het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 6 februari '81 - Nr. 5

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

Vijf jaar na inbedrijfneming van de "Marbi"

O.231 "St Carolus" nieuwste aanwinst voor de Oostendse vissersvloot

Zaterdagmorgen, rond de klok van elf uur werd de Hendrik Baelskaai, bij wijze van spreken, massaal ingenomen door honderden belangstellenden. Aanleiding hiertoe was de doop en in bedrijfname van de nieuwste Oostendse treiler, met name de O.231 «St. Carolus», een kloeke stalen middenslagtreiler die door de Scheepswerven van Langerbrugge werd gebouwd voor rekening van de Oostendse rederij Norbert Hennaert - Delbol. Een plechtigheid die men te Oostende zo'n beetje ontwend was geraakt. Het is immers vijf jaar geleden dat nog een nieuw vaartuig aan het effectief van de Oostendse vloot werd toegevoegd. Het ging toen om de O.33 «Marbi» van de rederij Oscar Martinsen en Pros Vanbillemont. Maar sedertdien was men, wat de uitbouw van de vloot betreft, op sterven na dood.

Vandaar allicht dus die uitermate ruime belangstelling en daarmee wilde men ook misschien wel hulde brengen aan de durf, de zin voor initiatief en vooral het geloof in de toekomst van de zeevisserij, die Norbert Hennaert, samen met zijn hard werkende vrouw en zijn vader heeft gedemonstreerd. Men moet inderdaad een onwrikbaar geloof etalleren om nog op zo'n forse manier te durven investeren in een sektor die de jongste jaren nog nauwelijks van de grond kwam. Gelukkig was er 1979 die al een lichte verbetering liet optekenen, terwijl ook 1980 voor de visserij helemaal niet slecht was. Allicht die opflakkering heeft Norbert Hennaert de impuls gegeven om een nieuw vaartuig te laten bouwen. Het vergt een pak geld maar, wie geen geloof heeft in de toekomst, zal zich zeker niet aan zo'n riskant avontuur wagen. Dat vooral werd beklemtoond in de meerdere toespraken die werden gehouden door prominenten uit het bedrijf.



Een beeld van de doopplechtigheid met v.l.n.r. Premier Martens, E.H. Cornillie, «Peter» Pedro Hennaert, «Meter» Mevrouw Martens, schipper-eigenaar Norbert Hennaert en uiterst rechts Mevrouw Norbert Hennaert. (Foto NVDK - Herman)

DE DOOP

Het begon allemaal zaterdag om 11 uur met de eigenlijke doop van de « St. Carolus ». In tegenwoordigheid van « meter » mevrouw Martens en « peter » Pieter Hennaert — Pedro voor de vrienden — borstelde de aalmoezenier Cornillie, met de hem eigen zwier, Gods zegen over de « St. Carolus » waarop het ganse gezelschap zich verplaatste naar een der lokalen van de rederskooperatieve SCAP waar een korte maar bijzonder geslaagde ontvangst plaatsgreep. Eerste en tevens enige spreker op deze ontvangst — de overige prominenten kwamen tijdens het diezelfde avond gehouden feestmaal aan de beurt — was de h. Mainil die het woord voerde namens de bouwende werf, de Scheepswerven van Langerbrugge dus. De heer Mainil liet zich als volgt uit :

« NIET DE EERSTE »

Ik kan U de verzekering geven dat de «St. Carolus» volledig beantwoordt aan de normen van een moderne visserij. Het kan eigenaardig lijken, maar dit vaartuig is niet het eerste dat door onze werf afgeleverd werd. In feite bouwden wij reeds elf vaartuigen voor onze vissersvloot. De eerste eenheid kwam nu al weer vijftien jaar geleden in bedrijf ; het ging toen om de Z.411 « De Bounty » en dat is ondertussen een suksesrijk vaartuig gebleken. Nadien werden regelmatig treilers afgeleverd door onze werf. In 1967 waren er dat vier, waaronder de N.704, de Z.429 en de Z.502 ; in 1968 bouwden wij slechts één treiler, met name de N.705, maar in 1969 gingen wij over op de bouw van grotere eenheden. Aldus leverden wij in dat jaar de Z.518 en de Z.408. In 1970 tenslotte volgden nog twee gelijkaardige vaartuigen. Toen leverden wij de Z.512 en de Z.519 af. Dat was voorlopig onze laatste aktiviteit ten bate van de zeevisserijsektor. Wij kenden een stilteperiode tot 1979 en dat viel precies samen met de crisis die zich zowel in de visserijsector als in de binnenvaart aftekende. Hoe wij terug in de visserijmiddens kwamen ? Vrij eenvoudig. In 1979 kwam de heer Johan Verhoest bij ons in dienst en iedereen weet dat de heer Verhoest een specialist is inzake de bouw van vissersvaartuigen. Zodoende kwamen wij dus weer terecht in deze specifieke sektor met voor gevolg een eerste opdracht. Het was de rederij Hennaert-Delbol die een order plaatste nadat wij eerder al de Z.92 hadden afgeleverd aan de rederij Flitser.

In kan U de verzekering geven dat de «St. Carolus» een degelijk vaartuig is, dat beantwoordt aan de meest strenge normen die de zeevisserij vandaag stelt.

Totdaar de toespraak van de heer Mainil waarop, namens de werf, bloemen werden overhandigd aan de meter mevrouw Martens en Pedro Hennaert als Peter.

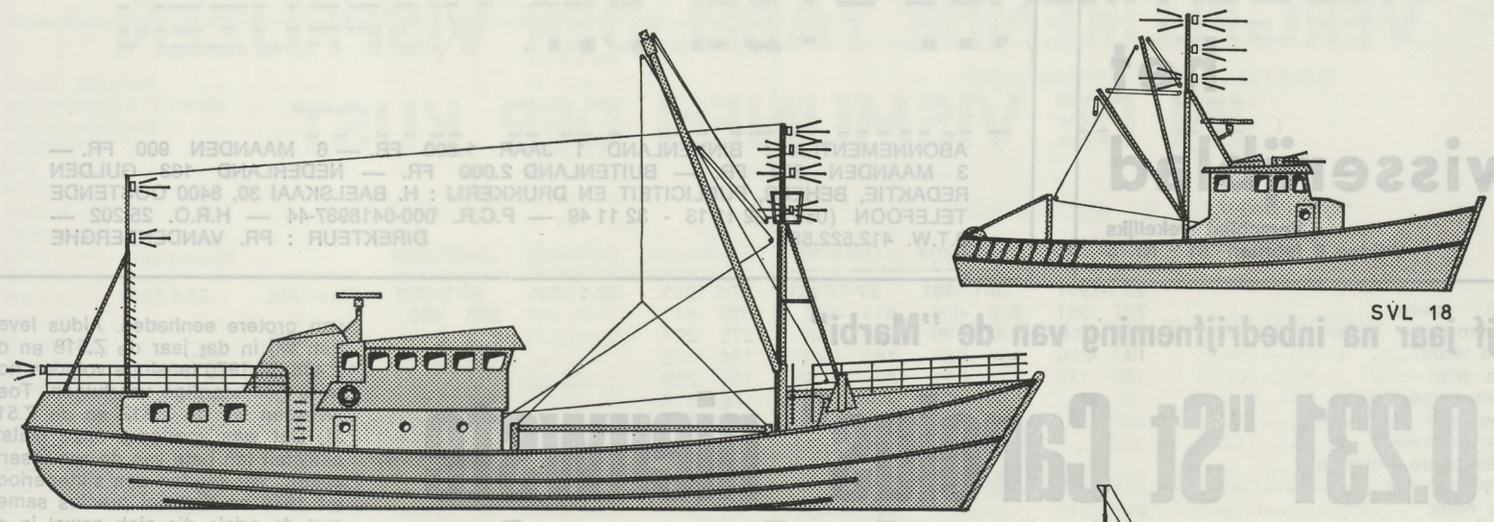
Namens de motorenfabriek Bolnes werden ook bloemen overhandigd aan de meter, en de dames Hennaert, terwijl nog talrijke andere bloemstukken van vrienden en leveranciers het feest kwamen versieren.

Het was stipt te 13 uur dat de talrijke genodigden, familieleden en bemanning tenslotte Brugge bereikten, waar in het kader van een zeer rustiek restaurant «De Zandwegemolen» in de prachtige oude molen, bij vrienden van reder en familie, het diner plaats had voor talrijke feestgenoten.

Onder de aanwezigen noteerden we de heer Wilfried Martens, eerste minister en zijn dame, die meter was van het schip, de heer Leon Vande Moortel, secretaris-generaal en zijn dame, die de minster Lavens vertegenwoordigde. Voor wat het ministerie van verkeerswezen betreft, was secretaris-generaal Poppe verontschuldigd op het ogenblik zijn minister vergezellend in China.

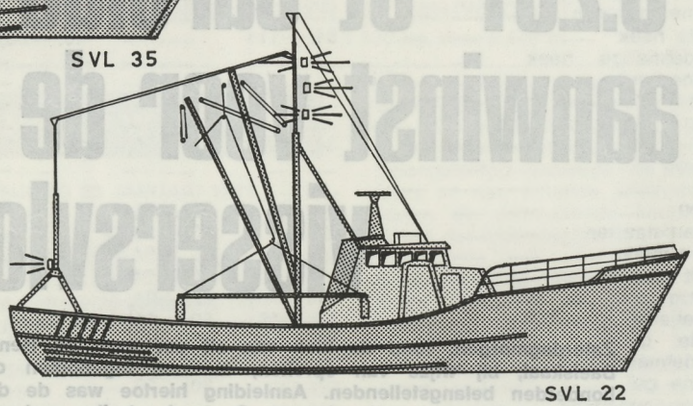
Verder noteerden wij de hh. directeur-generaal Van Craeynest en Vandersteen van het ministerie van verkeerswezen; Claus, directeur van de loodsdienst; De Paepe en Bourgeois van de zeevaartinspectie; Marcel Vandenbosch, hoofdwaterschout Vanloo; alle van het mi-

(vervolg op blz. 3)

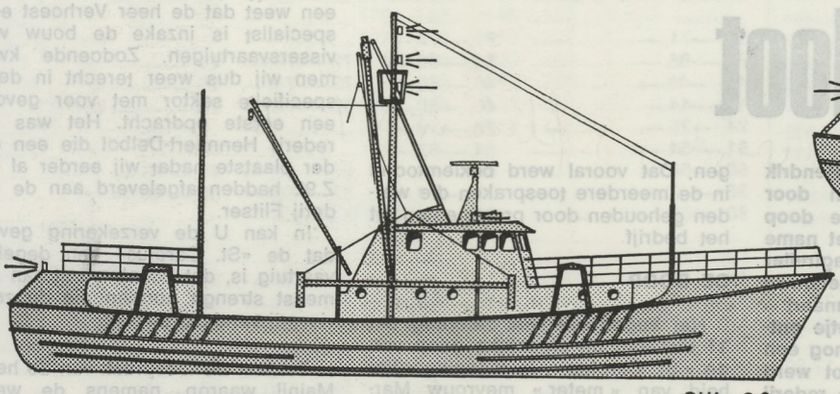


SVL 18

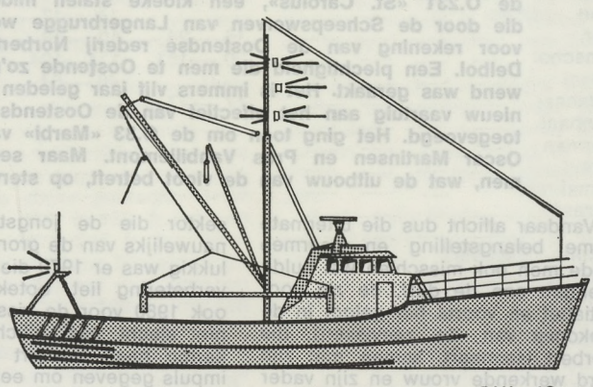
SVL 35



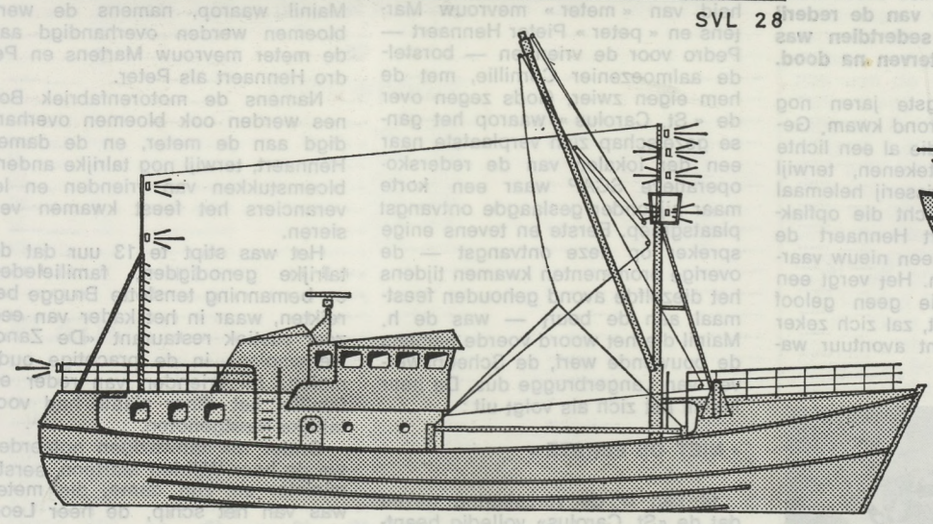
SVL 22



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 091/72.80.04

(Vervolg van blz. 1)

nisterie van verkeerswezen; Dries Claeys; burgemeester Goekint en schepen Dumarey van Oostende. Voor het ministerie van Landbouw noteerden wij de hh. Hovart, Michielsen en Luc Maertens; de heer Guy Brabant, de directeur-generaal van Oostende Radio; Walter Vanroose, secretaris van de Bedrijfsraad; Albert Van Gheluwe, adviseur van de Minister van Arbeid; Jozef Deroose, directeur van Hand in Hand; de hh. Van Gervean, Vandesande en Lenotte van het NMKN; Praet van SCAP; de hh. Van Cappellen, Van Eysden, Verhoeven en De Hartog van Bolnes fabrieken; Van Tuyckom van BP, Roger Cattoor, directeur bij OVA en Pros Vandenberghe, directeur van Hulp in Nood en SCAP.

Voor de werf van Langerbrugge was de heer Raoul Wynakker verontschuldigd, in het buitenland, maar was zijn vader ere-voorzitter Wynakker, vergezeld van de hh. Mainil, Verhoest en de ganse bureaukratische en technische staf van de werf tegenwoordig.

Al deze heren waren te dezer gelegenheid vergezeld van hun echtgenote, terwijl de hh. Vandewalle, adj. kabinetschef van de Minister van landbouw en bestendig député Eerebout, van Bredene, zich op de lunch hadden verontschuldigd, door andere omstandigheden belet het diner bij te wonen.

Het was dus in een gezellige en eenvoudige sfeer dat de meter het feest inzette en de aanwezigen als volgt toesprak

FEESTREDE VAN DE METER

Dames en Heren,

Het is de eerste maal dat mij de grote eer wordt aangedaan meter te zijn van een vissersvaartuig en dan nog van het vaartuig van een nog jonge, maar kranige visser, die het in deze voor ons allen moeilijke tijden aandurft met de steun van zijn ouders, onze visserij met een der mooiste en best uitgeruste vaartuigen van de Belgische visserijvloot te begiftigen.

Ik ben er ten zeerste door verheugd en die mooie dag zal mij steeds als een levende herinnering bijblijven.

Ik ben ook bewust van de grote verantwoordelijkheid welke mij dat bijbrengt, maar in het kader van de emancipatie van de vrouw, kan ik U verzekeren, dat ik U steeds trouw ter zijde zal staan, daar waar en wanneer het nodig zal blijken.

Mocht je grote durf en moedig initiatief U en uw bemanning steeds behouden vaart en rijke vangsten bijbrengen, is de wens van de meter, die verlangend naar de resultaten van je hard labeur zal blijven uitzien.

xxx

Totdaar deze eenvoudige, kleine speech, welke fel werd gesmaakt en toegejuicht.

NAMENS DE WERF

Na het voorgerecht nam de heer Mainil het woord om de heer Raoul Wynakker door de mist in het buitenland onverwachts weerhouden, te verontschuldigen. Hij verwelkomde alle aanwezigen namens de werf, dankte de rederscooperatieve SCAP voor de hen geboden gastvrijheid bij de receptie en gaf een korte historiek van de verwezenlijkingen der werf van Langerbrugge bij de bouw van vissersvaartuigen. Zo werden in 1967 vier vissersvaartuigen gebouwd en wel nl. :

4 schepen in 1967
Z.411 «Bounty», Derudder Gilbert
N.704 «Girona», Calcoen Arthur
Z.429 «Kontiki», Cogge Alidor
Z.502 «Regina», Lycke Zeger

Een schip ging in 1968 te water voor rekening van reder Kosters, nl. de N.705.

In 1969 was het de Z.518 «Cutty Sark» voor Louis Adams en de Z.408 «Speranza» van J. Vantorre, om in 1970 de Z.512 «Elcid» voor rekening van Vlietinck en de Z.519 «White Horse» voor de Rederij White Horse tot stand te zien komen.

Van 1970 tot 1980 kende men zoals op alle werven, een crisisperiode totdat de Z.92 «Lundy Gannet» voor de Rederij Flitser werd gebouwd, nu gevolgd van het prachtig 34 m vaartuig de O.231 «St Carolus», voor de rederij Norbert Hennaert-Delbol.

Deze laatste vaartuigen werden gebouwd onder de kundige leiding van de heer Johan Verhoest, een meester in zijn vak.

(vervolg op blz. 5)



De bemanning van de O.231 «St. Carolus» die dinsdag voor de maidentrip de grote vlakte optrok.
(Foto NVDK - P.M.)

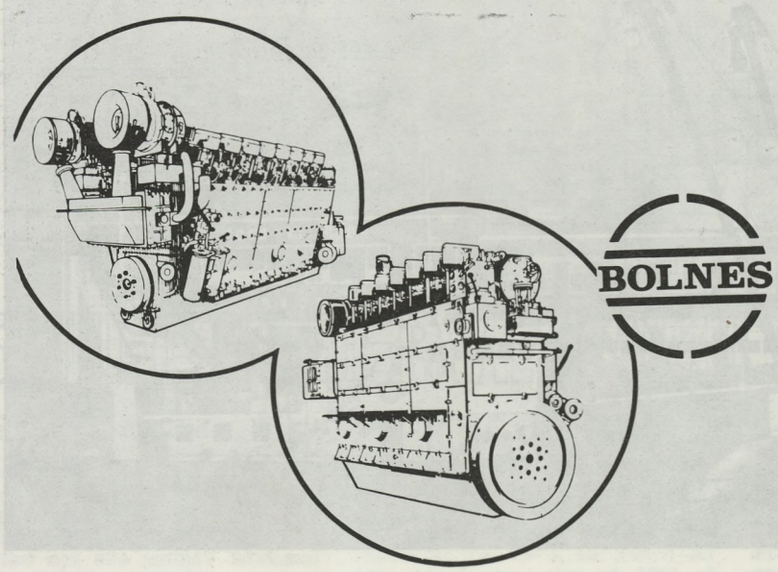


De prachtige stalen treiler O.231 «St. Carolus», het nieuwste sieraad van de Oostendse vissersvloot.
(Foto NVDK - P.M.)

● 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)



O.231 "St. Carolus", eigendom van de Rederij Hennaert-Delbol en voorzien van 1 BOLNES DIESELMOTOR type 8 DNL 150/600 1200 p.k.



BOLNES

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.

Vraag uitgebreide dokumentatie.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

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

(8669LTV)



De heer Mainil, die namens de Scheepswerven van Langerbrugge, het woord voerde. (Foto NVDK - Herman)

(Vervolg van blz. 3)

De heer Mainil zich daarbij zelf vergetend, bracht hulde aan de doordrijvendheid van peter Pedro Hennaert en dankte in 't bijzonder Mevrouw Martens, omdat zij met zoveel hartelijkheid het meterschap had aanvaard.

Als herinnering aan deze mooie dag bood hij haar en de peter namens de werf, een prachtig geschenk aan, overtuigd dat niemand beter dan zij, dit zeer moderne schip ten doop hadden geleid.

Een verdiend applaus beantwoordde deze gemoedelijke uiteenzetting terwijl de heer Mainil de geschenken aan de meter en de peter overhandigde. Onder het spelen van mooie muziek, had het diner daarop zijn verder gezellig verloop totdat de heer Vandenberghe, namens de familie gevraagd een woordje te voeren, daarop aan de beurt kwam om de eerste minister en zijn dame in een luimige toespraak te trachten te overtuigen, dat het voor hem ook tijd werd reder te worden in 't belang van de Belgische visserijgemeenschap, bij wie hij zo graag aan zee en op zee enkele uren rust zoekt.

WORDT OOK ONZE EERSTE MINISTER VISSER-REDER ?

In deze gezellige sfeer, kwam dan ook de pittige toespraak van hem die sedert meer dan 50 jaar aan diezelfde visserij verknocht is, tot zijn volle recht en werd spreker verschillende malen met hartelijk handgeklap onderbroken. Hij zei ondermeer :

Ons werd heden de delicate opdracht gegeven, ter gelegenheid van de doop van het meest moderne vissersvaartuig van onze vloot tot U het woord te richten.

Ongeveer één jaar geleden waren wij te Zeebrugge om de doop van een der eerste nieuwbouwen van de laatste jaren mee te maken, welke sedertdien door een viertal andere, alle voor de haven van Zeebrugge, gevolgd werd. Het is immers een droevige vaststelling, dat onze vissersvloot niet alleen numeriek snel achteruit ging, maar ook ten zeerste verouderd is.

In 1950 telde onze vissersvloot immers nog méér dan 400 eenheden, waaronder ongeveer 35 IJslandtreilers, waar in 1980 onze vloot geslonken is tot 218 treilers, waarvan er nog hooguit een zevental de IJslandse visserij bedrijven.

Van die 218 eenheden, zijn er nog 65 ingeschreven te Oostende waarvan er 17 ouder dan 25 jaar en 11 meer dan 20 jaar.

Zeebrugge telt 123 eenheden waarvan 25 méér dan 25 jaar, 12 méér dan 20 en 42 méér dan 15 jaar.

En tenslotte is er nog Nieuwpoort welke nog 30 eenheden telt, waarvan 10 méér dan 25 en 5 méér dan 20 jaar.

Dit betekent dat op het huidig ogenblik ongeveer 40 ten honderd van onze nationale vloot zeker voor vernieuwing vatbaar is, als men vaststelt hoe snel de moderne techniek, moderne eisen stelt, om economisch rendabel te blijven. En dat heeft men te Zeebrugge beter begrepen.

Waar daar de impuls tot vernieuwing en modernisering een feit is en waar de uitbreiding een snelle progressie heeft gekend, bleef men te Oostende een meer afwachtende, misschien te voorzichtige, houding aannemen. In vier jaar tijd werden slechts twee nieuwe eenheden in bedrijf genomen waarvan de O.231 «St Carolus» heden gedoopt, zeker de modernste van de vloot mag genoemd worden. Dit vaartuig kan dus voor de jonge reders en schippers een impuls zijn om eveneens tot nieuwbouw te beslissen en te beseffen, dat het groot tijd wordt, dat men het geweer van schouder verandert, wil men economisch rendeerbaar blijven. Kijken wij maar even over onze Noordergrens. Onze Nederlandse vrienden hebben op eigen werven dit jaar niet minder dan nog 46 orders geplaatst, waaronder vaartuigen van méér dan 40 m lang en voorzien van een scheepsmotor van meer dan 2000 PK. Vaak benadert de kostprijs de 70 miljoen. Wij zouden er derhalve kunnen van uitgaan, dat ook wij, dat kunnen, zij het dan niet aan een zelfde tempo en ook niet van dezelfde grootte, maar toch even technisch vooruitstrevend.

DE STEUN VAN DE OVERHEID

Onze reders en jonge vissers worden immers meer dan in om het even welk ander land, op een voorbeeldige wijze gesteund door de regering, de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, de provincie en de VOZOR gelden (als er nog zijn) en dat, in voorwaarden, welke nergens anders te bemerken valt en waarvoor wij graag hulde brengen aan onze verschillende ministeries, hier vertegenwoordigd door de elite van haar ambtenaars, die sedert enkele jaren alles in het werk stellen om onze visserij, in de meest uitgebreide vorm, te steunen.

Het zou ons te ver leiden hier vandaag in detail over te spreken. Hopen wij alleen maar, dat die geest, die wilskracht en die aanmoedigingen mogen blijven duren in het belang van de verdere uitbouw van een te fel verouderde vissersvloot, een noodzakelijk technische modernisering om de vangkapaciteit op te voeren en onze mensen, die noch een 35-uren werkregeling kennen, noch zon- of feestdagen, noch eindejaarspremie, te steunen, ons land en de bevoorrading in deviezen en een gezond voedsel ten goede.

Eens te meer stellen wij met ge-

(vervolg op blz. 7)



Premier Martens, omringd door de groep mensen die de trip en technische proefvaart mee maakten. (Foto NvdK - PM)

Uw elektrische installatie is in goede handen bij:

Bakker Sliedrecht

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

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

Reparatie en onderhoud:
Bakker Repair b.v.

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

Leeghwaterstraat 59 - Postbus 25 - Sliedrecht - tel. 01840-6600 - telex 23772 | Bruningsstraat 11 - Postbus 212 - Sliedrecht - tel. 01840-6600 - telex 23772

AAN BOORD VAN DE O.231 "St Carolus" WERDEN DOOR ONS DE VOLGENDE AFSTANDSBEDIENINGEN GELEVERD EN GEMONTEERD, T.W.:

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

SEMPRESS

Machinefabriek Sempress B.V.

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

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

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

(Vervolg van blz. 5)

noegen vast, dat de vertegenwoordigers van de regering, de provincie en het stadsbestuur zich meer en meer gaan interesseren aan onze zeevisserij. Dit genoegen is des te groter omdat onze eerste minister, niettegenstaande zijn vele zware beslommeringen, zich de moeite heeft getroost op deze mooie doop aanwezig te willen zijn. Wat wij echter biezonder waarderen is, dat zijn dame het meterschap over de «St Carolus» heeft willen aanvaarden en daarmede een betekenisvolle getuigenis aflegt van hun genegenheid voor onze visserij en ons vissersvolk.

MEVROUW,

U hebt ons daar net niet Uw trouw aan Uw echtgenoot verkondigd, maar als meter, Uw trouw aan de belangen van dit prachtig vaartuig, dat gij onder Uw bescherming hebt genomen en met zoveel enthousiasme hebt helpen dopen. Wij zijn er ons van bewust, dat gij het verder goed zult willen doen maar eveneens overtuigd, dat gij dezelfde kopzorgen niet zult hebben als Uw man met zijn sociale partners.

Integendeel ! Er zal misschien een dag komen dat gij, ten gevolge van de vele genoegens die gij en ook hij aan de visserij beleeft, hem zult kunnen overhalen om van job te veranderen. Om hem hierop voor te bereiden en zijn liefde voor de zeevisserij aan te wakkeren, hebben wij daarom gemeend hem hiervoor een passend geschenk te mogen overhandigen, met name, het prachtig boek van Gaston en Roland Desnerck, getiteld «Vlaamse visserij en vissersvaartuigen». Het zal voor hem een gelegenheid zijn, niet alleen de evolutie van onze vissersvloot door de eeuwen heen te leren kennen, maar een impuls te meer om visser of reder te worden zoals onze mensen met krediten van de NMKN en de steun van die vissers op wie hij, als leek in het vak, zou willen beroep doen.

Zich richtend tot de eerste minister, zei hij :

Voor die bouw moet gij U echter dit jaar niet tot de Scheepswerven van Langerbrugge wenden, omdat zij zopas een order van één miljard kregen toebedeeld, maar er zijn ook nog andere werven op onze kust en in het biezonder deze die vertrouwd zijn met de visserij en wel, met name de werf van SCAP, waar gij even goed zult gediend worden als te Langerbrugge. En past het U daar niet omdat U anderen kreeg aanbevolen, dan zijn er nog een drietal welke ik vandaag, uit vrees voor grote konkurrentie, niet durf noemen. Gij zult aldus zo handelende meewerken aan werkverschaffing op onze kust, die het zeer nodig heeft en gij zult U daarenboven kunnen verzekeren bij Uw eigen rederscooperatieve «Hulp in Nood» waar men U, weliswaar in mindere mate, even goedkope kredieten zal verlenen als bij de NMKN, maar waar gij als beheerder zeker niet zo'n moeilijkheden zult ondervinden als bij Uw huidige partners in het kader van Uw zo noodzakelijk versoberingsprogramma.

Gij zult ook veel meer gewaardeerd worden voor Uw onverdroten pogingen om de Belgische zeevisserijsector te moderniseren, dan door Uw sociale partners en ook zal dit U toelaten mee te werken aan het realiseren van miljarden deviezen aanvoer van uit zee, wat voor ons land belangrijker is dan de vele ongerechtvaardigde eisen van thans. Het is daarom ook dat wij zeer gelukkig zijn, dat Uw dame het meterschap over de «St Carolus» heeft willen aanvaarden omdat, in het kader van de emancipatie van de vrouw, zij zeker ook meer invloed op U zal hebben en U meer zult gedwongen worden te luisteren naar de stem van de geëmancipeerde vrouw, in plaats van naar die van de velen die het U graag moeilijk maken.

Een langdurige ovatie begroette deze luimige maar daarom niet minder betekenisvolle woorden.

Spreker ging verder en zich nog tot de eerste minister wendend, zei hij :

De modernisering van de vloot heeft behoefte aan nieuwe krachten en een jong beleid. Onze werven, vooral dan SCAP, en deze van Langerbrugge, Zeebrugge en Oostkamp, zullen wedijveren om voor U in het gareel te springen. Het feit dat de vissers U een vissersvaartuig zien bouwen, zal een stimulans zijn om de modernisering sneller door te drijven. Het Technisch Komitee voor Scheepskrediet zal U vlugger kredieten verlenen; onze Zeevaartinspectie zal voor U zo streng niet zijn bij de stabiliteitsproeven en de multinationals voor brandstoffen, zouden U allicht willen goedkoper bevoorraden dan dit nu met ons het geval is. Wij geven U dit alles in het belang van onze economie en onze visserij ter overweging bij het overhandigen van dit prachtig boekwerk, overtuigd zijnde, dat de ganse visserijsector onze ideeën zal toejuichen en niet beter vraagt, dan U onder de onzen te mogen verwachten. Mogen wij bijgevolg de meter zelf verzoeken dit geschenk aan haar echtgenoot te willen overhandigen, overtuigd dat zij hem, zo niet in het verleden, dan toch in de toekomst tot deze goede gevoelens zou kunnen overhalen want niemand beter dan zij, moet dat kunnen !

Zich tot de jonge reder wendend, zei hij tenslotte :

NORBERT,

Je bent pas 29 jaar en je bezit reeds het mooiste, het meest moderne maar ook het duurste schip van onze Oostendse vissersvloot. Je hebt dit alles te danken aan je ouders en in het biezonder aan

(vervolg op blz. 9)

SAIT LEVERDE

In vervolg van de Z.44-Z.47 en Z.43 stelde ook de Heer Hennaert zijn vertrouwen in SAIT en werd de O.231 uitgerust met volgende electronische apparatuur :

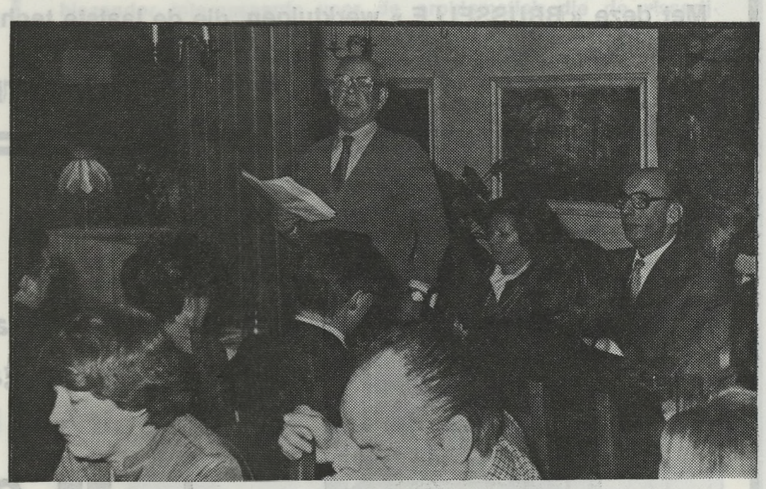
- **Zender-ontvanger SAIT ER410**
- **2 Zender-ontvanger VHF SAIT SD72**
- **1 Ontvanger SSR R1000**
- **1 Dieptemeter 2Kwatt Furuno F814**
- **1 Automatische Pilot Wagner MK 4 met afstandsbediening en voorzien van wachtalarm**
- **1 Hoofdradar Furuno FR 1011 72 mijl**
- **2de radar Furuno FR 711 72 mijl**
- **1 Automatische Gonio VHF**

Tevens worden volgende nieuwbouwers eveneens uitgerust door SAIT : Z.84, Z.60, Z.300, Z.50 en N.36.

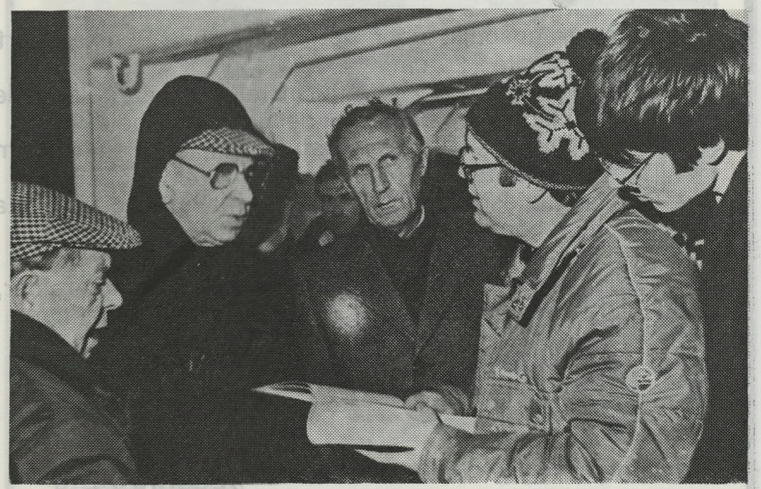


De bemanning van de O.231 « St. Carolus » met vrouw of verloofde.

(Foto NvdK - Herman)



De heer P. Vandenberghe, direkteur van de Rederskoöperatieve SCAP tijdens zijn toespraak.



Na aankomst van de trip kreeg Premier Martens een « Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak » aangeboden door uitgever P. Vandenberghe. Mocht de Premier ooit besluiten reder te worden, dan vindt hij daarin alvast een massa leerstof. (Foto NvdK PM)

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

Westendelaan, 1
8450 – Nieuwpoort

Tel. 058/234.871
Tlx. 810.32.

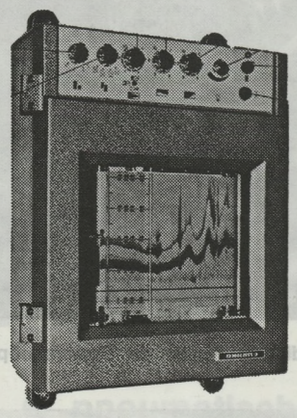
AAN REDER EN BEMANNING VAN DE O.231 « ST. CAROLUS » ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

De « ST. CAROLUS », jongste aanwinst in de vernieuwing van de Oostendse vloot, bezit naast vele andere twee opmerkelijke troeven :

1. **Een krachtige « BRUSSELLE » 4-trommel vislier met een maximale trekkracht van 24 ton, aangedreven door een 145 pk. elektromotor en gelagerd op kogel- en rollagers.**
   Pneumatische afstandsbediening van trommelremmen en friktiekoppelingen.
   Tandwielkast met 2 snelheden instelbaar voor boom- en grondvisserij.
   Hoofdtrommels voor 800 m. kabel dia. 28 mm.
2. **Een hydro-elektrische stuurmachine « BRUSSELLE » van het bekende twee parallel opgestelde drukcilinders type met een ontdubbelde pompgroep in monoblok-uitvoering.**
   De stuurknuppel kan aldus op 2 onafhankelijke elektro-magnetische kleppengroepen werken waarmede 2 volledige gescheiden elektrische stuurmogelijkheden met ontdubbelde hydraulische oliepompen een maximale veiligheid verzekeren.

Met deze « BRUSSELLE » werktuigen, die de laatste technische snufjes bevatten, is een hoge graad van bedrijfszekerheid bereikt voor jarenlange voldoening.

« BRUSSELLE » HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT (8658V)



SAIT ZEEKUST

presenteert als eksklusief verdeler voor België de nieuwe gamma dieptemeters Furuno waaruit wij heel speciaal selekteren :

de FE 814

Dieptemeter geschikt voor het bedrijven van elke soort visserij.
— Papierbreedte : 20 cm
— Krachtige zender, 2 kWatt., instelbaar naargelang de noodzaak tussen 20 Watt en 2000 Watt.
— Electronische regeling van de papiersnelheid.
— Mogelijkheid tot het verplaatsen van de kiellijn 60 m of vadem.
— Drie pulslengten.
— Gevoeligheidsregeling op ieder punt in de diepte waar men ook wenst.
— 16 dieptebereiken.
— Witte lijnaanduiding voor visdetektie op de bodem
— Mogelijkheid tot het aansluiten van schaaluitbreider, memoscoop en digitale aanduiding.
Aan geïnteresseerden wordt met genoegen inlichtingen gegeven :

SAIT ZEEKUST

OOSTENDE Hendrik Baelskaai 21 Tel. : (059) 32.08.11
ZEEBRUGGE Wandelaarstraat 4 (050) 54.41.21 Telex 82149
NIEUWPOORT Kaai 46 (058) 23.31.51

(vervolg van blz. 7)

je vader, die vandaag ongetwijfeld de gelukkigste dag van zijn leven meemaakt. Uw ouders hebben alles opgeofferd om je deze enorme mogelijkheden te bieden, mogelijkheden welke velen niet gekend hebben. Samen met de meter zal hij je als peter en als vader, nauwgezet volgen, je raad geven, maar evenzeer, een sigaar, als dit nodig mocht blijken.

De zeevisserij zat uw vader van kindsbeen af in het bloed al mag het voor U een geluk genoemd worden dat hij gans zijn leven zelf visser en reder is geweest. Het is voor U een geluk en ook voor de visserij, dat de pastoor van zijn parochie hem destijds als misdienaar aan de deur zette. Waarom hij dit deed, is nu nog altijd niet erg duidelijk !

Men fluistert dat hij meer aan de wijn zat dan de pastoor zelf en hij dus later daardoor helemaal niet zou in aanmerking komen voor een job als koster, die op spaarzame wijze moet kunnen omspringen met wijn. Om in de levensbehoeften te voorzien en thuis met veel kinderen zijnde, is hij scheepsjongen en zeevisser geworden. Onder vaders hoede, had hij het zeker niet gemakkelijk. Niettemin bracht hij het van scheepsjongen tot hulpmatroos, matroos en tenslotte schipper. Hij kende een bikkelharde opleiding en dat is hem nadien uitstekend te pas gekomen, want hij werd zeker niet van tegenslagen gespaard. Hij heeft die echter op een manmoedige manier bekampt en overwonnen. Na een zeer zwaar ongeval trok hij weer de grote vlakte op om U te tonen, dat hij het nog steeds beter kende dan gij zelf.

Je kennende en daarin gesteund door je brave moeder en je knappe en zorgzame vrouw, zijn wij er van overtuigd dat je, geholpen door je jonge maar knappe bemanning, je vader niet zult beschamen. Ontvang daarom, met je bemanning, dit boekwerk als aandenken aan de dag waarop je voor het eerst reder bent geworden. Mochten er zich toch moeilijkheden of tegenslagen voordoen, dan zal je steeds bij «Hulp in Nood» kunnen aankloppen.

Norbert, moge het je goed gaan, is de wens van al wie het met onze visserij goed meent.

Na deze luimige speech overhandigde spreker de Eerste Minister het prachtig werk (2de boek) van Gaston en Roland Desnerck, en aan reder Norbert Hennaert, het eerste deel nl. Vlaamse visserij en vissersvaartuigen, terwijl de bemanning het mooi en zeer interessant werkje «Van mannen en zee», geschreven door de heer Marcel Poppe, secretaris-generaal bij verkeerswezen, mocht ontvangen.

DE EERSTE MINISTER DANKT

Dit alles geschiedde onder luid applaus totdat de Eerste Minister tenslotte zelf het woord nam om de familie Hennaert en de inrichters namens hem en zijn dame hartelijk te bedanken, voor de vele blijken van sympathie welke hen te dezer gelegenheid te beurt viel.

Hij zei hoe hij zich meer en meer tot de zee, tot de visserij, aangetrokken voelde, sedert hij meer dan tien jaar aan de gezonde sportvisserij is gaan doen. Deze visserij is een passie geworden, waarbij hij meer en meer is gaan vaststellen hoe zwaar het vissersleven moet zijn.

Meer en meer voelt hij zich tot die mensen en hun levenswijze aangetrokken, waardoor hij de behandeling van hun dossiers inzake kredieten, het petroleumvraagstuk, de EEG mogelijkheden bewust is geworden van de noodzakelijkheid, hen in hun belangen te steunen, omdat de positieve mentaliteit, de liefde voor het vak, de arbeid en de inspanning bewonderenswaardig is.

Nieuwe technieken eisen van hen grote risicos. Maar ze brengen het land vele deviezen en een gezond voedsel aan.

Hij sloot zijn korte maar betekenisvolle rede met te wijzen op het feit dat reders en vissers, daar waar het mogelijk is zeker op zijn steun zullen mogen blijven rekenen.

Deze diepgemeende woorden werden op een langdurig handgeklap onthaald omdat elkeen bewust was van de genegenheid welke de Eerste Minister onze visserij toedroeg door vandaag op dit feest, niettegenstaande alle kopzorgen, tegenwoordig te zijn en zijn dame

(Vervolg op blz. 11)

IN HET RESTAURANT ZANDWEGEMOLEN

In het restaurant Zandwegemolen op de Oude Oostendse steenweg, dicht bij de oude molen te Brugge, had een zeer fijn diner plaats voor de meer dan 140 genodigden.
Op het mooie kaartje stond vermeld :
- **patroon aan het fornuis**
- **uniek kader (molen van 1864)**
- **gemak van parking**
- **zaal voor huwelijksfeesten en banketten**
- **elke week een gastronomisch menu en...**
- **geschikt voor zakendiners.**

Zeggen we terstond dat het niet alleen een fijn menu was, maar dat de dienst met de grootste zorg, stiptheid en piekfijn werd opgediend, welke ter ere strekt van de knappe uitbaters.
Typische bijzonderheid : het is de familie Degryse-Vermeesch van Oostende die er de uitbating van verzekeren in een prachtig kader bij deze oude molen tot stand gebracht.
Naar we vernamen wordt dit puik restaurant door veel Oostendenaars bezocht.
En zeggen we terstond : het is de moeite waard.

ENTOESIASTE PREMIER MARTENS MEE OP PROEFVAART

Zondagmorgen, rond de klok van half elf is de O.231 «St. Carolus» naar zee getrokken. Bedoeling was een technische proefvaart om het vistuig voluit uit te testen. Bestemming waren de wateren in de buurt van de «Ferry Bank», zo'n goede twee uur lopen dus !

Premier Martens, die zaterdag de doop van de treiler meemaakte en die het resterend weekeinde in zijn verblijf te Oostduinkerke resideerde, heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om mee de grote vlakte op te trekken. Een kleine wenk van Norbert Hennaert volstond om de premier daartoe te verleiden. Naast de h. Martens stapte ook de Oostendse schepen Dumarey op de kloeke «St. Carolus» alsmede enkele familieleden van eigenaar Norbert Hennaert. Het schip voerde te 11 uur af. Het is een uitermate geslaagde trip geworden waarbij een erg entoesiaste premier Martens een hernieuwde keer in detail kon kennis maken met het werkelijk zeevisserijbedrijf. Hij onderhield zich biezonder geinteresseerd en terzelfdertijd zeer joviaal met de bemanning. Vooral de arbeidsomstandigheden openden voor de premier toch wel nieuwe inzichten in het bedrijf en..... het was «bled» om het op z'n Oostends te zeggen.

De proeven met het vistuig verliepen pakweg probleemloos en na twee slepen van ongeveer één uur kreeg men zo'n 150 kg. vis aan boord waaronder wat tarbot, tong en platvis. Norbert Hennaert haastte zich als een honderd-meter-spurter om de eerste tarbot in beslag te nemen. Die ging onvoorwaardelijk naar mevrouw Martens die zoals bekend, het meterschap over de «St. Carolus» aanvaard had. Samen met wat tong verhuisde het beestje naar Oostduinkerke en vandaar allicht naar het Gentse waar de premier woont. Uit een lang gesprek met «peter» Pedro Hennaert bleek wel dat premier Martens zich biezonder interesseerde voor de problematiek die de visserij-sector bezwaart en hij toonde volle begrip voor de vaak zeer moeilijke omstandigheden waarin — om den brode — moet gewerkt worden.

Eén gebaar werd biezonder op prijs gesteld door de bemanning. De premier geneerde zich met name niet om in het kombuis — samen met de andere opvarenden — een pan vers gebakken vis te nuttigen. Er was maar een zaak tekort. Hij was niet aangemonsterd en kon dus niet als loontrekkende belast worden.

Omstreeks 20 uur voer de «St. Carolus» weer de Oostendse haven binnen na een uitermate geslaagde trip, de premier zeer voldaan zijnde om wat hij hier gezien en geleerd had.

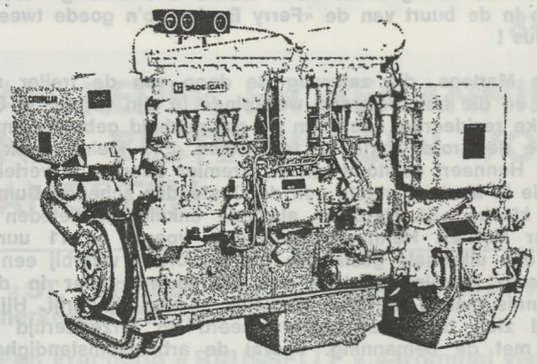


Premier Martens (rechts) in gesprek met schipper-reder Norbert Hennaert (midden).

(Foto NvdK - PM)

CATERPILLAR

SCHEEPSMOTOREN EN AGGREGATEN



Zeer interessante prijzen en financieringscondities
De beste referenties.

TRECO N.V.

CATERPILLAR
VERKOOP · WISSELSTUKKEN · SERVICE

Steenweg op Brussel 340 - 1900 Overijse
Tel. 02/687 60 20 — Telex 23386
Speciale afgevaardigde voor de visserij :
J.M. Neuville - Oostende. Tel. 059/70 11 84

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

KLIMAATREGEL - EN VERLUCHTINGINSTALLATIES AAN BOORD VAN SCHEPEN

Fläkt

Herrmann Debroux laan 17
1160 Brussel - Tel. 02/673.60.90

HET DINER VAN DE DOOP DER O.231 « ST. CAROLUS » HAD PLAATS IN HET

Restaurant Zandwegemolen

OUDE OOSTENDSESTWG. 91

8000 BRUGGE

☎ **(050) 31.58.58 of (059) 80.29.71**

Uitbaters : Degrijse-Vermeesch

patroon aan het fornuis
uniek kader (molen van 1864)
gemak van parking
zaal voor huwelijksfeesten en banketten
iedere week gastronomisch menu
geschikt voor zakendiners.

Dinsdag en woensdag gesloten.

(8662V)

Brusselle - Marine leverde :

De 4-trommel vislier is van het bekende merk « Brusselle » type 2400-4 dat zijn efficiënte werking reeds op meerdere vaartuigen bewezen heeft. Speciaal ontworpen om zowel de boom- als de grondvisserij te beoefenen, is deze vislier keurig ingebouwd samen met de elektrische motor en volledig vanuit de brug bediend bij middel van licht bestuurbare pneumatische kleppen. Het bedieningspaneel geeft een duidelijk beeld voor het openen of sluiten van ieder van de 4 trommelremmen, waarbij in éénzelfde beweging de friktiekoppeling zonder stoten in- of uitgeschakeld wordt volgens de stand van de regelklep : « trommel vrij - trommel op rem » - « trommel ingeschakeld ».

Naar wij vernamen vond deze techniek zijn oorsprong op de grote lieren voor fabriekschepen en werd sedert enkele jaren nu ook op kleinere vaartuigen toegepast.

Ook opvallend was dat ook een veelvuldig gebruik gemaakt werd van het inbrengen van hoofdaslageringen op kogel- en zelfinstellende rollagers waardoor heel wat pk's bespaard worden voor de aandrijfmotor.

Dit wordt ook duidelijk wanneer we de steekkaart van de lier inkijken :

— Trekt op 1e laag 28,5 ton aan 20 m/min. - komt tot stilstand bij 42 ton ;

— Trekt op buitenste laag : 11 ton aan 55 m/min. - komt tot stilstand bij 16 ton ;

— Trekt op gemiddelde laag maximaal 24 ton ;

— Trommelkapaciteit op de hoofdtrommels : ieder 800 m. kabel diam. 28 mm. en op de hulptrommels : ieder 115 m. kabel diam. 24 mm.

De elektrische aandrijving met elektromotor van 145 pk nominaal, werd eveneens zodanig opgevat om een soepele werking van de lier te waarborgen, met de nodige alarmmiddelen tegen overbelasting.

De elektro-hydraulische stuurinrichting, eveneens van het merk Brusselle vertoont enerzijds de traditionele evenwijdig opgestelde cilinders werkend op een zwenkjuk met rollen en anderzijds een onlangs vernieuwde uitgave van een « twin » pompset, waarmede de besturing praktisch in dubbel uitgevoerd wordt met één werkende en één standby reservepomp. Overschakelen van één op andere pomp kan onmiddellijk gebeuren vanaf het stuurhuis. Een aardig stukje techniek dat ontworpen werd voor een grotere stuurveiligheid.

(Vervolg van blz. 9)

op een spontane wijze zich zeer verheugd had gevoeld, meter te worden van de nieuwste aanwinst van onze vissersvloot.

Om te sluiten nam Dries Claeys, voorzitter van de bedrijfsraad, nog het woord om hulde te brengen aan de familie Hennaert en schonk hij de jonge reder Norbert, namens de heer Vande Wiele, directeur van de Vrije Visserijschool een prachtig album welke voortaan als logboek zou dienen en waarvan de eerste bladzijden de volledige geschiedenis van de «St Carolus», het eerste schip van de Oostendse Compagnie, weergegeven.

En opdat het geheel een internationaal feestelijk einde zou nemen, werd door de heer Richard Douglas van de firma Richardson uit Grimsby, namens de stad Grimsby, uit erkentelijkheid voor de vele malen dat hij er verkocht had, het ereplakket van Grimsby overhandigd.

SLOTREDE EN DANK VAN DE REDER

Om het feest bij de koffie te sluiten, richtte Norbert Hennaert zich tot de genodigden om te danken en zei :

Ik dank eerst en vooral mijn ouders, die me vandaag de gelegenheid gegeven hebben, eigenaar te worden van dit prachtig schip.

Namens mijn vrouw, mijn familie en mijzelf, dank ik de Eerste Minister en zijn dame hartelijk voor de grote eer welke U ons aangedaan hebt hier aanwezig te zijn en dat mevrouw het meterschap van het vissersvaartuig van een eenvoudige visser heeft willen aanvaarden.

Wij danken scheepsbouwer Wynakker en zijn kranige ploeg, waarin wij speciaal de hh. Mainil en Verhoest vernoemen.

Ook gaat onze dank naar de heer Van Capellen en de Bolnes fabrieken alsook de talrijke leveranciers die ons vandaag de gelegenheid gegeven hebben over ons prachtig vaartuig te beschikken.

En wij zouden aan onze plicht tekort komen, moesten wij tenslotte hem niet bedanken die in het verleden als heden, opnieuw ons steeds met raad en daad heeft bijgestaan en geholpen, en dat is Mijnheer Pros Vandenberghe.

Tenslotte dient vermeld dat ook de oliemaatschappij BP voor de bemanning een geschenk had meegebracht alsook de Bolnes fabrieken bij monde van de heer Van Capellen.

Wij zouden deze reportage niet willen sluiten met geen hulde te brengen aan de voortreffelijke wijze waarop de Sea Scouts van de 2e SSB hun medewerking hebben verleend alsook de bedienden van SCAP bij de zeer aangename en voortreffelijke wijze waarop de receptie plaats had zonder de uitbaters van het restaurant «Zandwegemolen» op de Oostendse steenweg te Brugge te vergeten, uitgebaat door de Oostendenaars Degryse-Vermeesch, die er voor gezorgd hadden dat een fijne menu het mooie feest in al zijn vormen had doen gelukken.

B.

Technische gegevens van de "St. Carolus"

Het nieuwe bokkenvaartuig «St. Carolus», gebouwd op de N.V. Scheepswerven van Langerbrugge voor rekening van de reders Norbert en Raymonda Hennaert - Delbol, **is bestemd voor de hoogzeevisserij met de bokkentreil.** De regelmentering van de Belgische bouw beantwoordt aan de huidige Zeevaartinspectie en aan de regels van de klassificatiemaatschappijen.

Hoofdafmetingen :

Lengte over alles :	34,50 m
Lengte tussen de loodlijnen :	30,65 m.
Breedte over alles :	8,50 m.
Breedte op de spanten :	8,40 m.
Holte in de zijde :	4,40 m.
Diepgang voorschip : (onderkant kiel)	± 3,10 m.
Diepgang midden : (onderkant kiel :	± 3,60 m.
Diepgang achterschip : (onderkant kiel :	± 4,03 m.
Inhoud visruim :	± 220 m3
Inhoud gasolietanks :	± 115 m3
Inhoud zoetwatertank :	± 14 m3

Onder het hoofddek is het schip gedeeld in 6 waterdichte kompartimenten : de voorpiek , het nettenruim met brandstoftank, het visruim, de motorkamer met 4 brandstoftanks, het bemanningsverblijf en de achterpiek welke als drinkwatertank is uitgevoerd.

De voortstuwing gebeurt door een bronzen vierbladschroef ø 2.300 mm. draaiende in een vaste straalbuis. Beiden zijn van **het merk «Van Voorden».**

De aandrijfmotor is een **acht cilinder tweetakt/dieselmotor «Bolnes»** type 8 DNL 150/600, met een vermogen van 1.200 PK bij 600 t/m. De omkeerkoppeling met reductie 2,971 is een **Lohmann & Stolterfoht type GUW 500.**

De electrische energie wordt aan het 220 V AC hoofdnet geleverd door twee **dieselsets fabrikaat «Caterpillar»** type 3306 T — **180 PK/45 KW.**

Een walaansluiting 35 KW is tevens voorzien.

Voor speciale verbruikers op lage spanning is een 24 V-net voorzien, gevoed door een set loodbatterijen met automatische batterijlader.

De gehele electrische uitrusting werd verzorgd **door de firma G.S.E. uit Gent.**

Het schip is uitgerust met een belansroer en een **hydraulische stuurmachine fabrikaat «Brusselle» type HST 120 R.**

Deze door een dubbel set elektrische gedreven pompen wordt met de hand of door de automatische piloot vanop afstand bediend.

De **ankerlier, fabrikaat «Van Lier»** is elektrisch gedreven en staat onder de bak opgesteld. Daarbij horen twee poolankers, elk 360 kg. wegende.

Een elektrisch gedreven vislier, fabrikaat «Brusselle» type 2400/4 en geschikt voor boom- en grondvisserij staat onder de stuurhut in de lierkamer opgesteld.

De aandrijving van de lier gebeurt door een elektrische gelijkstroommotor 145 PK - 110 V fabrikaat «Bakker & Sliedrecht».

De voeding ervan wordt verzekerd door twee gelijkstroomdynamo's 60 KW. Deze laatste worden door de hierboven vermelde dieselgroepen gedreven. De bediening van de lier gebeurt pneumatisch vanuit de stuurhut.

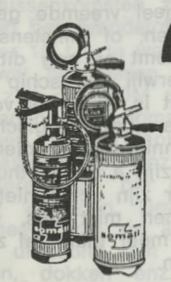
De guttafel en de visspoelmachine zijn onder de bak opgesteld.

Midscheeps onder het hoofddek bevindt zich het visruim met een inhoud van 220 m3 die gekoeld wordt (tot + 2° C) **door een volautomatische koelgroep «fabrikaat Sarca»** met een capaciteit van 11,8 KW (10.200 Kcal/u).

In het achterschip zijn de logies ondergebracht voor 8 bemanningsleden. Het kombuis op het hoofddek biedt de bemanning alle comfort.

In de stuurhut werden de nodige lessenaars voorzien waarop de bediening, alarmering en nautische apparatuur zijn opgebouwd die de kapitein toelaten in optimale condities de visserij te beoefenen, o.a.:

— Bediening, kontrole instrumenten en alarmsignalisatie voor de hoofdmotor en omkeerreductiekoppeling.
— Bediening voor de vislier.
— Afstandsbediening en alarmsignalisatie voor de hulpgroepen.
— Intercom installatie.
— Alarmsignalisatie voor Halon installatie en branddetektie in de machinekamer.
— Bediening luchtfluit.
— nautische apparatuur waaronder :
  — 2 VHF toestellen,
  autopiloot,
  decca navigator, deccaplotter,
  2 radars,
  echo sounder,
  2 magnetische kompassen
  (in het dak van het stuurhuis)



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

somati

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

VOORTSTUWINGS-MOTOR VAN DE O.231

De O.231 « St. Carolus » wordt voortgestuwd door een « Bolnes » Dieselmotor type 8 DNL 150/600, vermogen 1200 p.k. bij 600 omw/min.

Hiermee is weer een « Bolnes » dieselmotor toegevoegd aan de visserijvloot.

Nadat vorig jaar de Z.289 « Jan Breydel » en de Z.92 « Lundy Gannet » met een « Bolnes » dieselmotor werden uitgerust, zijn voor de nieuwbouwschepen van de pvba Versluys/ Desaever, Dhr. André Vantorre en Dhr. Fernand Verleene ook « Bolnes » motoren gekozen.

Een bewijs dat de dieselmotor bij de Belgische vissers een groot vertrouwen geniet.

Waarin schuilt het sukses van de « Bolnes » dieselmotor ?

Deze motor met haar unieke spoelzuiger-kruishoofdconstructie waarborgt een grote betrouwbaarheid, terwijl de produktiewijze uiterst efficiënt en eenvoudig is.

Ook aan de samenwerking en kontakten met de « Bolnes » gebruikers wordt door haar grote aandacht geschonken.

De service en nazorg die door SCAP en Bolnes in gezamenlijk overleg plaatsvinden, staat er borg voor dat de vissers optimaal hun bedrijf kunnen runnen.

Is er toekomst voor overbrenging van gevangen vis per container ?

Men is hier in de Oostendse vismijn voor de eerste maal gekonfronteerd geworden met het overbrengen per camion van, door een Belgische treiler in de Liverpoolbaai gevangen vis. Het is een eksperiment waarvan de heren Versluys de initiatiefnemers zijn, minstens wat de Belgische treilers betreft. Dit is een te volgen initiatief en voor dit pionierswerk verdient de rederij Versluys - Vermote zeker alle waardering. Wat de uitslag zal zijn, valt af te wachten.

Inderdaad zijn hieraan talrijke kontaktreizen naar Engeland vooraf gegaan, besprekingen met de Britse plaatselijke autoriteiten, het onder de armen nemen van verscheidene Britse firmas voor zorgen- en dienstenverlening, voor het klein onderhoud, enz..... Eerst echter diende de eigen bemanning voor de zaak gewonnen te worden, want dit betekent ook een kleine revolutie in de traditionele eigen gemaakte handel en wandel en zelfs werkwijze van de betrokken visser. Inderdaad dient de vis nu aan boord reeds, na het vangen en het gutten in 50 kgr visbakken opgeborgen en afgeijsd, echter zonder sorteren naar soort en grootte, behalve dan voor de tongen. Dit lijkt op het eerste zicht meer werk met zich mede te brengen, maar anderzijds moet de vis beneden niet meer opgestapeld worden, afgeijsd, enz..... Het zijn de kisten die op elkaar gestapeld worden. Voor het eksperiment heeft men echter schuimkistjes gebruikt om nog niet onmiddelijk de grote investering van 800 kisten te doen, namelijk de geloste kisten en de ledige kisten voor de nieuwe reis. Er is hier tevens heel wat minder ijs voor nodig. Afgezien van deze andere werkwijze, waarvoor toch eerst de bemanning dient gewonnen te worden zit men ook met een andere gewenning, namelijk het vervangen van de thuisreis met het eigen schip door een reis, hetzij per boot, hetzij per vliegtuig, naar de thuishaven. Dit is een heel vreemde gewaarwording voor de bemanning die het gans haar leven, of minstens jaren lang, anders gekend heeft. Voor een schipper komt er nog dit bij, dat hij zonder schip afkomt, in een thuishaven, terwijl zijn schip er niet ligt, maar ergens honderden mijlen verder af. Dit is, alhoewel velen dit eerder moeilijk zullen begrijpen, een hinder van psychologische aard, die de schipper en in minder mate, de bemanningsleden, dienen te overwinnen. Als men langs de kaai slentert bij zijn 4 dagen thuis, en welke schipper is hier vrij van, dan vindt men er zijn schip niet ! Men kan niet eventjes aan boord gaan, kortom men mist iets, men is iets kwijt ! En wij geloven niet dat hij hiervoor meer thuis zal zitten al zouden wij dit de schippersvrouw hartelijk gunnen.

HOE WERKT DIT SYSTEEM ?

Zoals hierboven reeds gezegd, wordt de vis rechtstreeks in kis' verpakt, zodat het lossen in Engeland geen problemen met zich bracht en heel rap gebeurde. De vis wordt, naar gelang de hoeveelheid op een grote of middelgrote kamion geladen, de lading gelood en naar België gebracht. Wanneer de vis in de vroege morgen in Engeland gelost wordt, dan staat de kamion hier reeds de eerst volgende nacht in een Belgische vismijn, zodat de vis in de afslag komt de volgende morgen. Hier wordt de vis uit de kamion gelost, de sorteertafel komt praktisch tegen de kamion en de kisten worden op de tafel uitgegooid om naar soort en grootte uitgeraapt te worden. Voordeel is ook dat de kisten slechts afgeijsd zijn en er dus tussen de vis weinig ijs aanwezig is. Men zal dus praktisch geen klachten meer horen, van koperszijde dat er te veel ijs tussen de vis plakt in de bennen. Wat nu de 100 bennen vis van de O.518 betreft samen met de 1.600 tot 2.000 kgr. tong werd dit gelost door samen 7 man, namelijk 2 lossers, 3 rapers en 2 invoerders. Wanneer de vis uit de put dient gehaald heeft men, voor een zelfde vaartuig en een zelfde hoeveelheid vis, is 11 man nodig, namelijk 2 man in de put, een slingeraar, 1 man aan de winch, 4 rapers en sorteerders en 2 invoerders. Anderzijds heeft het lossen van de betrokken kamion en het in de afslag zetten met de gebezigde 7 man, slechts 2½ uur in beslag genomen, tegenover 4½ u. in normale omstandigheden met elf man, van uit het schip zelf. Wel dient natuurlijk met het lossen en laden van de kisten in Engeland rekening gehouden te worden. Voor het ogenblik kan door de betrokkene nog niet omiddellijk uitgemaakt worden of er met deze manier van werken profijt gemaakt werd. De kostende fakturen moeten nog ontvangen en vergeleken worden, terwijl het duidelijk is dat de eerste en voorafgaandelijke kosten van het zoeken en tasten, de kontaktreizen, het overeenkomen met Britse firmas, voor de zorgen en dienstverlening ter plaatse, enz..... in feite niet mogen terug gebracht worde en aangerekend op de eerste probatiereis, maar in feite moeten verdeeld worden over alle nakomende reizen. Aldus gezien is de eksperimentele reis altijd duurder of wellicht niet renderend. Als het eens, als we het zo mogen uitdrukken, van een leien dakje zal lopen, dan eerst zal men de juiste balans kunnen opmaken tussen voor- en nadelen en over winst en/of verlies.

HOE WORDT DE BEMANNING OVERGEBRACHT ?

Normaal doet de bemanning een dubbele reis, dat wil zeggen dat men ,na het opladen van de vis in een kamion of container, en na de nodige kleine rust, onmiddellijk terug in zee zal steken voor een tweede reis. Na de tweede reis zullen de mannen met een busje van 7 à 8 man van Liverpool naar Hull overgebracht worden, hetgeen 2½ uur in beslag zal nemen. Te Hull wordt dan de boot genomen naar Zeebrugge waar men dan in de vroege morgen zal aankomen en hoogstens na 24 uur thuis zal zijn. Indien het overbrengen van de bemanning met het vliegtuig gebeurt, zou men op enkele uren thuis zijn.

VOOR- EN NADELEN

Laat ons vooraf stellen dat dit systeem slechts mogelijk is, of anders gezegd, renderend zou kunnen werken, wanneer men ver van de thuishaven de visgrond moet opzoeken. Zo bv. voor het vissen in de Liverpoolbaai.

Een eerste voordeel is de besparing op de brandstof. Het is inderdaad de dure brandstofprijs die tot het zoeken en het in de hand werken van dit systeem heeft geïnspireerd.

Vijf dagen, heen en terug, verbruik van brandstof, daar kan elkeen die met de visserij vertrouwd is en met het verbruik van de motor zijn rekening maken. Zeggen we hier, in het geval van de rederij Versluys - Vermote, dat men rekent met een brandstofverbruik van 2.000 liter per 24 uur, zodat dit een besparing wordt van grosso-modo 10 duizend liter aan zowat 9 fr., hetzij 90 duizend fr of 180 duizend frank per dubbele visreis. Als we echter bv. een treiler nemen zoals de nu nog maar pas in de vaart gekomen St. - Carolus van de rederij Hennaert - Delbol, waar het verbruik 4.000 liter brandstof is per 24 uur, dan zou dit een besparing worden van 180 duizend fr. per reis of 360 duizend frank in de 2 reizen vooraleer naar huis te komen, terwijl de kosten van het naar huis brengen van de bemanning en deze van het thuisbrengen van de vis niet zo bijzonder groot zijn.

Dit is echter nog niet voldoende om het eksperiment verder te zetten. Inderdaad komt daar nog bij, dat men telkens 5 dagen visserij uitwint. Voor een visserij op tong in de Liverpoolbaai, waar men zijn seizoen, of beter nog, zijn jaar moet goed maken, is dit van enorme betekenis. Ofwel kan men vijf dagen langer vissen, ofwel kan men elke twee reizen, een bijkomende reis van 10 dagen vissen optekenen. In de tongentijd is dit van zeer grote betekenis. De nieuwe vaartuigen die tussen 40 en 50 miljoen kosten, moeten inderdaad zo weinig mogelijk aan wal liggen, want dat is dan een zeer groot dood kapitaal dat niet rendeert. In plaats van de loopduur van de motor, lagers enz..... te belasten om naar huis en terug te lopen, kan dus bijkomend gevist worden.

Een ander voordeel, hoe vreemd het op het eerste zicht ook mogen lijken, is de betere kwaliteit van de aangevoerde vis. In het geval van de O.518 van de rederij Versluys - Vermote, had men 6 dagen gevist, met de dag transport naar Oostende, was de oudste gevangen vis, juist geteld 7 dagen oud. De manipulatie was zelfs geringer, omdat de vis bij het gutten onmiddellijk in kisten gedaan werd en in het gekoelde ruim geplaatst. Een behandeling om in de put de vis weg te steken en op te stouwen werd dus gespaard. In Oostende zelf, worden de kisten op de sorteertafel uitgekeerd en komt dan dezelfde behandeling als deze bij het gewoon lossen, met dien verstand, dat de vis minder gekwetst of gevijld werd door aaneengevrozen klonters ijs. In elk geval was de kwaliteit van de vis van het betrokken schip uitermate goed en waar men het anders doorgaans heeft over «'t is Kanaalvis» zal men zelfs binnenkort deze houding moeten herzien met de, door containers of kamions aangevoerde vis.

Om op een rijtje te plaatsen zijn de voordelen dus :

1) brandstofbesparing
2) betere kwaliteit van de kanaalvis die maksimum na 10 dagen in de afslag komt.
3) ofwel langer loopduur van de motor en onderdelen voor éénzelfde visserij, of na twee reizen een bijkomende reis van minstens 8 dagen visserij voor éénzelfde tijdsduur als vroeger.
4) een groter rendement van het geïnvesteerde kapitaal.

NADELEN

1) het achterlaten van het vaartuig, bij het overbrengen van de bemanning.
2) een zekere ontwenning van de ingewortelde traditionele visserij.
3) het zorgen- en dienstverstrekken in vreemde handen laten.

Voegen wij er hier nog aan toe dat, wat het groot onderhoud betreft, die rederij Versluys - Vermote bij monde van de heer Willy Versluys, ons liet weten dat dit zeker in Oostende zou gebeuren.

Ook hier is het afwachten.

De betrokken reder liet ons verder nog weten dat hij, voor het welslagen van zijn eksperiment, bij de plaatselijke autoriteiten te Oostende, zoals van douane, O.V.A., de hr Van Waes enz... alle begrip en medewerking medekreeg. Hoe men te Brussel zal oordelen, is echter een andere zaak, vreest hij. Brussel is immers meer dan 100 km. ver van Oostende of van de kust. En dit is bijwijlen een omzeggens oninneembare vesting van onbegrip. In elk geval is het de proef waard.

Fonds Veterinaire Viskeurrechten afgewezen in zijn actie tegen Stad Oostende

Het « Pontius-Pilatusoordeel » van de burgerlijke rechtbank te Brugge in het geding van het Fonds voor Veterinaire keurrechten tegen de stad Oostende, in een vonnis uitgesproken op maandag 2 februari komt in feite neer op een beleefde afwijzing van het Fonds. Het Koninklijk Besluit dat in uitvoering van de kaderwet van 1965 genomen werd om de modaliteiten van de heffing op de keuring van de in Belgische havens aangevoerde vis te bepalen, had de Stad Oostende aangewezen om voor inning hiervan bij de kopers te zorgen in de afslag van de plaatselijke vismijn. Vermits de kaderwet zegt dat de viskeurrechten ten laste vallen van de eigenaars van de dieren (hier dus de vis) weigerden de kopers de viskeurrechten te betalen omdat zij op het ogenblik van de keuring geen eigenaar van de dieren (vis) waren. De Raad van Staat heeft hen hierin in het gelijk gesteld. Op basis van het K.B. waarbij de Stad aangewezen werd om voor de inning te zorgen, werd deze laatste nu door het Fonds gedagvaard.

De keurrechten die de stad kon innen, gezien vele handelaren weigerden te betalen, werden in een konsignatiekas gestort om te bewaren, gezien er geen zekerheid bestond of het K.B. wel de kopers kon verplichten de keurrechten te betalen. De stad werd dus gekonfronteerd met de mogelijkheid dat later deze keurrechten eventueel konden terug gevorderd worden door de kopers en weigerde dus aan het Fonds uit te keren. De uitspraak van de rechtbank luidt nu dat de viskeurders moeten betaald worden voor het door hen geleverde werk waarvoor zij door het ministerie van volksgezondheid werden aangesteld. Dit is maar logisch. Maar met dergelijke uitspraak zijn de viskeurders niet gevorderd. Het feit blijft er bij dat de Stad Oostende niet gevorderd werd haar konsignatiekas open te maken.

In een syndikaal dagblad, welke zeer goed (?) voorgelicht wordt, lezen we nu onder meer dat het K.B. die de heffingen regelt, zegt dat de eigenaren van de dieren de keuringsrechten verschuldigd zijn !

Schrijver van deze onzin heeft weer eens vergeten eerst zijn licht te gaan opsteken omtrent de wetteksten. Het is niet het K.B. die dat zegt, maar de kaderwet van 1965. En dit is van het grootste belang omdat de veel later gekomen beslissing die de modaliteiten van de heffing regelt, genomen werd met een eenvoudig K.B., die in tegenspraak met de wet, de viskeurrechten, niet meer ten laste legt van de eigenaren van de dieren (vis) maar van de kopers. Het K.B. is dus in flagrante tegenstelling met de wet, en vermits een K.B. ondergeschikt is aan een wet, was dit K.B. onwettelijk. Een K.B. kan immers geen wet veranderen. Ook schiet zelfde schrijver wederom een grote en zoveelste bok waar hij zegt, dat een wijziging van het betrokken K.B. op komst is, waarin nu ondubbelzinnig bepaald zal worden wie voor de keuringsrechten zal moeten opdraaien. Wij zelf hebben van 1976 herhaald, dat het niet een K.B. is die de kaderwet kan veranderen en de viskeurrechten ten laste leggen van de kopers, als het een wet is die ze ten laste legt van de eigenaren, maar dat slechts een andere wet, de oorspronkelijke wet kan veranderen om de viskeurrechten ten laste te leggen van iemand anders. Het is dus niet het K.B. dat moet gewijzigd worden, zoals betrokken schrijver van het dagblad beweert, maar de wet van 1965. Men schijnt hem in de Rederscentrale nog alles te kunnen wijsmaken, uitgenomen de waarheid.

Anderzijds is het meer dan duidelijk dat de viskeurders moeten betaald worden voor hun prestaties. Er is niemand die dit kan tegenspreken. Vermits het Ministerie van Volksgezondheid de bok geschoten heeft om, aan de hand van een K.B. de wet van 1965 op haar kop te zetten en tegen te spreken, is niemand minder dan dit ministerie verantwoordelijk voor de geschapen miserie. Dit ministerie moet voor haar fouten opdraaien. We vragen ons ten slotte nog altijd af, hoe het mogelijk is, dat een ministerie die toch over een juridisch bureau beschikt, dergelijke vergissingen heeft begaan die aanleiding hebben gegeven tot een onmogelijke toestand, met beroepen vanwege de kopers op de Raad van Staat, vorderingen voor de rechtbank van de stad tegen onwillige kopers, en nu terug een vordering voor de rechtbank van het Fonds voor Veterinaire Keuring tegen de stad Oostende, dit alles zonder oplossing van dit netelig probleem.

Een klein miljard Franse regeringssteun voor de visserij

De Franse regering is eigenlijk over de brug gekomen met een nieuwe steun voor de visserij. Het gaat over een bedrag van meer dan 900 miljoen B. fr. die ter beschikking gesteld wordt van de F.I.O.M. (Fonds d'Information et d'Organisation des Marchés) een fonds dus van informatie en marktorganisatie ten voordele van de Franse visserij. Deze hulp is een verlengstuk van de grote staking in de zomer 1980 en waar zelfs de ganse trafiek van verscheidene grote havens geblokkeerd werd. De regering heeft niet onmiddelijk na de staking willen toegeven, maar slecht na maanden om toch niet de indruk te verwekken, dat zij bezweek onder de ongeregeldheden van de staking. Niettegenstaande, wat de middenslag en kleine visserij betreft, die naderhand aan de staking meedeed, het voornaamste motief de dure brandstofprijs was, wordt de tussenkomst van de regering anders geformuleerd.

Deze tussenkomst zal op de een of andere wijze aan de visserij toekomen.

Misschien komt het feit dat er dit jaar presidentsverkiezingen in Frankrijk gehouden worden, er ook wel voor iets tussen. Hierdoor is het beschikbaar budget van de F.I.O.M. ineens verdrievoudigd. Het geld zal dienen voor de vermindering van de produktiekosten, voor een betere marktregeling en voor konjunkturele en strukturele steun aan de visserij. Hoe men het nu ook inkleedt of indeelt is het duidelijk dat het de gezamelijke kosten, dus ook deze van de brandstof, zal ten goede komen.

Wat de vermindering van de produsctiekosten betreft, zal dit toch iets met een besparende werking op de brandstof uitstaans hebben. Men streeft naar een modernisatie van de motoren, evenals van schroef enz..... en zelfs naar rompverven die speciaal glad in het water zijn en hierdoor de weerstand van het vaartuig in het water verminderen. De totaliteit van deze tussenkomsten zou een besparing op het brandstofverbruik van ongeveer 10 t.h. te weeg brengen. Ook wat het lossen van de vis betreft ziet de FIOM uit naar rationaliseringen en automatisering zoals pompen, rollend tapijt, telekopische kranen, vijzels enz..... dus kostverminderend en om de rentabiliteit te verhogen. Gezien dit echter eveneens van de armatuur en van de uitrusting van de havens, kaden, dokken enz..... afhangt zal dit lokaal dienen aangepakt te worden. Wat een betere marktorganisatie betreft, heeft een studie reeds uitgemaakt dat de bestaande afslagen goed geschikt zijn, maar dat wel verbeteringen aan dit systeem kunnen aangebracht worden. Aldus zal alle vis gewogen worden, hetgeen voor sommige soorten niet het geval is en altijd in het nadeel van de producent-reder uitdraait, bij bepaalde afslagen zal gezorgd worden voor een betere toegang, betere wegen enz..... verder voor een juistere informatie over de visaanvoer en zullen de reders bijzonder ingelicht worden over de prijzen in de verscheidene havens, over prijs en hoeveelheid van aanbod uit de andere landen en over de marktprijzen op de grote markten in het binnenland. Hiertoe behoort ook een verhoogde en verzwaarde kontrool op het ingevoerde produkt. Verder zal er gestreefd worden naar een betere kommercialisatie van het produkt, verhoogde kwaliteit van de aangevoerde vis enz..... Verder zal de FIOM ook een verhoogde tussenkomst toekennen in de stockage en valorisatie van de aangevoerde vis door erkende producentenorganisateis ondernomen ter bevordering van de afslagprijzen van de aangevoerde vis, door het onttrekken van een gedeelte van de aanvoer bij zeer grote aanvoer.

Ondertussen vragen wij ons af of men in ons land ook niet op de een of andere manier de visserij ter hulp kan komen, door een bevordering van de kommercialisatie van het aangevoerde produkt, verbetering van de opnamemogelijkheden enz.....

Wat in de omliggende landen mogelijk is, moet toch ook in ons land, zij het eventueel op beperkte schaal mogelijk zijn.

EVEREST
SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40
OOSTENDE Tel. 32 00 07
— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR
(8324V)

Vier vissersgeneraties "Hennaert"

Ter gelegenheid van de tewaterlating van het prachtig nieuw vissersvaartuig O.231 voor rekening van Hennaert Norbert-Delbol, zoon van Pedro en naar aanleiding van de doopplechtigheid van deze prachtige moderne 34,5 meter hektreiler met een vermogen van 1200 PK Bolnes hoofdmotor en twee hulpmotoren van 180 PK, hebben we het de moeite gevonden ons licht op te steken bij de familie Hennaert en dit tot vier visserijgeneraties ver. Onze opzoekingen gaan slechts 4 generaties ver, omdat « Pedro » en « Miel » de oudste nog levende vissers uit deze generaties, zich niet verder herinneren dan grootvader « Jacobus ». Dit neemt niet weg dat de « Hennaerts » wellicht op een veel langer visserijtraditie kunnen bogen. We beginnen dan ook met de overgrootvader van de thans nog zeer jonge en wilskrachtige reder van de nieuwe O.231

JACOBUS HENNAERT

Jacobus Hennaert, geboren op 20 oktober 1860 en vroeg gestorven op 21/7/1901, was de vader van Jules Hennaert, die velen zich nog herinneren, vooral dan de oudere generaties en dus grootvader van de « Miel » en « Pedro ».

De familie Jacobus Hennaert woonde te Koksijde in een huisje een eindje achter de duinen en waarvan men met de hand bijna aan het pannendak kon. Jacobus vaarde op wat men toen noemde, een panneboot, platte schuiten van 9 tot 10 meter die zich na iedere visserij op het strand kwamen zetten. Het was in die tijd hard labeur om de eindjes van de, doorgaans kroostrijke gezinnen, aan elkaar te knopen en daarom ook onderhield men eveneens een stukje land voor "petatten" en een beetje groenten, zette in de winter haken op het strand en liet vanaf de lente, de panneboot in plan om met de IJslanders voor zes maand op IJsland te gaan varen. Jacobus was de man, die dus de IJslandvisserij, zoals ze vroeger beoefend werd, nog medemaakte.

Bij slecht weder wroette men op het land en zette eveneens haken voor « strangeschullen ». Het was eveneens de tijd dat het ganse gezin keiharde labeur aan de visserij had. Echtgenote en kinderen zaten reeds klaar te wachten bij aankomst van de panneboot, die bij hoogwater een eindje op het strand gezet werd en met zijn platte bodem en door de vlucht van het vaartuig over het strand schuurde. De familie hielp dan de vangst lossen en aan land brengen. Een gedeelte garnaal werd van deur tot deur uitgeleverd. Men ging hoofdzakelijk op de garnaal naar het Westdiep, niet meer dan 3 mijl uit de kust. In het haringseizoen ging men op de haringvisserij met het stroopnet, rechtstaande netten waaruit men dan, de in de netmazen gestrikte haring, losmaakte en aan boord nam. Jacobus stierf 10 juni 1901 op 41-jarige leeftijd op een ogenblik dat zijn zoon Jules, de vader van Pedro en Miel, nog maar dertien jaar was.

JULES HENNAERT

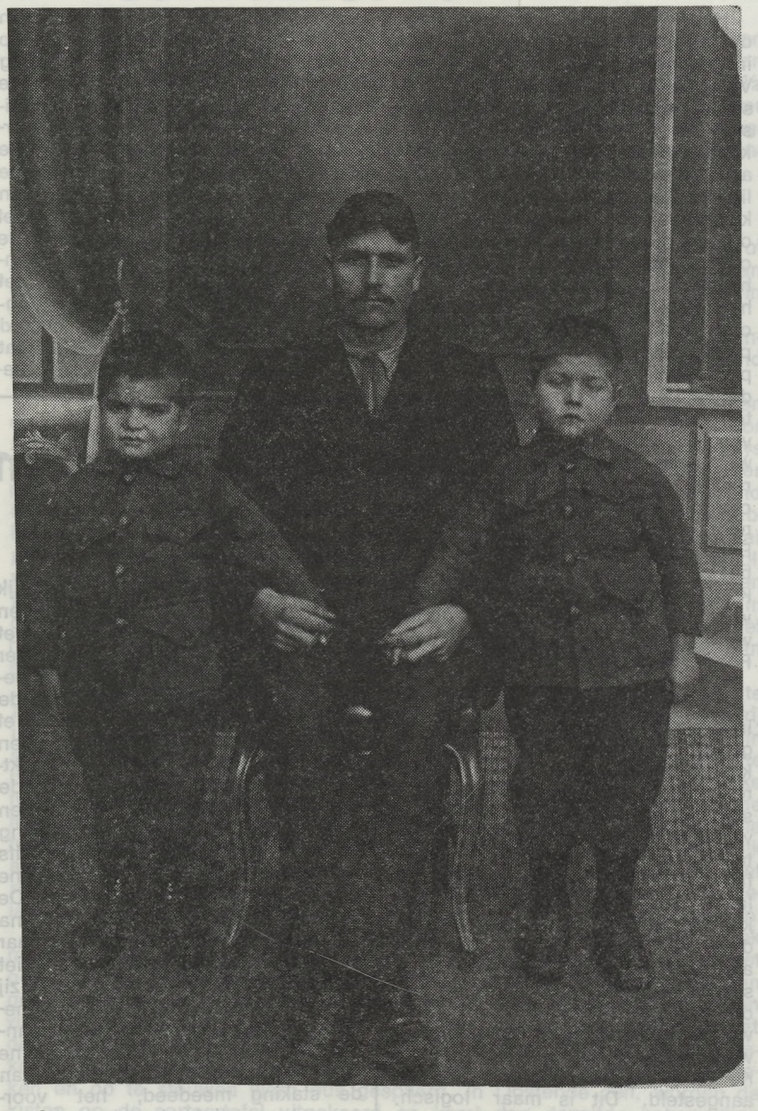
Met Jules Hennaert komen we reeds een heel stukje dichter bij onze mensen, dat wil zeggen, dat heel wat vissers Jules nog gekend hebben, vermits hij slechts in 1965 stierf.

Jules was immers de eerste reder die in 1933, komende van Koksijde, op de Marie-Joséplaats te Oostende van de tram afstapte en bij de heer Vandenberghe zich ten zijnen huize ging inschrijven als abonnee op het toen zopas gestichte Visserijblad, thans 48 jaar geleden.

Jules werd te Koksijde geboren in het jaar 1888 als zoon van Jacobus. Op dertienjarige leeftijd werd hij reeds een weeskind, zodat hij vroeg de zorg voor zichzelf en mede als hulp in het huisgezin op te nemen had. Hij was toen in de visserij reeds vanaf elf jaar als jongen aan boord van de panneboot van zijn oom. Deze boten telden een drie-manbezetting. Nadien ging Jules zich gaan aanmonsteren te Nieuwpoort en vaarde toen met kustscheepjes van 12 tot 14 meter, alles natuurlijk nog met het zeil. Deze vaartuigen bleven een paar dagen op zee, vooral omdat men toen de vis nog niet kon bewaren. Het was slechts iets voor de oorlog van 1914-18 dat men blokken ijs aan boord medenam. Jules woonde ongeveer 1500 meter van het strand achter de duinen in Koksijde-dorp. Van alle kanten zag men toen, op 't moment van naar zee gaan, de vissers door het duin naar hun panneboot op het strand optrekken. Onderweg vormden er zich groepjes en men had het toen hoofdzakelijk over het weer, over een « goed briesje » over een beetje te weinig of te veel wind, want de panneboten hadden slechts de wind als energiemaker maar tevens als vijand wanneer het te stormachtig werd. Er zijn in die tijd redelijk veel mensen op zee gebleven, door te lang te wachten om naar het strand of zelfs naar Nieuwpoort te vluchten ofwel door te plots verrast te worden door een opkomende storm.

De familie Hennaert vluchtte binst de eerste oorlog naar Le Havre en daar ging Jules gaan varen met de sloepen van reder Lescrauwaet uit Oostende die eveneens gevlucht was. Men deed toen reizen buiten de Franse kust voor een achttal dagen. Er waren 4 man aan boord en het ging nog met het zeil en een keteltje stoom met kapstran om de netten in te halen.

Na de oorlog kwam Jules terug naar België en bleef eerst met de sloepen van Lescrauwat op Oostende varen. Om de, in die tijden bijzonder verre verplaatsing van Koksijde naar Oostende te doen,



Vader Jules Hennaert (midden) met links „Pedro" en rechts „Miel".

gebruikte Jules de stoomtram waarvan de ouderen onder ons zich deze logge lokomotieven nog wel zullen herinneren. Het duurde toen natuurlijk heel wat langer dan thans met de elektrieke tram. Nadien ging Jules een « smak » voeren van reder Martin, die ook visafslager was in de oude vismijn van Oostende, die men de « Cirk » noemde. Men trok dan nog naar zee met de tij mede ofwel liet men zich door de tuiboot in zee trekken een eindje buiten de kust waarna men zijn plan moest trekken.

In 1922 kocht Jules een open garnaalboot van ongeveer 10 meter, met een... essencemotor van 18 pk. Heel waarschijnlijk een automotor die men in de boot gemonteerd had. Jules hield het er acht maand mede uit en verkocht dan opnieuw de boot, want de motor slokte meer nafte dan men aan overschot had, zodat 't haar door Jules zijn muts begon te groeien. Dan maar terug voor een reder gevaren, tot Jules in 1923 in Frankrijk een tweedehandse « smak » kocht op het zeil, die de O.50 gedoopt werd. Aan boord waren 4 man, maar Jules moest het nog altijd met vreemden doen, omdat zijn twee zoons, Miel en Pedro nog maar respektievelijk 12 en 11 jaar waren en men toen reeds wat langer dan tot zijn elfde jaar naar school moest vooraleer in de arme gezinnen het gareel aan te trekken.

Iets later kwamen Miel en Pedro zelfs in de « Ibis » terecht om de vissersstiel te leren. In 1926 kwam Miel dan aan de O.50 bij vader als jongen aan boord. De O.50 teide 3 man en een jongen. Miel kon er zich in elk geval niet teveel van beloven want op zijn derde reis bij slecht weder buiten de Noordhinder, verloor Jules de O.50. Men heeft toen 4 uur in het eigen reddingsbootje gezeten vooraleer gered te worden door de Z.8

Er waren toen geen helikopters

(Vervolg blz. 15)

(Vervolg van blz. 14)

Toen is Jules terug voor een reder gaan varen. In 1927 werd dan door hem een nieuw schip gebouwd, de O.253 « Juliette » op de werf J. Denye, die toen nog aan het derde handelsdok gelegen was, waar nu het stadhuis van Oostende staat. Het nieuw scheepje was 15 m. lang en had een Kromhout aan boord van 50 PK ! Het was modern ingericht met... elektriek aan boord ! De O.253 was de eerste van de kleinere vaartuigen van alhier die voor de plankenvisserij ingericht was. Er werden goede resultaten gemaakt op de tongenvisserij voor de Engelse kust en er werd vooral te Lowestoft verkocht. De bemanning bestond toen uit vader Jules, twee matrozen, zoon Emiel als motorist en Pedro als dekman. Ook werd op de haring en sprot met het stroopnet gevist. In 1929 kon Jules een goede prijs krijgen voor zijn O.253 en het vaartuig werd aan Zeebrugge verkocht, terwijl dan maar terug bij anderen gevaren werd, tot een nieuw schip op de werf Denye gebouwd werd, die de O.302 werd. Dit vaartuig kwam in 1932 in de vaart en werd de « Suzanne-Adrienne » gedoopt, naam der twee dochters van Jules. Het was een vaartuig van 25 meter overmeten met een motor van 150 PK. Aan boord reder Jules, de twee zoons Miel en Pedro en twee matrozen. Het was toen volop krisistijd en dit liet zich eveneens in de visserij voelen. Later werd het dan toch beter. Begin 1934 bleef Jules dan thuis nadat zijn zoon Miel zijn brevet haalde als schipper en Pedro als machinist.

Bij het uitbreken van wereldoorlog II werd de O.302 in Engeland door de Navy opgeëist. Jules ging binst deze oorlog dan maar terug naar zee met een scheepje van J. Denye dat van uit Nieuwpoort dicht onder de kust ging vissen op de garnaal en vooral op de haring. Het was toen overal volle bak omdat de vis zolang door de grote vaartuigen gerust gelaten werd, zodanig dat de haring zelfs op het strand aanspoelde een keer dat ze in de slag van de baren zat. In elk geval hebben de meeuwen nooit van de honger geweten, want men kon de levende verse haring zo maar langs de kant van het water oprapen. Ook voor de visserij was het goed in die tijd en Jules aarzelde dan ook niet om nog in 1943 een nieuw schip te laten maken bij de werf Denye, de N.809 met een Anglo Belge motor van 60 PK. Dit scheepje heeft tot aan het einde van de oorlog gevaren en werd toen verkocht aan Zeebrugge. Zeggen we nog dat Jules gans in het begin van de oorlog 8 maand bij de loodsdienst in dienst geweest is te Antwerpen. Daar kon hij echter niet aarden en hij keerde terug naar Koksijde. Jules zag zijn O.302 terug keren na de oorlog, nadat het door de Navy in 1946 vrij gegeven was. Dit schip werd toen verbouwd en omgedoopt tot O.198 omdat men te Oostende niet boven het cijfer 300 wenste te nummeren. Het was zoon Miel die dit schip tot 1958 voerde. De huidige reder van de nieuwe O.231 heeft zelfs nog bij nonkel Miel als jongen aan boord van de O.198 gevaren. Dit was wel de oude O.198 want naderhand bouwden beide broers Miel en Pedro een nieuwe O.198, de « Juhel », die tot februari 1980 hun eigendom is gebleven.

Jules nam het ondertussen wat kalmer op en stierf in 1965 op 77-jarige leeftijd.

PEDRO HENNAERT

Als lid van de derde generatie krijgen we Pedro, vader van de thans nieuwe reder Norbert. We kunnen echter moeilijk over Pedro spreken zonder het ook over Miel te hebben. Die twee verschillen ten slotte slechts één jaar in ouderdom en behalve dat zij van tijd tot tijd een robbertje uitvochten, waren ze toch onafscheidelijk, want sprak je van de ene kwaad, dan kreeg je de andere op je kap.

Pedro werd te Koksijde in 1912 geboren. Hij ging er in de lagere school zijn broek verslijten en bracht het zelfs, evenals broer Miel, tot messediener ! Wie beiden kent, weet in elk geval, dat ze er niet veel heiligs geleerd hebben. Pedro moest bekennen dat ze beiden meer van de pastoorswijn gedronken hebben dan de pastoor zelf, maar dat ze toch altijd een beetje moesten wachten tot de fles goed begonnen was, kwestie dat de pastoor het niet te goed zou merken. We kregen er ook nog uit, alhoewel met een beetje moeite, dat zij op een bepaald ogenblik zo moesten hun water maken en niet wisten waar en het dan maar in het wijwatervat deden ! De mensen die daarvan een kruisje maakten, zullen het zeker wel nooit geweten hebben. Miel stak in die tijd in de kerk ook nog een andere toer uit, waar we best niet over schrijven. 't Was meteen duidelijk dat Miel de grootste deugniet van de twee was al zou men het hem niet toegegeven hebben. Aan de ingang van de kerk en juist boven het hoofd van de kerkgangers was er een luik. Langs daar werden de klokken op hun plaats gebracht ofwel naar beneden gehaald. In dit luik was er een gaatje om het klokkezeel door te laten. Het was nog de tijd dat de misdienaar aan het koord ging hangen om de klok te luiden. Toen nu op een weekdag de jongens naar de catechismusles gingen als voorbereiding voor de plechtige kommunie, had Miel niet beter gevonden om in plaats van de koord door dit gaatje te laten hangen, er iets anders te laten doorhangen, waardoor er van een ander klokkengelui kan sprake zijn.

Pedro die van het spel wist had de jongens verwittigd en die keken natuurlijk allemaal naar boven, luid roepend. Hoe dat verder met de meester en de pastoor afgelopen is, kon ik van Miel niet te weten komen. Het is in elk geval de reden waarom hij toen zijn bevordering tot koster niet gekregen heeft.

Na de lagere school kwam Pedro samen met Miel in 1924 in de Ibis binnen om de visserijstiel aan te leren. Er waren namelijk leerlingen te kort en daarom mochten ook enkele kinderen binnen zonder dat zij persé weeskinderen hoefden te zijn, zoals zulks nu ook het geval is. Na de Ibis waar zowel Miel als Pedro met de O.178 en de oudste leerlingen in zee staken, heeft Pedro nog een jaar kollege gelopen te Veurne om dan op het nieuw schip van vader Jules, de O.253, te varen. Miel was er motorist.

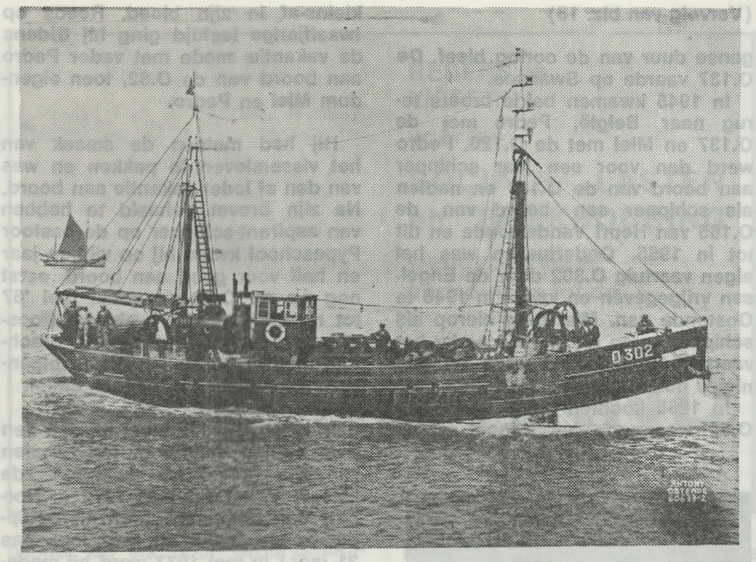
Dit vaartuig van veertien meter met een Kromhout van 50 PK was uitgerust voor de plankenvisserij. Pedro ontdekte hiermede Engeland, want men viste onder de Engelse kust en verkocht veel te Lowestoft. Er werd ook op de haring en sprot gevist onder de Franse kust, maar het was dan oppassen geblazen voor de « koolbak », het Franse wachtschip. Zo dicht onder de Franse kust mocht men toen ook niet komen. Nadien is Pedro voor een paar jaar aan boord gekomen van de O.155 van Katte (Henri Maes). Hierna ging hij over op de O.268 bij Louis Zonnekein waarmede men op het Kanaal vaarde. Eerst als lichtmatroos en later als volle matroos. Men zat toen voor 4 en 5 weken weg vooraleer naar huis te komen en verkocht in Engeland te Newlyn en Penzance. Het is zelfs nog gebeurd dat men 2 en 3 maand wegbleef vooraleer Oostende terug te zien.

Men deed er toen de visserij op de Lizard, Wolf-Rock en de Scilly-eilanden. In 1931 werd een nieuw schip voor vader gebouwd, weerom op de werf J. Denye dat in 1932 klaar kwam. Vier maand vóór de aflevering was Pedro uit zee gebleven om aan boord te helpen van dit nieuw schip waar hij vooral het schilderwerk opknapte. Dit was een vaartuig van 25 meter overmeten met een motor van 150 PK. en men ging vooral op het Kanaal gaan vissen. Dit schip werd de O.302 « Suzanne Adrienne» gedoopt, beide zusters van Pedro en Miel. Pedro en Miel waren er samen met vader Jules en twee matrozen aan boord. In 1933 slaagde Pedro in het eksamen van machinist en Miel als schipper. Een jaar later bleef vader aan land en liet het vaartuig door zijn beide zoons leiden. Bij het uitbreken van de oorlog werd het vaartuig door de Fransen opgevorderd om Duitse krijgsgevangenen naar Engeland over te brengen. In Engeland zelf werd dan door de Navy beslag gelegd op de O.302 en kwam Pedro, samen met broer Miel terecht in een kamp voor vluchtelingen te Londen. Na 4 maand mochten beiden dan naar Brixham waar ze samen voor 1 jaar met de O.120 van Georges Vileyn gingen varen. Hierna kwam Pedro als motorist aan boord van de O.137 waarop hij de

(Vervolg van blz. 16)



De O.198 „Suzanne-Adrienne" was de vorige O.302 die na de oorlog verbouwd werd en een ander inschrijvingsnummer kreeg.



De O.302 „Suzanne-Adrienne" gebouwd in 1932 op de scheepswerf Jules Denye en genaamd naar de twee dochters van Jules Hennaert.

(Vervolg van blz. 15)

ganse duur van de oorlog bleef. De O.137 vaarde op Swansea.

In 1945 kwamen beide broers terug naar België, Pedro met de O.137 en Miel met de O.120. Pedro werd dan voor een jaar schipper aan boord van de O.137 en nadien als schipper aan boord van de O.165 van Henri Vandewoude en dit tot in 1955. Ondertussen was het eigen vaartuig O.302 door de Engelsen vrijgegeven en kwam in 1946 te Oostende aan. Miel ging hierop als schipper varen tot in 1958 nadat het vaartuig omgebouwd werd en een nieuw nummer kreeg als O.198.

In 1955 kochten beide broers de O.82 waarmede het Kanaal en de



Norbert Hennaert,
een durvend man
met veel zin voor initiatief.

Noord gedaan werden. Pedro was schipper aan boord tot eind 1966 toen de nieuwe O.198 de « Juhel » klaar kwam. Norbert, zoon van Pedro was op het laatst reeds als jongen aan boord van de O.82 en kwam dan op de nieuwe O.198 eveneens als jongen. Op de proefreis zelf werd Pedro tamelijk zwaar aan het been gekwetst waardoor hij moest gehospitaliseerd worden. Nadien bleef hij de belangen van de rederij « Juhel » als walkapitein behartigen, samen met broer Miel. Toen Miel zich uit de visserij terug trok, nam Norbert, zoon van Pedro het part van Nonkel Miel over. Toen werden er reeds plannen gemaakt om een nieuw vaartuig voor Norbert aan te leggen. Nadat men een koper vond voor de O.198 kon men met de bouw van een nieuw vaartuig definitief starten.

NORBERT HENNAERT

Norbert Hennaert, reder van het prachtig nieuw vaartuig O.231 werd geboren op 25/2/1951. Een gedroomde ouderdom voor een veelbelovend schipper die bergen werk zal moeten kunnen verzetten in deze moeilijke tijden maar er ook niet bang tegenaan kijkt.

Norbert heeft men de vissersstiel niet moeten bijbrengen. Het zat van kleins-af in zijn bloed. Reeds op twaalfjarige leeftijd ging hij tijdens de vakantie mede met vader Pedro aan boord van de O.82, toen eigendom Miel en Pedro.

Hij had meteen de smaak van het vissersleven te pakken en was van dan af ieder vakantie aan boord. Na zijn brevet gehaald te hebben van aspirant-schipper op de pastoor Pypeschool kwam hij op vijftien jaar en half voor goed aan boord, eerst nog op de O.82 en vanaf mei '67 tot november 1971 als matroosstuurman aan boord van de prachtige nieuwe hektreiler O.198, eigendom van vader en nonkel Emiel.

In november '71 bleef hij dan een paar maand thuis voor het behalen van zijn brevet als schipper 2de klasse. Vanaf februari 1972 is Norbert dan beginnen varen als schipper op de O.198. Hij was toen pas 21 jaar ! In mei 1977 werd hij medereder nadat hij het aandeel van nonkel Miel in de O.198 overgenomen had.

Vanaf einde 1978 begon Norbert ernstig te denken aan nieuwbouw niettegenstaande de O.198 zeker nog als een modern vaartuig mocht aangezien worden. De gedachte aan nieuwbouw liet hem niet los en hierin voorzichtig door vader gesteund en raad gegeven werd reeds in mei 1979 het kontrakt voor de nieuwbouw van de O.231 ondertekend. In jan. '80 werd toen de O.198 aan Zeebrugge verkocht om de Z.198 te worden. Het was zeker geen meevaller voor Norbert en vader Pedro toen men een ogenblik gehoopt had van een provinciale nieuwbouwpremie te kunnen genieten maar deze premie aan hen voorbijging omdat het kontrakt voor de nieuwbouw zeven maand te vroeg ondertekend werd.

Eén van de meest tragische momenten uit de toch reeds bijna veertienjarige loopbaan van Norbert, was het verlies in jan. '71 van de scheepsjongen aan boord van de O.198. Deze jongen werd met het kuiltouw mede over boord getrokken en ging samen met het net onder water. Praktisch de ganse bemanning had het zien gebeuren. Er werd onmiddellijk achteruit geslagen en de bokken getopt om het net in te halen, maar van de scheepsjongen werd geen spoor meer gevonden. De ganse dag werd ter plaatse gebleven en gezocht, maar alle moeiten waren te vergeefs. Het was tamelijk ruw weder, kracht 6/7 op het ogenblik van het ongeval. Niemand dacht nog aan vissen en in de nacht werd naar huis gevaren. Volgens Norbert is dit afgrijselijk om mede te maken, als dergelijk iets onder de eigen ogen gebeurt en men machteloos staat tegenover het noodlot. Geen enkel lid van de bemanning kon deze dag een bete brood over de lippen krijgen en moe en afgetobd kwam men in de thuishaven aan.



Johan Hennaert
een visser in spé ?
Hij heeft in ieder geval al de allures.



In 1943 plaatste Jules Hennaert een order voor de bouw van de N.809.

x x x

We kunnen niet sluiten zonder toch reeds een woordje te schrijven over een nakend 5de vissersgeslacht Hennaert. Inderdaad heeft Norbert een zoontje van bijna elf jaar die eveneens de zee ingezwolgen heeft. Norbert denkt kleine Johan deze zomer binst de vakantie ook maar eens de zeeduivel te laten zien en voor een reisje mede te nemen. De echtgenote, mevrouw Raymonda Delbol, eveneens een telg uit een vissersgeslacht, loopt daar echter niet te erg mede op.

Als het er echter echt in zit bij kleine Johan, zal ook « mama Raymonda » dit niet kunnen tegenhouden en moeten toegeven dat kleine Johan binst de vakantie zijn eerste stappen zal zetten als vertegenwoordiger van de vijfde generatie Hennaert, dat wil zeggen van de vijfde gekende rechtstreekse mannelijke generatie.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD V.D. KUST

De aandacht van onze lezers wordt er op gevestigd dat hiernavolgende werken, zeekaarten, visserijplaten, enz. op onze drukkerij verkrijgbaar zijn.

1. De Vlaamse Visserij en Visservaartuigen
   deel I en II door Gaston en Roland Desnerck.
   Deel I verkoopprijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW
   Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW

2. De Belgische Nederlandse Zeemansalmanak 1981.
   Prijs 950 fr. plus 57 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
   Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.

3. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981
   aangevuld tot einde december 1980
   Prijs 200 fr.

4. De nieuwe kaart der Vlaamse Banken
   Prijs 215 fr. plus 35 fr. BTW

5. Moderne Autosnelwegenkaart van België
   Prijs 200 fr. en verzendingskosten 11 fr.

6. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen
   - verschillende soorten zeevis
   - schaal- en weekdieren
   - sport- en lijnvis
   - Noord Amerikaanse vis

   Prijs 400 fr. plus 52 fr. verzendingskosten.

Weetjes...

— Volgens de heer Charles Meek,, voorzitter van de Britse «White Fish Authority», lijdt de Britse visserij aan een overkapaciteit van Britse vaartuigen. Er zijn te veel vaartuigen voor te weinig vis, aldus de heer Meek. Volgens dezelfde woordvoerder moet het aantal vissersvaartuigen verminderd worden of moet er een vergunningssysteem voor de vaartuigen ingesteld worden. Wat zal het dan worden als de Spaanse vissersvloot bij een eventuele intrede in de EEG, voorzien voor 1983, met haar enorme vloot eveneens haar deel zal komen opeisen in onze visserijwateren ?

XXX

— België, Frankrijk en West-Duitsland zullen voor het Hof van Justitie te Luksemburg betrokken worden wanneer zij blijven weigeren in het verhoogde budget, door het Europees Parlement te Straatsburg gestemd, hun aandeel te betalen. Het gaat om elf miljard. Vooral Frankrijk wenst niet toe te geven en ontzegt het recht aan het Europees parlement om zo maar een begrotingsverhoging te stemmen.

XXX

— Er gaan nu voorstellen uit, vanwege Britse visserijcomités om, in plaats van een eksklusieve twaalfmijlszone, dit om te buigen tot een zone waarin, zonder onderscheid van landen-lidstaten, de vaartuigen tot 12 meter binnen de 6 mijlszone zouden toegelaten worden en in de zone tussen 6 en 12 mijl, alle vaartuigen uit de Gemeenschap gaande tot 18 meter. Niet slecht bedacht van deze Britse visserijcomités want vissersvaartuigen beneden de 18 meter en zeker beneden de 12 meter behorende tot de andere lidstaten, geraken niet zo ver onder de Britse kust. Dit is een diskriminatie in feite, zo niet in rechte.

XXX

— Vijf en twintig kusttreilers uit Grimsby werden uitgerust met speciale oliefilters waardoor kostelijk olievervangen voorbij is. Olie zou inderdaad gedurig kunnen gebruikt worden, maar het zijn de opgenomen koolstofdeeltjes, de zuren en het water die de olie ongeschikt maken. Een speciale ontwerpen oliefilter verwijdert deze bezoedeling van de olie, waardoor men in feite blijvend dezelfde olie kan gebruiken.

XXX

— Volgens Austain Laing, directeur van de Britse Redersfederatie staat Groot-Brittannië jaarlijks voor 20 miljard B, fr. vis af aan de vissers van de partnerlanden. Deze vis wordt gevangen in de Britse 200 mijlszone.

XXX

— In een Brits weekblad lezen we dat een woordvoerder van het Nederlandse ministerie van visserij (bedoeld wordt van het ministerie die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft) zou bevestigd hebben dat de Nederlandse vissers, ruim één derde meer vis aanvoeren dan hen toegelaten is ! Dergelijke nonsens, dat een woordvoerder van het eigen ministerie dit aan een Britse reporter zou gaan verklaren, schijnt ons toch van het ongerijmde te veel. Intussen wordt de Britse visser door dergelijke ziekelijke verklaringen tegen de vissers uit de andere lidstaten opgemaakt.

XXX

— Volgens een mededeling uit Peterhead zouden op een bepaalde dag meer dan 30 grote lorries met kabeljauw uit IJmuiden in Hull aangekomen zijn en nogmaals 30 lories werden in Grimsby gelost. Kabeljauw en gul werd aangeboden tegen 25 tot 30 B. fr. het kg, hetgeen de vraag in de afslag van onder meer te Peterhead gevoelig deed zakken.

XXX

— Nederlandse pladijs werd te Lowestoft verkocht en bereikte 29 pond voor een kit. Omgezet betekent dit aan de huidige waarde van het pond, een prijs van 37 fr het kg of anders 1850 fr de ben van 50 kg. In Lowestoft klaagt men steen en been over deze Hollandse invoer en de woordvoerder van de plaatselijke redersfederatie beweert dat de «White Fish Authority» de kostende prijs voor het vaartuig van een kit pladijs op 65 B. fr het kg berekende hetzij 3250 B. fr. de ben.

XXX

— De negen eerste maanden van 1980 kende Denemarken een stijging in waarde van 43 pct van zijn uitvoer aan vismeelprodukten. In deze periode werd voor 232 duizend ton vismeel en 75 duizend ton visolie uitgevoerd, hetzij 22 pct hoger dan in 1979. En dan leest men overal en preekt men overal dat de industriele visserij voor vismeeldoeleinden zou moeten beperkt worden. Dat geldt waarschijnlijk niet voor Denemarken.

XXX

— Op 3 februari heeft de Britse minister van landbouw en visserij, de heer Peter Walker, zijn Franse collega ontmoet in verband met de Franse traditionele rechten in de Britse 12 mijlszone, met als tegenhanger de eis door Groot-Brittannië geformuleerd voor een eksklusieve 12-mijlszone. Vorige week ontving de Franse minister Hoeffel reeds zijn Ierse kollega eveneens in verband met een Franse visserij in bepaade gebieden tussen 6 en 12 mijl uit de kusten van Ierland en Groot-Brittannië, dit voor bepaalde soorten en bepaalde periodes. Kustgebieden tussen 6 en 2 mijl, zelden door Franse vissers bevist, zullen dan opgenomen worden en een eksklusieve visserijzone voorbehouden aan de Britse en-of Ierse visserij. Eens dit geregeld, eveneens voor de andere partnerlanden, zal praktisch niets meer in de weg staan voor een visserijovereenkomst tussen de partnerlanden en zal men tot een definitieve nationale opdeling kunnen komen van de algemeen te vangen viskwota op basis van nagenoeg de cijfers die in december 1980 uit de bus kwamen.

XXX

— Het jaar 1980 is voor de Franse tropische tonijnvisserij een zeer goed jaar geweest met een aanvoer van meer dan 74 duizend ton, dit alhoewel in het kader van een gemengde maatschappij waaraan een dertigtal tonijnvissersvaartuigen onder paviljoen van Frankrijk en van de Ivoren kust deelnamen. De «Rospico» van de maatschappij «France-Afrique» haalde de beste tonnage binnen met 3.525 ton.

XXX

— Te Lorient wordt door de producenten van koolvis, zwaar onderhandeld met de Duitse kopers. De kampagne op de koolvis is één van de troeven van de nog resterende Franse diepzeevisserij om de benarde financiën wat te verbeteren. Daar waar de West-Duitsers verleden jaar bijna 25 fr betaalden en de Franse rederijen nu 26 fr vragen voor de grote koolvis op haar geheel, wensen de Westduitsers nog slechts 24,50 fr aan te bieden. Dus minder dan verleden jaar, niettegenstaande de verhoogde uitbatingskosten in de visserij.

XXX

— De Canadese minister voor de visserij, de heer Romeo Leblanc, wenst dringende maatregelen te nemen om de zalm voor de Kanadese kusten van de Stille Oceaan te beschermen. Het gaat vooral om de gouden en zilveren zalm. Daarom worden er in 1981 perioden voorzien waarin de zalmvisserij op deze soorten zal verboden worden, terwijl in verscheidene sektoren van de zeeëngte van Georgie een systeem van vergunningen zal ingesteld worden.

XXX

— De prijsvorming voor de Franse koolvisaanvoer wordt zwaar belast door de invoer van grote hoeveelheden diepgevroren koolvisfilets uit IJsland, Canada en Faroë. Het is ook één der argumenten waarom de Westduitse kopers iets minder voor de Franse koolvis aanbieden, dan de prijs door hen betaald in 1980.

XXX

— Kort na het ongeval voor de Bretoense kust van het vergaan van de reuze-olietanker «Amoco-Cadiz» wezen onderzoekingen op een aantasting van 80 pct van de tong, pladijs en baars ter plaatse. Op het laatste van het jaar 1979 was dit nog 20 pct. Het waren vooral de zwemvinnen die aangetast waren.

XXX

— De Britse visserij heeft een van 2,4 miljard B. fr. aan de huidige waarde van de pond berekend. Noteren we dat een eerdere steun van ongeveer één miljard, waarvan nog 150 miljoen B. fr overblijft ,afloopt in maart 1981. Naar het schijnt zou de Britse minister P. Walker die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, geduldig... geluisterd hebben naar de betrokken woordvoerders van de Engelse en Schotse visserij.

XXX

— De drie Britse hektreilvriezers waarvan we vroeger melding gaven dat zij aan een Australische rederij verkocht werden, werden nu doorverkocht aan Senegal ! Het gaat hier om de diepzeetreilers «Orsino», «Cassio», en «Northella».

REDERS en VISSERS.
voor uw
SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING
wendt U in volle vertrouwen tot de
Beroepsvereniging
HAND IN HAND
VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

Weetjes...

— Het berucht Brits «TV Eye» beeldprogramma over de aanvoer in IJmuiden van zogenaamde niet-geregistreerde vis, die in overtal en boven het kwotum aangevoerd wordt, heeft nog al stof opgewaaid en kwaad bloed gezet in Britse visserijkringen. Volgens een betrokken TV-reporter wordt deze vis die boven de kwota aangevoerd wordt, zelfs met een speciaal etiket gemerkt opdat deze kisten zo spoedig mogelijk zouden weggevoerd worden en niet opgetekend. De reporter voegde er aan toe, dat een eventuele ambtenaar die hiervoor opmerkingen zou maken, ten spoedigste in het dok zou terecht komen.

L.N.G.-TERMINAL

In september a.s. gaan de bouwwerken van start voor de realisatie van de LNG-terminal in de haven van Zeebrugge. De terminal zal worden ingebouwd in de nieuwe oostelijke havendam. waarvan de bouw aan gang is.

De terminal omvat een aanlegsteiger met de installatie voor het lossen, vier half ingegraven opslagtanks met een eenheidscapaciteit van 87.000 m3 vloeibaar aardgas en een hervergassingsfabriek met een maximaal uurdebiet van 900.000 m3 gas.

Voor eind 1985 verwacht men de indienstneming voor 100 procent van hun capaciteit met twee tanks in werking.

PROMOTIEDAGEN

In de loop van juni a.s. wordt een promotiedag voor de haven van Zeebrugge te Parijs georganiseerd. Een gedeelte van Frankrijk is nauw betrokken bij het hinterland van Zeebrugge en het autowegennet maakt dat dit hinterland steeds dichter bij Zeebrugge komt liggen. In oktober volgt een promotiedag te Hull-Leeds en in het voorjaar van 1982 gaat een promotiedag door te Stuttgart.

OPROEP TOT DE OUDLEERLINGEN VISSERIJSCHOOL «JOHN BAUWENS»

Alle oudleerlingen en vrienden van de stedelijke visserijschool kunnen zich aansluiten bij de grote bond van oudleerlingen van de school. Relgelmatig worden de leden op de hoogte gesteld van het werk op hun vroegere school.

Iedereen is welkom !

Adres :
Bond Oudleerlingen SVO
Mercatorlaan 15
Oostende

Resoluties over de visserij door het Europees Parlement

Volgens een resolutie genomen door het Europees Parlement en gericht aan de Raad van de ministers van de Gemeenschap, dient de verdere aanpassing van de visserijvloten van de Gemeenschap aan de vangstmogelijkheden, voorrang te hebben. Overkapaciteit moet in elk geval vermeden worden, alhoewel een passende basisvloot in de Lid-Staten dient gehandhaafd te worden. En ziedaar een zoveelste resolutie waarmede men alle kanten uitkan.

Een nieuw staaltje hiervan is de volgende resolutie, waarbij het Europees Parlement betwijfelt of de uitgetrokken financiële middelen voor de vereiste taken in de visserij toereikend zullen zijn, maar acht het echter van belang dat men een vastgesteld financieel kader niet te buiten gaat !

Wat is het nu ? Te veel of te weinig ?

Verder meent het Europees Parlement dat moet rekening gehouden worden met de groter behoeften wegens de uitbreiding van de E.E.G., met Griekenland vanaf 1/1/81 en met Spanje ! en Portugal vanaf 1983. Er wordt echter niet gemeld, hoe men rekening moet houden met de voorziene grotere behoeften of op welke manier dit moet opgevangen worden.

Het Europees Parlement is ook van mening dat speciale maatregelen noodzakelijk zullen zijn ter oplossing van de bijzondere problemen van de Ierse visserij-industrie, die, doordat zij volkomen onderontwikkeld is, bijna geheel afhankelijk is van kleine kustvaartuigen met beperkte vangstmogelijkheden en van vissoorten zoals haring en zalm, waarvoor zeer strenge instandhoudingsmaatregelen gelden en die bovendien met bijzondere bedrijfskosten worden gekonfronteerd. Wij zelf zijn benieuwd of men in het Europees Parlement reeds weet heeft van de nieuwe Ierse seiners die tot honderd miljoen hebben gekost en van een niet onaanzienlijke nieuwbouw aan middenslagtreilers. Waarschijnlijk weten er ook weinigen dat Ierland in de laatste jaren zijn aanvoer verdubbeld heeft die voor 1980 zowat 130 duizend ton zal bedragen of viermaal meer dan onze eigen aanvoer.

Het Europees Parlement heeft verder met klem gewezen op de aanzienlijke stijging van de brandstofprijzen sinds 1977 die de economische toekomst van de visserij bedreigt. Zij verzoekt dan ook de Commissie te Brussel maatregelen te stimuleren die brandstof op de schepen helpen besparen, door bv. het koördineren van onderzoekprogramma's. Het E.P. dringt eveneens aan op meer onderzoek en een intensiever aktie op het gebied van de verontreiniging van het marine milieu door chemicaliën en andere afvalstoffen, met inbegrip van olie, aangezien deze verontreiniging niet alleen een negatieve uitwerking heeft op de visserij-industrie zelf, maar ook konsekwenties op lange termijn kan hebben voor de gezondheid van diegenen die vis eten. Zij wijst op de gevolgen die de eksploitatie van de zee, zoals de ontginning van olie en in de toekomst van andere mineralen kan hebben voor de visserij ; is van mening dat de Gemeenschap voorstellen moet uitwerken voor kompensatie van schade aan de uitrusting van vissersschepen veroorzaakt door industriële installaties in zee. Zij betreurt het ontbreken van adekwate maatregelen ter stimulering van viskonsumptie en de verbetering van de afzetstruktuur.

Het E.P. betreurt dat in de struktuurvoorstellen van de Kommissie geen gewag wordt gemaakt van de problemen waar de Griekse visserij mee te kampen heeft, noch van de gevolgen van het Griekse lidmaatschap voor de kosten van de voorgestelde maatregelen. Is verder van mening dat de visteelt een groeiende bedrijfstak kan worden, maar dat de Gemeenschap op dit gebied, door gebrek aan voldoende aanmoediging, een ernstige achterstand heeft op de Verenigde Staten en Japan. Wijst verder op het ontbreken van een passend administratief en wettelijk kader voor de ontwikkeling van de visteelt, een tekort aan veterinaire en inspektiefaciliteiten !, gebrek aan organisatie van het onderzoek in de Gemeenschap en andere ontbrekende maatregelen.

En hiermede kan de Europese Praatbarak, in de overtuiging, met zijn aanbevelingen, goed en nuttig werk verricht te hebben, verder gerust zijn over de toekomst van de visserij in de Gemeenschap, over de dure brandstofprijzen, de verontreiniging en dergelijke meer.

Gelukkig toch dat we een Europees Parlement hebben met een miljardenbegroting. Konden deze maar rechtstreeks naar de visserij gaan of minstens een gedeelte hiervan. dan zou dat nuttiger zijn.

NEDERLANDSE MINISTER LAAT RADIO-AKTIEF AFVAL IN ZEE STORTEN

De Nederlandse minister van Volksgezondheid, de heer Ginjaar, heeft gekozen voor de immer meer en meer opduikende gemakzuchtige oplossing door te beslissen dat het radio-actief afval van het Instituut voor Keuring van Elektrotechnische Materialen uit Arnhem in zee mag worden gedumpt. Het radio-aktief afval werd tot heden in verscheidene kuilen op een terrein van het Instituut opgeslagen. Dit afval bevat residus van verwerkt uranium en thorium. Het afval zal nu opgegraven worden en er zal tevens onderzocht worden of het grondwater intussen niet werd besmet. Na de talrijke onaangename ervaringen die men in Nederland opdeed, wordt nu overal aan de bel geluid. Het afval zal in vaten verpakt worden en deze vaten in beton gegoten. Hiermede schijnt men overtuigd te zijn, dat het gift geen hinderlijke gevolgen meer zal hebben voor het milieu. Wanneer men daar echter van overtuigd is, dan kunnen de betrokken, in beton verpakte vaten, evengoed terug in de kuilen opgeborgen worden .Dan weet men nog altijd waar en hoe deze te bereiken om na jaren na te gaan of de betonmantel inderdaad zo uitstekend is als men het nu beweert

Ditzelfde kan echter niet gezegd worden wanneer men het goedje in de zee dumpt. Daar mag men dan een kruisje over maken. Anderzijds is het aantastingsvermogen van het zeewater op de inpakmaterialen, hier dus het beton en hieronder verborgen blik, door de aanwezigheid van bepaalde scheikundige stoffen in het zeewater, heel wat groter dan bv. aan land door regen en/of grondwater. De ganse operatie zal ondertussen meer dan 70 miljoen Belgische fr. kosten, hetgeen weerom geen peulschil is. Wij herhalen dat het in zee dumpen van afval, hetzij rechtstreeks, hetzij verpakt, een oplossing is die uit gemakzucht gedikteerd wordt, maar dat zich later gewis zal wreken. Het toeval speelt anderzijds soms perten. Hopen we nu maar dat later, op de intussen eventuel verzande vaten, geen olie- of proefboringen gebeuren, waardoor de vaten opengemalen worden met wijdverspreide gevolgen.

En welke gevolgen zal dit hebben voor de vissende vaartuigen. Zullen ook op de visgronden geen vaten gestort onder kontrole (?) van een alles toelatende overheid ?

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Eindelijk bilaterale overeenkomst E.E.G. - Noorwegen

DENEMARKEN HAALT BAKZEIL !

Op dinsdag 27 januari, de eerste vergadering van de Raad van de tien ministers te Brussel, heeft men eindelijk de bilaterale overeenkomst met Noorwegen kunnen ondertekenen, nadat Denemarken zijn obstruktie heeft laten varen. Het was inderdaad zo dat Noorwegen, als aandeel in dit bilateraal verdrag, eveneens een kwotum garnaal in de thans tot 200 mijl uitgebreide visserijzone van Groenland opeist, zich steunende op een zeer lange en grote traditionele visserij. Denemarken die op buitenlands gebied de belangen van Groenland waarneemt, had zich hier tegen verzet, zeer tot ongnoegen van West-Duitsland, wier treilers hierdoor de toegang tot de Noorse wateren ontzegd zagen, want Noorwegen maakte van de zaak van de Groenlandse garnalen een voorafgaande kwestie aan de onderte kening van het bilateraal verdrag.

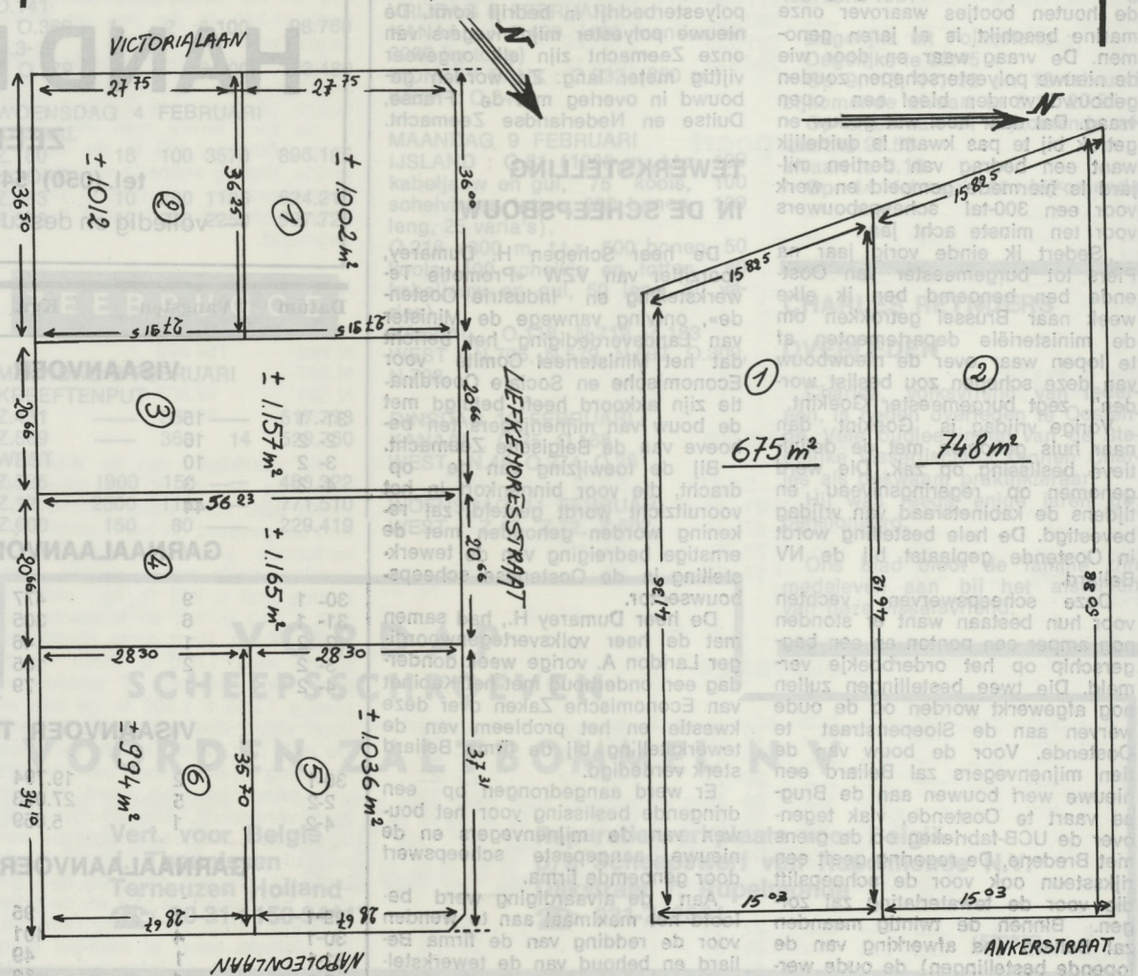
Volgens West-duitse berekeningen kostte dit aan hun visserij een verlies van meer dan 4 miljoen per dag. Wel had Denemarken zich min of meer, ten overstane van de Groenlandse vissers verbonden om geen Noorse treilers toe te laten in de Groenlandse visserijzones. Daar de partnerlanden zich echter bereid verklaard hebben met Canada de overeenkomst te ondertekenen waarbij dit laatste land, tegen ekonomische voordelen, onder meer de toelating verleent aan de Groenlandse visserij om een kontingent zalm te gaan vissen op de Canadese kusten van Labrador, heeft Denemarken dan zijn obstruktie laten varen.
Hiervoor heeft men dan om beurt de tegenzin van Ierland en Groot-Brittannië moeten verwinnen omdat de ekonomische voordelen voor Canada, onder meer een vrije invoer in de EEG van jaarlijks 15 duizend ton visfilets bevatten.

Groot-Brittannië en Ierland die over eigen verwerkingsbedrijven beschikken zullen hierdoor een bepaalde konkurrentie moeten doorstaan die niet goed zal overkomen, zowel aan hun vissers als aan hun verwerkingsbedrijven. Hieraan ziet men welke lange en moeilijke weg een overeenkomst moet opgaan. West-duitsland voor al wenst in de Noorse wateren te vissen, Noorwegen verlangt hiervoor een kontingent Groenlandse garnaal maar, de vissers van dit land weigeren dit, ten ware men een kwotum zalm kan lospeuteren van Canada. Canada wil wel, maar verlangt dan 15 duizend ton filets in de EEG af te zetten. Hiertegen komt Ierland en Groot-Brittannië dan in botsing en deze zullen natuurlijk dan een andere kompensatie vragen die dan de belangen van andere partnerlanden zal schaden, die dan op hun beurt iets als tegensprestatie zullen wensen in te palmen. Noteren we anderzijds nog dat West-duitsland in verband met de Deense houding een ultimatum gesteld had zodanig dat de Raad van oordeel was een beslissing ter zake te forceren en Denemarken onder bepaalde druk te zetten om te beletten dat de reeds zo moeilijke verstandhouding op visserijgebied tussen de partnerlanden, volledig zou te loor gaan en in een totaal fiasco eindigen, waarna waarschijnlijk ten slotte elk land zijn eigen wetten zou trachten door te drukken.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m naargelang noodzaak.
Een tweede perceel gelegen Ankerstraat, groot 2.000 m2, eventueel te verdelen in twee loten.
Op beide gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.
Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoeleinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.
Tel. tussen 14 en 17 u., 059 - 32.29.51.



ONGEVALLEN OP ZEE

De N.15 van de rederij Calcoen moest door de Zeetijger naar de haven van Oostende opgesleept worden met een vreemd netstuk in de schroef.

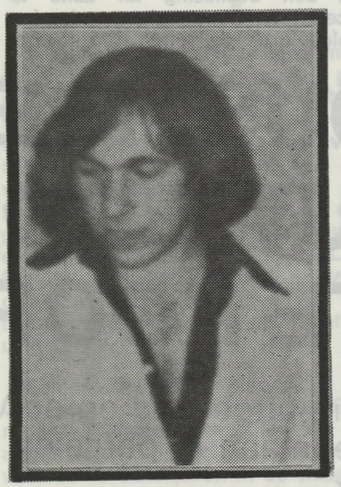
Het is onbegrijpelijk dat visserschepen wanneer ze stukken netten te veel hebben, die dan nog over boord gooien met voor gevolg dat andere soms zware schade kunnen oplopen.

Sedert het nieuwgebouwd vaartuig Z.47 «Saturnus» van de rederij Neyt in de vaart is,-volgt het ene defect na het andere met zijn roerinstallatie.

De Z.554 van reder Vantorre Jan moest met defecte keerkoppeling door de Z.538 van Raymond Degroote naar de haven van Zeebrugge opgesleept worden.

De Z.542 van de rederij Angelus moest de haven van Zeebrugge terug aandoen met een tros in de schroef.

ZEEBRUGSE VISSER NOG STEEDS VERMIST



In de nacht van maandag op dinsdag heeft zich aan boord van de treiler Z.196 «Jan van Gent» een dodelijk ongeval voorgedaan. In een tamelijk hevig stormweer is de 23-jarige matroos Louis Popelier over boord geslagen en blijft alsnog vermist. De schipper sloeg onmiddellijk na de vaststelling van het verdwijnen alarm en korte tijd nadien kwam een heliflight van de basis te Koksijde helpen aan de opzoekingen terwijl ook enkele haringvissers speurden naar de drenkeling. Alle opzoekingen bleven evenwel vergeefs zodat de «Jan van Gent» in de loop van dinsdagnamiddag, onverrichterzake, de thuishaven binnen liep. De feiten deden zich voor omstreeks 1 uur in de nacht in de buurt van de Noordhinder. Het slachtoffer was woonachtig aan de St. Donaasstraat, 70 te Zeebrugge en zou op 13 maart as. 24 jaar zijn geworden.

Aan de betrokken familie ons oprecht rouwbeklag.

Nieuwe werf voor bouw van tien mijnenvegers

De beslissing op regeringsniveau om een tiental nieuwe mijnenvegers te bouwen in vervanging van de houten bootjes waarover onze marine beschikt is al jaren genomen. De vraag waar en door wie de nieuwe polyesterschepen zouden gebouwd worden bleef een open vraag. Dat daar heel wat geduw en getrek bij te pas kwam is duidelijk want een bedrag van dertien miljard is hiermede gemoeid en werk voor een 300-tal scheepsbouwers voor ten minste acht jaar.

„Sedert ik einde vorig jaar na Piers tot burgemeester van Oostende ben benoemd ben ik elke week naar Brussel getrokken om de ministeriële departementen af te lopen waar over de nieuwbouw van deze schepen zou beslist worden", zegt burgemeester Goekint.

Vorige vrijdag is Goekint dan naar huis gekomen met de definitieve beslissing op zak. Die werd genomen op regeringsniveau en tijdens de kabinetsraad van vrijdag bevestigd. De hele bestelling wordt in Oostende geplaatst bij de NV Beliard.

Deze scheepswerven vechten voor hun bestaan want er stonden nog amper een ponton en een baggerschip op het orderboekje vermeld. Die twee bestellingen zullen nog afgewerkt worden op de oude werven aan de Sloepenstraat te Oostende. Voor de bouw van de tien mijnenvegers zal Beliard een nieuwe werf bouwen aan de Brugse vaart te Oostende, vlak tegenover de UCB-fabrieken op de grens met Bredene. De regering geeft een rijkssteun ook voor de scheepslift die voor de tewaterlating zal zorgen. Binnen de twintig maanden zal Beliard (na afwerking van de lopende bestellingen) de oude werven aan de Sloepenstraat moeten sluiten. Op het nieuwe insteekdok zal Beliard niet langer aan staalscheepsbouw doen van zodra het polyesterbedrijf in bedrijf komt. De nieuwe polyester mijnenvegers van onze Zeemacht zijn elk ongeveer vijftig meter lang. Ze worden gebouwd in overleg met de Franse, Duitse en Nederlandse Zeemacht.

TEWERKSTELLING IN DE SCHEEPSBOUW

De heer Schepen H. Dumarey, voorzitter van VZW «Promotie Tewerkstelling en Industrie Oostende», ontving vanwege de Minister van Landsverdediging het bericht dat het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coordinatie zijn akkoord heeft betuigd met de bouw van mijnenjagers ten behoeve van de Belgische Zeemacht.

Bij de toewijzing van de opdracht, die voor binnenkort in het vooruitzicht wordt gesteld, zal rekening worden gehouden met de ernstige bedreiging van de tewerkstelling in de Oostendse scheepsbouwsector.

De heer Dumarey H., had samen met de heer volksvertegenwoordiger Laridon A. vorige week donderdag een onderhoud met het Kabinet van Economische Zaken over deze kwestie en het probleem van de tewerkstelling bij de firma Beliard sterk verdedigd.

Er werd aangedrongen op een dringende beslissing voor het bouwen van de mijnenvegers en de nieuwe aangepaste scheepswerf door genoemde firma.

Aan de afvaardiging werd beloofd het maximaal aan te wenden voor de redding van de firma Beliard en behoud van de tewerkstelling.

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 —

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
31- 1	15		4.585.761			
2- 2	16		4.883.043			
3- 2	10		2.456.861			
4- 2	3		2.468.550			
	44		**14.394.215**			
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
30- 1	9	477	36.293	61,—	88,—	
31- 1	6	305	27.159	88,—	94,—	
2- 2	1	46	4.922	107,—		
3- 2	2	105	14.055	127,—	137,—	
4- 2	1	79	12.403	157,—		
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
30-1	2	19.794	291.547			
2-2	5	27.073	501.7715			
4-2	1	5.859	162.364			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
29-1	1	95	9.174	95	99	
30-1	4	401	38.092	89	103	
31-1	1	49	5.100	100	108	
2-2	1	46	4.898	103	106	

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Het is tijdens de voorbije week heel wat kalmer geweest dan tijdens de voorgaande. De IJslanders kregen we beide op vrijdag, maandag was de vismijn hierdoor niet eens half gevuld. Gul en wijting werden heel wat minder gebracht, toch geraakte ook nu de kleine sortering van beide soorten moeilijk verkocht en moesten grote hoeveelheden naar de vismeel verwezen worden. Kabeljauw was evenmin duur en haalde nauwelijks 45 fr het kg. Voor rare soorten als rode knorhaan, rog, zonnevis, tarbot, griet, staart en keilrog lagen de prijzen wel redelijk hoog.

De IJslandse soorten kregen vrijdag middelmatige prijzen. Rode zeebaars schommelde rond de 40 fr maar zakte op het einde van de verkoop. Blauwe leng noteerde rond de 46 fr, witte leng kreeg 40 fr. Schelvis was goedkoop en viel terug onder de 30 fr het kg.

De tongen zijn verkocht aan dalende prijzen, vooral middensoorten kregen dinsdag een gevoelige klap en vielen terug van 260 naar 230 fr het kg. De lappen noteerden rond de 175 fr, grote tong kreeg rond de 195 fr en driekwartssortering varieerde tussen 235 en 285 fr het kg. De bloktong noteerde maandag nog tot 299 fr maar haalde dlechts rond de 250 fr. op dinsdag.

De spanvissers hebben het er niet te best afgebracht, dit wegens het minder goede weer. Toch konden nog enkele dagen gemarkt worden waarbij de haringprijs varieerde tussen 350 en 680 fr de ben.

De garnaalvisserij deed het eveneens erg kalm aan, de garnaalprijs is door de schaarste gestegen naar 137 fr het kg op dinsdag.

OOSTENDE

IJSLAND				
O.318	20	720	——	1.177.595
O.129	19	625	——	1.080.480
WEST				
O.285	10	360	——	327.865
L.7	4	355	——	371.055
L.42	4	345	——	328.185
KUST				
O.123				
O.306	2	1	36.100	291.790
O.135-				
O.275	2	2	22.350	197.880
O.127-				
O.303	2	1	35.800	277.39[illegible]
N.3-				
O.279	2	15	22.650	179.014
O.141-				
O.369	2	——	40.700	317.460

MAANDAG 2 FEBRUARI

KANAAL				
O.206	12	180	——	538.012
O.518	14	90	1650	652.247
WEST				
Z.62	11	495	——	348.261
N.752	10	280	——	386.063
N.709	10	300	——	344.959
NOORD				
O.705	11	95	2210	767.689
KUST				
O.141-				
O.369	1	——	36.850	331.650
O.135-				
O.275	1	3	30.850	279.050
N.3-				
O.279	1	2	23.600	208.280
O.123-				
O.306	1	——	64.150	529.956
O.127-				
O.303	1	——	39.250	367.680
Z.580-				
O.578	1	2	10.600	38.816

DINSDAG 3 FEBRUARI

KANAAL				
O.33	18	100	6610	1.787.436
WEST				
N.736	3	140	——	253.840
O.114	4	10	160	47.005

DINSDAG 3 FEBRUARI

KUST				
O.135-				
O.275	1	——	10.550	99.170
O.127-				
O.303	1	——	4.500	45.790
O.141-				
O.369	1	2	8.100	98.760
N.3-				
O.279	[illegible]	——	9.800	123.480

WOENSDAG 4 FEBRUARI

KANAAL				
Z.180	16	100	3570	896.185
NOORD				
Z.483	10	280	1185	624.210
Z.583	12	320	2250	937.725

ZEEBRUGGE

MAANDAG 2 FEBRUARI

KREEFTENPUT				
Z.431	——	350	——	517.773
Z.569	——	360	14	529.760
WEST				
Z.525	1900	150	——	460.322
Z.12	2800	110	——	771.510
Z.600	150	80	——	229.419
Z.331	700	330	10	563.166
Z.507	4000	150	12	1.182.148
Z.568	350	110	7	315.905
Z.289	3200	450	——	1.523.189
GUL				
Z.538-554				258.458
Z.560-Z.201				54.884
Z.570-Z.601				36.380
Z.403-501				47.300
Z.400-Z.548				13.092
				6.503.306

DINSDAG 3 FEBRUARI

WEST				
Z.484	500	280	——	651.108
Z.408	2800	120	——	982.686
Z.321	1400	110	——	665.600
Z.533	100	130	——	384.355
Z.582	500	80	——	285.250
Z.596	300	50	——	234.000
Z.16	3600	320	——	1 480.393
KREEFTENPUT				
Z.307	——	270	——	387.516
GUL				
Z.471-Z.472				43.980
Z.494				20.657
				5.594.634

WOENSDAG 4 FEBRUARI

WEST				
Z.512	6	50	70	189.400
Z.564	12	1800	160	818.900
Z.98	13	1700	230	903.931
Z.574	5	200	70	206.659
Z.542	10	50	175	277.621
Z.176	8	400	80	277.495
Z.19	11	1700	300	894.225
				3.560.530

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 6 FEBRUARI
KANAAL : Z.499 (100 manden en 3000 kg tong)
MONKEY BANK : O.232 (200 m.)
WEST : O.243

MAANDAG 9 FEBRUARI
IJSLAND : O.81 (1200 m. t.t.z. 100 kabeljauw en gul, 75 kools, 100 schelvis en totten, 800 bonen, 100 leng, 25 varia's).
O.216 (800 m. t.t.z. 500 bonen, 50 kools, 100 schelvis en totten, 80 kabeljauw en gul, 50 leng, 20 varias).
KANAAL . O.118, N.719, Z.183
WEST N.706, N.579. N.597, O.309, N.708.

DINSDAG 10 FEBRUARI
KANAAL : O.35, O.168
WEST N.45, O.274, O.26

WOENSDAG 11 FEBRUARI
WEST : Z.47. Z.72, Z.502

UURTABEL DER OVERVAARTEN

Uurtabel der overvaarten voor de week van 8 tot 14 februari 1981.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 1.30 7.35 10.05 14.40

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 20.00
Dagelijks te 17.00 23.00 behalve op 14 februari 1981
Op 10, 11, 12 en 13 februari 81 afvaart te 5.00

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
Dagelijks te 5.15
Dagelijks te 3.30 6.40 behalve op 8 februari 1981

Afvaarten uit Dover Western Docks :
Dagelijks te 11.40 15.45 19.10

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 23.59
Dagelijks te 3.00 behalve op 8 februari 1981
Dagelijks te 7.00 behalve op 8 en 14 februari 1981
Dagelijks te 9.00 behalve op 9 februari 1981
Dagelijks te 21.00 behalve op 14 februari 1981

Dagelijks uit Folkestone :
Dagelijks te 22.45
Op 9, 10, 11, 12 en 13 februari bijkomende afvaart te 0.10 20.55
Op 8 februari 81 bijkomende afvaart te 20.55
afvaart te 0.10.
Op 14 februari 81 bijkomende

CHARLES REYNDERS OVERLEDEN

Charles, volksvriend van iedereen, is heden overleden te Oostende. Vele oudleerlingen van de Stedelijke Visserijschool kennen Charles als bekwaam praktijkleraar.
Hij was reeds enige jaren gepensioneerd.

Ons blad biedt de familie zijn medeleven aan bij het afsterven van deze vissersvriend.

VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN
VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Grote schelvis	
Middelmatige sshelvis	
Kleine schelvis	
Kabeljauw	
Gul	
Wijting	
Schaat	
Zeebaars	
Leng	
Schartong	
Heilbot	
Koolvis	
Hondstong	
Zeewolf	
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	2.2.81	3.2.81	4.2.81
Lappen	173-178	173-	162-179
Grote	200-208	86-193	185190
3/4	265277	234242	231-255
Blok	268-299	244-256	229-260
Voor-kleine	269-300	232-245	230-257
Kleine	251-260	220-230	214225
Slips			

Zeebrugge

Grote	172-77	168-176	168-175
Blok	212-222	210-230	210216
Fruit	254-262	251-256	239-259
Schone kleine	277-284	261-275	242-264
Kleine	250-260	240-245	239-243
Tout petit	221-233	219-229	221-224
Slips	204-210	207-212	206-214

Nieuwpoort

I	52-154
II	190-200
III	290-300
IV	304-314
V	300-306
Kleine	258-

PLADIJS

Oostende

	2.2.81	3.2.81	4.2.81
Grote	21- 37	24- 42	21- 25
Grote iek	37- 41	25- 43	21
Kleine iek	20-35	20- 35	20-
Derde slag	17- 19	25-	177
Platjes			

Zeebrugge

I			
II	19 21	20- 23	21- 24
III	20- 21	21- 22	21- 22
IV	20- 23	20- 22	21- 22
V	24- 25	26- 28	24- 27

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	21- 25	-	22- 30
Platjes	25- 30	-	22- 35
Drielingen	16- 18	-	17 21

NIEUWPOORT

VRIJDAG 30 JANUARI 1981

N.88	19.348
N.700	19.349
N.172	274.011

Een vaartuig van de West en één koppel spanvissers losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Er was aanvoer van tong en variatie plus Westvis. Voor tong nr. 1 betaalde men 136 à 140 fr./kg. en voor tong nr. 2 188 fr./kg. Bloktongen of tong nr. 3 kreeg 268 à 270 fr./kg. en tong nr. 4 of fruittong 264 à 270 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 268 à 270 fr./kg. genoteerd en voor kleine tong 246 fr./kg.

Middenslag tarbot boekte men aan 250 tot 280 fr./kg., griet aan 170 tot 192 fr./kg. Staartvis aan 204 tot 216 fr./kg. en tongschar aan 95 tot 118 fr./kg. Voor grote pladijs werd 1.100 tot 1.200 fr. de ben genoteerd, voor drieling- of middenslagpladijs 1.200 à 1.350 fr. de ben en voor platjes 850 à 1.100 fr. de ben.

Kabeljauw kocht men tegen 3.500 à 4.000 fr. de ben op en gul tegen 1.500 à 5.700 fr. de ben.

Rog kende een fikse daling tegenover de woensdagmarkt. Moerrog kreeg 3.400 à 3.800 fr. de ben, tilten 2.600 à 2.700 fr. de ben en scherpstaarten 2.500 à 2.800 fr. de ben. Grote wijting kende zijn afzetgebied tegen 1.100 à 1.350 fr. de ben en kleine wijting tegen 700 à 850 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 1.250 fr. de ben en kleine zandschar 800 fr. de ben.

Voor zeehonden boekte men 1.500 à 1.750 fr. de ben en voor doorn- of speurhaai 2.500 à 2.800 fr. de ben, terwijl men voor knorhaan 2.000 à 2.300 fr. de ben betaalde. Weinig animatie vanwege de handelaars en een matige prijsnotering waren de kenmerken der vrijdagmarkt.

MAANDAG 2 FEBRUARI 1980

N.470	48.158
N.720	154.899
N.346	110.822
N.590	99.835
N.738	88.001

Vijf vaartuigen van de West boden hun vangst op de maandagmarkt aan. Tong noch variatie werden aangevoerd en het marktuitzicht vertoonde slechts de traditionele soorten, zoals gul en wijting. Griet haalde 200 à 215 fr./kg., staartvis 190 à 210 fr./kg. en tongschar 95 à 130 fr./kg. Voor grote pladijs betaalde men 1.050 à 1.250 fr. de ben, voor drieling of middenslag pladijs 1.250 à 1.500 fr. de ben en voor visjes 800 à 900 fr. de ben. De prijs der pladijs kende een fikse inzinking en een ganse partij platjes van prima kwaliteit werd tot vismeel verwezen. Kabeljauw werd geveild aan 3.250 tot 3.750 fr. de ben en gul aan 1.000 tot 2.000 fr. de ben, dit volgens sortering. De gul deed het eveneens niet en de prijsnotering kende een echte recessie. De kleinste soort of mini-gul dienden alle tegen de interventiewaarde aan de markt onttrokken te worden. Zelfs de steeds zo gegeerde voorkleine gul (voor filet) werd slechts tegen de opvangprijs aan de koper gebracht. Grote wijting kreeg 1.050 à 1.200 fr. de ben en kleine wijting 800 à 900 fr. de ben. Grote zandschar noteerde men aan 1.250 fr. de ben, kleine zandschar aan 750 fr. de ben en knorhaan aan 800 tot 1.250 fr. de ben.

De prijs der rog kon eveneens niet denderend genoemd worden. 3.400 à 3.600 fr. de ben, werd de prijs der moerrog, 2.700 à 3.000 fr. de ben die der tilten en 2.700 à 3.400 fr. de ben die der scherpstaarten.

Enkel voor zeehond schenen alle handelaars interesse te koesteren.

Zo werd een ganse partij zeehond aan de koper gebracht tegen de prijs van 1.700 à 2.000 fr. de ben.

Voor rode soldaten betaalde men 2.700 à 3.500 fr. de ben en voor roodbaard 3.000 fr. de ben.

Het verloop der maandagmarkt kende flauwe interesse vanwege de handelaars en de prijsnotering kon langs de lage kant genoemd worden.

WOENSDAG 4 FEBRUARI 1981

N.723	162.364

Slechts de N.723 loste als enige Westvisser zijn vangst. Er was geringe aanvoer, doch de interesse der handelaars kon goed genoemd worden. Voor tong nr. 1 betaalde men 152 à 154 fr./kg. en voor tong nr. 2 190 à 200 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 kreeg 290 à 300 fr./kg. en fruittong of tong nr. 4 304 à 314 fr./kg. Tong nr. 5 kocht men tegen 300 à 306 fr./kg. en kleine tong tegen 258 fr./kg. Grote tarbot haalde 340 fr./kg., middenslag tarbot 270 fr./kg. en griet 120 à 170 fr./kg. Voor grote pladijs werd 1.100 à 1.500 fr. de ben geboekt, voor drieling- of middenslagpladijs 1.100 à 1.750 fr. de ben en voor platjes 850 à 1.050 fr. de ben. Kabeljauw boekte men aan 3.000 tot 3.500 fr. de ben en gul aan 1.500 tot 2.250 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 1.250 à 1.500 fr. de ben geveild en kleine wijting tegen 900 à 1.250 fr. de ben. Voor rog betaalde men 80 fr./kg., voor doornhaai 50 fr./kg. en voor zeehond 40 fr./kg. Grote zandschar kreeg 1.750 fr. de ben; kleine zandschar 1.000 fr. de ben en knorhaan 2.250 fr. de ben.

Alle genoteerde prijzen kenden een lichte stijging, zo kon men opnieuw van een normale prijsnotering gewag maken.

STEDELIJKE VISSERIJSCHOOL OP «NATUURWEEK»

De stedelijke visserijschool John Bauwens heeft zijn medewerking toegezegd bij de Natuurweek, een initiatief van de Vogelwerkgroep Oostende en de Jeugdherberg De Plate Oostende.

Van 26 februari tot 8 maart zal in voornoemde jeugdherberg, Langestraat 82 Oostende o.a. door de Oostendse visserijschool een vissershoekje verzorgd worden.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	2-2-81	2-2-81	3.2.81	3.2.81	4.2.81	4.2.81	2.2.81	4.2.81
Grote tarbot	348-373	343-354	325-	350-367	392-	387-434	-	340-
Middelmatige tarbot	251-	228-279	235-	192-265	276-280	257-274	-	270-
Kleine tarbot	190-	190-225	209-	179-186	207260	189-205	-	120-170
Grote griet	173-191	13-175	140-170	172-178	147-165	168-177		
Middelmatige griet	150-162	140-54	120-	133-155	139-137	148-158		
Kleine griet	134-	82- 86	113-	77- 90	85-	89-102		
Grote schelvis								
Middelmatige schelvis								
Kleine schelvis								
Grote heek	123-126							
Middelmatige heek	109-							
Kleine heek	96-							
Lom								
Leng	-	25-	-	19-				
Rog	32- 78	-	61- 78	-	34- 66	-		
Keilrog	77- 85	-	73-				-	120-170
Rog	-	72- 74	-	41- 49	-	64-	68- 72	80-
Tilten	-	64- 68	-	36- 43	-	62-	54- 60	
Scherpstaarten				67-		68-	54- 58	
Halve mans	-	56-	-	41- 42	-	41-	48- 55	
Teelt	-	52-	-	37- 39	-	45-		
Katrog	-	40-	-	32-	-	34-		
Kabeljauw								
Grote gul	42- 52	40- 43	48-	40- 46	40 43	42- 46	65- 75	60- 70
Middelmatige gul	14- 46	32- 38	21- 45	38- 40	18- 42	40- 42	20- 40	30- 45
Kleine gul	-	32- 36	-	36- 37	-	34- 36		
Hozemondhamme	-	26- 28	-	24-26	-	24- 27		
Grote wijting	15- 17	18- 20	-					
Kleine wijting	-	14- 15	-	14- 16	17- 18	15- 24	21- 24	25- 30
Schar	12- 32	12- 14	-	14- 15	-	15- 16	16- 18	18- 25
Steenschol	31-155	160-162	89-151	16-18	-	18- 20	15- 25	20- 35
Zeehaai	56- 58	50- 54	-	144-	79-155	118-136		
Hondshaai	29-	-	14- 22	-	43- 47	56- 61		
Doornhaai				-	29-	-		
Pieterman							-	50
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	39-	12-	14- 21					
Schartong								
Volle haring							95-130	90-140
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk								
Heilbot								
Steur								
Koolvis								
Zeewolf								
Pollak	39- 47	-	-	39- 47				
Zonnevis	67-232	-	-	67-232				
Koningsvis	125-129		-	125-129				
Vlaswiiting	-	32-	-	-	32-	-		
Zeeduivel	95-220	89176	100-200	95-220	89-176	100-200	190-210	170-180
Schotse schol								
Zeehond		34-	-	-	34-	-	35- 40	40-
Bot							14-	14-
Rode poon (roobaard)	43- 51			43- 51			60-	
Grauwe poon (knorhaan)	37-	36- 38	-	37-	36- 38	-	16- 25	45-
Rode knorhaan	44- 64	-	46- 69	44- 64	-	46- 69		
Posten	-	6- 10	-	-	6- 10	-		

Lees „HET VISSERIJBLAD"

Voordracht in de Rijksvisserijschool te Heist

Op initiatief van de oud-leerlingenbond van de Rijksvisserijschool, Vissersvreugd, ging vorige week een zeer interessante voordracht door in de zaal van de school.

Aan het woord was de heer A. Thurmer, internationaal visserijdeskundige en voorzitter van de vereniging «Hospitaal Kerkschip De Hoop».

Nadat O. Waeghe, directeur van de school gewezen had op de noodzaak om de varende vissers en schippers regelmatig de gelegenheid te geven tot een vorm van bijscholing, teneinde op de hoogte te blijven van nieuwe technieken, behandelde kapitein Thurmer het onderwerp «Conserverend vissen in de wateren van de Europese Gemeenschap».

Spreker sprak een vurig pleidooi af tot bewustwording van de grote verantwoordelijkheid die de huidige visserijlanden dragen. In de Europese zeeën leven onschatbare waarden aan kapitalen en voeding. Hij wees op de dringende noodzaak er over te waken dat deze kapitalen onaangeroerd zouden blijven. De middelen moeten gevonden worden om een boterham te vinden in de rente die die kapitalen kunnen opleveren.

De middelen hiertoe bestaan. Doch wegens gebrek aan een doortastend visserijbeleid en het vasthouden aan de moordende klassieke visserijmethoden, worden die rijkdommen stilaan meer en meer uitgeput.

Met een verbazende kennis van zaken en gestaafd met onweerlegbare bewijzen toonde de h. A. Thurmer aan dat het uitschakelen van alle schepen boven een bepaald vermogen en het overstappen naar passieve vismethodes zeker de redding kunnen brengen. Dit laatste zou niet alleen enorme energiebesparingen tot gevolg hebben, waardoor de algemene uitbatingskosten zouden gedrukt worden, maar tevens zou een veel zuiverder en gevarieerd produkt kunnen aangevoerd worden, vangsten waarin geen onrijpe vis meer voorkomt.

Deze totale mentaliteitsverandering vergt een sterk beleid en vooral de wil bij onze mensen om de kip die de gouden eieren legt niet te slachten.

Na deze opgemerkte spreekbeurt kwamen uit het auditorium verschillende geinteresseerde vragen.

De Oudleerlingenbond van de Rijksvisserijschool, Vissersvreugd, heeft het inzicht nog meer dergelijke avonden in te richten en hoopt dat steeds meer mensen uit de visserij hun belangstelling zullen tonen, teneinde op de hoogte te blijven van de diverse nieuwe winden die over ons bedrijf waaien.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

Aan de woensdagmarkt van 28 januari werd aangevoerd : 1574 kisten kabeljauw; 18 kisten schelvis; 430 kisten wijting; 2 kisten schol; 38 kisten schar en 50 kisten diversen.

Prijzen in guldens.

Per 40 kg : kabeljauw één 138 78; kabeljauw twee 142-86; kabeljauw drie 100-78; kabeljauw vier 96-82; kabeljauw vijf 82-48; schol vier 65; schelvis vier 94-69; wijting drie 60-39; steenbolk 29; bot 26-24; kuit 5424; schar 90-75.

De besommingen waren : UK 171 3300; UK 208 1800; UK 135 en UK 145 8000; UK 185 en UK 186 4800; UK 234 en UK 233 7700; KW 185 4800; VD 6 en VD 20 600; WR 36 en WR 136 16.200; IJM 3 en IJM 20 6200; IJM 14 4900; IJM 18 7100; IJM 27 10.000; verder drie Texelaars met tezamen 20.000 en één Deen de RL 166 met 31.300 aan besomming.

Aan de dinsdagmarkt van 27 januari werd aangevoerd : 325 kgr tong; 6 kisten tarbot en griet; 1743 kisten kabeljauw; 249 kisten wijting 10 kisten schelvis; 324 kisten schol; 69 kisten schar en 18 kisten diversen.

Prijzen in guldens.

Per 1 kg : tarbot 24,97; grote tong 16,01 grootmiddel tong 19,84; kleinmiddel tong 18,81-18,51; tong één 18,21; tong twee 18,55.

Per 40 kg : bot 3524; kuit 61-47; tarbot 840-544; griet 592-314; kabeljauw één 114-78; kabeljauw twee 140-98; kabeljauw drie 100-86; kabeljauw vier 96-60; schelvis 88-70; wijting drie 64-41; schar 104-46.

De besommingen waren : UK 208 34.000; UK 135 en UK 145 11.600; UK 185 en UK 186 12.600; UK 234 en UK 233 8800; TH 24 16.500; YE 25 3700; IJM 1 en IJM 2 11.000; IJM 3 en IJM 20 17.800; IJM 9 2700 IJM 18 3200; IJM 39 1500; verder twee Texelaars welke tezamen 10.000 besomden en twee Deense snikken, de RI 11 19.800 en RI 160 22.800; één Engelse kotter, de FC (Fleetwood) 359 22.900.

Aan de donderdagmarkt van 29 januari werd aangevoerd : 1039 kisten kabeljauw; 13 kisten schelvis; 280 kisten wijting; 7 kisten schol; 40 kisten schar en 18 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 40 kg : kabeljauw één 114-78; kabeljauw twee 132-80; kabeljauw drie 100-78; kabeljauw vier 100-78; kabeljauw vijf 72-48; schelvis vier 140-74; wijting drie 59-34; schar 93-66; bot 24; kuit 25-22; steenbolk 30; schol vier 120.

De besommingen waren : KW 226 4000; UK 25 7.400; UK 135 en UK 145 7000; UK 185 en UK 186 12.000; UK 233 en UK 234 10.800; WR 108 en WR 109 25.600; YE 25 4500; IJM 1 en IJM 2 9200; IJM 9 3500; IJTM 14 2300; IJM 18 3900; IJM 27 1600.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 26 tot en met 30 jan.

Door 160 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

20.614	kg	TONG	f	401.236,56	van	f 24,35 - f	14,00
10.649	kg	TARBOT	f	180.220,96	van	f 27,17 - f	10,00
212.800	kg	SCHOL	f	341.387,79	van	f 2,63 - f	1,30
239.905	kg	KABELJAUW	f	470.810,83	van	f 4,88 - f	0,85
1.914	kg	GRIET	f	20.306,84	van	f 12,17 - f	6,53
7.140	kg	SCHAR	f	11.191,03	van	f 2,48 - f	0,84
48.225	kg	WIJTING	f	41.854,69	van	f 2,40 - f	0,65
335.712	kg	DIVERSEN	f	670.458,11			
876.959	**kg**		**f**	**2.137.466,81**			

REDERS LEEST UW VAKBLAD