo scherp gecontroleerd. Maar langzaam maar zeker is die controle verscherpt. Natuurlijk hebben de Belgen het volste gelijk. Zij zitten met een grote groep kleine kustvissers. Logisch, dat zo'n regeling dan op een zeker moment naar de letter nageleefd wordt. Toch denk ik, dat niet alleen de Nederlandse overheid, maar ook de Belgische wel eens wat meer begrip voor de kleinere kotters mag hebben, die net buiten de grens van 300 pk en 50 Brt vallen. Waarom niet een regeling voor schepen van 300 tot pakweg 600 pk van zes mijl, waarbij aangetekend moet worden dat ook het tonnage dat maximaal toegestaan is dan aangepast moet zijn aan de werkelijkheid. Een vissersboot van 300 pk met 50 Brt is onveilig. Een aparte kombuis, een douche, een toilet en ga zo maar door en dan praat ik niet eens over de maatregelen, die technisch genomen moeten worden om een rendabele visserij mogelijk te maken. Wanneer we die door de afdeling Technisch Onderzoek van het RIVO aanbevolen zaken meenemen en de andere voorschriften opvolgen, dan moet iemand mij maar eens vertellen hoe je een stabiele zeewaardige boot kan bouwen die beneden de 50 Brt blijft. Ik durf op zo'n onstabiele boot geen bemanning weg te sturen. Waarom geen EG-lengtenorm van bijvoorbeeld 24 meter naast de 300 PK in plaats van die 50 ton. Op tal van conventies (o.a. die op de Canarische Eilanden) wordt met lengtematen gewerkt?» Verder zee op en grotere boten. Iman Bout wil er niets van weten .De energiekosten wegen in zijn ogen zo zwaar, dat een dergelijke investering op de toekomst niet gedaan kan worden. Bovendien stuit het hem als ras-vissersman tegen de borst. Weliswaar zal de zee nog wel niets zo gauw leeggevist zijn, maar de al maar groter wordende vermogens plegen wel een aanslag op de visstand. «We maken daarmee onze eigen boterham van straks kapot. Quoteringen zullen ongetwijfeld aangepast worden en de boten zullen langer stil komen te liggen. Wat koop je daar nu voor. Wij vissen voor een goed belegde boterham en dat kan, wanneer we met deze middenslagkotters iets meer armslag zouden krijgen. Zou de overheid nu niet begrijpen, dat ze de meeste vissers juist naar die zware vermogens gejaagd hebben met die twaalmijlszone en de voorwaarden waarmede wel binnen de twaalfmijl gevist mag worden?»

Binnenkort komt er een nieuwe KG 7 in de vaart. Wederom een schijp van 300 pk. Het tonnage ligt echter boven het maximaal toelaatbare : 67 Brt. 17 ton te zwaar. Het zijn de voorschrifen ten aanzien van technische inrichting en van de personeelsverblijven, die het overwicht veroorzaken. Een boot, bij uitstek gericht op de kustvisserij. Zeker in de zomermaanden kan met dit vermogen alleen rendabel gevist worden in troebel water, binnen de twaalfmijls-zone dus. I. Bout, vraagt zich af wat de toekomst brengt. Zal straks ook zijn nieuwe boot in de problemen geraken of.....?

Het lijkt hoog tijd dat de Nederlandse en Belgische overheden de voorwaarden voor twaalfmijl tezamen nog eens doornemen in het licht van de opgedane ervaringen om vervolgens deze kwestie in EEG-verband ten tafel te brengen, vervat in een alleszins te verdedigen voorstel van de tonnagenorm over te stappen op de ook elders geldende lengte norm, waardoor de groep kotters, waartoe ook die van de heer Bout behoren niet langer tussen wal en schip vallen.

ONS ANTWOORD

Het is duidelijk dat reder Iman Bout vooral zijn eigen belangen dient en alles tracht opgelost te zien in functie van zijn eigen vaartuigen. Nochtans valt wel één en ander te zeggen wat zijn argumentatie betreft in verband met een kwasi opgedrongen verhoging van de brutotonnemaat van een vaartuig om in orde te zijn met de nodige veiligheidsvoorschriften en opgelegde akkomodaties. Dit sluit echter niet uit, dat men ook degelijke kustvaartuigen kan laten bouwen die binnen het impakt van de thans geldende normen van 50 Brt en 300 PK vallen. Wanneer men nu de grens zou opschuiven om reder Bout ter wille te zijn, dan zullen er weer anderen buiten de prijzen vallen die het dan ook maar op de manier van de heer Bout zullen zeggen. Wij blijven er bij dat vaartuigen boven de 50 Brt en of 300 PK wel hun boterham buiten de twaalfmijlszone kunnen verdienen en dat de kleine visser tegen deze vaartuigen dient beschermd te worden. Bovendien is deze kustzone een kinderkamer voor de platvis en ook een rendez-vous voor het kuitschieten en dat dient mede beschermd te worden.

De kustzone binnen de twaalf mijl kan niet genoeg beschermd worden tegen al wat boven de 50 Br. Ton meet. Ook de staande netten door de gelegenheidsvissers aan het strand bij laag water aangebracht en verder, zouden radikaal dienen verboden te worden.

Deze zone tussen Middelkerke en Bray Dunes is een enorme schat en kweekschool ook van kleine tong, welke er vorige jaren in een paar weken tijd door bokkevissers en treilers weggeveegd werden.

We vernemen dat bij de Nederlandse regering zou aangedrongen worden om de huidige regeling te Brussel te zien versoepelen.

Daar mag de Belgische regering niet in toestemmen. Wij hebben slechts een 60 km lange kust. Onze kustvisserij is beroofd van mossel en oesterteelt, van grote garnaalvangsten en als ze dan nog een kleine strook van 30 km hebben, waar ze 's zomers hun brood moeten verdienen, gaat het niet op ook dat door groten te zien weghalen.

Er is een grens. Deze is na rijp overleg met de Europartners bepaald op een 12 mijlszone met schepen van 50 Brt ton. Ook de bokkevissers moeten er geweerd blijven.

Dat is een stelregel die boven het egoistisch belang van enkelen moet geeerbiedigd blijven, welke pogingen en argumenten sommigen menen er te moeten tegen aanvoeren.

P. Vandenberghe



snelblussers - brandweerposten - detektie & melding - veiligheidsmateriaal - brandwerende deuren allerhande kasten - materieel voor openbare en private brandweerkorpsen.

somati

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

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

— BELGIE —

Belgische kust — Nieuwpoort. Boeien tijdelijk gelegd.

Volgende gele boeien, voorzien van radarreflector en liggende kruis, werden voor de duur van ong. 6 maanden uitgelegd ten behoeve van de jachtsport :

a. sparboei gemerkt N° 9, in pos. 51°09'39"N — 2°41'20"E;
b. spitse ton, gemerkt N° 4, in pos. 51°09'07"N — 2°42'10"E;
c. stompe ton, gemerkt N° 5, in pos. 51°08'54"N — 2°41'20"E;
d. stompe ton, gemerkt N° 5, in pos. 51°09'08"N — 2°40'29"E.
(Zie Beg. krtn. D 11 en D 102)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Colloquium valorisatie van vis

Ter gelegenheid van de Nationale Vakbeurs INTERFISH 80, die plaats heeft in het Media Center - Internationaal Tentoonstellings- en Congresgebouw - te Oostende, van 11 tot 15 juni 1980, richt het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende een Colloquium in.

Dit Colloquium heeft plaats op vrijdag 13 juni om 14u30 op het Rijksstation voor Zeevisserij, Ankerstraat 1, te Oostende. Het thema luidt : DE HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE ASPEKTEN VAN DE VALORISATIE VAN VIS.

PROGRAMMA

— **Welkomstwoord door P. HOVART, directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij.**

— **Valorisatie van vis : toestand en vooruitzichten, door D. DECLERCQ :**
De uiteenzetting zal de stijgende vraag naar zeevoedsel en de huidige verwerking van de vangst behandelen. Tevens zullen de mogelijkheden tot optimale benutting van de voortbrengselen van de zee worden belicht. De recuperatie van de verliezen en de technologische ingrepen bij de bereiding tot nieuwe consumptie-artikelen zullen besproken worden.

— **Kwaliteitsaspekten bij de valorisatie van vis, door W. VYNCKE :**
Het referaat zal de voornaamste aspecten van de kwaliteit van visserijprodukten belichten en wijzen op de problemen die zich heden ten dage in dit verband kunnen stellen.

Achtereenvolgens zullen worden behandeld : de versheidstoestand, de hygiënische kwaliteit (voorkomen van parasieten, pathogene mikro-organismen, gehalten aan zware metalen en organische verbindingen), de biologische kwaliteit, de tafelkwaliteit, de gaafheid van de vis (voorkomen van graten, onzuiverheden, enz...)

— **Valorisatie van vis : visie van de bedrijfssektor, door A. LAGRAIN :**

Aan de hand van statistische tabellen zal worden aangetoond dat de aanvoer van verse vis in de Belgische havens in de laatste jaren fel is teruggelopen en dat daartegenover de prijzen in de vismijn sterk zijn gestegen. Daar de produktiekosten steeds hoger worden, hebben verschillende visverwerkende bedrijven hun aktiviteiten stopgezet of zijn tot onderlinge samenwerking en fusies overgegaan. Een relatief jonge vertakking van de sektor, namelijk de diepvriessektor, is door het feit dat in zeer veel landen de consumptie van diepvriesprodukten stijgt en vermoedelijk nog gedurende de eerstkomende jaren deze stijgende trend zal blijven volgen, nog in volle expansie.

Er zal worden gewezen op het feit dat de hele bedrijfssektor nochtans door verzorgde kwaliteitsprodukten te produceren en door diversificatie de brug naar de toekomst kan opbouwen.

DE BRANDSTOF EN DE VISSERIJ

Tijdens de bespreking van de begroting van Landbouw is volksvertegenwoordiger DESUTTER tussengekomen om de aandacht van de Minister op de huidige zware onkosten te vestigen en wel als volgt :

Uw aandacht voor twee problemen in de visserij, namelijk de brandstofprijzen en F.E.O.G.A. (E. D.G.F.L.) - steun.

In het verslag lezen wij dat de brandstofprijzen 30 proc. van de onkosten vertegenwoordigen. Het is 30 proc. van de besomming, wat heel wat anders is, temeer daar dit vorig jaar slechts 15 proc. bedroeg.

Maar de Belgische reders staan in een ongunstige positie tegenover hun Franse, Nederlandse en Engelse collega's. Brandstof is 1 fr. goedkoper in Groot-Brittannië en in Nederland. Dit betekent 3 à 4 proc. meer kosten op de bruto-ontvangst. Gevolg : onze reders gaan zich regelmatig en vooral in de Engelse havens bevoorraden, met alle negatieve gevolgen voor het gehele visserijbedrijf, zowel op economisch, sociaal en financieel vlak.

Het is U wellicht bekend dat Frankrijk aan zijn reders ter visserij een subsidie geeft, wat volgens de E.E.G. niet mag, maar zij doen het toch en blijven het doen. Waarom kan dit in Frankrijk wel en niet in ons land ?

Terzake verwijs ik trouwens naar een verantwoorde subsidie aan de tuinbouwers. Misschien zult u er op wijzen dat de reders hun mazout accijnsvrij kunnen aankopen, maar dit doet niets af van de discriminatie die bestaat tussen de Belgische reders en hun andere Europese collega's. Wellicht kan aan de reders een tewerkstellingspremie toegekend worden à rato van 1.500 fr per P.K. of 2 fr per liter gasolie.

Kan de E.E.G. geen subsidie toekennen aan onze reders, teneinde de discriminatie weg te werken, wat toch de bedoeling is van de E.E.G. ?

Ik wil trouwens nog onderlijnen dat ook de lonen van de visserij in ons land hoger liggen dan in de omringende landen en de uitbatingskosten zwaarder zijn. Het gaat, zoals in het verslag vermeld staat, om de leefbaarheid van de visserij.

Wat de F.E.O.G.A. (steun aan de visserij) betreft, werd in ons land slechts één aanvraag gehonoreerd. Er zijn nog drie vaartuigen die op F.E.O.G.A. - steun wachten. Mag ik de Minister vragen bij de F.E.O.G.A. naast de landbouw ook meer aandacht te hebben voor de visserij.

De visserij weet dat het op uw bijzondere aandacht mag rekenen, maar verwacht ook konkrete daden. De West-Vlamingen rekenen op hun West-Vlaamse Minister..

Tot daar deze tussenkomst. Wij zijn benieuwd wat onze Minister zal antwoorden, in acht nemend dat Frankrijk in de brandstofprijzen tussenkomt onder de vorm van een tewerkstellingspremie, wat de EEG-normen op een behendige manier omzeilen betekent.

BOUW VAN EEN POLYVALENT VAARTUIG TEN BEHOEVE VAN DE ZEEDIENSTEN

In onze uitgave van 23 mei '80, pag. 14, kregen onze lezers in mededeling dat door het Bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart overgegaan werd tot de toewijzing van de bouw van een polyvalent vaartuig dat zowel voor de hydrografische dienst als voor de praktische opleiding van de studenten van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen ter beschikking zal gesteld worden. Wij gaven een technische beschrijving van het vaartuig en een lijst van de navigatie-instrumenten. Thans kregen we van de scheepswerven Beliard te Oostende een kleine rechtzetting, inhoudende dat de werkelijke afmetingen van het schip als volgt zijn :

— lengte over alles : 27,05 m.
— lengte tussen de loodlijnen : 24,30 m.
— breedte : 6,10 m.
— holte : 3,10 m.

Wat de door ons opgesomde navigatie - installatie betreft, dient deze nog aangevuld te worden met een Toran plaatsbepalingssysteem. Waarvan akte.

DE REFERENTIEPRIJZEN VOOR INGEVOERDE BEVROREN VISPRODUKTEN OPGETROKKEN

De Kommissie te Brussel heeft een verordening van 27 mei genomen waarbij de referentieprijzen van de ingevoerde bevroren visprodukten zoals kabeljauw, koolvis, schelvis, Noorse schelvis, makreel, en heek, in gehele staat of in filets, opgetrokken worden.

De motivatie van de kommissie luidt als volgt :

„overwegende dat de referentieprijzen voor de bevroren produkten gedurende een lange periode de evolutie van de referentieprijzen voor de verse produkten niet meer hebben gevolgd : dat onvoldoende rekening werd gehouden met de verhoging van de energie- en verwerkingskosten; dat de referentieprijzen voor de betrokken produkten bijgevolg niet meer stroken met de interventieprijzen op de markten van de Gemeenschap en daardoor produkten kunnen worden ingevoerd tegen prijzen die lager liggen dan de prijzen, waarmede een goed funktionerende producentenorganisatie haar taak als normale leverancier kan vervullen; overwegende dat in deze onvoorziene uitzonderlijke situatie dringende maatregelen moeten worden genomen om het evenwicht op de markt te herstellen en de referentieprijzen voor bepaalde bevroren produkten daarom moeten aangepast worden;

overwegende dat de, in deze verordening vervatte maatregelen, in overeenstemming zijn met het advies van het Komitee van Beheer voor Visserijprodukten, heeft de referentieprijzen voor de bevroren produkten per verordening opgetrokken."

Tot daar die mededeling.

Wij voegen hier aan toe. dat het duidelijk is dat dit gebeurde als gevolg van het groeiend verzet, vooral in Groot-Brittannië, tegen de ongekontroleerde invoer uit derde landen, vooral uit Canada van grote hoeveelheden bevroren visprodukten aan prijzen, die een gevoelige weerslag hadden op de aanvoerprijzen van het eigen produkt.

DE REGERING EN DE VISSERIJ

Men schrijft ons :

Onze lezers zullen zich de brieven herinneren die we hebben geschreven aan de Premier en aan Minister Lavens in verband met de visserij. Tot nog toe kregen we geen afdoend antwoord en het spreekt vanzelf dat we onze lezers verder op de hoogte zullen houden. Een paar dagen geleden nochtans vroeg volksvertegenwoordiger Manu Desutter in de Kamer, bij de bespreking van de begroting van Landbouw, aandacht voor de talrijke problemen in de visserij, zoals de brandstofprijzen en de E.E.G.F.L. steun. De volksvertegenwoordiger liet goed uitschijnen waar de brandstofprijzen vorig jaar slechts 15 t.h. vertegenwoordigden van de onkosten, het dit jaar 30 t.h. is. Aldus komen de Belgische reders in een ongunstige positie te staan tegenover hun Franse en Nederlandse kollega's waar de brandstof goedkoper is. Onze reders gaan zich dan ook regelmatig, en vooral, in de Engelse havens bevoorraden met alle negatieve gevolgen voor het gehele visserijbedrijf, zowel op economisch, sociaal als financieel vlak ! De heer Desutter weet wel dat de reders de mazout accijnsvrij kunnen aankopen, maar zulks doet niets af van de diskriminatie die er bestaat tussen de Belgische en de andere Europese collega's. De volksvertegenwoordiger stelt dan voor aan de reders een tewerkstellingspremie toe te kennen van 1.500 per PK of 2 fr. per liter olie. „Kan de E.E.G. geen toelage toekennen om de diskriminatie weg te werken" was zijn tweede suggestie, aangezien de lonen van onze visserij alhier hoger liggen dan in de buurlanden en de uitbatingsonkosten alhier zwaarder wegen. „Wat de F.E.O.G.A. (steun aan de visserij) betreft" roept de heer Desutter uit, „werd er in ons land slechts aan één enkele aanvraag voldaan, en zijn er nog steeds 3 vaartuigen die op steun wachten. Wij rekenen niet op beloften maar op daden" vervolgde hij „en zulks ten bate van de leefbaarheid en bestaanszekerheid van de zeevisserij, en deze taak, Minister Lavens, dragen wij U op", zo besloot Manu Desutter zijn inspraak.

O. Groshart

TE KOOP

Houten garnaaltreiler

Minder dan 50 Brt. - 180 PK.
Gemeerd te Zeebrugge.
Gunstige prijs.

8485V)

EEN ZESDE GROTE REDERIJ VOOR DE VERBINDING FRANKRIJK - ENGELAND

De Deense reder Olo Lauritzen is donderdag - hemelvaart begonnen met een nieuwe lijn over het Kanaal tussen Duinkerke en Ramsgate. Het was een proefvaart heen en terug zonder aanleg te Ramsgate omdat de landingsbrug te Ramsgate nog niet voltooid is. Opmerkelijk is echter dat met de rederij Olo Lauritzen er nu zes verschillende rederijen de verbinding over het Kanaal tussen Frankrijk en Engeland verzorgen. Men zou bijna zeggen van het goede te veel en men verwacht dan ook binnen kort een tariefslag tussen deze rederijen omdat iedereen aan de bak zal willen komen, ook al moet dit ten slotte gebeuren met een ticketprijsvermindering .

Voor het ogenblik verdelen vijf «groten» de verbinding over het Kanaal. Het gaat om de «Sealink» die de voornaamste is met 41 t.h. van de totale voertuigenoverzet. Verder in volgorde de «European Ferries» met 19 t.h. van de passagiersomzet en 27 t.h. van de voertuigen, de «Hoverloyd» met respektievelijck 15 t.h. en 18 t.h., de «Seaspeed» met 15 t.h. en 15 t.h. en de P & O Ferries met 10 t.h. en 8 t.h.

Vroeger baatte de rederij Lauritzen de lijn Vlissingen - Sheerness uit, maar de lange overzetten lijken niet meer kompetitief te zijn, vooral ook kwestie van de grote brandstofprijzen die in het voordeel spelen van de korte overzetafstanden. Wat er ook van zij, bepaalde Engelse bladen hebben de nieuwe overzetdienst vergeleken met een riviervisje, dat de grote zeevissen aanvalt. Of het riviervisje zijn krachten hierbij zal overschat hebben of niet, zal men nu moeten afwachten. In elk geval maken vele biggen de spoeling dun ten ware er altijd meer en meer publiek kan gevoelig gemaakt worden voor een overtocht over het Kanaal. Anderzijds zou ons het plotseling opduiken van een tarievenoorlog ook niet verwonderen, vooral als zeer grote kapitaalkrachtige rederijen hiermede een mogelijkheid zien om minder financieel sterken weg te blazen, ook al kost hun dit zelf ook een financiële inspanning.

BOUW VAN L.N.G.-TERMINAL NOG NIET VAST ?

Minister Mathot zou op een toespraak bij de opening van de Jaarbeurs «Wallonie Import - Export» te Luik, verklaard hebben, dat de bouw van de Terminal te Zeebrugge nog niet voor 100 t.h. vaststaat. Volksvertegenwoordiger E. Dezutter vroeg aan de Minister van Economische Zaken, ter gelegenheid van de bespreking van de begroting '80, wat hiervan waar is.

Verder stelde spreker de vraag hoe de betrokkenheid van de lokale bevolking in de jurydische struktuur van de Terminal zou opgenomen worden. Hij schoof in dit verband de gemeentebesturen naar voor die de enige demokratische vertegenwoordigers zijn van de lokale bevolking.

Volgens volksvertegenwoordiger E. Desutter is het aanleggen van een pijpleiding voor het transport van het gas in elk geval goedkoper dan de dure L.N.G. - tankers en bijbehorende installaties. Ook spreekt hij zijn twijfel uit of Algerië wel een betrouwbare partner is waar blijkt dat Frankrijk slechts 75 t.h. ontving en de V.S. slechts 60 t.h. van de toegezegde hoeveelheden.



OTT-GEORGES

TOUWSLAGERIJ « DEKKO »

Drapstraat 70, HAMME bij Dendermonde
Tel. (052) 47 82 80 - 47 97 24
Postnummer 9160

— Alle soorten koorden en touwen
— Specialiteit van verslagen nylon
— Fabricatie van polyethyleentouw
— Alsook alle soorten sportartikelen, zoals bijzen, trapeezen, klimladders, ringen, autotrekkabels, enz.

KIES KWALITEIT !
KOOP BIJ „DEKKO"
Steeds de beste voorwaarden

LAATSTE PROEFNEMINGEN MET ELEKTRISCHE BODEMVISSERIJ

Aan boord van een Lowestoft-treiler, de 21-meter bokkentreiler «Amber» worden de laatste en wellicht definitieve proefnemingen voor elektrische bodemvisserij op tong uitgetest. Het is de «White Fish Authority» die de 21-meter treiler voor deze proefnemingen gecharterd heeft. Het is reeds drie jaar dat men aan het zoeken, proefnemingen en testen is om deze methode van vissen in de praktijk te brengen. Men heeft vooral het laatste jaar zich hier bijzonder op toegewijd, omdat deze methode van vissen tot een belangrijke uitsparing van brandstof zou leiden. Nadat het visnet, of de visnetten in het water gelaten worden en op de bodem terecht komen, wordt een elektrische stroom naar het net gezonden die door middel van schokeffekten de tong uit de grond doet opveren. Hierdoor moeten de netten niet meer voorzien worden van zware kettingen en door de bodemlaag getrokken worden, waardoor heel wat mindere motorkracht vereist wordt. Volgens de White Fish Authority is men nu, met de proefnemingen op een punt gekomen dat de elektrische bodemvisserij kommercieel mogelijk wordt. Ook de visserij op de platvis zou op deze manier kunnen beoefend worden. Het is inderdaad duidelijk dat, met dergelijke methode van vissen, geen zware trekkracht meer vereist wordt en de brandstofrekening zeker zou kunnen gehalveerd worden. Wij hebben echter een andere bemerking en vragen ons af, of deze vorm van visserij niet de allerlaatste methode wordt, zodanig dat naderhand geen visje meer in de bodem zal overblijven, ten ware men zich zou beperken tot de zeer volwassen vis en een zeer grote maaswijdte bij de gebruikte netten zou opleggen. Dit zal zeker wel noodzakelijk blijken en wel zo dat men slechts de zeer volwassen tong kan vangen. Inderdaad met deze methode van vissen kan men ook heel wat meer bodemweg afleggen en dit zou de vangsten eveneens gevoelig doen verhogen. In elk geval zal men toch moeten zorg dragen niet alleen de eieren te rapen maar terzelfdertijd de kip te sparen.

ILLEGALE ZALMVISSERIJ OF EEN OPENBARE AANKLAGER MET GEWETENSPROBLEMEN

Een Ierse schipper staat op het punt zijn vaartuig ter waarde van 5,6 miljoen B. fr. en zijn netten ter waarde van 700 duizend B. fr. in beslag genomen te zien wanneer de rechtbank hem schuldig verklaart aan illegale zalmvisserij. De wetgeving op de illegale zalmvisserij werd gevoelig verstrengd en voorziet automatisch deze inbeslagneming. Volgens de wet mag slechts een drijfnet gebruikt worden van maksimum 800 yards (731 meter). De Ierse schipper gebruikte een net van verscheidene mijlen..... lang ! Hij trachtte daarbij ook nog een ogenblik het door het visserijwachtschip uitgestuurd motorbootje met een inspekteur aan boord te doen kapseizen. De rechtbank heeft de uitspraak verdaagd op verzoek van de openbare aanklager, die wel graag een zware boete wenst op te leggen, maar anderzijds terugschrikt voor de inbeslagneming van het vaartuig dat automatisch volgt bij een veroordeling. De openbare aanklager kan echter slechts een verzoek richten tot de minister van visserij opdat niet zou overgegaan worden tot de inbeslagneming van het vaartuig. Men zal nu zolang wachten met de uitspraak tot de intenties van de minister ter zake gekend zijn. Tot nog toe gebeurden de overtredingen op de zalmvisserij met eerder kleine open bootjes, waarvan de inbeslagneming geen zo'n drama was. Wat het betrokken vaartuig de «Honey Bee» betreft stelde men bij het inhalen van het net vast dat deze 15 haaien en 135 zalmen bevatte, hetgeen een zeer voorspoedige vangst is en nog, al wat zou opgebracht hebben voor de schipper-eigenaar.

ZEVEN "BUTS" VOOR 200 Fr. !

VOOR WANNEER KONTROLE OP PRIJZEN EN VISSOORT ?



Vorige week hadden we het in het Nieuwsblad van de Kust, en thans in het Visserijblad, over praktijken die zeker geen publicitaire stunt zijn voor de visverkoop. Het ging hier over het aanbevelen door een visverkoopster van schone pladijs (?) die in feite «buts» waren. Gebelgd hierover kreeg het viswijf van de eventuele koopster een panklaar antwoord op zijn echt Oostends, namelijk «Vreet uw buts zelf».

Hierop drong de verkoopster toch nog verder aan, met «Ja maar meneere, ik heb ook nog schullen en tongen ! »

We gaan het hierbij laten en keren terug naar onze «buts», die zeker wel mogen verkocht worden, maar dan wel onder de werkelijke benaming en mits een..... aangepaste prijsnotering onder de naam van de vis. Er is dus bedrog die noodzakelijk tot een negatieve propaganda voor vis moet leiden. Bedrog in het aanprijzen van de vissoort en ook wel bedrog in prijs. Dat wil zeggen naar verhouding van de kwaliteit, want de prijzen zijn aangeduid. Men is dus vrij deze te aanvaarden of niet.

Ter illustratie wat de verhouding «prijs - vissoort» betreft, zijn we ons fotolicht gaan opsteken langs de trap en we konden een kijkje schieten, of liever een zootje buts van zeven stuks, waarvan we ongeveer het gewicht van elke but op 400 tot 500 gr hebben geschat, hetzij dus ongeveer 3 kg. Als we hiervan nu een rekenwerkje maken, dan komt dit toch op ongeveer 67 fr het kg.

We menen dat er ergens toch 'n grens is die het fatsoen niet toelaat te overschrijden. Met dergelijke handelspraktijken is het duidelijk, dat de Oostendse naam niet gemaakt wordt en dat de mensen er niet zullen toe aangezet worden publiciteit te gaan maken voor de vis. Het spijt ons werkelijk dat we over dergelijke zaken moeten schrijven, maar we moeten ook zelf de vinger in de wonde kunnen steken.

Zelden gaan de buts, die in de afslag aangeboden worden tegen in het algemeen 10 fr het kg, maar meestal worden ze zelfs opgevangen tegen de prijs van 6 fr het kg. Op die 200 fr voor zeven buts staat er dus werkelijk geen maat. We vragen ons af wat er dan voor pladijs en schol gevraagd wordt. En waar blijft de overheid om dergelijk bedrog te kunnen bestraffen ?

Schadegevallen bij vissersvaartuigen

● Tijdens de spanvisserij is aan boord van de N.3 Frederick brand uitgebroken in het kookhuis. De opvarenden slaagden erin de brand te bedwingen na amper vijf minuten. Vastgesteld werd dat het onderste gedeelte van de voorraadkast weggebrand was. De oorzaak is alsnog onbekend.

● Terwijl de Z.27 «Mercurius» vissende was, werd een abnormaal geluid gehoord op het achterschip. Bij herhaalde pogingen om vooruit of achteruit te maneuvreren, werd vastgesteld dat zich 'n groot stuk plastiek in de schroef had vastgezet. Met eigen middelen kon het stuk plastiek verwijderd worden.

● Tijdens de spanvisserij verloor de N.41 «Ter Streep» de schroef. Sleephulp werd ingeroepen van de N.40 «Ravelingen» die het vaartuig naar Grimsby opsleepte. Voor de haven werd de N.41 overgenomen door een sleepboot. Te Grimsby werd de vangst verkocht maar gezien men niet in de mogelijkheid verkeerde snel een nieuwe schroef over te brengen werd beslist de N.41 naar Oostende te slepen.

● De Z.44 «Caine» sloeg met beide netten vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Bij het ophalen der netten werd vastgesteld dat deze vol zaten met kiezel en zand. Door het gewicht werd de rol aan stuurboordzijde afgerukt. Er werd dan verder gewonden met de rol aan de mast maar ook deze brak.

● Bij het winden van de netten aan boord van de Z.72 «Isabella» viel plots de oliepomp van de winch uit. Gezien herstellen onmogelijk bleek, werd de visserij gestaakt. Assistentie werd ingeroepen van de Z.183 voor het winden van de netten die nadien werden overgeheven aan boord van de Z.72, die daarop koers zette naar de thuishaven.

● Aan boord van de Z.198 «Lorenzo» kreeg matroos Patrick Martony een stuk kuiltouw tegen de rechterdij. De kwetsuur was zo ernstig dat schipper Jan Vantorre besliste zijn varensgezel te laten overbrengen naar een Engels ziekenhuis. Een helikopter haalde de gekwetste visser van boord.

● De Z.509 «Telstar» kreeg tijdens de visserij een stuk tros in de schroef. Sleephulp werd ingeroepen van de Z.465 «Asdic» maar toen de sleep een half uur onderweg was, bleek de tros verwijderd. De sleep werd gestopt en ook de sleepboot, die reeds anderhalf uur vanuit Oostende vertrokken was, werd afgezegd. De Z.509 kon de visserij nadien normaal voortzetten.

● Tijdens de visserij sloeg de stuurboordkorre van de O.520 «Jill» plots vast. Tijdens pogingen om vrij te komen sloeg een gedeelte van de korre in de schroef. Via Radio Oostende werd hulp ingeroepen van de SS. Zeetijger, die het defekte vissersvaartuig naar Oostende sleepte. Een duiker verwijderde het stuk net; er werd geen schade aan de schroef vastgesteld.

● Tijdens het verhalen van de Z.548 «Flamingo» werd een harde klop op het achterschip gehoord. Op de kuisbank werd vastgesteld dat vier schroefbladen beschadigd waren.

● De Z.576 «Rubens» kreeg tijdens de visserij een stuk kuil in de schroef. Pogingen om de schroef vrij te krijgen mislukten, zodat sleephulp van de Z.200 werd ingeroepen. De sleep verliep zonder verdere moeilijkheden naar Douglas.

● Op de visgronden stelde men aan boord van de N.597 «Jupiter» vast dat het toerental van de motor sterk verminderde en het achterschip begon te daveren. Vermoed werd dat een vreemd voorwerp in de schroef was geraakt. Door vooruit en achteruit te slaan werd gepoogd de schroef vrij te krijgen maar dat lukte niet. Op halve kracht werd dan koers gezet naar Oostende. Op de slipway werd vastgesteld dat de schroef beschadigd was.

● Ook de O.805 «Zeefauna» kreeg een tros in de schroef. Pogingen om vrij te komen mislukten zodat de hulp werd ingeroepen van de «Zeetijger». De sleep verliep zonder moeilijkheden en nadien verwijderde een duiker een eind kabel van ongeveer vijf vadem.

— Bij het zwaaien om aan de kaaimuur aan te leggen raakte de N.15 één van de rotte houten stootbalken langsheen de kaaitrappen. Het wordt tijd dat het ministerie van Openbare Werken al die rotte stootbalken vernieuwt of ze volledig wegneemt.

— De Z.38 moest na een dag in zee te zijn, terug de haven van Oostende aandoen daar een matroos met zijn hand gekneld geraakte tussen het touw en het luik van het visruim. Daarna kon terug de haven uitgevaren worden ter visserij. Na zeven dagen ter visserij geweest zijnde en de haven van Oostende willende vervoegen, had men motordefekt, waardoor bij gebrek aan andere vaartuigen de hulp van de Zeetijger diende ingeroepen, die de Z.38 naar de haven van Oostende sleepte.

— De Z.99 van de Rederij „Terra-Nova" moest met defecte keerkoppeling door de Zeetijger naar de haven van Zeebrugge opgesleept worden.

— De O.127 van Basiel Haelewyck was ter visserij in het Kanaal van Bristol, toen hij werd opgeroepen door de N.597 die wegens motordefekt om sleephulp vroeg. De N.597 werd naar het haventje van Birkenhead opgesleept. Terug ter visserij sloeg het schroef onverwachts op een groot stuk hout, waardoor schade werd berokkend.

— Tijdens zijn visserij in de omgeving van de Smal Bank, liep het vistuig van de O.148 van Bogaert Jacques vast aan een voorwerp. Bij het bovenhalen van het net werden houten wraktstukken gevonden van een schip. Het waren 8 à 9 balken en een zestal planken er aan bevestigd. De balken waren zo in de netten verstrikt dat men de haven van Oostende diende aan te doen.

— De Z.180 „Tornado" van reder François Devooght, ter visserij zijnde, moest de hulp inroepen van het Nederlands hospitaalkerkschip „De Hoop", voor de verzorging van een snijwonde door stuurman Huyghebaert aan de linkervoet opgelopen. Tijdens de herstelling der netten, moest de motorist Wouters Albert te Birkenhead ontscheept worden, daar hij zich erg verbrand had aan de linkerhand. Terug ter visserij, werd een korrelijn in het schroef gedraaid, zodat de haven van Birkenhead terug diende aangedaan, waar door duikers het schroef kon vrijgemaakt worden. Terug te Oostende, stelde men op de slip vast dat de schroefbladen geplooid waren.

— Ook de O.455 van Pierre Devriendt moest bij het aanleggen in het Montgommerydok ter hoogte van de vistrap op een onder water zittend voorwerp geslagen hebben, daar twee bladen beschadigd werden.

— Tijdens de visserij is het vistuig van de Z.509 van Georges Meyers vastgeslagen. Pogingen om los te geraken mislukten zodat deze verloren ging en men de thuishaven hoefde aan te doen.

— Ook de Z.583 van de rederij Hertsens, had tijdens zijn laatste reis af te rekenen met een schroefschade, gevolg van het stoten op een onder water zittend voorwerp. Wordt het op internationaal vlak niet hoog tijd dat de zeemacht als oefening zoveel mogelijk wrakken opruimt. Dit zou voor alle schepen miljoenen schade vermijden.

— Ook de Z.589 van reder Degroote Romain moest de haven van Zeebrugge aandoen, waar bij droogzetten vastgesteld werd dat 4 schroefbladen geplooid en gescheurd waren.

Van de Z.14 brak een piston, zodat de motor is vastgelopen.

Het vaartuig moest heden dinsdag door de Z.462 van Constant Pauwaert, wiens visserij teneinde was, naar de thuishaven gesleept worden.

MINDER DURE BRANDSTOF VOOR VISSERSVAARTUIGEN ?

Het is niet de eerste maal dat we uit het buitenland geruchten opvangen over minder dure brandstof die zou kunnen aangewend worden als motorbrandstof voor de vissersschepen. Thans bereiken ons inlichtingen uit Nederland waar men in dit verband, zelfs tot eksperimentele proefnemingen zou overgaan. Bij onze noorderburen, die doorgaans met heel wat groter en zwaarder motoren uitgerust zijn, is het probleem van de dure brandstof dan ook heel wat akuter en tracht men er ook dringender iets aan te doen. Het is het Rijksinstituut voor Visserij-onderzoek uit IJmuiden die het ekperiment leidt. Uit de talrijke vaartuigen die zich voor de proefneming hebben opgegeven, zullen er 7 uitgenomen worden die een jaar lang een bepaald mengsel zullen proberen. Afvalprodukten van olieraffinaderijen zullen, volgens een uitgekiend procédé, gemengd worden waardoor een besparing zal volgen die kan oplopen tot 15 t.h. Hiervoor hoeft men de motoren niet zoveel aan te passen. Indien meer afvalprodukten zou gebruikt worden, dan zou men zelfs tot een besparing komen van 40 t.h. ! Maar dan moeten wel kostelijke aanpassingswerken aan de motor uitgevoerd worden.

Het is nu maar uitzien of het rendement van de scheepsmotor onder dit mengsel niet zal lijden en of anderzijds de motor niet in haar levensduur zal aangetast worden. Dit laatste zal zeker niet onmiddellijk blijken.

ATLANTISCHE ZALM

Door de heer Moreland, lid van het Europees Parlement werd een vraag gericht tot de Commissie van de EEG in verband met de Atlantische zalm, meer in het bijzonder met de instandhouding van de zalm en wat de zienswijze van de andere landen betreft.

Het antwoord hierop luidt :

1. De Europese Economische Gemeenschap deelt de belangstelling van Canada voor de instandhouding van de Atlantische zalm. Zij is voornemend passende maatregelen te inemen om een goed beheer van deze visserij in haar wateren te verzekeren. De Gemeenschap en Canada hebben reeds bilaterale overeenkomsten afgesloten over het niveau van de zalmvisserij in de Groenlandse wateren in 1979 en 1980.

2. De Commissie meent dat de Gemeenschap en Canada het erover eens zijn dat op lange termijn eerder multilaterale dan bilaterale overeenkomsten een gezonde basis zullen verschaffen voor de instandhouding van de Atlantische zalm. De Commissie juicht dan ook het recente initiatief van de Regering van de Verenigde Staten toe om in de nabije toekomst onderhandelingen over een verdrag inzake Atlantische zalm te beginnen, hoewel de Commissie van oordeel is dat de voorstellen van de Regering van de Verenigde Staten ter zake geen volledige oplossing voor de betrokken problemen inhouden.

3. In verband hiermee heeft de Commissie de Raad een aanbeveling doen toekomen voor een besluit van de Raad, waarbij de Commissie wordt gemachtigd om namens de Gemeenschap te onderhandelen over de opstelling van een internationaal verdrag betreffende de zalmbestanden in het Noorden van de Atlantische Oceaan.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Weetjes...

— Door de verzwaring van de dijk te Yerseke waarop de mossel- en oesterbedrijven gevestigd zijn, moeten deze verplaatst worden. Hiervoor wordt aanzienlijke steun door de E.E.G. verstrekt, waarvoor de aanvragen naar Brussel zijn doorgestuurd.

X X X

— Indien er een haringkwotum zou vrijgegeven worden voor deze zomer, zal deze door de Commissie afhankelijk gemaakt worden van een voldoende haringaanwezigheid en van een sluitende kontrole op de aanvoeren. Voor ons zal men echter nooit een volledig sluitende kontrole kunnen uitdokteren, omdat te veel partijen bij een niet-te-dicht-sluitende kontrole belang hebben, zowel aanvoerder als afnemer.

X X X

— De Nederlandse minister Braks, die de visserij, als landbouwminister onder zijn bevoegdheid heeft, heeft nogmaals aangedrongen bij landbouwkommissaris Gundelach op een haringkwotum voor de Nederlanders. Het vroeger optimisme op een dergelijk kwotum is echter in de laatste tijd gevoelig afgezwakt.

X X X

— Op de bestuursvergadering van het Produktschap voor Vis in Nederland, wees de heer Hoekstra er op dat in België en Frankrijk, aanzienlijke hoeveelheden haring aangevoerd werden in de laatste maanden van het jaar 1979. Ook het bestuurslid, de heer Haasnoot was de mening toegedaan, dat men in andere landen maar doet alsof de neus bloedt en maar illegaal haring aanvoert. En zou men ons kunnen zeggen hoeveel haring in Holland illegaal en in 't zwart aangevoerd en verkocht werd ?

X X X

— Door de organisatie-commissie van de « Dag van de Nederlandse Visserij », werd de visdetailhandel verzocht om de vlaggen uit te hangen, speciaal werk te maken van de koelvitrine, voor goede kwaliteit te zorgen, de kliënten met nieuwe produkten te verrassen, voor receptenfolders en voor het aanbieden van feesthapjes te zorgen. We menen dat de visdetailhandel dit niet alleen moet doen ter gelegenheid van een Zeedag, maar altijd en in alle omstandigheden.

X X X

— Volgens een mededeling van de Commissie van de EEG in verband met het aantal werknemers in visverwerkende bedrijven met 20 en meer, zou dit slechts 947 bedragen voor België. Groot-Brittannië komt hier op de eerste plaats met 11.140 werknemers, gevolgd door Frankrijk met 9.728, West-Duitsland met 8.322, Denemarken met 5.587, Italië met 3.090, Nederland met 1.193, en Ierland op de laatste plaats met 434. We wijzen er wel op, dat het hier over visverwerkende bedrijven met minstens 20 werknemers gaat, zodat praktisch de visverwerkende aktiviteit in bv. de Belgische pakhuizen niet in aanmerking komt. Dit zijn bijna zonder onderscheid bedrijven met minder dan 20 werknemers.

X X X

— In Nederland heeft minister Braks die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, het voornemen om de veilplicht in voege te brengen. Hiertegen verzet zich de Stichting van de Nederlandse visserij en zoekt hierbij steun bij de vaste commissie van de Tweede Kamer. Indien de veilplicht doorgaat moeten de vissers hun hele vangst in de afslag verkopen. Het is duidelijk dat dan het liedje van de « zwarte », « grijze » en « witte vis » nog moeilijk zal kunnen gezongen worden.

X X X

— Het Nederlands Produktschap voor Vis is tegen een eventuele toelating die aan de sportvisserij voor nachtvissen zou verleend worden op de binnenwateren. Hoofdmotief hiertegen is het dan niet meer onder kontrole te houden eventueel leeghalen van de fuiken en netten van de binnenvissers, hetgeen nu reeds al te veel binst de dag gebeurt. De minister zou de nachtvisserij één jaar willen proberen en zo hieruit blijkt, dat diefstal en stroperij zou toenemen, deze toelating eventueel terugnemen.

X X X

— In 1979 deed Zweden het aanmerkelijk beter in de visaanvoer, namelijk 150 duizend ton, tegenover 127 duizend ton in 1978, met name een verbetering van bijna 20 %. Voornaamste aanvoer is de haring met 97 duizend ton in 1979 tegenover slechts 78 duizend ton in 1978. Ook voor wat de kabeljauw betreft liep de aanvoer in het voorbije jaar op met bijna 9 duizend ton en wel van 13 duizend tot 21,6 duizend. Voor een land met een zo uitgebreide kust langs de Oostzee is deze aanvoer van 150 duizend ton nog niet zo uitzonderlijk. Haring mag er nog gevist worden in de Oostzee.

X X X

— Ierland die de laatste jaren zijn visaanvoer gevoelig verhoogde en in 1978 bijna honderd duizend ton aanvoerde, heeft in het voorbije jaar de opwaartse trend niet kunnen volhouden. Integendeel, tegenover de 98 duizend ton van 1978, werd slechts 85,5 duizend ton in 1979 aangevoerd, dit vooral als een gevolg van een mindere aanvoer van haring. Het waardecijfer van de aanvoer verhoogde echter met 24 % omdat meer dure vis in de markt gezet werd.

X X X

— Een Griekse cargo die door een verkeerd manœuver in het verbindingsdok te Caen in Frankrijk, ongeveer een ton mazout in het water terecht liet komen, werd aan de kaai gehouden tot een waafborg van 700 duizend B.fr. zou gevestigd worden. Ook zal de rederij de kosten van de anti-pollutiemaatregelen dienen te betalen.

X X X

— In de laatste tien jaar houden Griekenland en Panama de top van de verloren gegane vrachtschepen. In 1979 werd dit voor Griekenland 73 eenheden boven de 500 Brt. Tweede in de rij was Panama. Deze beide landen hebben samen zoveel vaartuigen verloren als bijna alle andere landen samen.

X X X

— De Britse groepering « Industrial & Trade Favis » organiseerde in Singapour van 1 t/m 5 juni een visserijtentoonstelling met het doel door te dringen op de markt in zuid-oost Azië.

X X X

— IJsland heeft in 1979 de tonnage van zijn visaanvoer terug opgevoerd. In 1977 was dit nog 1,37 miljoen ton, in 1978 1,566 miljoen ton en in het voorbije jaar 1,6 miljoen ton. Hierin is voor het grootste gedeelte een industriële visserij voor vismeeldoeleinden en visolie voorzien. Aan kabeljauw en gul werd in 1979 voor 300 duizend ton aangevoerd tegenover 280 duizend ton het voorgaand jaar. De aanvoer van kabeljauw is echter aan beperkingen onderhevig.

X X X

— Volgens eksperimentele visserij in de Noordzee ondernomen door het Nederlands onderzoekingsvaartuig, de «Tridens», zou er in de Noordzee veel haring zijn. Inderdaad, na een korte trek barstte het, door de «Tridens» in het water gezette haringnet bij het ophalen op ! Ook vele waarnemingen van schippers op zee wijzen in de richting van een overvloedige aanwezigheid aan haring.

X X X

— De nog overblijvende eenheden van de eertijds zo sterke en vermaarde Nederlandse haringkotters, hebben de laatste tijd heel wat slagen te verduren gekregen Twee grote kotters uit Katwijk die het elders en op een andere visserij probeerden, besomden rond de 370 duizend B. fr. in 14 dagen, hetzij nog niet eens voldoende om de brandstofrekening van de zware motoren te betalen. Voor deze kotters is het de hoogste tijd dat een kontingent haring vrij komt.

X X X

— Ook het Nederlandse RIVO, het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek is de laatste tijd aan eksperimentele visserij bezig om de zware wekkers door elektrische apparatuur te vervangen, waardoor de tongen en de platvis door schokeffekten uit de zandbodem zouden gewekt worden. De RIVO heeft hiervoor de UK141 gecharterd.

X X X

— De grote Nederlandse kotters zitten bijzonder met olieproblemen, daarom ook trachten zij, liefst niet al te ver van huis aan de visserij te komen. Dit heeft voor sommigen zelfs geleid om het eens in de eigen twaalfmijiszone te proberen die voor hen nochtans verboden is. Eén en ander was aanleiding dat de kontrole vanwege de Nederlandse marine in de 12-mijlszone hierop verscherpt werd.

X X X

— Op de „Far-Oër-eilanden" die uit een geheel van achttien eilanden bestaan, met een bevolking van rond de 40 duizend inwoners, worden 4500 zeelieden te werk gesteld, hetgeen neerkomt op zowat één visser per negen inwoners, vrouwen en kinderen inbegrepen. De vloot bestaat uit een 130-tal treilers en zelfs 18 fabrieksschepen op de garnaal rond Groenland. In 1978 bedroeg de visaanvoer 320 duizend ton of ongeveer zoveel als landen als Portugal en Nederland.

X X X

— Hoewel de inwoners van de Far-Oër, Deense staatsburgers zijn, die echter over een zeer groot zelfbestuur beschikken, zijn ze niet zoals het moederland Denemarken, tot de E.E.G. toegetreden, waardoor ze over vergunningen moeten beschikken om in de gemeenschapswateren te vissen. Groenland dat eveneens over een bepaalde autonomie beschikt en tot Denemarken behoort, is echter wel tot de E.E.G. toegetreden. Zijn de vissers uit de Far-Oër aldus uit de gemeenschapswateren gesloten, dan is de visserij uit de E.E.G. dit omgekeerd ook.

X X X

— De „Irvana" één van de top seinehektreilers van de grote Britse rederij J. Marr & Son werd opgelegd. Deze grote treiler kwam van een reis terug en markte 850 duizend B. fr. met 780 van onze bennen, hetzij nog niet eens 1.100 fr. de ben gemiddeld.

X X X

— De treilers „Amana" en „Navena" van de Britse rederij J. Marr & Son die in paar varen, zijn terug uitgevaren nadat de bemanning vrijwillig hun part in de besomming lager had gesteld. Terzelfdertijd, om op de brandstof te sparen zal er met minder speed gevaren worden om de brandstofrekening lager te houden. Dit voorstel vanwege de bemanning heeft de rederij er toe aangezet het nog eens te proberen in plaats van de vaartuigen stil te leggen.

X X X

— Op de scheepswerf de ‚Dageraad" te Woubrugge in Nederland liep de Kw.34 „Rosemarie" van stapel. Het is een kotter van 39 meter lang op 8 meter breed op de spanten. De Kw.34 wordt bediend door een hoofdmotor van..... 1.800 Pk en 2 Daf-hulpmotoren van elk 110 Pk. Er is volautomatische koeling en een scherfijsmachine voor 4 ton/24 uur aan boord. Verder de modernste apparatuur en uitrusting. Er werd gezorgd voor akkommodatie voor 10 personen aan boord. In Nederland blijft men het dus houden bij grote kotters en zware motoren. Hoe lang nog ?

X X X

— Zaterdag 7 juni, ter gelegenheid van het veertigjarig bestaan van de Voedingsorganisatie in Nederland, hield het Instituut voor Visserijprodukten te IJmuiden van 11 tot 15 uur een open huis, tevens om de Dag van de Nederlandse Zeevisserij te vieren die op 7 juni doorging.

Weetjes...

— Voor een rederij uit Urk wordt op een scheepswerf in Nederland de kiel gelegd voor een kotter van 40 meter lang op 8,5 m. breed en een holte van 4,5 m. Hopen we maar dat dit beestje, wegens de onzekere toekomst, niet te duur zal uitvallen en dat er een toekomst in steekt. Of hoopt men in Nederland op een eerlang vrij komen van de haringvisserij en wensen bepaalde reders tegen deze tijd klaar te staan ?

X X X

— Het Produktschap voor Vis in Nederland meent dat de beperkingen uit eigen vrije wil op de tongen scholvangst binst de kuitzieke periode doorgevoerd in jan. en febr. van dit jaar, positieve resultaten heeft gehad. Dit heeft men kunnen meten aan de hand van de doordraaitabellen (opvang). Men meent dan ook deze vangstbeperkende regeling voor 1981 te herhalen.

X X X

— Volgens het Nederlands Rijksinstituut voor Visserij onderzoek, het RIVO, verwacht men voor 1981-1982 een grote tongenstand, terwijl de scholstand vijf keren zo groot zal zijn als tevoren. Dit is wat de heer J. Van den Bos, voorzitter van de Visserijfederatie en van Zevibel op een vergadering onder meer mede deelde. Afwachten is de boodschap.

X X X

— In Nederland komt het ongenoegen tegen het inzicht van de veilplicht voor de Nederlandse visser in te stellen, meer en meer tot uiting. Ook het feit van de registratieplicht, waarin de schipper, per trek zal moeten vermelden waar, hoe en hoeveel hij gevist heeft, wordt zwaar op de korrel genomen omdat men aldus van de visser een bureelbediende wenst te maken.

X X X

— In België bestaat de veilplicht nog altijd niet. Men zou dus, als men plaats vindt of die toegewezen krijgt, eveneens in de handelshaven kunnen lossen, of zelfs aan het hoofd, wanneer men hierbij geen reglement overtreedt op één of ander hindernis of belemmering. Wanneer men echter de vissershaven aandoet, zowel in Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort, is men verplicht alle aan boord bevindende vis in de afslag te plaatsen. Zoniet moet men dan maar buiten de vissershaven blijven. Het is een verkapte veilplicht.

X X X

— De Nederlandse Visserijfederatie en Zevibel zijn gewonnen voor een eigen beperkingsprogramma, waaronder maaswijdtevergroting tot 85 mm, beperking van de lengte van de boomkorren, geen visserij tijdens de kuitzieke periode, verplichte vakantieweken, beperking motorvermogen, instelling van een Europese producentenorganisatie, invoering van een elektrische boomkor - invoering spoelsorteringsmachien bij de grote kotters. Eén en ander is wel waard overwogen te worden en zou op brede E.E.G.-steun moeten kunnen rekenen.

X X X

— In maart 1977 werd voor Brest op een afgebakende oppervlakte van 6 duizend m2 (100 m. X 60 m) 26 duizend kleine St. - Jacobsschelpjes van amper 2 cm te water gezet. Thans na iets meer dan 3 jaar werden zij terug gevist. De 2 cm werden 13 cm. en de oorspronkelijke 70 kgr. kleine schelpjes werden er nu 1,2 ton. Ongeveer 50 t.h. van de aan het water toevertrouwde jonge schelpjes gingen verloren. Men neemt aan dat dit toch een goed resultaat is.

X X X

— De heer J. van den Bos, voorzitter van de Nederlandse Visserijfederatie en van Zevibel nam het op de jaarvergadering, de Nederlandse minister Braks kwalijk, dat hij er zo rap bij was om de Zeeuwse vissers te verwittigen, onlangs bij het opbrengen van de K.G.7 naar Oostende, dat ze bij hun overtredingen in België op zijn steun niet behoefden te rekenen. Had de heer J. van den Bos het ooit anders verwacht ?

Of moeten ministers ook al in de illegaliteit beginnen?

X X X

— Er gaan weer stemmen op in Nederland om te pleiten voor een staatssekretaris voor de visserij. In bepaalde kringen meent men inderdaad dat een minister van Landbouw waaronder in de meeste landen de visserij ressorteert, niet voldoende aandacht kan besteden aan de visserij, dat landbouw en visserij te verscheiden zijn en dat de visserij, als kleinste broertje dan maar in de hoek geduwd wordt. Daar valt zeker wel over te praten.

Ook in België zijn alle pogingen in die zin steeds vruchteloos gebleven ?

Hoe kan het anders ? 200 duizend in de landbouw en 10 duizend in de visserij ?

X X X

— Ieder jaar gaat de tonijn vanuit het midden van de Atlantische Oceaan op trek. De jonge tonijn van 2 tot 10 kg die aan de oppervlakte zwemt, trekt naar het Noord-Oosten van de Atlantische Oceaan, één gedeelte richting van de Azoren en een gedeelte richting Spanje, waarbij zij de warme stromingen volgen. De oudere tonijn gaat zuid-west en zwemt diep. De trek van de tonijn wordt van nabij gevolgd en geeft het sein voor de tonijnvisserij die begin juni start.

X X X

— Volgens een ondervraging van Franse vissers, twijfelen 61 ɔʌǝɹ ovɐ ɹɐʇɐɹʇɐɹɐǝdɐ ɔnʌɐǝɹʇɐɹɐǝdɐ ǝp ɯǝɐ ɟoq hun toekomst die volgens hen vol onzekerheden zit. Deze onzekerheden hebben niet allen betrekking tot het uitblijven van een gemeenschappelijk visserijreglement voor de EEG, maar ook wegens uitbatingsmoeilijkheden door de hoge brandstofprijzen, lage visprijzen, invoer uit derde landen, enz...

X X X

— In Frankrijk is het aantal vissers in de laatste vijftien jaar verminderd van 41.358 tot 27.638, hetzij met één derde. Dat het aantal vissers vermindert, is normaal te noemen gezien de automatisering en de grotere vangkapaciteit. Dit neemt echter niet weg, dat wat Frankrijk betreft, het teruglopen van het aantal vissers toch bijzonder hoog is.

X X X

— De Franse kommunistische partij heeft een nieuwe kaderwet voor de visserij te Boulogne voorgesteld. Dit kaderplan houdt nu rekening met de E.E.G., afschaffing van alle B.T.W. en andere taksen voor de visserij en aanvoerproduktie, een nieuw restructuratieplan voor de visserij, verdubbeling van de dotatie voor de visserij en een gevoelige staatstussenkomst in de prijzen van de brandstof. Tussen planmaking en verwezenlijking ligt er echter een zeer grote weg.

X X X

— In het nieuw kommunistisch Frans visserijplan stellen wij vast, dat Frankrijk zich ten zeerste te weer stelt tegen een mogelijke intrede van Spanje, Portugal en Griekenland in de E.E.G. Deze intrede zou inderdaad niet gunstig uitvallen voor de visserij, maar toch speelt de politiek hier ook mede, daar de E.E.G. anti-Russisch ingesteld is en de Franse kommunistische partij dan maar liefst de E.E.G. niet machtiger ziet worden. Voor ons telt echter in het bijzonder de beveiliging van de visserijbelangen.

X X X

— Zaterdag 17 mei ging te Urk de jaarvergadering door van de Federatie der Visserijverenigingen. Verscheidene Belgische kamerleden waren uitgenodigd, maar zonden natuurlijk hun kat. De Federatie van Visserijverenigingen had gehoopt het probleem van de twaalfmijlszone, meer in het bijzonder wat België—Nederland betreft, aan te snijden, maar dit werd hierdoor een flop, zodat andere onderwerpen hierdoor meer aan de beurt kwamen zoals de olieprijzen, het verplicht bijhouden van een register door de schippers en de veilplicht.

In een ander artikel geven we onze visie over deze zaak.

Ook in Nederland wijst men er op, dat de parlementairen wel bereid zijn in het openbaar en op vergaderingen van de betrokken sektor, om subsidies te pleiten, maar dat zij zelf genoegzaam weten dat dit niet haalbaar is en dat dan maar liefst in hun groep of in de kommissies hierover zwijgen. Daar zijn geen supporters of potentiële kiezers aanwezig.

X X X

— Een nieuwbouw van 40 meter, de UK.56 „Jacoba" werd door de werf aan de eigena,ar Rederij de Boer overgedragen. De motor heeft een vermogen van 2400 PK ! en twee hulpmotoren van 127 PK, die elk een generator aandrijven. Het vaartuig is uitgerust met het meest modernste navigatie- en visopsporingsapparatuur. Wie zal hier de olierekening betalen ?

X X X

— In het Nederlandse Urk had onlangs de herdenking plaats van het 75-jarig bestaan van de visafslag. Dit ging met allerlei feestelijkheden samen en met een vlootshowparade. Er was eveneens een sportdag voor de visserijscholen.

Aan het feestend Urk aan te zien zit de moraal bij de vissers nog altijd hoog.

X X X

— Te Plymouth werd de Bretoense schipper van de „Saint Quido" veroordeeld tot 35 duizend fr. boete 14 duizend frank gerechtskosten en de verbeurdverklaring van 2 kuils, wegens overtreding op de Britse netmaasreglementering bij het vissen op kreeftjes. De Britse wet schrijft 70 mm. voor, terwijl de Bretoenen op basis van de Franse en de E.E.G.-wetgeving met 55/60 mm. vissen.

X X X

— De schipper-reder van de Franse „Côte Saint-Jacques" werd door de rechtbank van Torshaven op de Faroë wegens het vissen met illegaal vistuig, veroordeeld tot een boete van 180 duizend B. fr. Ook het gebruikte vistuig en de gevangen vis werd verbeurd verklaard. Voor de schipper was er wel pech mede gemoeid, want hij was nog maar pas en voor de eerste maal in de Faroëse wateren.

X X X

— De schipper van de vóór twee weken naar Lorient opgebrachte Spaanse treiler „Itmasi" uit San-Sebastian werd door de rechtbank veroordeeld tot een boete van 40 duizend B. fr., tot een inbeslagneming van 60 duizend B. fr. vis en tot de verbeurdverklaring van de kuil van het gebezigde net. Het Spaanse vaartuig viste in de Franse ekonomische zone zonder in het bezit te zijn van een vergunning.

X X X

— In Frankrijk klaagt men over het feit dat vele partijen kleine vis, zoals wijting en minigulletjes opgevangen worden en naar de vismeelfabrieken gestuurd, terwijl anderzijds onder meer in Lorient, op dezelfde dag een lading diepgevroren filets van kleine gul uit Argentinië ingevoerd werd voor een firma uit Clermont-Ferrand ! Deze filets zouden aan 32 B. fr. het kg. ingevoerd worden ! Zonder kommentaar.

X X X

— Te Quiberon in Frankrijk wordt, onder bescherming van het gemeentebestuur, voor de eerste maal een zomersalon gehouden van de kleine visserij. Dit gaat door op 21 en 22 juni.

X X X

— De verzekeringsmaatschappij van de op de rotsen gelopen Franse hektreiler „Fréderic-Carole" ter hoogte van het Franse eiland „Sein" heeft het 55 meter lang zijnde en 592 Brt. metende wrak, overgedragen en verkocht waar het ligt aan een bergingsmaatschappij, die het vaartuig zal lichten.

● **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)

NOG DE PROVINCIALE PREMIE

Bij het ter perse gaan vernemen wij dat de heer Dumarey zijn amendement, waarbij alle nieuwe schepen welke in 1980 in de vaart komen, ongeacht de datum van kontraktondertekening, zal gestand houden en ook die vaartuigen van de premie zouden kunnen genieten.

LEZERSBRIEVEN

WELDRA HERWAARDERING VOOR NIEUWPOORTSE VISSER ?

We ontvingen volgend schrijven van een lezer :

Terwijl te Nieuwpoort en her en der het oorlogsgebeuren met de nodige luister herdacht wordt, blijven een groep mensen vaak in de kou staan en wordt er over hen bijzonder weinig gepraat en geschreven : de vissers die op gevaar van hun leven zoveel Engelsen na de Duitse overrompeling in de Tweede Wereldoorlog naar hun moederland terug brachten.

Wij mogen gerust stellen dat op dit gebied de Nieuwpoortse vissers naast zoveel anderen uit kustgemeenten miskend zijn. Zo is er te St. Malo een gedenkplaat met namen van Nieuwpoortse vissers die zich op dit terrein verdienstelijk maakten, maar voor velen van ons zijn hun namen onbekend.

Hun verdiensten bij het overbrengen van Britse soldaten naar Engeland en ook naar Cherbourg, wordt helemaal niet belicht. Het stadsbestuur van Nieuwpoort denkt er ernstig aan hieraan in de toekomst iets te doen en naar verluidt zal binnenkort ten stadhuize een delegatie van vissers ontvangen worden, om alles in het lang en het breed uit de doeken te doen en bepaalde punten recht te zetten. Wellicht krijgen de vissers hiermee na zoveel jaren, waar ze recht op hebben : de waardering van de bevolking voor wat ze tijdens de oorlog voor het volk deden op gevaar af er hun eigen hagje bij in te schieten.

(Nota van de red.) Het schijnt inderdaad wel juist te zijn dat de Nieuwpoortse vissers in het bijzonder en de Belgische vissers in het algemeen, minder aan bod komen in eigen milieu dan in het buitenland, of bij gelegenheid van buitenlandse vieringen die in ons land doorgaan. Dit was onder meer het geval te De Panne ter gelegenheid van de Dunkerk - Veterans, toen onlangs een 4000-tal overlevende soldaten van de grote trek van het strand van De Panne naar Engeland, dit hier na veertig jaar, nog eens in herinnering brachten. De Federatie van de Belgische Zeelieden die de vissers van Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge verenigt, werd uitgenodigd om mee op te stappen en werd veel eer aangedaan. Ook in Frankrijk worden onze vissers en in het bijzonder de Nieuwpoortse vissers herdacht. Het is gewoonlijk zo dat men niet altijd sant in eigen land is. Dat hebben we nu al meerdere malen ondervonden.

DE VISSERIJ OP DE TELEVISIE

In verband met de beeldsekwensen die verleden week vrijdagavond op de televisie gebracht werden, kregen we reeds een eerste reactie vanwege een verbolgen lezer die niet akkoord gaat dat men slechts beroep deed op de medewerking van het vrij onderwijs.

Hieronder volgt dan dit schrijven :

«Vrijdagavond vorige week uitzending over de totale visserij op de Vlaamse televisie bracht ons weer eens een vals beeld over het visserijonderwijs. Daar, waar er veel beter visserijscholen bestaan en dan ook nog andere dan diegene vanwaar de jongens kwamen die op de televisie gebracht werden, bleef de t.v. hopeloos eenzijdig op dit gebied. Is het de TV misschien er om te doen enkel het katholiek onderwijs te belichten met het geld van Jan en Alleman ?

Ook het Rijks- en Stedelijk Onderwijs hebben enorme kwaliteiten en staan wat kwaliteit en didactiek betreft hoog aangeschreven, zodat de TV er verkeerd aan deed ook deze scholen niet om medewerking te vragen temeer daar deze scholen de meeste leerlingen bezitten en in de visserij en zeevaart steeds goede elementen leveren afkomstig uit deze scholen.

Wie brengt de BRT van haar eenzijdigheid af ?

Wanneer toont zij als compensatie eens de andere kant van de medaille niet ?»

Nota der Red. : Het spijt ons te moeten melden dat men van de Vlaamse T.V. nooit veel goeds moet verwachten vergeleken bij anderen. Alles wordt ordeloos door mekaar geflakt en het is zelden dat er iets goeds uit voortkomt.

BELIARD MURDOCH FUSIE MET MERCANTILE

Het is onze lezers bekend hoe moeilijk onze scheepsbouwwerven het nok hebben, zodat sluitingen falingen of fusies er het noodzakelijk gevolg van zijn.

Nu is het ook zover gekomen dat de scheepsherstellingswerven Beliard Murdoch en Mercantile te Antwerpen zullen fusioneren.

Deze beslissing — hoewel nog niet officieel — komt kort nadat het sociaal ekonomisch kernkabinet een ontwerp overeenkomst aan de sociale partners van de scheepsherstelling ter discussie voorgelegd heeft. Deze tekst bevatte zoals gemeld een voorstel tot oprichting van een planning- en controlecomité, de wijziging van het bestaande contingentsysteem en de consolidatie van de langlopende kredieten voor een periode van vijf jaar. Volgens dit project ging de Staat indirect financieel inspringen, voor een bedrag dat geraamd wordt op 750 miljoen fr.

"Een fusie was in de ontwerpovereenkomst niet vermeld maar impliciet was die toch te verstaan", aldus beheerder-directeur Thijs van Béliard Murdoch.

Vorige week hebben de directies van beide werven minister van Economische zaken Claes in Brussel ontmoet. Vermoedelijk werd daar de aanpassing van het regeringsplan besproken, en hoe de financiële steun verleend zal worden.

Het is ook niet uit te maken of alle arbeidsplaatsen behouden zullen blijven. Het ziet er echter naar uit dat de tewerkstelling van de arbeiders gegarandeerd zou worden maar dat er wellicht enkele afvloeiingen zouden moeten gebeuren bij de bedienden. Dit was trouwens ook in het regeringsplan vooropgezet. De schaalvergroting zou anderzijds mogelijk nieuwe arbeidsplaatsen kunnen voor gevolg hebben.

Het is onze lezers verder bekend dat de firma Beliard-Murdoch gesplitst is en te Oostende de firma alleen nog de naam draagt van de firma Beliard.

DE BIOLOGISCHE BASIS VAN HET VISSERIJBELEID IN DE E.E.G.

Naar aanleiding van een vraag door de heren Muntingh en Woltjer, leden van het Europees parlement aan de Commissie van de E.E.G. gesteld in verband met het volgen van de mono- of multispeciestheoriën en de door de E.E.G. gevolgde visserijpolitiek, tevens of er voor de Noordzee een bio-ekonomisch visserijmodel beschikbaar is ,luidde het antwoord hierop dat de voorstellen van de Commissie voor het instandhoudingsbeleid steunen op de wetenschappelijke adviezen van het Adviescomité inzake Visserijbeheer (ACFM) van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee (ICES) en van de door de Commissie ingesteld Wetenschappelijk en Technisch Comité. De tot dusver uitgebrachte adviezen zijn gebaseerd op monospeciemodellen.

Om het bepaalde lezers duidelijker te magen voegen wij zelf hier aantoe, dat monospeciebeheer beduidt een beheer gericht in functie van één bepaalde vissoort.

Een typisch voorbeeld kunnen we de beschermingsmaatregelen voor de haring noemen, waarbij alleen het herstel of de bevordering van de haringstand in aanmerking komt, zonder na te gaan of men hierdoor wellicht geen andere vissoorten schaadt, bv. door het feit dat de haring de eieren en larven van andere vissoorten, zoals deze van de kabeljauw opvreet. Men houdt in de monospeciethеorie dus geen rekening met de weerslag van de bescherming van een bepaalde vissoort op de andere vissoorten. Volgens de Deense bioloog Ursin, is het doel van de regulering van de visserij, te weten, de hoogst mogelijke opbrengst van iedere soort afzonderlijk, een illusie in het licht gezien van de biologische wisselwerking tussen de vissoorten. Nochtans zou de heer Ursin elders ook gezegd hebben, dat er niet voldoende gegevens beschikbaar zijn over de voedingsgewonten van de vissen om het resultaat nauwkeurig te voorspellen.

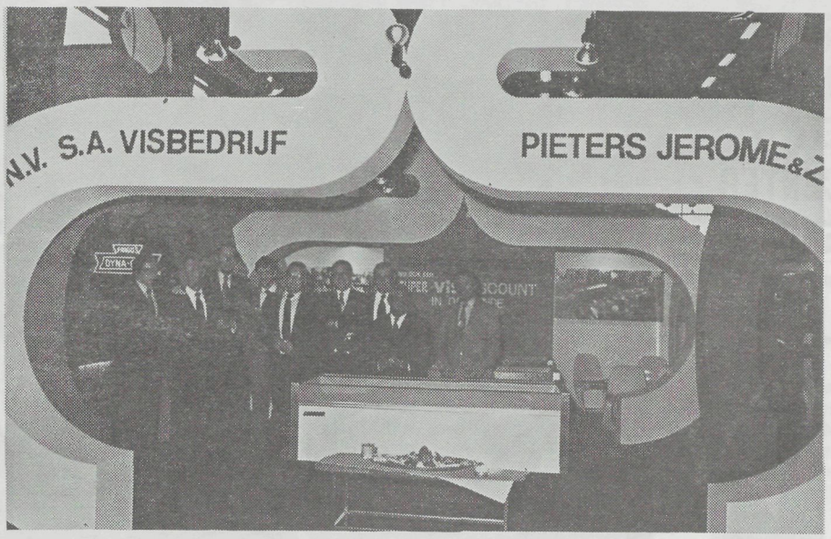
Volgens het antwoord van de Commissie, volgt zij de ontwikkeling van de multispeciemodellen met grote belangstelilng en stelt met voldoening vast, dat de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee, een werkgroep heeft ingesteld, die moet bepalen welke voor de praktijk, bruikbare resultaten hiermede te bereiken zijn. De Commissie zou dan bereid zijn, de resultaten van deze modellen te gebruiken. In het antwoord van de Commissie wijst men er toch nog op dat, alhoewel de mono-speciemodellen op bepaalde punten inderdaad te kort schieten, de daarop gebaseerde besluiten niet noodzakelijk indruisen tegen de aanwijzingen die de multi-speciemodelen verschaffen. Dit wijst er toch nog altijd hoofdzakelijk baseert op de resultaten van de mono-speciemodellen. Dat wil dus zeggen, wat goed is voor het op stand brengen of het in stand houden van de tong, van de schol, van de platvis, van de haring, van de kabeljauw, enz..... afzonderlijk beschouwd zonder rekening te houden van de wisselwerking tussen de verscheidene vissoorten. Wij zelf houden dit min of meer voor fout en dit bewijst nog eens hoe moeilijk men afstapt van een bepaalde theorie, vooral als de studie en het ICES juist geleid wordt door de voorstanders van de mono-specie theorie. Uit het antwoord van de Commissie vernemen wij eveneens, dat er geen bio-ekonomisch model beschikbaar is voor de Noordzeevisserij. Wil een ekonomisch model voor de praktijk bruikbaar zijn, dan moeten gebeurtenissen buiten de Noordzee, vaak globaal, erin verdisconteerd zijn. Daarom is de Commissie van oordel dat het op dit ogenblik de voorkeur verdient kleinere bioekonomische modellen te gebruiken ter bestudering van specifieke problemen zoals bv. de gevolgen van uiteenlopende strategiën voor de Noordzeeharingvisserij.

INTERFISH bezit alle troeven

OM IN DE TOEKOMST UIT TE GROEIEN TOT EEN VOLWAARDIGE NATIONALE VAKBEURS IN DE VISSEKTOR

Wanneer F. Romeyns in naam van het inrichtend comité van de nieuwe nationaal gerichte Vakbeurs INTERFISH 80, gisteren woensdag 11 juni in het Media Center te Oostende, tegenover de genodigden en de deelnemers - exposanten van het eerste uur, verklaarde dat het Media Center niets onverlet zal laten om deze nieuwe vakbeurs voor de visverwerkende nijverheid te laten uitgroeien tot een volwaardig nationaal gebeuren voor de betrok-

(vervolg op blz. 44)

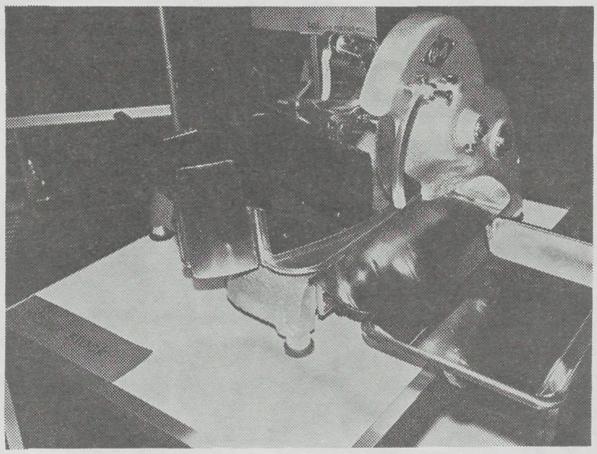


DE PRIJS-BREKER OP VIS-GEBIED OP INTER-FISH

N.V. VISBEDRIJF J. PIETERS & ZONEN

NIEUW te OOSTENDE : Winkelcentrum De Mast (naast Delhaize en vlakbij Mercator) — (059) 70 55 88
BRUGGE : Industrieterrein Blauwe Toren, Kolvestraat, 4 — (050) 31 28 31 (10 l.)
KUURNE : Ring Shopping Center — (056) 35 63 68
ZEEBRUGGE : Hoek Vissersstraat & Vismijnstraat — (050) 54 52 92

VISSNIJMACHINE GRAFF



Driefasige motor 220 - 380 Volt — 1.1 KW
Afmetingen : 85 × 62 × 48 cm
Snijdt alle soorten vis, met of zonder graten, in gelijke sneden.
Levering : uit voorraad, behalve voorverkoop.
Tafel voor deze machine verkrijgbaar volgens uw maten.

ETN MICHEL STOCK
de Henninstraat, 74 1050 Brussel
Tel. (02) 647 95 62 en 647 12 44

(8503V)

NIEUWPOORTS KASREGISTER BEDRIJF n.v.
Tel. (058) 23 30 07 - 23 48 49
Willem Deroolaan, 120 - 122, 8450 NIEUWPOORT



Op Interfish stelt het Nieuwpoorts Kasregister Bedrijf een uitgebreid gamma kasregisters (Anker - Hermes - Hasler - N.C.R. - Sweda) naast een uitgelezen gamma rekenmachines van wereldmerken en aan speciale invoerprijzen. Men komt er terecht voor alle herstellingen, onderhoud en verhuring. Een bezoek overwaard.

(10134N)

(Vervolg van blz. 43)
ken bedrijfstakken, hebben wij hem geloofd. De dynamiek en het doorzettingsvermogen van het Media Center zijn immers haast bij iedereen van het bedrijfsleven nu eenmaal genoegzaam bekend, om te weten dat zij inderdaad met deze nieuwe vakbeurs heel hoog mikken voor de toekomst en er heel wat troeven in hun bereik liggen om mettertijd volledig te slagen.

(vervolg op blz. 45)

BIJ DE OPENING VAN EEN GLOEDNIEUWE AKTIVITEIT IN MEDIA CENTER TE OOSTENDE



BOVEN : Snapshot van de druk bijgewoonde openingsplechtigheid ; ONDER : De personaliteiten brachten ook een bezoek aan de stand van « Het Visserijblad » terwijl Burgemeester PIERS — natuurlijk ! — niet kon nalaten op de hem traditionele wijze — een handkusje te geven aan mevr. P. VANDENBERGHE, echtgenote van onze Algemene Directeur ! (Foto Herman)



Op Interfish stelt VLEMAC de MIRELLA voor, het elektrisch rookapparaat voor vis en vlees. Een nieuwigheid waarbij men in 20 min. 20 porties forellen, paling, makreel, karper, poon en noem maar op zeer smeurig en goudbruin rookt. Naast de Mirella is er ook de ELECTRIMAID luchtreiniger en het volledig gamma NOWA Kontaktadres na de beurs :

VLEMAC p.v.b.a.,
St. Goriksplein, 9, 2520 EDEGEM
Tel. (031) 57 10 01

(10132N)

LA COURONNE nv

Zandvoordestraat, 25, 8400 OOSTENDE
Tel. (059) 70 13 24



VISROKERIJ gespecialiseerd in het roken van fijne ZALMSOORTEN. Het bedrijf won onlangs de « INTERNATIONAL FOOD AWARD » te Barcelona.

(10124N)

NOG GEOPEND TOT EN MET ZONDAG 15 JUNI A.S.

(Vervolg van blz. 44)

Burgemeester Jan Piers had ook alle lof voor dit nieuw initiatief dat hij als geroepen vond voor de stad Oostende, «een stad van en voor de vis», aldus spreker, en wie was er volgens hem, beter geplaatst om dit in een vakbeursvorm te gieten dan het Media Center. De burgemeester onderstreepte eens te meer de veelzijdigheid van het Media Center, waar de ene manifestatie de andere opvolgt, en die dan nog de tijd vindt om nieuwe aktiviteiten te ontplooien en met sukses.

Fish Contacts

De Brugse journalist Gerard Eddy bracht op de Interfish mooie revues over visbereidingen enz. voor vishandel en visverwerkende nijverheid tentoon.

Naar het schijnt is dit reeds de vijfde editie.

Wij wensen hem veel geluk bij zijn onderneming, die zeker menig visverwerker zal interesseren.

N.V. D. A. DE KNEGT, Mechelsesteenweg, 106, 2520 EDEGEM
Telex 32.320 tel. (031) 55 30 31



Machines voor Krimpfolie-verpakking Dieptrekmachines — Doseer-, vul- en sluitmachines. — Flowpack machines — Blister- en Skin machines. — Kartonneer machines.

Machines pour l'emballages sous film retractable. Machines de thermoformage. — Machines diseuses remplissage et fermeture — Machines Flowpack. — Machines Blister et Skin. Encartonneuses.

(10126N)

INTERESSANT MARKTAANBOD

Enkele flitsen uit de toespraak van F. Romeyns :

«INTERFISH is niet zomaar lukraak ontstaan, enkel en alleen omdat het Media Center een nationaal gerichte vakbeurs eens te meer op zijn aktiviteitenkalender zou kunnen plaatsen. Nee, want met een vakbeurs voor de visverwerkende nijverheid zouden we reeds voor enkele jaren gestart zijn, ware het niet dat wij een voorafgaande diepgaande marktstudie onontbeerlijk achten. Het is na deze peilingen in de betrokken sectoren, dat het inrichtend comité 1980 heeft gekozen om definitief met INTERFISH van start te gaan.

Het wel en wee dat elke bedrijfssector momenteel meemaakt even terzijde gelaten, is het onze persoonlijke overtuiging, dat de visverwerkende nijverheid en de daaraan verbonden promotie-, distributie- en verkoopsaspecten, een zeer dynamische bedrijfstak is».

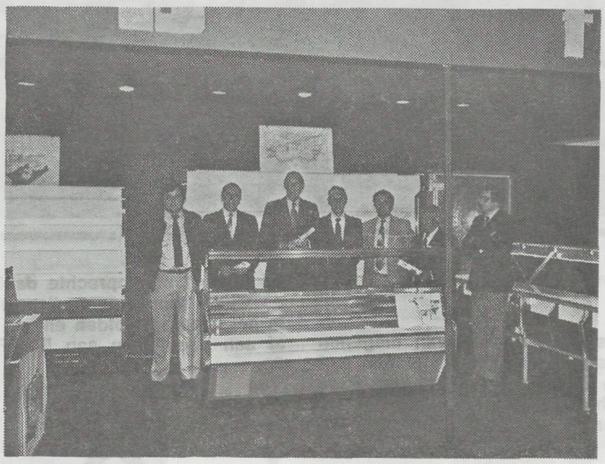
Spreker vervolgde :

«Bij de verwezenlijking van INTERFISH 80 hebben wij mogen rekenen op raadgevingen en steun van diverse officiële diensten zoals onder meer de Bedrijfsraad voor de

(vervolg op blz. 46)

FOOD Revi®
Vismijn - Oostende - 059/ 32.30.84
Fabricatie voorbereide vlsgerechten
- Salades
- Garnaalkroketten
- St.-Jacobsschelpen

interfish 80 stand 501



Er was enorme belangstelling van de Oostendse personaliteiten voor de stand van FRIMAK op Interfish 80. Niet te verwonderen want deze firma is uitermate gespecialiseerd in demontabele koelcellen, ijsmakers, vivariums-homariums, toonbanken en volledige winkelinrichting, speciaal ontworpen voor de vishandel.
Kontaktadres : FRIMAK, Pantserschipstraat, 177, 9000 GENT
Tel. (091) 53 86 66

(10135N)

ALUMINIUMVERPAKKING voor VIS en VISPRODUKTEN



HD - ECKO N.V.
Henry Fordlaan, 60, 3600 GENK — tel. (011) 35 19 81

(10123N)

INSTA DESIGN

TORHOUTSESTEENWEG, 66A
8200 BRUGGE 2
(050) 31 07 24 - 31 39 07



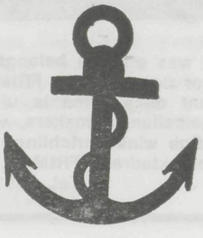
Gespecialiseerd in koel- en winkelinrichtingen. Geperfectioneerde geventileerde koeling met vochtigheidsgraad tot 95% om een perfecte bewaring te verzekeren. Uw te vernieuwen zaak wordt door ons studiebureel uitgewerkt en is vrijblijvend. Dienst na verkoop door eigen vakmensen verzekerd.

(10125N)

(Vervolg van blz. 45)

Zeevisserij, en ook van diegenen die dagelijks te maken hebben met de in het thema van de vakbeurs omschreven sectoren, waarvoor onze dank.

In dit verband zouden we toch graag één bepaalde dienst aanhalen en danken, namelijk het Rijksstation voor Zeevisserij dat op vrijdag 13 juni a.s. om 14u30 in het Rijksstation zélf, een colloquium houdt over de valorisatie van zeevis en dit aanleunend bij en gesteld in het teken van INTERFISH 80» waarna hij besloot met oprechte dank aan de vijftig bedrijven en diensten die in het opzet geloofden en van meet af aan deelnemen aan INTERFISH 80.



Door het feit dat het marktaanbod op INTERFISH 80 zeer interessant is, zijn wij er haast van overtuigd dat INTERFISH 80 heel wat belangstellende vakmensen naar 't Media Center te Oostende zal trekken.

INTERFISH 80 is nog geopend tot en met zondag 15 juni a.s. (van 10 tot 18 uur) doch is enkel toegankelijk voor vakmensen en zulks op vertoon en afgifte van de koperskaart, die uitsluitend te bekomen is bij de deelnemers - exposanten.

AANLOKKENDE ETALAGES EN KOELVITRINES VERHOGEN VERKOOP

In het buitenland en meer in het bijzonder in Nederland en West-Duitsland maakt men in de laatste tijd bijzonder veel werk in de visdetailhandel van de etalage en de koelvitrines. Men heeft inderdaad vastgesteld dat dit een bijzondere aantrek uitoefent op de voorbijganger, die één slotte, zo het al geen viseter is, toch altijd een viseter kan worden, dat wil zeggen een potentiële koper. Ook wordt daar in het bijzonder veel werk gemaakt van keukenklare produkten omdat de ondervinding geleerd heeft, dat de moderne huisvrouw niet zo heel veel afweet van het kuisen van de vis en de moderne mens tevens verwend is geworden in andere domeinen met panklare produkten. Een bijzonder aksent wordt dan ook gelegd op deze produkten die zo aanlokkend mogelijk worden voorgesteld met het onmisbaar schijfej citroen, het peterselietakje, het saladeblaadje en een tomaatje. Bereide visprodukten net voorgesteld zoals de vis- en krabsalade, mosselen en vis in het zuur, verhogen de kijkgraagheid van de passant en de kijkdichtheid voor de koelvitrines. Ook de winkel zelf dient, door een bijzondere nette en frisse indruk,



tot binnenkomen uit te nodigen. Een publiciteit is er in de eerste plaats voor de ogen en niet zozeer voor de oren. Een mooi zeebanket is een attraktie op zichzelf. Ter gelegenheid van de Dag van de Nederlandse Zeevisserij, die op 7 juni in IJmuiden doorging kreeg vanwege het organisatie-komitee de Nederlandse detailhandel met ongeveer 2 duizend ondernemingen een publiciteitsraamstrook toegestuurd. Men vroeg om voor een opvallende fleurige winkel of wagen te zorgen, om speciaal werk van de etalage en koelvitrine te maken, om te zorgen voor speciale voordeelaanbiedingen van goede kwaliteit. Men nodigde de detailhandel uit om de kliënten te verrassen met nieuwe produkten en om voor receptenfolders te zorgen. Men vroeg het aanbieden van feestelijke vishapjes in overweging te nemen.

Statistieken hebben trouwens uitgewezen, dat de verkoop in de viswinkel in rechtstreekse verhouding staat tot de aanlokkende voorstelling van het produkt, de diversiteit van de aanbieding en van panklare produkten en een goed gebruik van koelvitrines. De tijd is absoluut voorbij dat men de aanwezigheid van een viswinkel moest of kon ruiken.

Waar is onze propagandakommissie om vooral daaraan te denken in plaats van aan de folkloristische uitstapjes van visbakkers, die geen kg. vis meer doen verkopen ?

STAPELLOOP TE OOSTENDE

Op maandag 30 juni wordt om 17 uur op de Scheepswerven Beliard Oostende N.V. de splijt-sleephopperzuiger „Krankeloon" te water gelaten. Dit zeer spectaculaire vaartuig is op de Oostendse werf in aanbouw voor rekening van de N.V. Dredging International.

Mevrouw Chabert, echtgenote van de minister van Verkeerswezen heeft het meterschap aanvaard.

Een geschil tussen beroeps- en sportvissers voor de rechtbank

Het is niet de eerste maal, dat wij in onze kolonnen gepleit hebben voor een reglementering van de sportvisserij zodanig, dat rechten en plichten van deze laatste duidelijk zouden komen vast te liggen, waardoor sport- en beroepsvissers minder in elkaars vaarwater, of anders gezegd in elkaars viswater zouden terecht komen.

De rechtbank van Eerste Aanleg te Veurne zat verleden week hierdoor met een geschil opgeschept waarbij de voorzitter, bij afwezigheid van een bestaande en gepaste reglementatie, nu verplicht zal worden een Salomon's-oordeel te vellen. Dat dit inderdaad niet zo eenvoudig is, bewijst het feit dat, na de verdedigers van beide partijen gehoord te hebben, de rechtbank besloten heeft de zaak nog eens grondig te onderzoeken vooraleer het Salomonsoordeel trachten te vellen. Deze uitspraak, gezien dit de eerste is van een geschil tussen beroeps- en sportvissers voor een rechtbank, zal tevens wel jurisprudentie vormen bij afwezigheid van een wetgeving ter zake.

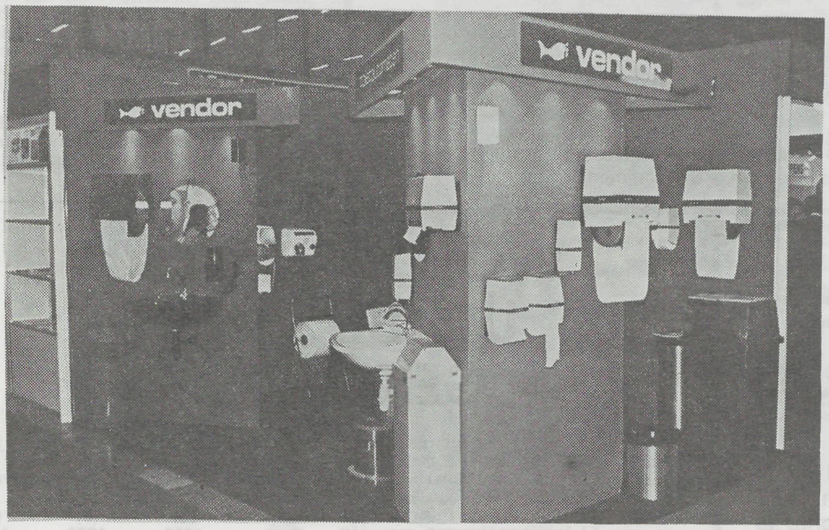
Zoals we reeds meermalen schreven, wordt de stel- en warrelnetvisserij, die uitgaat van de sportvissers, tenslotte een echte plaag omdat vooral aan de Westkust honderden en honderden meter visrijk water uit de kust afgezet wordt en hierdoor niet meer toegankelijk is voor de beroepsvissers. We menen dat hier twee principes tegen elkaar opbotsen, namelijk, de vrijheid van de zee voor het beoefenen van de sportvisserij en terzelfdertijd het in beslagnemen van een vrije zee door dezelfde sportvissers, waardoor deze vrijheid die zij voor zich zelf opeisen, ontzegd wordt aan de beroepsvissers. Dit zal, ons inziens, wel het probleem zijn waarmede de rechtbank gekonfronteerd wordt benevens nog het feit of de beroepsvissers hier niet het recht in eigen handen hebben genomen hoe begrijpelijk ook hun reactie is.

Volgens de betrokken sportvissers hebben de beroepsvissers ter hoogte van Koksijde hun netten opgekord of opgehaald om die dan terug in zee te gooien. Hierop werd door de sportvissers de zaak voor de rechtbank gebracht. De beroepsvissers kregen een getuige ten gunste in de persoon van de waterschout van Nieuwpoort die voor de rechtbank verklaarde, dat de netten van de sportvissers een werkelijk gevaar betekenen voor de beroepsvissers omdat deze niet aangeduid zijn, het schroef hierin kan vastdraaien en schade oplopen en het vaartuig eventueel naar de thuishaven moet gesleept worden.

Anderzijds komt daar nog bij, dat de sportvisserij de beroepsvissers een oneerlijke konkurrentie aandoen omdat zij hun vis op de zwarte markt verkopen en geen fiskale lasten te dragen hebben, noch mijn- noch afslagrechten, noch sociale lasten, noch bijdragen voor de ongevallenkas, fonds voor scheepsjongens, afhoudingen voor opvangregeling, enz...

Als deze beroepsvissers dan nog geschaad worden in hun eigen visserij op zee en de visrijkste plaatsen voor hen niet meer toegankelijk worden vanwege de talrijke warrelnetten, honderden en honderden meter diep en kilometers langs de kust, dan is het toch begrijpelijk, dat het eens tot een scherpe reaktie komt, waarvan we mogen zeggen, dat ze in feite uitgelokt wordt door het onverantwoord optreden van de sportvissers, die van de zogeheten vrijheid van de zee en van het vissen, gebruik maken, om dezelfde vrijheid van anderen te ontnemen.

TOTALE TOILETHYGIENE van VENDOR



VENDOR, de specialist van de totale toilethygiëne is er ook op Interfish. Hij stelt er naast zijn toiletrol-automaten, uitermate economisch en milieubewust, ook zeep-automaten, rolhanddoek-automaten en noem maar op . Zeker een bezoek overwaard.

VENDOR, Bisschoppenhoflaan, 448 - 450, 2100 DEURNE — (031) 25 55 50

(10133N)

PLASTIPLAT n.v.

PAALSTRAAT, 275
2120 SCHOTEN

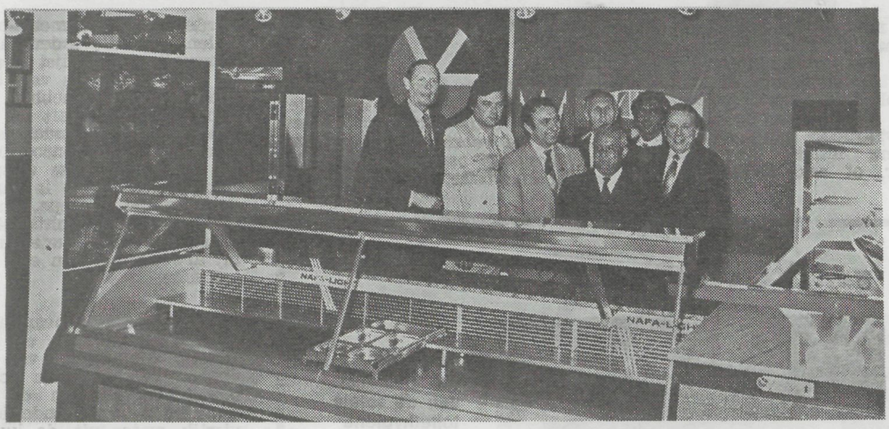


FABRIKATIE van SCHUIMPOLYSTYREEN VERPAKKINGEN voor de voedingsnijverheid.

(10122N)

pvba VAN LAERE

Knokkestraat, 268, 8390 Knokke-Heist 2 — (050) 51 31 31



VOLLEDIGE WINKELINRICHTING — KOELTECHNIEK — AIR-CONTIONERING
Alleenverdeler België : BROCKER - WUPPERTAL Koeltoonbanken - Braadspitten

(10130N)

DE GEVAREN VAN DE VISSERIJ OP SPANJE

De visserij op tong ter Liverpoolbaai praktisch ten einde zijnde, hebben sommige reders het gewaagd een paar reizen op de Golf van Biscaye te gaan beoefenen.

Zo is dit, naar we vernemen, het geval met de O.33, de Z.186, de Z.162 en de O.331.

Vrijdag was de O.33 afgevaren nadat de Z.186 hem voorafgegaan was, daar afgesproken werd zoveel mogelijk samen te blijven.

Pas was de O.33 ter visserij of vastgesteld werd dat twee lagers van de motor vastgelopen waren, zodat zaterdag de haven van Lorient diende aangedaan te worden.

Maandagmorgen vroeg togen 2 van de beste mechaniekers van SCAP per vliegtuig, met materiaal naar Lorient waar na twee dagen hard en delicaat werk, men er in lukte de nodige herstellingen uit te voeren, zodat het schip na 12 uur proefdraaien woensdag ter visserij in de Golf van Biskaje toog.

Dergelijke reisjes, welke zeer kostelijk zijn, en zeven dagen heen en terug betekenen, zijn niet altijd koek en deeg.

Oorlogsrisico door Hulp in Nood gedekt

Enkele weken geleden heeft het vissersvaartuig Z.596 „De Zwerver", zware schade geleden door een bomontploffing bij het ophalen van het net. Dit schip is niet bij Hulp in Nood verzekerd.

In verband hiermee werden van bepaalde zijde opnieuw, zoals enkele maanden geleden, toespelingen gemaakt als zouden de reders, die bij Hulp in Nood verzekerd zijn, daarvoor niet gedekt zijn.

Dit is een grove onwaarheid. **Bij om het even welke schade aan het schip door oorlogsrisico (dus ook een oorlogsmijn) veroorzaakt, is deze bij Hulp in Nood gedekt.**

Hulp in Nood is daarvoor zelfs volledig herverzekerd bij Lloyds Londen.

Daarenboven vermeldt **art. 14** van de polis van Hulp in Nood :

„De schepen zijn gedekt tegen alle gevaren der vaart : storm, oorlogsrisico, enz...

De directeur — **De voorzitter**
P. Vandenberghe — **E. Verleene**

(Nota der red.) Enkele maanden geleden werd ook in het blaadje van de Rederscentrale geschreven, dat Hulp in Nood, niet als verzekering door de Staat erkend was.

Hiervoor is tegen de Rederscentrale en de belagers een proces in gang, welke nog moet gevonnist worden.

Dat Hulp in Nood, als coöperatieve verzekering een doorn is in het oog van sommigen, is begrijpelijk. Maar dat men zich daarenboven van geen vuiltje vervaard, is wat anders.

(10095N)V)

WORDT DE O.334 UIT DE VAART GENOMEN ?

Naar het schijnt overweegt men ernstig de O.334 van de rederij De Sneppe pvba (Pintelon) uit de vaart te nemen. Dit zou dan opnieuw een IJslander minder zijn en ons IJslandkontingent met één eenheid verminderen. Dit zou zeker wel goed aanvaard worden door IJsland zelf, die, toen zij de toelating in 1974 aan België verleenden om met de toen nog bestaande vloot verder in de IJslandse wateren te komen vissen, mits de beperkende voorwaarde, dat er geen nieuwe vaartuigen mochten bijkomen en de afvallende schepen niet mochten vervangen worden, nu de vrijgestelde Belgische vloot terug met één eenheid zou zien verminderen.

Van de eertijds tamelijke grote Oostendse IJslandvloot waren toen reeds de O.224 en de O.217 verdwenen. Hierna volgde de O.288 door het op de rotsen lopen bij zijn terugkeer van de IJslandse visserij, de O.316 die roemloos naar Sénégal vertrok, de O.282 van Charel Christiaens die naar de sloop verwezen werd, de O.182 die ook al stilgelegd werd. Mocht nu ook de O.334 uitvallen, dan zou de Oostendse IJslandvloot zich herleid zien tot de O.81, de O.129, de O.202, de O.216, de O.317 en de O.318, hetzij nog zes eenheden. Een voordeel zou misschien zijn dat IJsland zich ten slotte door zo een numeriek kleine vloot niet meer geschaad voelt en niet van haar recht gebruik zou wensen te maken om de Belgische vlootaktiviteit op te geven in de IJslandse wateren, iets dat in haar bereik ligt mits een zesmaanden vooropzeg.

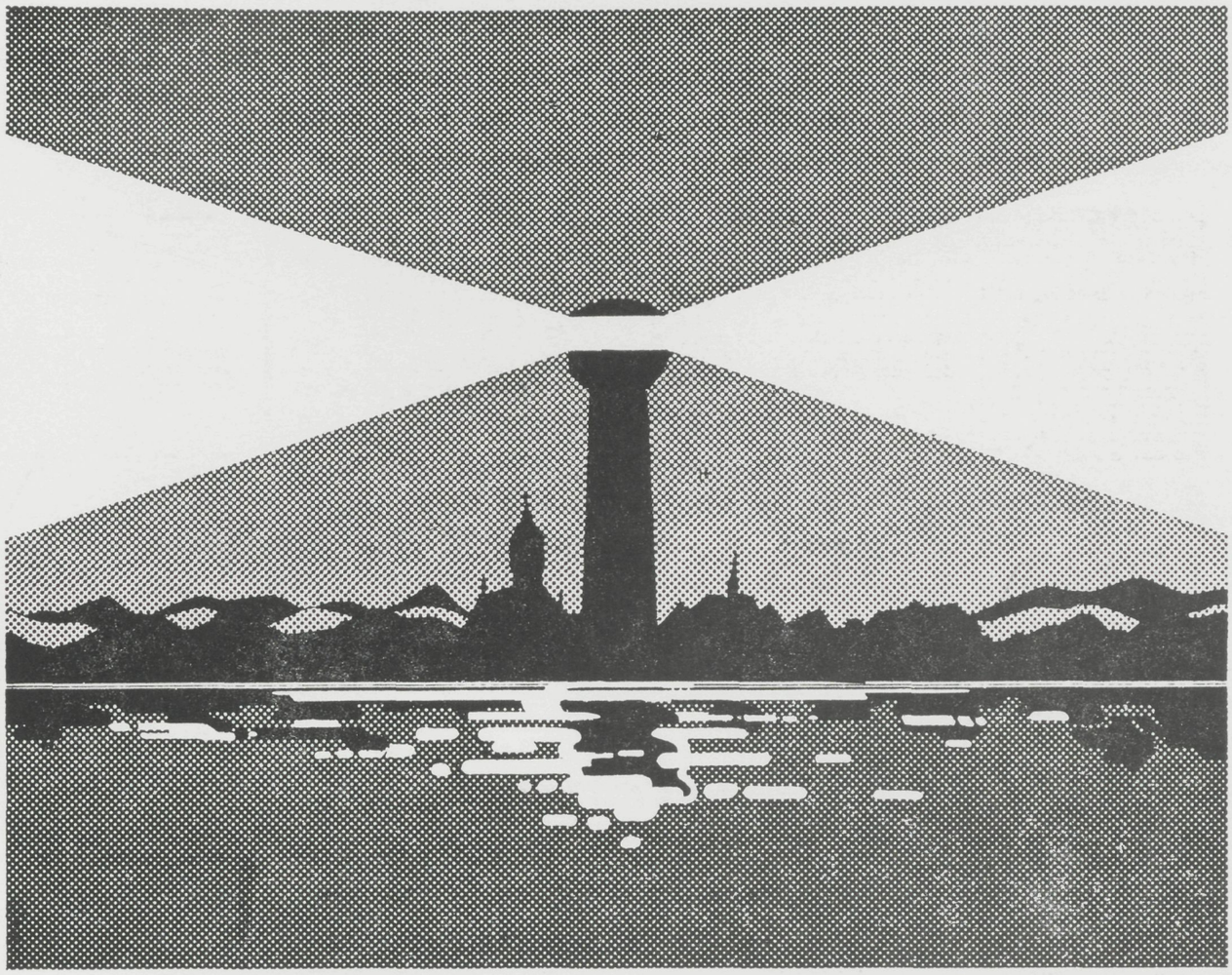
Anderzijds zien de overlevende IJslandschepen er ook zo flink niet meer uit als we deze in een kadertje plaatsen, wat het bouwjaar en de ouderdom van de motor betreft zoals hieronder weergegeven :

(1)	(2)	(3)	(4)
O.81	1952	1970	1.350
O.129	1961	1961	510
O.202	1963	1963	660
O.216	1961	1961	750
O.317	1959	1959	1.200
O.318	1946	1958	600
O.334	1962	1967	710

(1) Nr. vaartuig
(2) Bouwjaar romp
(3) Bouwjaar motor
(4) P.K. motor

Om tot de O.334 terug te keren, zou blijken dat de motor het niet meer zou doen en dat de rederij nu voor de keus staat om een nieuwe motor te steken, het laatste er uit halen, ofwel het vaartuig op te leggen. Een nieuwe motor met uitbouw van de oude, aanschaffing van een nieuwe zwaardere motor en het plaatsen en aanpassing van bepaalde andere zaken, zou de rederij vijftien miljoen kosten en, vooral in het licht gezien van de onzekere toestand, daar IJsland op ieder ogenblik kan opzeggen, zou het risiko voor de rederij te groot worden. Zo de O.334 uit de vaart genomen wordt, blijven we dan nog met zes IJslandvaarders over. Het is dus mogelijk dat men binnen een aantal jaren zal kunnen het hoofdstuk van de Oostendse IJslandvisserij afsluiten. Niet zonder weemoed voor zovele vissers en mensen uit het bedrijf.

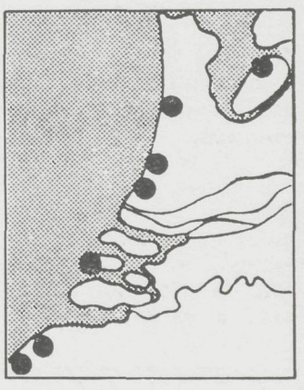
We begrijpen echter niet hoe een knap schipper zoals Michel Anseeuw, niet terug een IJslands vaartuig in uitbating neemt, daar hij als gevolg van het vergaan van de O.288 met een ander nieuw schip er zeker zou mogen teruggaan.



Service langs de hele kust. Daar kunt u op blindvaren.

Voor al uw netten, vislijnen, kornetten etc. vindt u de gespecialiseerde vestigingen van IJmuiden Stores langs de hele nederlandse en belgische kust.
Dat is makkelijk. Toch beschouwen wij het maar als één onderdeel van onze service. Wij vinden het belàngrijker dat u in onze zaken nimmer bot vangt. Daarom gaat onze specialisatie wel èrg ver en hebben we alles in voorraad. We vinden het belangrijk dat u buitengaats op uw materiaal kunt vertrouwen. Daarom leveren we uitsluitend de beste kwaliteit. En we vinden het belangrijk dat u op onze adviezen kunt blindvaren. Daarom leveren we de betrouwbare Verto vislijnen, de onverwoestbare Anza hoogopenende grondnetten, de voortreffelijke pelagische-, span- en boomkornetten. Bovendien kunt u gebruik maken van de speciale visserij servicedienst van IJmuiden Stores. En onze servicedienst verzorgt bij u aan boord o.a. het versplitsen van vislijnen en het repareren van netten.

Als wij zeggen "service," dan bedoelen we service



IJMUIDEN STORES

OOSTENDE, S.V. SCAP, H. Baelskaai 27, tel. 059-322951/320931/320932.
ZEEBRUGGE, Kooperatieve "Hand in Hand", Tijdokstraat 34,
tel. 050-544117/544192/544656

IJMUIDEN, Trawlerkade 44, tel. 02550-19122*
KATWIJK, Nettenfabriek "De Noordzee", Haringkade 1, tel. 01718-73541*
URK, Bos Netten, Industrierondweg 10, tel. 05277-1494
SCHEVENINGEN, "Nautilus", Dr. Lelykade 62, tel. 070-500900*
STELLENDAM, Deltahaven 14-15, tel. 01879-1411*

Museum



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.

■