

het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 6 november — Nr. 40

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

MINISTER LAVENS NIET MALS VOOR HET EEG-VISSERIJBELEID

Het is opvallend dat sommige ministers die anderzijds helpen een bepaald toekomstbeleid vast te leggen, naderhand voor het eigen publiek hiervoor toch een ander beleidsvisie hebben. Nu kan het ook wel dat ministers hun eigen visie er niet doorkrijgen, hetgeen in de EEG normaal is, wat het drama in een Gemeenschap van landen is daar deze samengesteld is uit naties waarvan de belangen doorgaans niet gelijklopend zijn, maar tegengesteld. Het is dus duidelijk dat elk land of elk vertegenwoordigende minister moet inbinden omdat de nationale belangen van het land dat hij vertegenwoordigt in konkurentie staan met deze van de andere landen, ook al vormen deze één enkele Gemeenschap. Voor onze minister Lavens is het dus geen uitzondering dat ook hij, kwa visserij, niet akkoord kan gaan, of anders slechts gedeeltelijk kan akkoord gaan met het visserijbeleid van de Brusselse Commissie die ten slotte het Dageelijks Bestuur uitmaakt van de E.E.G. En het weze gezegd dat minister Lavens en zijn ambtenaars, evengoed de belangen van de Belgische visserij dient, als deze van de landbouw, waar hij meester is in het vak. Zijn taak is des te moeilijker omdat ons land verder van alle visgronden gelegen is, dan onze partners van andere landen. Ook de uitbatingskosten zijn veel zwaarder. Het volstaat de brandstofprijzen te bekijken en deze alleen vertegenwoordigen thans 30 à 40 t.h. van de opbrengsten. Dat zijn taak daardoor niet gemakkelijker is, valt te begrijpen.

De goede weg gaat onze minister wel op, en dit is niet tegengesteld met de belangen van de partners, waar hij het huidige kwotasysteem verwerpt. Inderdaad is dit systeem zwanger aan allerlei overtredingen die niet, of praktisch moeilijk te controleren vallen, zoals de werkelijke aanvoercijfers. Verder houdt dit systeem eveneens in, dat de visserij gekonfronteerd wordt met een massa administratief werk, zoals het invullen van speciale logboeken met aanduiding van het gebied waar gevist werd, de hoeveelheid van elke soort die aan boord genomen en die terug over boord gezet werd, enz... Wij volgen onze minister eveneens goed omdat wij dit zelf reeds zo dikwijls als een alternatief verdedigd hebben, waar hij, in de plaats van het kwotasysteem, andere maatregelen voorstelt voor de bescherming van de visstand, zoals een streng toezicht op de netmaaswijdte en wij voegen daar zelfs aan toe, een verhoging van de netmaaswijdten. Verder beperking van het motorvermogen, alhoewel hier ook wel bepaalde nadelen aan verbonden zijn kwa rendement van het vaartuig; sluiting van bepaalde visgebieden in bepaalde perioden van het jaar, in bv. de paartijd, ook al een maatregel die Het Visserijblad bij herhaling voorgesteld en verdedigd heeft in plaats van vaststelling van kwota die niemand volgt. In samenhang hiermede, wijst de heer Lavens op de onvolledige betrouwbaarheid van de bio-

logen waarvan de naar voor gebrachte cijfers over de visstocks en hun evolutie in de praktijk niet altijd juist bevonden werden. Het is nu juist op basis van deze cijfers, dat de EEG de kwotacijfers vastlegt, zodat deze evengoed of even mis uitvallen als de door de biologen naar voor gebrachte cijfers en de hieruit vastgelegde kunstmatige vangstbeperkingen.

Het is inderdaad groot tijd, zoals minister Lavens terecht doet opmerken, dat men zich bezint en niet halstarrig vasthoudt aan een systeem, waarvan reeds ten overvloede bewezen werd, dat het toch niet gevolgd, of anders uitgedrukt, met alle gemak overtreden wordt. We kunnen dit nagaan aan bv. de makreelvisserij door de Britse (vooral Schotse) seiners die hun vangsten op zee overladen op de fabrikschepen van het Oostblok en waarvan het een publiek geheim is, dat een heel groot ten honderd van de vangst het administratief licht niet ziet. We zien dit nader bij ons aan de haringvangsten waar ook tot geen overeenkomst kan gekomen worden en men dus vist zonder reglementen. We hebben dit vastgesteld als gevolg van een bezoek die de Britten aan de Deense havens brachten en van de cijfers die de Britse begeleidende experts en biologen over de Deense vangsten gaven en over het vissen voor vismeel, dat zeer schadelijk is. We hebben dit vastgesteld bij nog anderen waar men het heeft over witte, grijze en zwarte vis, al naar gelang deze vis via de officiële afslag genoteerd wordt, of oogluikend aanvaard wordt buiten de afslag naar de handel te gaan, of werkelijk totaal onofficieel verdwijnt. We gaan dan ook ten volle akkoord met de visie van onze minister Lavens, dat al deze ongemakken verleden tijd zouden worden, moest men het kwotasysteem vervangen door een systeem waarbij men een totale vangst zou mogen uitoefenen, maar de visstocks een afdoende bescherming zouden vinden door een streng toezicht op de netmaaswijdten, mede een verhoging hiervan, door het sluiten van bepaalde visgronden in bepaalde perioden van de visserij op bepaalde kuitzieke soorten en door het volledig verbieden over eveneens bepaalde perioden van gebieden die bekend staan als kinder kamers, waardoor de jonge vis, vooraleer uit te zwermen, een maximale ontwikkelingsmogelijkheid zou krijgen die de visstand uitzonderlijk ten goede zou komen. Hiermede zou dan tevens een enorme administratieve janboel uitgeschakeld worden, zowel voor onze schippers, rederijen als voor de nationale zeevisserijdiensten en voor de EEG-administratie zelf, want hierin moeten we dan weerom de heer Lavens bijtreden, waar hij zegt, dat dit slechts aanleiding geeft tot het aanstellen van een heel overbodig net van administratieve bureelkrachten waaraan, niet alleen het land zelf, maar ook de Gemeenschap aan ten onder gaat. Het volstaat inderdaad

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

in dit verband de cijfers van de ambtenarij van de EEG te bekijken en meer nog de EEG-begroting om eventjes duizelig te worden, zowel wat de individuele vetbetaalde ambten betreft als het totaal der begrotingscijfers.

Nu bepaalde ministers voor een vernieuwing gewonnen zijn, waarvan de visserij zelf overtuigd is, dat het beduidend

beter is, hopen we dat deze strekking immer veld zal winnen en ten slotte zal zegevieren, de beroepsmisvorming van de biologen ten spijt.

We zijn overtuigd dat minister Lavens het bij het goede eindje heeft en hopen dat men in Europees verband die zienswijze, die zeer gezond en doeltreffender is dan alle andere, zal bijtreden.

P. Vandenberghe.

De scheepsbouw in België en de Staatssteun

Het Antwerps dagblad "De Lloyd" gaf vorige week bij de pen van zijn medewerker B. Van den Bossche in beschouwing weer over "Het lot van de grote scheepswerven".

Daaruit menen we eens te meer te moeten wijzen op het feit, dat bij de regering alleen aangedrongen wordt om allerlei multinationals die nooit hun zaak financieel geleid hebben zoals het moet, met honderden miljoenen te steunen. Dit is het geval voor verschillende bedrijven in Wallonië, voor Fabelta, voor de Waalse staalnijverheid en nu voor "Cockerill Yards".

Het is deze maatschappijen toegelaten bij hoogdringendheid 400 miljoen te vragen om de lonen te betalen. Het is hen toegelaten een moratorium van 800 miljoen te vragen voor de achterstallige betalingen bij de R.M.Z. en de belastingen. En... dat bekomen ze.

Maar is er al ooit uitgezocht of behoorlijk nagezien op welke verkwistende wijze deze werven hun zaak financieel beheren?

Het heeft vele jaren op al die werven goed gegaan en bij de bouw van elk schip is de Staat steeds voor een maximum procent in de interesten tussen gekomen op de kostprijs, maar nooit heeft men dat gedaan voor kleine werven, welke wij familie werven noemen, zoals er aan de kust voor de visserij en kleine schepen alleen bestaan hebben en gelukkig nog een vijftal bestaan.

Deze werven hebben het steeds met eigen middelen, met eigen centen en op een spaarzame wijze moeten doen trachtend de twee eindjes aan elkaar te knopen.

Een West-Vlaamse scheepsbouw-werf te Oostkamp, een Roger Degraeve, een Bocher en een Jules Haerincx te Zeebrugge, een Seghers, SCAP, Panesi, Industrielle des Pêcheries, enz. te Oostende, hebben het altijd op eigen houtje moeten doen, al werden hierdoor ook rechtstreeks en onrechtstreeks honderden mensen tewerk gesteld.

Aan de kust zijn al de andere werven gesneuveld en is er nooit sprake geweest van participaties of regeringssteun. En ook die kleine werven, willen ze voortbestaan, zijn aan herstructurering toe, willen ze

kunnen blijven de scheepsbouw uitoefenen.

De wet van 1948 bestaat nog, voorziet een fonds, waarvan tot op heden de koopvaardij in de grootste mate genoten heeft waardoor de te betalen interest op de van de N.M.K.N. ontvangen kapitalen zelfs tot EEN ten honderd en nul herleid werd.

Voor zover ons bekend, is dat voor de visserij nooit het geval geweest en was dit de laatste twee jaar nog drie ten honderd om voor 1982 weer tot vier à vijf ten honderd te zullen opgevoerd worden.

En wat erger is, waar voor de koopvaardij tot 95 t.h. al is tussengekomen in de kapitaalsbelegging, is men voor de visserij nooit verder gegaan dan 85 t.h. om het, maar het schijnt, nu weeral te zullen terugbrengen tot 70 en maximum 80 t.h. En dat hebben we dan nog te danken aan de kracht-dadige tussenkomst van ambtenaars van Verkeerswezen.

En wanneer men dan in het buitenland wil bouwen of zich een casco voor afwerking daar wij aanschaffen die miljoenen goedkoper is, wordt het krediet van het N.M.K.N. tot nul of zeer pover herleid, is de tussenkomst van het fonds der marine eveneens nul of tracht men dit alles toch zo moeilijk te maken, dat men er moet van af zien.

Bestellingen voor de bouw van nieuwe binnenschepen worden in ons land met het jaar zeldzamer en gaat men in Polen bouwen, waar even degelijk, even modern, maar veel goedkoper gebouwd wordt.

Een Nederlandse scheepsbouw-werf heeft zo pas vijf rompen voor vissersvaartuigen ook in Polen besteld en zal ze afwerken op eigen werf. Van regeringswege is ook hier bezwaar. Maar daar is het antwoord terecht: geeft ge me geen toelating, dan zend ik het volk om die vijf af te werken, en van allerlei moderne vereisten en motoren te voorzien, naar huis.

En wat vertegenwoordigt dat?

Alles goed bekeken, heeft die werf gelijk.

Want op het huidig ogenblik stellen we ons de vraag, na de doop en het in bedrijf stellen van de enkele Belgische vissersvaartuigen nu op stapel, wie van onze jonge reders het nog zal aandurven om zijn geringe centjes in een nieuw-

blouw te steken voor een traditioneel vaartuig van 29 m. dat al 50 miljoen frank kost?

We hebben jonge en knappe schippers. Maar wie van hen kan 10 miljoen frank samen brengen om nu aan nieuwbouw te doen?

We menen dan ook dat onze toekomstige regering radikaal ver-keerd zou doen in dat domein de kredieten en de tussenkomst in de interesten te verminderen.

Integendeel! Waar zo gemakkelijk miljarden te grabbel gegooid werden om ten dode opgeschreven bedrijven tijdelijk in leven te houden, moet hier krachtadiger gestreefd, niet alleen naar een behoud van ons visserijbedrijf, maar naar een verdere stelselmatige modernisering van een vloot, waarvan de eigenaars steeds hun financiële verplichtingen tegenover de overheidsinstanties hebben nageleefd.

Het ware ten andere zeer interessant eens te weten hoeveel kapitaal door het N.M.K.N. in de loop van de laatste 20 jaar aan

de visserij is geleend, hoeveel er daarvan nooit is terugbetaald en of hetzelfde kan gezegd van vele van die grote bedrijven.

Een interessante vraag voor onze volksvertegenwoordigers.

P. Vandenberghe.

NOTARIELE AANKONDIGING

Notaris Frans BOUCKAERT
te Brugge, Lange rei 64
(tel. 050/33.36.59)

— O —

OPENBARE VERKOPING
IN ENIGE ZITDAG
met mogelijkheid van opbod binnen
de 15 dagen van :

STAD OOSTENDE

EEN WELGELEGEN

WOON- en

HANDELSHUIS

(thans BAKKERIJ)

met PAKHUIS en

INRIJPOORT

Nieuwpoortsesteenweg 193

Grootte : 100 m2. Kad. ink. : 35.400.

Ten vroegste op 1.3.'82 vrij van gebruik.

Omvattende :
— gelijkvloers : winkelruimte, keukens, werkplaats, toilet;
— op de verdieping : living en 2 slaapkamers;
— kleine en grote zolder.
Voorzien van water, gas en electriciteit.

TE BEZICHTIGEN : elke maandag en woensdag tussen 16 en 18 u. vanaf 28-10-'81.

Enige ZITDAG :

op MAANDAG 16 NOVEMBER 1981 om 15 u. ten stadhuis te Oostende (ingang onder het geveluurwerk).

Mogelijkheid om binnen de 15 dagen vanaf de voorlopige toewijzing conform art. 1592 Gerechtelijk Wetboek.

Gehuwde kooplustigen dienen zich gezamenlijk aan te bieden zó niet bij volmacht; zij dienen in het bezit te zijn van hun trouwboekje en, desgevallend, huwelijkskontra- (8756V)

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleum-
produkten
en
smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading
★
Stipte
bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT

Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
Tel. : (059) 32.16.76

● **TE HUUR : GEMEUBELDE**
KLEINE appartementen, stu-
dio's, kamers en STUDEN-
TENKAMERS, douche, spe-
ciale winterprijs, nl. 2.000 fr
Z.w. « Mon Séjour », Londen-
straat 8, Oost. Int. tel. (050)
50 19 71 - 80 27 52.
(7116N—8199V)

IN 33 JAAR WERDEN 60 TREILERS AFGELEVERD

Scheepsbouwwerven DE GRAEVE

in volle expansie

Scheepsbouwer Roger De Graeve loopt er momenteel met de brede glimlach bij. De nieuwbouw is sedert enige tijd weer op gang gekomen nadat er tussen 1975 en 1978 omzeggens geen bedrijvigheid heerste op het vlak van de scheepskonstruktie. De reders toonden zich terughoudend met het duurder worden van het geld terwijl ook de minder goede vooruitzichten een bepalende rol speelden. Kortom, men nam een afwachtende houding aan. Daar is nu gelukkig voor zowel de scheepsbouwindustrie als de produktiesektor zelf verandering ten gunste in gekomen. De reders hebben zich weer durvender opgesteld en meteen werden weer orders opgetekend bij de diverse werven aan de kust en in het hinterland.

Men kan dus wel zeggen, dat het leven rimpelloos voorbijtrekt aan scheepsbouwer De Graeve. Zopas werd de Z.60 „Blue Angel” afgeleverd en nu reeds staat de Z.89 in de spanten op de werf. Nadien is er nog een order op komst van reder Leopold Neyts; dat moet dan een grote kanaaltreiler worden van een nieuw type zoals er nog geen werden gebouwd op de scheepswerven De Graeve.

Er is echter nog een andere aanleiding voor Roger De Graeve om luid hoera te roepen. Met de Z.60 „Blue Angel” werd immers het zestigste vaartuig in bedrijf genomen dat op voornoemde werven werd gebouwd.

Aanvankelijk zou de „Blue Angel” het imatriculatienunder Z.85 krijgen maar toen men in de gaten kreeg, dat het zestigste vaartuig van de werven De Graeve in de maak was, werd het inschrijvingsnummer prompt gewijzigd in „Z.60”. Daar maakte reder Constant Couwzyer helemaal geen zaak van. Aanleiding dus voor ons blad om, in het kader van deze feestviering, even de historiek van de scheepswerven De Graeve weer te geven; een imposant bedrijf waar momenteel 42 werklieden hun boterham verdienen waaronder scheepsbouwers (monteerder-lassers), mechanici, timmerlieden, meubelmakers en de mensen die actief zijn in het eigen zandstraat. en schildersbedrijf van de werf. Ook op het vlak van de werkverschaffing speelt de scheepswerf De Graeve dus wel een voorname rol.

De historiek

In ons zeer eng en toch zo apart visserijbedrijf, neemt de scheepsbouwer, wel een zeer bijzondere

plaats in. Een determinante rol zelfs want een reder, die tot nieuwbouw overgaat, verwacht dat hij een degelijk produkt krijgt afgeleverd, dat het voortbestaan van zijn onderneming moet waarborgen. Men moet er immers van uit gaan dat het vaartuig voldoet aan de vereisten van de steeds complexer wordende visserijbedrijvigheid en daarin neemt de scheepsbouwer een belangrijke plaats in. Misschien nog méér dan in de andere bedrijven is de Engelse lijfspreuk „Time is money” hier van toepassing.

De vroegere tijden, vergelijken met de hederdaagse omstandigheden is uiteraard niet mogelijk. Zelfs niet voor een scheepsbouwer als De Graeve die het nochtans allemaal heeft mee gemaakt, zelfs al begon de werf pas de activiteiten na de jongste wereldoorlog. Leon De Graeve, vader van de huidige zaakvoerder Roger, was de stichter van de werf. Dat gebeurde in 1947. Met de vroegere types van vissersvaartuigen was de werf niet zo vertrouwd; althans niet als bouwer. Stilaan echter begon Leon De Graeve zich een reputatie op te bouwen als konstrukteur van moderne treilers; de aandacht ging toen vooral naar de bouw van kleine, houten kustvissersvaartuigen. Het eerste schip werd afgeleverd in 1947, met name de houten kusttreiler Z.554 „Yolanda-Anna” die gebouwd werd voor rekening van de



Leon Degraeve de stichter van de Scheepsbouwwerf Degraeve.

rederij Debra - Mce. De Grootte. Het scheepje had een lengte van 21 meter. De spits was er dus af en er volgde nog een reeks vaartuigen tussen het stichtingsjaar en 1950. Dat waren achtereenvolgens de Z.422 „De Ruyter” voor Jan en Pieter Demeester (23 m. lang), de Z.437 „Raphaël” voor de rederij Huysseune (21 m. lang) en de Z.463 „Yvonne-Marcel” voor reder Robert Vantore (23 m. lang).

Nadien werd de konstruktie van grotere vaartuigen aangevat; eersteling in die serie was de Z.549 „Albrecht Rodenbach” voor de gebrs. Utterwulghé, een vaartuig van 26 meter lengte. Dat vaartuig werd in 1963 gebouwd en viel geweldig in de smaak van de bedrijfsmensen.

Overschakelen op staalbouw

Een zeer belangrijke fase deed zich voor in 1963. Mede door de eisen die gesteld werden aan de treilers voor een nog intensiever visserij en anderzijds de evolutie die zich voordeed, schakelde de scheepswerf De Graeve in 1963 over van de houten konstruktie op de staalbouw. Dat gaf echter heel wat voeten in de aarde en er ontsponnen zich eindeloze discussies tussen de eerder konservatief inge-

stelde vader Leon De Graeve, die bleef zweren bij houten vaartuigen, en de meer vooruitziende zoon Roger, die toen al inzag, dat alle heil lag in de bouw van stalen treilers. De twijfel die vader Leon toen etaleerde was trouwens niet zo moeilijk te begrijpen, want hij had zich doorheen de jaren weten op te werken tot een der beste bouwers van houten treilers aan onze kust. Het vergde dus heel wat overredingskracht van zoon Roger maar uiteindelijk haalde hij toch zijn slag thuis.

De eerste vrucht van deze omschakeling werd de Z.520 „Carwhem” voor reder Desmidt Camiel; het werd een kleine stalen treiler van 17 meter lengte maar spoedig volgde een groter stalen vaartuig, met name de Z.563 „Zee Adelt” met een lengte van 21 meter. Dat was eigenlijk de eerste stap naar de bouw van groter eenheden. Toeval of niet, het was Maurice De Grootte, de allereerste klant in 1947 met de Z.554 „Yolanda-Anna” die opdracht gaf voor de bouw van een stalen treiler met een lengte van 25,50 m. Deze opdracht werd geplaatst in 1964 en nadien volgden nog een hele reeks treilers.

Een suksesreeks

In 1965 werd dan weer een nieuw scheepstype gelanceerd, met name de treilers met een lengte van 31 m. die zou zich nadien manifesteren als een heuse suksesreeks. Eerste in de reeks werd de Z.462 „Zeeparel” die gebouwd werd voor rekening van reder Leon Gheselle maar kort daarop kwam Leopold Neyts ook al met een order aandragen. Die vaartuigen toonden zich kwalitatief zo sterk, dat er in totaal nog twaalf gelijkaardige eenheden werden gebouwd. In 1973 werd dan nog maar eens een nieuw scheepstype gelanceerd; altijd maar groter en zo kwam de scheepswerf De Graeve met de 33-meter treilers op de markt. Ook dat bleek een suksesreeks te zijn. De treilers hadden zoals gezegd een lengte van 33 meter, een breedte van 7,58 m. en een holte van 4,20 m. Daarbij werd een zeer grote aandacht besteed aan de stabiliteit ingevolge steeds grotere vermogens van de scheepsmotoren. Het was weer Leon Gheselle die zich als eerste meldde met een order voor de

(Vervolg op blz. 5)

SCHEEPSWERVEN

Leon Degraeve

ZEEBRUGGE

TEL. : (050) 54.40.84

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

De Z.60
„Blue Angel”,
het zestigste
vaartuig dat
door onze werven
werd afgeleverd.

Vandaar het
immatriculatie-
nummer „Z.60”.



SCHEEPSBOUWWERVEN DE GRAEVE IN VOLLE EXPANSIE

(Vervolg van bl. 3)

bouw van de Z.162 „Van Dyck”, gevolgd door de reders Leopold Neyts en François Claeys die opdracht gaven voor de bouw van de Z.27 „Mercurius”. Nadien volgde nog de Z.99 „Terra Nova” voor de gelijknamige rederij, de Z.289 „Jan Breydel” voor reders Van den Broucke en Schiltz en de Z.84 „Klauwaert” voor de gelijknamige rederij.

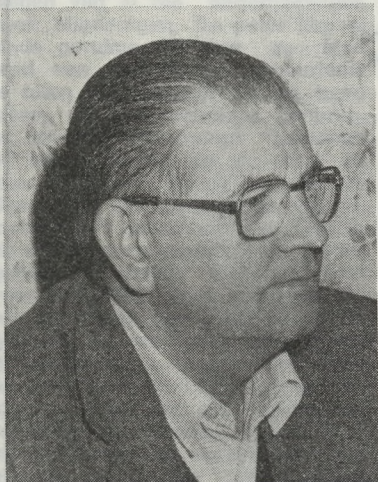
Stagnatie

Tussendoor echter, met name tussen 1975 en 1978, verging het de scheepsbouw minder goed; de orderboeken bleven leeg en de vooruitzichten waren bovendien ver van gunstig. De voornaamste redenen waren de geweldige prijsstijgingen,

aldus Roger De Graeve. Niet alleen de lonen, maar ook de kostprijs van de materialen, verdubbelden tijdens de tien voorbije jaren. Het was dan ook begrijpelijk, dat de reders zich wat afstandelijk gingen opstellen en er voor terugschrikten nog zwaar te gaan investeren in een bedrijf dat — toen — geen bestaanszekerheid bood.

Eén zaak staat ondertussen vast: de scheepswerf De Graeve heeft, op het vlak van de scheepsbouw, aan onze kust een zeer voornamelijk plaats ingenomen. Tot in 1972 — toen bestond de werf een kwart eeuw — werden vijftig treilers van de meest uiteenlopende types afgeleverd. Met andere woorden, het bouwritme van de scheepswerf De Graeve haalde toen een gemiddelde van twee eenheden per jaar. In de periode van hoogconjunctuur, met name tussen 1965 en 1970 kwam men op bepaalde momenten zelfs tot vier eenheden per jaar. Maar ja, wie de mannen van het bedrijf kent, mag daar weer niet op zijn kont vallen van verschoot. Leon De Graeve, geboren te Koolkerke in 1898 en overleden op 4 juni 1965, legde de basis en zoon Roger heeft zijn levenstaak niet alleen uitgebreid maar vooral op een passende manier voortgezet. Het resultaat is sprekend: in de 33 bestaansjaren van de werf werden niet minder dan 60 treilers afgeleverd. Beter bewijs voor de deeglijke kwaliteit en de service-na-verkoop kan niet geleverd worden.

Onze redactie sluit zich derhalve aan bij de vele gelukwensen die de werf De Graeve mocht in ontvangst nemen naar aanleiding van de viering van het zestigste vaartuig. Het is inderdaad een imposante prestatie geworden.



Roger De Graeve, de huidige bewindsman.

VAN EEN TOT ZESTIG !

Per tien eenheden geven wij onderstaand de treilers weer die door de Scheepswerven De Graeve werden afgeleverd tussen 1947, jaar van de stichting van het bedrijf en heden :

- eerste vaartuig : de Z.554 „Yolanda-Anna” voor rekening van de rederij Debra - De Grootte;
- tiende vaartuig : de Z.472 „Jan Bart” voor rekening van de rederij Jan Bart;
- twintigste vaartuig : de B.602 „Zilvermeeuw” voor rekening van de rederij Wittewrongel en Bogaert;
- dertigste vaartuig : de Z.573 „La Paloma” voor rekening van de rederij M. De Grootte en kinderen pvba;
- veertigste vaartuig : de Z.494 „Lucky Star” voor rekening van reder Willemkens Bernard;
- vijftigste vaartuig : de Z.506 „Noordhinder” voor rekening van de gelijknamige rederij;
- zestigste vaartuig : de Z.60 „Blue Angel” voor rekening van reder Couwyzer Constant.

REINTJES : 100 jaar "stuwende kracht" in de scheepvaart

In 1879 stichtte Theodor Reintjes in Emmerik een machinefabriek. Met slechts weinig medewerkers werden toen speciale machines ten behoeve van de industrie vervaardigd. Sinds in 1898 een gieterij bij de machinefabriek werd gevoegd, worden bij Reintjes ook scheepsschroeven en schroefassen voor de binnenvaart gefabriceerd.

In de daarop volgende tijd werden de opdrachten ten behoeve van de scheepsbouw steeds frequenter. Reintjes drong verder door in scheepsaandrijvingsapparatuur. Zo raakte de machinefabriek gespecialiseerd in scheepsschroeven, -assen en -drukklagers. Op het gebied van de scheepsvoortstuwing had in 1920 een voor Reintjes beslissende verandering plaats.

In de scheepvaart begon de dieselmotor de stoommachine te verdringen. Omdat het in die dagen zeer omslachtig was de motoren in omgekeerde richting te laten bewegen, werd toen voor het eerst op grote schaal gebruik gemaakt van keerkoppelingen.

Reintjes begon in 1929 met de bouw van scheepsaandrijvingen volgens eigen ontwerpen en constructies. Deze ontwikkeling sloeg aan bij de scheepsbouw. Doorlopende verbeteringen aan de Reintjes-aandrijvingen hadden een grotere afzetmarkt tot gevolg.

OMMEKEER

Het jaar 1944 bracht voor Reintjes een grote omkeer. Door oorlogshandelingen werden alle fabrieksgebouwen in Emmerik verwoest. Waardevolle constructietechnieken en -documenten gingen verloren. Dank zij bemoeienissen van de overheid vond de firma spoedig nieuwe fabricagehallen in Wagenfeld. Hier werkte het bedrijf tot 1950.

Ontbrekende documenten en de slechte gereedschappen van de naoorlogse jaren bemoeilijkten het werk aanzienlijk. Zeer snel kwam men deze zware terugslag echter te boven. De gebouwen in Wagenfeld waren al spoedig te klein en men moest wederom op zoek gaan naar geschikte fabrieksruimte. Met veel moeite en in naschakeling van Duitse autoriteiten en de bezettingmacht konden uiteindelijk resultaten worden geboekt.

Op 15 mei 1950 verhuisde Reintjes met zijn complete machinepark naar Hamelen. In de Werfstraat begonnen 60 medewerkers, die gedeeltelijk nog uit Emmerik en Wagenfeld stamden, allereerst weer met de productie van scheepsaandrijvingsapparatuur. Door de verbeterde fabricagemogelijkheden kon al in 1952 profijt worden getrokken van de intussen nieuw gemaakte ontwerpen en patenten voor assen van verstelbare schroeven. Nog in datzelfde jaar vertiende de eerste exemplaren de fabriek.

Sinds de na-oorlogse wederopbouw in Hamelen groeide de onderneming van jaar tot jaar. De stijgende vraag maakte telkens weer uitbreiding van de productie noodzakelijk. De technische ontwikkelingen in de bouw van scheepsaandrijvingen staan in directe verbinding met de ontwikkelingen in de scheepsmotorenbouw. Dat blijkt overduidelijk uit de overgang van langzaamdraaiende motoren via halfsnel-draaiende naar snel-draaiende machines.

De fabricage van scheepsaandrijvingsapparatuur paste zich aan die ontwikkelingen aan, waarbij men noodgedwongen rekening moest houden met grotere verhoudingen (bijv. 5:1 in plaats van 3:1) tussen aandrijving en schroefas. De aandrijvingen werden dan ook steeds groter en zwaarder.

Spedig had Reintjes de beperkte mogelijkheden, die de fabriekshallen boden voor de fabricage van zulke aandrijvingen, verbruikt. Om het hoofd te kunnen bieden aan de eisen van de toekomst, besloot men een nieuwe fabriek te bouwen. In 1971 verplaatste de firma haar vestiging naar het Hamelense industriegebied „Oost”. In de daarop volgende jaren werd de productie-oppervlakte nog eens met enige duizenden vierkante meters uitgebreid. Het hele fabrieksterrein omvat nu 39.000 vierkante meter, waarvan 23.000 vierkante meter gebouwen.

De 400 medewerkers van Reintjes vervaardigen tegenwoordig uitsluitend scheepsaandrijvingsapparatuur voor motorcapaciteiten tot 10.000 kW. Moderne arbeidsmethodes bepalen de hele fabricageketen van de vervaardiging van losse onderdelen tot en met de eindmontage. Een wereldwijd dealernet zorgt voor een betrouwbare service. Op meer dan 60.000 „scheepsaandrijvingen” prijkt de naam „Reintjes”.

F 240:

betrouwbaar en economisch

Zoals alle SWD-motoren zijn de F240's opmerkelijk betrouwbaar en economisch. Dank zij de eenvoudige en robuuste constructie en de lange levensduur van de onderdelen zijn lange tussenpozen tussen de onderhoudsbeurten mogelijk. Brandstof en smeerolieverbruik zijn laag.

F240-motoren worden geleverd in 6, 8 en 9 cilinder uitvoering, in vermogens van 285-1470 kW (390-2000 pk). In totaal is reeds meer dan 1.000.000 pk in bedrijf over de gehele wereld.



De Z.60 „Blue Angel”, gebouwd op de Scheepswerven Leon De Graeve, eigenaar Rederij Couwzyer, vaart met een F.240 dieselmotor van 1.000 PK bij 750 omw./min.

Wij wensen schipper en bemanning goede visserij en behouden vaart.

Stork-Werkspoor Diesel



Postbus 4196, 1009 AD Amsterdam, telefoon (020) 52 03 911, telex 11513 swd nl.
Postbus 608, 8000 AP Zwolle, telefoon (05200) 7 17 17, telex 42116 swd nl.

De doop van de Z.60 "Blue Angel"

Dit prachtig nieuwe schip, gebouwd als zestigste in de reeks sinds het ontstaan van de scheepswerf Leon De Graeve en Zoon, waarop in kaligrafische blauwe letters en krullen de naam werd geschilderd, en waarvoor zelfs een „embjeem“ werd ontworpen dat voorkwam op alle drukwerk en op een prachtig geborduurde vlag naar een tekening van William Demeulenaere, werd zaterdag 31 oktober „gedoopt“.

De plechtigheid werd extra luister bijgezet op initiatief van Roger De Graeve, huidige eigenaar van de scheepswerf, en van Emmanuel Desutter, de peter van het nieuwe schip. Eerstgenoemde wilde heel speciaal zijn zestigste vaartuig vieren en de oplevering ervan in de kijker plaatsen, om te tonen dat „ook hij niet aan de crisis meedoet“ en terzelfdertijd om elke reder te danken, die ooit al zijn vertrouwen in de werf heeft gesteld, alsmede iedereen die tot het welslagen van al die ondernemingen heeft bijgedragen. De peter liep al sinds geruime tijd met de idee rond een symbolische gebeurtenis te laten plaatsvinden die de band tussen de onderscheiden Zeebrugse havenfuncties moest aantonen en wilde daarom dat de doop dit keer niet aan „de steiger van De Graeve“ of aan „het ponton van de jachthaven“ plaats had, maar wel in de nieuwe werkhaven op het grondgebied van Heist. Daarmee werd voor het eerst sinds tientallen jaren nog eens een schip te HEIST gedoopt, en werd gesuggereerd dat de werkhaven — eenmaal de nieuwe voorhaven en LNG-terminal voltooid — die dan zijn functie zal verliezen, zou kunnen dienst doen als rusthaven voor vissersvaartuigen of zelfs als nieuwe vissershaven, met 8 m. diepte!

De parking van Zeebouw-Zeezand op de gigantische bouwwerf — die anders niet toegankelijk is voor het publiek — stond dan ook vol met tientallen wagens van genodigden en belangstellenden. Langs een loopbrug kon iedereen aan boord geraken op de plaats waar de „Blue Angel“ afgemeerd lag aan de vlottende steiger waar de werkschepen normaal aanleggen. Eenmaal aan boord, waande men zich dadelijk op zee, want er stond een flinke bries, die zelfs in de werkhaven veel deining veroorzaakte en het schip tegen het rubber deed schuren en het afvaren voor een gelegenheidsstrip belette. Aan boord stond de blaaskapel iedereen welkom toe te bjazen en werd kwistig met flesjes drank gejongleerd. De doop zelf verliep sober — de priester was nauwelijks te horen vanwege de geluiden van de motor, de wind, het schuren, enz. en had zelf al geen zeemanskeelgat — en toespraken waren er verder dan ook niet. Dit gaf iedereen de gelegenheid alle scheepsvertrekken te gaan inspecteren en na een uurtje kon het vaartuig weer

— zonder de genodigden — naar de vissershaven terugvaren. De veel genomen moeite door direktie en personeel van Zeebouw-Zeezand was wel enigszins buiten verhouding tot betekenis en ervaring van het gebeuren. Temeer daar men gepoogd had met een dubbeldebus die een koffiebar aan boord had, geëskorteerd door de Heistse reuzen, de onvervangbare cafés van de kaai te doen vergeten, wat echter minder geëpprecieerd werd door de genodigden.

DE FEESTVIERING

Velen gingen dan ook al vroeg koffie drinken in het hotel Ter Poel, waar het avondfeest en de ontvangst zouden doorgaan.

Daarvoor kwam dan ook zowat iedereen samengestroomd die in de visserij een rol speelt: van de heer Hendrik Vandewalle, adj. kabinet. chef van de minister van Landbouw, tot de lasser en de elektricien toe, en zelfs de mannen die het onderhoud van de vaartuigen verzekeren op de kielbank. Roger De Graeve had inderdaad niet op een genodigde min of meer gekken; iedereen werd betrokken bij zijn geluk en werd aldus bedankt voor de inzet en de verdienste.

Zo zagen wij verder de heer Marcel Poppe, sekretaris-generaal van het ministerie van Verkeerswezen, een grote delegatie van de N.M. K.N. o.l.v. de hh. Van der Stockt en Van Gerven, de heer Van de Sande van het Bestuur der Registratie en Domeinen, de heer ir. Depaepe en de hh. Bourgeois en Deblieck van de Zeevaartinspektie, de h. Luc Maertens van de Zeevissersrijdienst, de h. Jef Deroose van de beroepsvereniging Hand in Hand, Eerste schepen Leys van Brugge, een afvaardiging van de Generale Bankmaatschappij o.l.v. de h. Michel Berges, met o.a. de kantoordirecteurs Carels van Zeebrugge en Carpels van Heist, en de h. Marcel Thysebaert; ook de h. Etienne Bontinck van het hoofdbestuur der Registratie en Domeinen was aanwezig, de man die jarenlang als voorganger van de h. Van de Sande, tientallen kredietopeningsakten heeft verleden.

En verder vele reders, de bemanning van de Z.60, de vertegenwoordigers van de toeleveringsbedrijven, telkens met een groep van hun personeelsleden die het schip hebben gerealiseerd.

Tijdens de maaltijd werden o.a. toespraken gehouden door eerst en vooral de h. Roger De Graeve zelf, die de aanwezigen welkom heette, vervolgens door de peter, kamerlid Desutter, dan weer door Roger De Graeve, die zijn vader, de stichter van de werf in herinnering bracht en van wie hij een getekend portret mocht in ontvangst nemen. De

h. De Graeve vroeg dan een ogenblik stilte ter nagedachtenis van Leon De Graeve en van alle op zee omgekomen vissers. Daarna hield hij een bij momenten bewogen, dan weer luimige toespraak, op zijn eigen joviale manier en op luide toon, waarbij hij o.m. zijn personeel dankte omdat hij nog nooit sociale onrust had moeten vrezen, laat staan stakingen ondergaan. De toespraak werd nu en dan doorspekt met verwijzingen naar zijn grote liefde en hobby: de Club van Brugge, met wie het momenteel niet erg goed gaat. Maar zoals de blauw-zwarte (echte) supporters blijven geloven in betere tijden, zo ook blijft Roger De Graeve optimist en riep hij uit „Wij zullen doorgaan, wij zullen blijven bouwen“. Hij gooidde ook in het bijzonder een bloempje naar Jef Deroose, die het allemaal administratief en organisatorisch had helpen mogelijk maken en met wie hij steeds een opperbeste samenwerking mocht hebben.

**Volksvertegenwoordiger
Manu Desutter:**
„Er is nog
veel te doen!“

De h. Desutter liet zich als volgt uit:

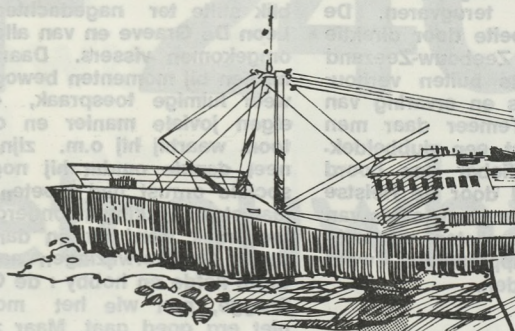
Eerst en vooral wil ik reder Constant Couwyzer danken dat hij Mevrouw De Graeve en mij koos als meter en peter van zijn nieuwe eenheid. In het verleden had ik reeds het geluk peter te kunnen zijn van de Z.483 „Caroline“ van de rederij Hertsens en mijn echtgenote van de Z.289 „Jan Breydel“ van de rederij Van den Broucke-Schiltz.

De Z.60 is het 60ste schip welke door de Scheepswerven De Graeve (Vervolg op blz. 9)



Scheepsbouwer Roger De Graeve en reder Couwyzer Constant met achter hen het resultaat van een perfecte samenwerking, nl. de „Blue Angel“.

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL
 PROMAC NEDERLAND
 VAN VOORDEN PROP-REPARATIE
 HODI ZALTBOMMEL



Betrouwbaarheid staat voorop..!

Een programma van technisch hoogstaande producten die door gespecialiseerde bedrijven binnen de Van Voorden Groep worden geleverd. Een maximum aan betrouwbaarheid door scherpe kwaliteitscontrole.

Oog en oor voor uw wensen.

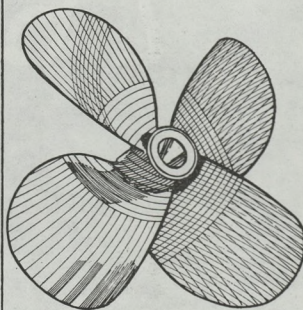
Een goed georganiseerde service-dienst, die belangrijke schakel tussen uw eventuele problemen en onze bedrijven.

Want ondanks onze inspanningen om de beste voortstuwing, besturing, koeling, ijsmachines en gietwerk te vervaardigen, zonder service kan het niet. Dat is de zorg van de Van Voorden Groep. Een scherpe offerte voor producten met ingebouwde betrouwbaarheid, is snel gemaakt.

Wij wensen de reders de familie Couwyzer

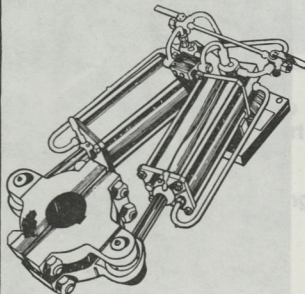
en de bemanning van de Z60 "Blue Angel" een behouden vaart en goede vangst!

Vaste schroeven tot 4 m ϕ
 Mangaanbrons en nikkelaluminiumbrons



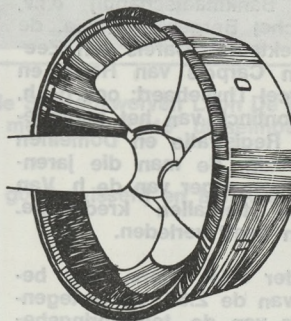
VORDAP

Hydraulische stuurmachines uitgevoerd in verschillende systemen. Roermomenten van 0.5 ton/M t.e.m. 220 ton/M



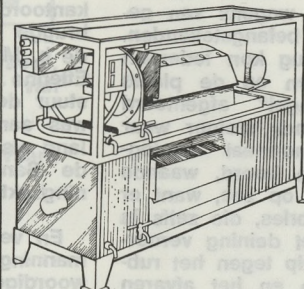
PROMAC

Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effectieve rendementsverbeteringen.



HODI

Unieke scherfijnsinstallaties die zondermeer in het gekoelde visruim kunnen worden gemonteerd. Capaciteiten 600 kg tot 4500 kg/24 hr. Roestvrijstalen constructie.



PROMAC

Van Voorden Groep
 Oude Stationsweg 25
 Postbus 67
 5300 AB Zaltbommel Nederland
 Tel.: 00-31-4180-2654

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

Reparatie Van Voorden België
 Scheepswerf van
 Rupelmonde N.V.
 Dijkstraat 7
 Rupelmonde
 Tel.: 031-742051

(Vervolg van blz. 7)

werd gebouwd en tevens het eerste schip welke op het grondgebied van Heist werd gedoopt sedert meer dan 60 jaar. Het was immers in 1920-1921 dat nog een vissersvaartuig werd te water gelaten op het strand van Heist. Wij hielden eraan om dit opnieuw eens te laten gebeuren. De tijd dat men schepen op het strand te water liet is lang voorbij maar Knokke-Heist beschikt thans over een werkhaven welke uitstekend zou kunnen dienst doen als vissershaven. Er is een kaai met 8 meter diepgang en voldoende ruimte om nieuwe bedrijven toe te laten. Twee elementen welke precies ontbreken te Zeebrugge; bij laagtij liggen de grote schepen in het slijk. Uitbaggeren kan niet want dan verzakken de kaaimuren en voor het bouwen van een sluis zal in de eerstkomende jaren wellicht geen geld zijn vermits er slechts na veel aandringen en met veel moeite nog enig geld kon gevonden worden voor het herstellen der trappen en wrijfhuizen. Wie een nieuw pakhuis wil bouwen kan te Zeebrugge ook moeilijk terecht tenware hij heel wat geld uitgeeft voor de dure nijverheidsgronden.

Daarbij sluit de werkhaven ook goed aan bij de Heistse bevolking welke nog sterk gemotiveerd meeleeft met de visserij en waar een bloeiende visserij-school is gevestigd. Door de Z.60 te Heist te laten dopen wilden wij ook bewijzen dat wij blijven geloven in de toekomst van onze visserij en bijzonden vechten voor verdere investeringen ten bate van deze nog steeds bloeiende economische sektor.

Al ontbreekt nog een zekere infrastructuur om en rond de werkhaven, die thans nog één grote werf is, toch meen ik te mogen zeggen dat de doopplechtigheid in goede omstandigheden is verlopen. Ik dank trouwens al diegenen die eraan hebben medegewerkt o.a. Inspektieur-Generaal Simoen van Openbare Werken, de Firma Zeebouw-Zeezand, het gemeentebestuur van Knokke-Heist, de Heistse klakertjes enz.

Het feit dat ik het peterschap aanvaardde zal mij ertoe verplichten om in de toekomst met nog meer ijver te werken voor onze visserij. In het verleden kon ik steeds rekenen op raad en daad van Collega Dries Claeys. Thans zijn er in

het parlement niet meer zo veel tussenkomsten ten bate van de visserij. Met Dries Claeys kon ik bekomen dat de Vozorpremies gebruikt werden voor een verhoogde rijkstussenkomst bij nieuwbouw met als resultaat verscheidene nieuwe eenheden en verdere modernisering van onze vloot. Er is echter nog veel te doen in de toekomst. De brandstofpremie dient verlengd, de slooppremie moet op 30.000 fr. per ton gebracht worden, de kwota-regeling vraagt bijzondere waakzaamheid en ook de Feogasteun vraagt onze aandacht.

Ik hou eraan hier ook hulde te brengen aan de uitstekende administraties en ministriële kabinetten waarop de visserij kan steunen en rekenen. Ik wil hier geen namen noemen maar dank U allen Heren voor het begrip en de medewerking waarop ik kon rekenen maar tevens dagelijks geheel de visserij. Ook wil ik hier publiek Jef Deroose danken. Indien het goed gaat voor de visserij aan de Oostkust dan is het ontgensprekelijk in grote mate te danken aan Jef Deroose die de reders met raad en daad bijstaat en via zijn goede adviezen een stimulerende rol speelt. Heel wat reders hebben het op aanraden van Jef Deroose aangedurfd een nieuw schip te jegen. Dank daarvoor.

De Zeebrugse vissershaven zou ook niet geworden zijn wat het nu is zonder ondernemende groothandelaars die de vis aan goede prijzen opkopen. Laat ons hopen dat in de toekomst de goede verstandhouding welke steeds geheerst heeft tussen reders en handelaars zal mogen blijven voortduren.

Zoals reeds gezegd viere wij vandaag ook het 60ste vissersschip welke door de scheepswerf De Graeve werd te water gelaten. Het was na de oorlog dat vader Leon De Graeve de scheepswerf oprichtte. In praktisch 30 jaar tijd werden 60 schepen gelegd. Het is zeker de meest actieve scheepswerf van de Oostkust, een scheepswerf waar een goede sfeer heerst, waar arbeiders en bedienden met hun baas samenwerken, een voorbeeld voor velen en reeds staat de derde generatie klaar om de fakkel over te nemen. Proficiat aan de familie De Graeve. Ik wens en ben zelfs overtuigd dat U nog heel wat vissersschepen zult bouwen en de reders U verder volle vertrouwen zullen schenken.

Ook wil ik de familie Couwyzer oprecht gelukwensen. Na de „Blue Bird” komt thans de „Blue Angel” en wie weet komt er wellicht nog een „Blue Sea”, „Blue Sky” enz. Mevrouw en Mijnheer Couwyzer, ook U bent een voorbeeld voor vele landgenoten. Samen met Uw zoons, welke ook de visserij als beroep kozen, besliste U in deze kristijd zwaar te investeren en hard te werken. Slechts op die manier geraken wij uit de krisis. Moest elke Belg zoals U zoveel beroeps-liefde hebben en sparen om te investeren in eigen streek dan zou er zeker minder krisis en minder werkloosheid zijn. Ook de

(Vervolg op blz. 11)



De stoere bemanning van de Z.60 „Blue Angel”

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 sloten 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 wordt sedert enkele jaren nu ook op kleinere vaartuigen toegepast.

Ook opvallend is dat tevens veelvoudig 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;
- Trommelcapaciteit 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, waarmee de besturing praktisch in dubbel uitgevoerd wordt met één werken 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 absolute stuurveiligheid.

De bemanning

De Z.60 „Blue Angel” is begin deze week voor de maidentrip afgevaaren naar de West. Hiervoor werd volgende bemanning aangemonsterd : schipper-eigenaar Couwyzer Constant; stuurman Boullion Freddy; motorist Couwyzer Jan, zoon van de reder; matrozen Boullion Danny en Vandierendonck Daniel en tenslotte scheepsjongen Andrew Winter.

SAIT ZEEKUST

presenteert u haar nieuwe dieptemeter :

CHROMASCOPE KODEN CVS 885

Recent geplaatst aan boord van de
N.706 „De Ster der Zee” en O.705 „Nele”

Deze dieptemeter is uitgerust met een kleurenbeeldbuis die een doorlopend beeld weergeeft (zoals bij gebruik van papier) waarvan acht verschillende kleuren. Volgens de sterkte van terugkomende echo's worden de kleuren bepaald, bijvoorbeeld: de grond wordt rood weergegeven, het water blauw en naar gelang de dichtheid van de visscholen kleuren gaande van oranje over geel tot groen.

Het toestel kan door aanpassing aangesloten worden op bestaande dieptemeter of kan ook zelfstandig werken.

Dieptebereiken: 0 - 80 ; 0 - 160 ; 0 - 320 ; 0 - 640 ; 0 - 1.280 meter.
Vergrotingsschalen voorzien van: 20 - 40 - 80 of 160 meter.

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

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

(8765V)

SAIT - ELECTRONICS

In navolging op de kleurendieptemeter (Chromascope) is de firma Kodon op de markt gekomen met een kleurenradar, nl. de MDC 106 en MDC 107.

Op het beeldscherm van dit toestel worden de obstakels weergegeven in kleuren waarvan de kleur bepaald wordt naargelang de sterkte van de terugkerende echo, voor sterke signalen oranje, voor middensterke geel tot wit, voor geen signaal blauw. Het toestel is tevens uitgerust met een alarmgever voor de zones tussen 1 en 2 mijl instelbaar met de VRM, een storingsonderdrukker en een plottingssysteem waarbij het mogelijk is over een tijdspanne van 15 sec tot 1 min. de verplaatsing te volgen van alle bewegende voorwerpen alsook deze van uw eigen vaartuig. Het eerste toestel voor België wordt door de firma SAIT Zeekust geplaatst aan boord van de nieuwbouw Z.39 „Zuiderzee” van de Heer Vantorre André.

DAF Diesel

Kracht van licht tot lier

WENST REDERIJ EN BEMANNING

VAN DE Z.60 „BLUE ANGEL”

GOEDE VANGST EN BEHOUDEN VAART.

Adres:

Antwerpsesteenweg 126

2630 Aartselaar Tel. (031) 87 40 00

(8761V)

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

Westendelaan, 1,

8450 — NIEUWPOORT

AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.60

„Blue Angel”

ONZE BESTE WENSEN VOOR RIJKE VANGSTEN
EN BEHOUDEN VAART.

Ook de 60ste nieuwbouw van Scheepswerf Degraeve werd door Brusselle Marine Industries uitgerust met:

1. Een krachtige elektrische vislier met 4 friktietrommels met maximum trekkracht 24 ton, aangedreven door een 145 pk elektromotor en gelagerd op kogel- en rol-lagers. Pneumatische afstandsbediening van remmen en koppelingen.
2. Een hydro-el. stuurmachine van het vertrouwde twee parallel opgestelde drukcilinders type, met dubbele pompgroep.

De laatste technische snuffjes op gebied van vislieren en stuurmachines zijn te bezichtigen op onze stand E 303 van de Europort-Tentoonstelling in Amsterdam van 10 tot 14 nov. 1981, waartoe wij U uitnodigen.

(8758V)

(Vervolg van blz. 9)

bemanningsmag U dankbaar zijn. Zij hebben een goede schipper en ik ben overtuigd dat U er zult in slagen om in een nabije en verdere toekomst heel wat bennen goede gezonde vis aan te voeren, onze streek en ons land ten bate. Samen met de meter wens ik U goede vaart.

Totdaar de h. Desutter.

Tussen verdere gangen door, kwam nog even de h. Fred Kales van Stork-Werkspoor Diesel een cadeautje overhandigen aan de reder Constant Couwyzer en zijn echtgenote Annie Demeulenaere — want zij zijn het die samen met hun zoon Freddy de P.V.B.A. „Blue Angel” vormen, die de wettige eigenares van het schip is — en een herinneringsgeschenk aan de bemanningsleden, die ook reeds van de peter een mooie uitgave over de geschiedenis van de Zwinvlakte (uitgegeven door de Jonge Economische Kamer) hadden ontvangen. Tot slot kwam schepen Leys zijn heugnis en die van de Stad Brugge overhandigen over de verdere bloei en groei van de vissersvloot van Zeebrugge en hoopte dat het besommingstotaal dit jaar het miljard zou overschrijden. Ook hij overhandigde herinneringen vanwege het stadsbestuur.

De feeststemming in de stampvolle zaal zat er in en tussen deze viende menzen evolueerde Constant Couwyzer, alsof hij alle dagen zo'n ontvangst organiseerde voor hoge en lage(re) pieten, terwijl mevrouw Couwyzer er stralend bijliep in een knalrode jurk (wellicht om de peter te plagen).

Tot het welslagen van receptie, maaltijd en afzakkertje(s) droeg zeker ook niet in het minst bij Traiteur André Dhondt van Knokke, die Ter Poel uitbaat, met zijn „brigade” zeer bedreven, vakkundige en uiterst vriendelijke koks en kelners. Zij verdienen andermaal een dikke proficiat voor het „gesmeerde” verloop van het feest en de fijne bereiding van al wat werd opgediend.

Velen waren dan ook verrast —

bij een blik op de klok — over het plots gevorderde nachtelijk uur, want zelfs na drie uur was het nog moeilijk zich op de dansvloer te wringen. Al met al een geslaagde onderneming, die hopelijk symbolisch moge zijn voor een hoopvolle toekomst voor de „Blue Angel” en een lang voortbestaan van een onzer beste scheepsbouwerven.

En wie is reder Couwyzer Constant

Reder Couwyzer Constant, een echt imposant figuur, trok voor het eerst de grote vlakte op in 1949 op amper 14-jarige leeftijd. Precies omwille van zijn leeftijd werd hij toen aangemonsterd als „passagier”. De eerste reis maakte hij aan boord van de Z.413 van de rederij Demeester maar in 1964 werd hij samen met vennoot Leon Desmidt, mede-eigenaar van de Z.444 „L'Avenir”. Tot tweemaal toe liep dit vaartuig een zware krukasbreuk op en zag Couwyzer Constant, toen reeds alleen-eigenaar van de „L'Avenir”, zich verplicht een nieuwe scheepsmotor in te bouwen. In 1973 werd hij dan eigenaar van de Z.584 „Sonja” maar dit vaartuig werd nadien doorverkocht aan Wtterwulge André die het op zijn beurt verkocht aan Wintelin Urbain. In 1976 tenslotte kocht Couwyzer Constant de diepzeetreiler Z.418 „Atlas” aan. Dit 198 brutotonnige metende vaartuig kreeg een nieuwe naam, met name „Blue Bird” en wordt thans nog steeds uitgebaat door Constant Couwyzer zelf.

Ook vader Couwyzer, René Couwyzer dus, die geboren werd in 1902, stond van kindsbeen af in de visserij. In 1916 trok hij reeds de grote vlakte op maar in de loop van zijn carrière maakte hij twee scheepsrampen mee. Eerst ging de H.10 verloren en nadien viel de Z.487 als slachtoffer van de zee. Dat belette René Couwyzer niet om verder ter visserij uit te varen. De laatste vaart gebeurde in 1964 met zijn zoon Constant als varensgezel, die als zodanig veel aan vader te danken heeft.



Vier overgelukkige mensen met v.l.n.r. „Peter” volksvertegenwoordiger Desutter, „Meter” mevrouw Roger De Graeve, reder Couwyzer Constant en zijn charmante echtgenote.

Technische gegevens van de Z.60

De Z.60 „Blue Angel” is een stalen middenslagtreiler die bestemd is voor de visserij in alle gebieden van de Noordzee, het Kanaal van Bristol en de Ierse Zee; met andere woorden de tongvisserij.

De hoofdkarakteristieken zijn de volgende:

- lengte over alles : 33,40 m.
- breedte op spant : 7,50 m.
- Holte op kiel : 4,20 m.
- Diepgang voor : 2,85 m.
- Diepgang achter : 4,20 m.

De voortstuwing geschiedt door een dieselmotor type 8FDH, 735 KW bij 750 t.p.m. geleverd door de firma Werkspoor Diesel uit Nederland terwijl de Antwerpse Motoren Werke intond voor de levering van een keerkoppeling Eisenwerke Reintjes type WGV 441. De hulpmotor is een DAF, type DKA 1160, 121 KW bij 1.500 t.p.m. en geleverd door Daf België. De firma Van Voorden uit Zaltbommel (Nederland) stond in voor de levering van de schroef en de straalbuis terwijl de N.V. Promac de levering van de koelinstallatie waarborgde. De firma Brusselle Marine uit Nieuwpoort werd aangesproken voor de levering van de stuurmachine van het type HSE 100 R evenals de vislier van het type 2400/4. De elektrische installatie van de Z.60 „Blue Angel”

werd verzorgd door de firma Hand in Hand uit Zeebrugge terwijl voor de hoge druk compressoren beroep werd gedaan op de firma Van Duyvendijk en Van Overbeek uit Rotterdam; de lage druk compressor werd geleverd door de firma Compair uit Brussel. Storck Frères stond in voor de levering van de lens-, koel- en balastpomp alsmede de reserve smeeroepomp. De elektrische motoren, alsmede de aandrijving voor de vislier en verlichting werden verzorgd door de firma Bakker Electr. Ind. uit het Nederlandse Sliedrecht. Verder hebben nog volgende bedrijven leveringen gedaan: de firmas Claeys uit Zedelgem en Speck Pumpen uit Aalter stonden in voor de hydrofoeren, de firmas Teleplex en Sempress Electro Marine uit Antwerpen leverden de afstandsbedieningen, de brandbeveiliging werd verzekerd door de firma Somati uit Erembodegem terwijl de centrale verwarming werd geplaatst door de firma Temalec uit Oostende.

De firma SAIT-Electronics leverde volgende elektronische apparatuur: zender-ontvanger SAIT ER410, 2 zenders-ontvangers VHF SAIT SD72, dieptemeter HE 353, dieptemeter HE 351, Radar Koden MD 810, Radar Furuno FR 701, omroepinstallatie, radio-installatie voor stuurhuis en bemanning en een Automatische Pilot Wagner MKH.

DAF Diesel

Levert al jaren stationaire dieselmotoren in allerlei uitvoeringen, voor diverse toepassingen.

Aan boord van schepen komt men de **DAF-motoren** tegen, zij worden gebruikt als voortstuwingsmotor en in stroom- of pompgroepen.

Vermogens van **85 tot 320 P.K.**

Ons adres : Antwerpsesteenweg 126
2630 Aartselaar

Tel. (031) 87 40 00

MASSON - PONT-A-MOUSSON keerkoppelingen : een "nieuwe" oude bekende in de Belgische visserij

In 1969 nam het franse concern PONT-A-MOUSSON/St. GO-BAIN (10 machinefabrieken en gieterijen en ca. 150.000 werknemers) de bekende fabriek van keerkoppelingen „MASSON” over.

In haar fabriek te Sens — ca. 120 Km. ten zuid-oosten van Parijs — werd sindsdien een volledig nieuw programma keerkoppelingen voor vermogens van 100 - 2000 Pk, ontwikkeld.

Het huidige programma omvat 14 types keerkoppelingen en 28 types reductiekasten met frictie.

De vele moderne technische ontwikkelingen die werden toegepast in het nieuwe „MASSON”-programma hebben er toe geleid dat de keerkoppelingen zeer compact van vorm en robuust van constructie zijn geworden.

Het hydraulisch systeem voor het schakelen van de lamellen koppelingen werd dusdanig gewijzigd dat een supersnelle inschakeling kon worden gerealiseerd (2-4 seconden) zonder het hinderlijke effect van schakelstoten.

Van de MASSON-keerkoppelingen worden alle onderdelen in grote series gefabriceerd; zo worden de huizen bv. in series van 50 - 100 stuks gegoten en bewerkt.

Alle delen worden in een zeer uitgebreid onderdelenmagazijn opgeslagen (waarde ca. 300 miljoen belgische franken) waarna de benodigde onderdelen voor de assemblage van bestelde

keerkoppelingen worden samengevoegd.

Dit systeem houdt in dat vrijwel elk tandwiel, elke lamellenkoppeling, elk huis etc. in voorraad is waardoor derhalve korte levertijden van keerkoppelingen kunnen worden gerealiseerd.

Evenzo is het servicemagazijn zeer uitgebreid te noemen en kunnen eventuele verlettijden bij reparatie tot een minimum beperkt worden.

Tenslotte zorgt de servicedienst van PONT-A-MOUSSON of die van de Benelux-importeur VAN STIGT B.V. op doeltreffende wijze voor de service.

Als speciale service kan voor elke nieuwe MASSON-keerkoppeling tussen 300 en 2000 Pk een beroep gedaan worden op VAN STIGT B.V. voor een kostenloze inbouwcontrole-inbedrijfstelling of proefvaart.

Met het nieuwe MASSON-programma werd tevens een aantal nieuwe ontwikkelingen voor de visserij geïntroduceerd.

In een volgend artikel zal hierop nader worden ingegaan.

In ieder geval zullen enkele daarvan op de komende EURO-PORT-tentoonstelling van 10-14 november in Amsterdam worden getoond. (Stand E 343).

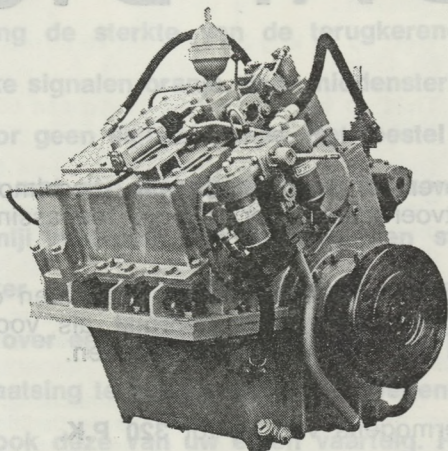
Vrijkaarten voor deze tentoonstelling kunnen worden verkregen bij VAN STIGT B.V. te Gorinchem of haar agent te Gent-Mariakerke, fa. G. LEROU.

MASSON



PONT-A-MOUSSON

KEERKOPPELINGEN



Van de vele moderne Europese visserijsschepen die de laatste jaren in bedrijf genomen werden, is een groot aantal uitgerust met een MASSON keerkoppeling.

Of het nu Noordzeekotters uit Urk, Goedereede, Stellingendam, Wieringen, Den Helder en Vlissingen betreft, of mossel-, garnalen- en kokkelschepen uit Harlingen, Colynsmaat, Bruinisse, Yerseke, Breskens en Kortgene, MASSON keerkoppelingen bewijzen hun betrouwbaarheid dag-in, dag-uit, jaar na jaar.

Deze betrouwbaarheid, in combinatie met de zekerheid van een uitgebreide onderdelen-voorraad en een doeltreffend werkende service-organisatie hebben er toe geleid dat inmiddels ook voor de Z.284, Z.39, Z.126, Z.319, Z.571 en Z.44 een MASSON keerkoppeling werd gekozen.

VAN STIGT BV
avelingen west 30 - gorinchem
telefoon (01830) 31635-32916

in België: (091) 261224

NOG EEN NIEUW VISSERSVAARTUIG WORDT GEDOOPT

Dat de modernisering van de Zeebrugse vloot in snel tempo vooruit gaat, is een feit. Na de Z.60, is het nu de Z.300, en straks de Z.39 en de Z.284 die gedoopt zullen worden.

Heden, zaterdag is het de beurt aan de Z.300 van de rederij „Veerman” gebouwd op de West Vlaamse Scheepsbouwwerf t. Oostkamp en voltooid op de nieuwe scheepsbouwwerf der firma Van Assche te Oostende, om de doop te ondergaan.

Dit schip is een prima gammaalvissersvaartuig van 18 m. lang

waarvan de eigenaars François en André Vlietinck zullen zijn, kleinzoons van Jozef Vlietinck, beter bekend onder de bijnaam „Veerman”.

De meter van het vaartuig is mevr. Raymonde Lamquet - Huyseune, dochter van mr. en mevr. Raphaël Huyseune, voor wie de Vlietincks en in 't bijzonder „Veerman” meer dan 27 jaar gevaren heeft. De peter is de heer Van Huffel, havenmeester te Zeebrugge.

We hopen op deze doop in ons volgend nummer terug te komen.

USINES GONZALEZ COCK



n.v. usines gonzalez cock s.a.

LOKEREN

Tel. 091/481508-09

Telex 011-483

BTW 400.130.740

ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE ZWARE VERZINKING ;
- NIJVERHEID ;
- TOUWWERK IN NATUURLIJKE EN SYNTHETISCHE VEZELS ;
- AFDEKZEILEN VAN UITSTEKENDE KWALITEIT

AAN DE KUST VERKRIJGBAAR BIJ :

- S.V. S C A P, H. Baelskaai, 27 OOSTENDE
Tel. 059/32.29.51
- HAND IN HAND, Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE
Tel. 050/54.41.17

(8762V)

SCHEEPSVERWARMING en SANITAIR

ALBERT HOSTYN

Ir. I.M.P.

opvolger : TEMALEC

pvba

leperstraat 21 8400 Oostende Tel. : 059/702567

K. Astridlaan 78 8200 Brugge-2 Tel. 050/313292

(8764V)

TEMALEC : 20 JAAR

Een firma die reeds 20 jaar bestaat en door de uitbreiding met de firma Albert Hostyn, zich de laatste 5 jaar toespitst op het plaatsen, depanneren en onderhouden van scheepsverwarming en -sanitair. Aldus hebben wij een werkhuis in Oostende en Brugge.

De Z.60 „Blue Angel” is na de Z.284 „De Klauwaerd” en Z.289 „Jan Breydel” en andere een schip waarop wij het systeem van interkoeling met de potbrander Somy toepassen, die energiebesparend is door het niet gebruiken van een elektrisch ventilatorcircuit.

Wij garanderen een vlotte service door speciaal opgeleide monteurs met eigen servicewagen.

Een vlotte levering van Somy ketels, carburatoren en alle andere onderdelen voor verwarming en sanitair is eveneens verzekerd.

Niet alleen in uw schip zorgen wij voor een aangename en warme werksfeer, maar ook bij U thuis met onze series gas- en mazoutbranders, zelfs gesteund op „afgedraaide olie”.

Dit kunnen wij U bezorgen als Thermo Service Duiker (Nederland) en Baltur (Italië).

Ons en Uw adres :

A HOSTYN — p.v.b.a. — TEMALEC
leperstraat 21 — K. Astridlaan 7
8400 Oostende — 8200 Brugge-2

Tel. : 059/702567

Tel. : 050/313292

Stork-Werkspoor Diesel



Postbus 4196, 1009 AD Amsterdam, telefoon (020) 52 03 911, telex 11513 swd nl.

Postbus 608, 8000 AP Zwolle, telefoon (05200) 7 17 17, telex 42116 swd nl.

SWD, Stork-Werkspoor Diesel is de grootste motorenfabriek in Nederland.

SWD is ontstaan na de fusie van de Koninklijke Machinefabriek Gebr. Stork n.v. en de Machinefabriek Werkspoor n.v. Beide partners brachten kennis en ervaring in op het gebied van dieselmotoren, welke teruggaat tot het jaar 1902, waarin een licentie werd verkregen van Dr. Ing. Rudolf Diesel op diens welbekende octrooi op het gebied van de verbrandingsmotor.

Dankzij een krachtige ontwikkeling en de introductie van steeds nieuwe ideeën werden door SWD in de loop van tientallen jaren vele nieuwe typen dieselmotoren op de markt gebracht, en werd haar naam gevestigd.

Het productie-programma van SWD omvat vier-takt dieselmotoren van 130 tot 22.000 kW.

TOEPASSING

Het motortype F 240 is een dóór-ontwikkeling van het type, waarvan al vele duizenden cilinders in bedrijf zijn. De in de loop der jaren opgebouwde specifieke bedrijfservaring met dit type motor heeft de F 240 tot een zeer betrouwbare en moderne motor gemaakt van uitstekende reputatie.

Lijn-motoren met 6, 8 en 9 cilinders worden in ons speciaal-bedrijf te Zwolle, in serie, vervaardigd. Strenge kwaliteitsprocedures en het gebruik van de allernieuwste machines bij de productie staan borg voor een uitstekende uitvoering van dit produkt.

De toepassing van de F 240 motor ligt vooral daar, waar

BETROUWBAARHEID
GEMAKKELIJK ONDERHOUD
LANGE LEVENSDUUR en een
LAAG BRANDSTOF-VERBRUIK
zijn vereist :

* **SCHEEPSVOORTSTUWING**
o.a. voor de kustvaart, binnenvaart,

PRODUKTIEPROGRAMMA

— DR 210	780 - 900 omw./min.	440 - 675 kW.
— F 240	750 - 1000 omw./min.	800 - 1.500 kW.
— IM 410	500 - 600 omw./min.	2.870 - 11.000 kW.
— IM 620	400 - 428 omw./min.	6.600 - 23.500 kW.

De technische staf is van een zodanige zwaarte en omvang, dat het binnenkort te introduceren nieuwe type dieselmotor — SW 280 — binnen een termijn van enkele jaren in Zwolle ontworpen en ontwikkeld is.

visserij, s'leep- en duw-boten en offshoreschepen.

* SCHEEPHULPMOTOREN

* GECOMBINEERDE AANDRIJVINGEN

o.a. voor baggerwerktuigen, zandzuigers, brandblusboten, tankers.

* STATIONAIRE EENHEDEN

o.a. voor generatoraandrijvingen, pomp-aandrijving, compressoraandrijving.

* MOBIELE GENERATOR SETS

* NOODAGGREGATEN

* ONTWERP

Ontwerp en bouw van complete installaties worden gewoonlijk geheel vanuit SWD verzorgd. Know-how en advies op velerlei gebied staan hierbij de klant ter beschikking.

Trouwens, elke levering gaat gepaard met uitgebreide documentatie en instructie voor de bediening en het onderhoud van de installatie; zo ook van reservedelenboeken.

* TRAINING EN SERVICE

Het SWD Scholingscentrum traint de gebruiker in de bediening en het onderhoud van de F 240 dieselmotor.

De SWD Service-organisatie kan over de gehele wereld gedurende 24 uur van de dag van advies dienen en met reserve-onderdelen en monteurs hulp verlenen.

De motoren kunnen worden geleverd volgens de vereiste voorschrift en zijn voorzien van het certificaat van alle gewenste Classificatie-bureaux; alsook onder toezicht van de Nederlandse Scheepvaart-inspectie.

Alle motoren worden geheel ingelopen en getest geleverd.

FRANS MAES IS NIET MEER

Bij het ter perse gaan vernemen we het onverwachts overlijden van de heer Frans Maes, gewezen reder, met zijn broer Louis, van de O.151 en de O.159.

Vóór en na de oorlog vaarde hij met de O.155 van vader Henri, bijgenaamd „Katte Maes”. Zijn oom Frans, die peter van hem was, is pas een paar weken geleden in de ouderdom van 83 jaar te Nieuwpoort overleden.

Frans Maes was sedert 1956 met zijn broer Louis eigenaar van de O.151 „Morgenster”. Dit schip werd gebouwd op de werf Jules Denye en werd in 1975 stilgelegd om in 1977 gesloopt te worden.

Beide broers bouwden ook in 1963 op de werf Henk Zwart te IJmuiden, de O.159 „Avondster” welke behoort tot de reeks der vaartuigen van 27 m. welke toen aldaar gebouwd werden, zoals de O.34, de O.35, de O.37, de O.38, de O.209, de Z.509, de Z.597, enz.

Het was einde augustus 1974 dat hij en broer Louis, het be-drijf stillegden en de O.159 verkochten aan Theo Kusters van Nieuwpoort.

Frans was met broer Louis een zeer zorgzame reder, maakte deel uit van verschillende redersbonden en was beheerder van de Rederskoöperatieve SCAP en Hulp in Nood.

Zijn heengaan op nog jonge leeftijd, is voor de velen die hem gekend hebben als een eerlijk en werkend man, een grote verrassing.

Heden donderdag werd hij te Oostduinkerke, waar sedert hij als reder gestopt had, woonachtig was, om 10 u. ter kerke gedragen om daarna op het kerkhof van Koksijde bijgezet te worden in de familiekerker.

Aan zijn vrouw en familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.

HOE MEN NAASTENLIEFDE EN PLICHT BELOONT !

Ter gelegenheid van een bestuursvergadering van het Visserijschap werd een ergerlijk geval van gebrek aan menselijkheid uit de doeken gedaan. Het gaat hier om de "Uk 97" die het stoffelijk

overschot van een Duitse matroos die enkele dagen voordien verdronk, in zijn netten kreeg en aan boord haalde. Men contacteerde Radio-Scheveningen, die voorstelde het lijk naar Helgoland te brengen. Uit eerbied voor het overschot van de verdronken matroos en uit naastenliefde voor de familie thuis, ging de schipper hierop in en bracht het lijk naar Helgoland, waar het geweerd werd. Tenslotte kon de schipper het lijk overmaken aan een eenheid van de Duitse marine. Aan onkosten door verbruik aan brandstof en verlies van visserij bediende men 10 duizend gulden, hetzij in onze munt rond de 150 duizend frank. Toen dit geval aan de orde kwam in de vergadering van het Visserijschap op 16 oktober, had de schipper van de "Uk 97" nog altijd geen enkel woord van dank ontvangen van de Duitse overheden, laat staan een verzoek om zijn kosten te laten kennen. Eén en ander zijn natuurlijk niet van aard om dergelijke naastenliefde in de toekomst te bevorderen, al blijft altijd de eerbied voor een dode of verdronken zeeman. Gezien dit voorval eind augustus gebeurde, menen we dat de Duitse autoriteiten, marineverenigingen en of matrozensyndikaten toch reeds lang minstens bedankingen hadden dienen te laten geworden, zoniet een compensatie voor reder en bemanning wegens de winstderving die zij opliepen. Schipper en bemanningsleden zijn toch tevreden dat ergens een familie haar dode verwant zal kunnen ter aarde bestellen en in aandenken kunnen houden.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★
**Alle petroleum-
produkten
en
smeermiddelen**

—
**Verzekerde
bevoorrading**
★
**Stipte
bediening**

Vertegenwoordiger

HERMAN FAICT

Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
Tel. (059) 32.16.76

Triestig voor de hedendaagse opvattingen en naastenliefde.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksråd voor de Zeevaart werden twee gevallen van aanvaring behandeld waarbij een Zeebrugse treiler betrokken was; bovendien sprak Rijkskommissaris Bentein een advies uit in een ander geval van aanvaring dat zich voerde in de Nieuwpoortse havengeul.

Aanvaring O.303 „Girl Linda” met tanker

Een eerste geval betrof een aanvaring die zich voerde tussen de Oostendse treiler O.303 „Girl Linda” en de Liberiaanse tanker „Valiant Porpoise”. De feiten deden zich voor op het einde van augustus van dit jaar. De Raad had gaarne roerganger Rouzée onderhoord, die op het ogenblik der feiten de wacht verzekerde, maar dat kon niet omdat getuige momenteel een Spaanse vakantie geniet. Wel kon schipper Coussaert Maurice gehoord worden maar die weet eigenlijk niet zoveel te vertellen omdat hij op het ogenblik van de gebeurtenissen niet in de scheepsbrug verbleef. Wel bestaat er een vermoeden dat de schipper en de roerganger elkaar tegenspreken maar het kan voor hetzelfde geld gaan om een klopfout in het zeeverslag; dat moeten de heren van de Raad dus eerst nog eens van naderbij bekijken. Schipper Coussaert weet niet zo precies te vertellen of de „Valiant Porpoise” een kruisende koers liep t.a.v. de „Girl Linda” dan wel een oplopend vaartuig was. Wel staat vast dat roerganger Rouzée hem vertelde dat de „Valiant Porpoise” van aan stuurboordzijde kwam aangevaren. Bovendien weet schipper Coussaert niets dan lof te vertellen over Rouzée die al 2 jaar aan boord van de „Girl Linda” verbleef en absoluut betrouwbaar was als roerganger. Of er geluidssignalen werden gegeven kon de schipper evenmin vertellen omdat deze niet hoorbaar zijn in logiest.

● **TE HUUR GEVRAAGD** : Een grote hanger te Oostende of omgeving van 7 à 800 m.2. Schrijven bureel blad, nr. 8753.

Aanvaring tussen Z.507 „Breughel” en onbekende kustvaarder

Een tweede geval van aanvaring dat door de Raad werd behandeld betrof deze tussen de Zeebrugse treiler Z.507 „Breughel” en een alsnog onbekend gebleven kustvaarder. Getuige Desmit Ferdy, die terzake werd verhoord en op het ogenblik der feiten roerganger was, weet alleen te vertellen dat het aanvarende schip een grijze romp had. Verder beweert getuige dat de automatic pilot, waarmee de Z.507 „Breughel” bestuurd werd, niet volledig in orde was en dat het vanop de brug onmogelijk is over te schakelen op handbesturing. Daarvoor moest men een bewerking doen op het achterschip. Het blijkt dat dit inderdaad het geval is met oudere installaties maar op de nieuwe vaartuigen kan die omschakeling in de scheepsbrug zelf gebeuren.

Getuige Desmit geeft echter wel de verzekering dat er aandachtseinen werden gegeven. Desmit was echter voor één reis mee aan boord van de „Breughel” maar hij vaart al vanaf zijn veertiende jaar met de visserij en dat betekent dan toch zo'n twaalf jaar werkzaamheid in de zeevisserij.

Geen beroepsfouten

Tenslotte sprak Rijkskommissaris Bentein nog een advies uit inzake de aanvaring die zich in de Nieuwpoortse vissershaven voerde tussen de N.720 „André-Jeanine” en de N.579 „Karine”. De feiten gebeurden toen laatstgenoemd vaartuig wilde afvaren maar ingevolge die manoeuvres tegen het andere vaartuig terecht kwam. De aanvaring was echter dermate licht dat noch schipper Gonzales noch een van de opvarenden iets gewaar werden. Dat was tenandere ook de reden waarom geen zeeverslag werd neergelegd.

Rijkskommissaris Bentein oordeelt echter dat noch door de schipper noch door een van de opvarenden een beroepsfout werd begaan zodat iedereen buiten zaak werd gesteld.

SCHADEGEVALLen

— Bij het winden van de netten aan boord van de Z.43 „Paridora” kwam de korre van de bakboordboel in de schroef terecht. Verscheidene malen werd geprobeerd de schroef vrij te krijgen maar alle pogingen bleven vruchteloos. Uiteindelijk werd de sleepluip ingeroepen van de Z.44 die het onklaar geraakte vaartuig naar de haven van Oostende opsleepte.

— De Z.92 „Lundy Gannet” kreeg eveneens met tegenslag af te rekenen. Tijdens het schillen in de buurt van Lundy Island werd door de storm het vaartuig van het anker gerukt waardoor 60 m ketting verloren gingen. Toen de weersomstandigheden beter werden, werd de visserij weer aangevat maar er werd zware trillingen gevoeld op het achterschip. Verondersteld werd dat zich een vreemd voorwerp op de schroef had vast gezet. Door herhaalde malen vooruit en achteruit te slaan werd de schroef weer vrij gekregen.

— Op de visgronden stelde men aan boord van de Z.99 vast dat de korrestok aan stuurboordzijde gebroken was door een hevige ruk. Na herstelling werd de visserij verder gezet maar korte tijd later werd vast geslagen aan een zich onder water bevindend voorwerp waardoor de korrestok opnieuw brak. Gezien geen reserve meer aan boord was diende de visserij gestaakt.

— Aan boord van de Z.201 werd vastgesteld dat de motor abnormaal zwaar belast werd. Bij nazicht bleek dat de keerkoppeling defekt was. Gezien herstellen onmogelijk bleek werd de sleepluip ingeroepen van de B.601 die het defekte vaartuig naar Zeebrugge sloopte.

— Aan boord van de Z.400 werd, in de vissershaven van Zeebrugge, schade vastgesteld aan de verschaning aan bakboordzijde die over een lengte van vier meter werd ontzet. Men heeft alsnog niet kunnen achterhalen door wie de averij werd veroorzaakt. Naast de Z.400 lagen nog twee treilers gemeerd, met name de Z.471 en de Z.548.

— Op de visgronden verloor de O.83 de schroef waardoor men zich genoodzaakt zag sleepluip in te roepen van de Z.424. De opsleping verliep zonder verdere moeilijkheden naar de Engelse haven Grimsby.

— Tijdens de visserij werd aan

boord van de Z.484 een klop gehoord op de schroef. Toen men over boord keek zag men een boomstam drijven die vermoedelijk de oorzaak was van de dreun. Verder werd niets abnormaals vastgesteld.

— Toen de bemanning van de Z.500 zich aan boord begaf werd vastgesteld dat de bakboordreling op het voorschip was ingedeukt. Tevens werd vastgesteld dat er bleekgroene veif op de stormkap kleefde.

— Op de visgronden kreeg men aan boord van de Z.30 problemen met de visliet tijdens inwinden van de netten. Noodgedwongen moest men beroep doen op de Z.506 voor het binnen halen van de netten. In de Engelse haven van Great Yarmouth werden de netten terug over gegeven op de Z.30.

— Aan boord van de Z.509 werd vóór het verlaten van de haven, vastgesteld dat alle instrumenten waren uitgevallen. Een los gekomen kabel was de oorzaak van het defekt. Tijdens de visserij kreeg men nadien nog af te rekenen met een defekt aan de visliet. Koers werd gezet naar Newlyn voor herstelling maar tijdens het varen kreeg men een zware zee aan boord waardoor een elektrische lamp en een reddingsboei stuk sloegen.

— Kort nadat men de visserij had aangevangen hoorde men aan boord van de Z.576 een hevig trillen. Bij nazicht bleek dat een ankerbout gebroken was. Op halve kracht werd de terugreis ondernomen.

AVIA

N.V. ROSSEEL

BRUGGE

(050) 33.99.14

★

Alle
petroleum-
produkten
en
smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte
bediening

Vertegenwoordiger :

HERMAN FAICT

Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
Tel. : (059) 32.16.76

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

BARCO



pvba CAZAUX JVC

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

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

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

DE INTERVISSERIJSCHOLENCROSS

Vorige week woensdag kwamen de Belgische Visserijsscholen opnieuw aan de meet om sportief het Oostends 'bosje' te verkennen. De start aan de „John Bauwens" werd door schepen A. Laridon gegeven en alle jeugdigen hebben ten zierste hun best gedaan.

UITSLAGEN

SCHOLENRANGSCHIKKING

Geboren in 1968 en 1969

1 Rijkvisserijschool Heist	13
2 Koninklijk Werk IBIS	16
3 Vrije Visserijsch. Nieuwpoort	44
4 Sted. Visserijschool Oostende	59

Geboren in 1966 en 1967

1 Koninklijk Werk IBIS	20
2 Rijkvisserijschool Heist	26
3 Sted. Visserijschool Oostende	47
4 Vrije Visserijsch. Nieuwpoort	68

Geboren in 1965 en ouder

1 Sted. Visserijschool Oostende	10
2 Rijkvisserijschool Heist	28

School met het meest aantal medailles

1 Sted. Visserijschool Oostende	4
2 Koninklijk Werk IBIS	
Rijkvisserijschool Heist	2
4 Vrije Visserijsch. Nieuwpoort	1

School met het beste gemiddelde over de 3 reeksen

1 Koninklijk Werk IBIS	13,50
2 Rijkvisserijschool Heist	16,75
3 Sted. Visserijsch. Oostende	29,00
4 Vrije Visserijsch. Nieuwpoort	47,49

Geboren in 1965 en ouder

1 Bovenistier Patrick	SVO
2 Aercheke Stefaan	SVO
3 Vereecke Rik	SVO
4 Kynldt Dirk	SVO
5 Van Waes Cris	RVH
6 Verbeke Paul	RVH
7 Devoogt Luc	RVH
8 Dooms Erwin	SVO
9 Deckmyn Serge	SVO
10 Landuyt Frank	RVH

SVO = Sted. Visserijschool John Bauwens Oostende

RVH = Rijkvisserijschool Heist

VVN = Vrije Visserijschool Nieuwpoort

Geboren in 1966 en 1967

1 Van Vooren Peter	SVO
2 Praet Mario	IBIS
3 Depaep Mario	RVH
4 Vandienendonck Johnny	RVH
5 Calcoen Jean-Pierre	IBIS
6 Calus Danny	IBIS
7 Dedecker Johnny	IBIS
8 Lycke Christophe	SVO
9 Devolder Erwin	RVH
10 Droisart Paul	RVH
11 Durie Bernard	IBIS
12 Byl Igor	RVH
13 Decoo Patrick	SVO
14 Desmidt Christiaan	RVH
15 Witterwulghie Jan	RVH
16 Wille Thierry	IBIS
17 Vandenberghe André	IBIS
18 Vanhove Freddy	VVN
19 Marteel Patrick	VVN
20 Lagart Norbert	RVH

INDIVIDUELE KWOTERINGSREGELING VOOR HARINGTREILERS EN ENGELAND

Na de eertijds praktisch wilde haringvisserij op de Schotse Westkust toen de Commissie te Brussel plots en bijna onverwachts een haringvisserij vrij gaf en als gevolg van de gevoelige prijszinking op de Schotse afslag, is thans een regeling voorgeschreven waarbij bepaald werd hoeveel ton de op haring vissende treilers per week mogen aanvoeren en dit volgens hun lengte. Er zou nog voor ongeveer 16 duizend ton door de Britten op de Westkust van Schotland te vissen zijn van de, door de Commissie toegekende 37 duizend ton. Deze nieuwe regeling is thans reeds in voege volgens onderstaande tabel:

lengte vaartuig	hoevlh. ton	binnen v. 50 kgr. hetzij
beneden 16,8 m	22,5	450
van 16,8 m/21,40	30	600
van 21,40/27,50	40	800
van 27,50/36,65	65	1300
boven 36,65 m	80	1600

Deze individuele contingenten per vaartuig kunnen echter in de loop van de visserij aangepast worden naar gelang de noodwendigheden. In elk geval werden deze maatregelen genomen, omdat men niet meer wil zien dat, door een ongeordende en massale aanvoer, grote hoeveelheden naar de vismeelfabrieken afgeleid worden zo-

als dit in de beginfase het geval was. Met deze nieuwe regeling verwacht men dat alle haring zal kunnen door de handel opgenomen worden voor menselijk verbruik. De vangsten moeten tweemaal per week aangegeven worden en de aanvoer moet gebeuren in aangeduide havens. Vanaf 40 voet lang (12,21 m.) moet men over een vergunning beschikken. Kleinere vaartuigen zijn vrij. Men is er van uit gegaan, dat de markt voor menselijk verbruik 2.500 ton per week kan opnemen. Tevens heeft men in de bepaling van de toegekende vangsthoeveelheden rekening gehouden dat dit voor de betrokken vaartuigen een renderende visserij wordt. Of dit eveneens de overtuiging zou zijn van onze haringvisserij, die gelukkig niet beperkt worden in hun aanvoer, is nog niet zeker. Inderdaad 80 ton in een week voor een vaartuig van meer dan 34 meter lengte, laat ons veronderstellen aan een afslagprijs van 12 fr. het kgr., is ten slotte maar 960 duizend B.fr. Voor onze haringsschepen die in de categorie liggen van 21,40 m tot 27,50 m. zou dit 40 duizend kgr. worden of aan 12 fr. slechts 480 duizend fr. in een week bedragen. We zijn overtuigd dat onze vissers toch iets meer uit hun haringseizoen maken en dat een dergelijke beperking zeker niet welkom zou zijn.

NEDERLAND

WIE WORDT VOORZITTER VAN HET VERRUIMDE VISSERIJSCHAAP?

De reorganisatie in Nederland van de Visserijsschappen waarbij, althans volgens de Commissie Vissector (ook Commissie Pompen genoemd), het Visserijsschap, het Bedrijfschap voor de Groothandel in Vis en Aanverwante Bedrijven en de Commissie voor de Detailhandel, voorgesteld worden om ondergeschikt gemaakt te worden aan het Produktschap dat blijft, zal nu toch wel een probleem in het leven roepen, namelijk wie voorzitter dient te worden, of anders gezegd, het best op die plaats zou komen te zitten van het ene Schap dat alle andere opslorpt. Een voorzitterszetel is altijd belangrijk en wordt dan ook wel meer geviseerd. In de aanvoer is men van oordeel dat de voorzitter uit deze groep dient te komen, maar ook de andere groepen zijn van oordeel, dat zij daar wel enig recht kunnen laten horen. Men heeft dan ook al van een alternatief gesproken door elke belangengroep voor een paar jaren aan de beurt te laten komen. Of dit echter nuttig is, kwestie van de beleidsopties en visies die niet

alleen van voorzitter tot voorzitter kunnen verschillen zelfs als deze uit dezelfde groep komt, maar heel zeker wanneer er een wisseling zou komen tussen voorzitters die niet uit dezelfde belangengroep komen, is wat anders. In feite zou men tot de verkiezing of aanstelling van een voorzitter moeten komen, die ONAFHANKELIJK staat van een groep, en het algemeen belang van de ganse sector op het oog heeft, zonder onder druk of belemmering te komen te staan van zijn eigen belangengroep. Het Visserijsschap zelf zal een speciale vergadering besteden aan de bespreking van het verslag van de Commissie Vissector, die nog in de loop van de maand november zal plaats grijpen. Aan de hand hiervan zullen we reeds beter ingelicht kunnen worden, waar één en ander naar toe gaat, en of er bepaalde tegenstellingen aan de dag zullen treden. Een dergelijke reorganisatie gaat inderdaad moeilijk zonder, hier en daar wat trekken en duwen, voorstellen en tegenvoorstellen.

HET NEDERLANDS INVOERVERBOD OP PRODUKTEN VAN ZADELROBBEN ONWETTELIJK?

Volgens een schriftelijke vraag gericht door de heer Lyngé, lid van het Europees Parlement aan de EEG-Commissie, zou dezelfde Commissie aan de hand van een vroegere vraag gesteld door mevrouw Ewing, het Nederlands invoerverbod van 6 september 1980 in strijd zijn met art. 36 van het EEG-Verdrag. In verband met deze kwestie vroeg de heer Lyngé aan de Commissie nog het volgende: «Het Nederlands invoerverbod van 6 september 1980 beoogt de bescherming van een aantal diersoorten die men zonder enig wetenschappelijk bewijs met uitroeiing bedreigd acht. Door dit invoerver-

bod wordt de bestaansmogelijkheid van de Groenlandse robbenjagers die leven van de vangst van niet met uitroeiing bedreigde robbensoorten en geen andere bronnen van bestaan hebben, zeer twijfelachtig. Deze nevenwerking van het Nederlandse invoerverbod mag dan worden bestempeld als onopzettelijk en willekeurig, maar is wel onrechtvaardig aangezien het bestaan van een groep EEG-staatsburgers ten gronde wordt gericht.

Vindt de Commissie niet dat het Nederlandse invoerverbod van producten van robben van 6 september 1980 een willekeurige discriminatie is van een bevolkingsgroep in de EEG en daarmee in strijd met artikel 36 van het EEG-Verdrag?

In elk geval een heel ander geluid dan we gewoon zijn te horen vanwege «Greenpeace» en andere ekologisten, of vanwege cinemavedetten die tranen schreien aan de voet van gedode robben, hopende hiermede voldoende in de publiciteit te komen. De robben verslinden jaarlijks voor honderden duizenden tonnen vis en het ware dan ook van belang dat we eveneens eens de mening van de vissers gingen vragen. Het is duidelijk dat ook wij het niet wenselijk achten dat een bepaalde diersoort moet uitgeroeid, alleen maar omdat het in andermans rapen zit, in casu in deze van de visser. Maar men moet niet heug en meug tegen bepaalde zaken zijn omdat het in de gevoeligheid ligt.

Duitsland

De Westduitse haringverwerkende bedrijven die ongeveer 100 duizend ton haring uit derde landen betrekken, voornamelijk uit Canada, zijn in het geheel niet te spreken over de resultaten van de EEG-bijeenkomst van 29 en 30 september, waar onder meer beslist werd, omdat de Britse visserij dit verlangt, 15 % invoerrechten te heffen op ingevoerde producten, waaronder de haring, uit derde landen. Op een invoercijfer van bv. anderhalf miljard B. fr. zou dit aan het gezamenlijke bedrijf toch 225 miljoen B. fr. kosten. Wij kunnen hen echter niet bijtreden. Er is haring genoeg in de E.E.G.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

Erg weinig vis op de Oostendse markt. Er was om te beginnen maandag geen normale verkoop in die zin dat de schepen die langere reizen maakten hun vis slechts dinsdag kwijt konden. Toch werd er maandag vanaf acht uur 's morgens tot in de namiddag verkocht. Haring, garnaal en vis van de kustschepen. Voor volgend jaar wordt waarschijnlijk een andere regeling voorzien al is het dan zo dat Allerheiligen niet op de zondag maar op de maandag zelf valt. Er moet dus geen vervangingsdag gegeven worden.

Haring hebben we vooral maandag nogal veel gekregen. De prijs schommelde tussen 10 en 12,50 fr. het kg. Er werden wel behoorlijke dagopbrengsten bereikt. Dat was ook het geval voor de kustvissers, zowel voor gul- als garnaalvissers. De garnaalprijs schommelde tussen 50 en 90 fr. met maandag geen aanvoer.

De meeste vissoorten die dinsdag aangevoerd en verkocht werden kregen behoorlijke prijzen. Voor IJslandvis lag het gemiddelde rond de 2.000 fr. per ben met blauwe leng, rode zeebaars en grote schelvis als best verkochte soorten. Kabeljauw en gul waren iets goedkoper dan de voorgaande weken.

Van het kanaal werden dinsdag een paar vangsten binnengebracht. De roggen kregen tussen 40 en 75 fr., voor tong werd tussen 108 en 280 fr. het kg. betaald. De vangst schol die de O.131 binnenzette noteerde tussen 30 en 49 fr. het kg. met platen als duurste sortering.

Voor de MonKey Bank vangst werden middelmatige prijzen betaald. De grote schelvis kreeg hier tot 58 fr. de andere sorteringen tussen 37 en 50 fr. Kleine toltten geraakten verkocht aan 18 fr. het kg. Voor zeewolf, pollak en steenschol werden wel hoge prijzen betaald.

De Westgullen kregen ook een flinke prijs, kabeljauw steeg zelfs tot bij de 75 fr. het kg. Gul werd verkocht tussen 1.800 en 3.000 fr. de ben. Grote wijting deed het iets minder goed dan de voorgaande weken en viel terug naar 30 fr. De kleine sortering zakte onder de 20 fr.

VRIJDAG 30 OKTOBER 1981

KUST			
O.116/142	1	45	— 86.760
O.225/455	1	60	— 125.110
O.737/468	1	30	— 59.920
O.135/275	1	478	— 240.854
208/N.709	1	674	— 338.070
O.141/369	1	445	— 224.466
O.127/303	1	178	— 93.844
O.26/N.716	1	300	— 160.056
N.3/279	1	523	— 246.806
O.123/306	1	341	— 189.350

MAANDAG 2 NOVEMBER 1981

KUST			
O.737/468	1	35	— 71.270

O.225/455	1	35	— 55.780
O.552/538	1	25	— 47.180
O.141/369	1	397	— 214.550
N.752/597	1	100	— 53.000
O.26/N.706	1	323	— 175.730
O.127/303	1	269	— 142.614
O.275/135	1	150	— 81.980
N.708/709	1	465	— 252.940
O.123/306	1	280	— 191.130

DINSDAG 3 NOVEMBER 1981

IJSLAND			
O.318	17	505	— 1.195.968
KANAAL			
O.705	19	130	3210 1.070.911
Z.499	19	130	3400 1.061.721
MONKEY BANK			
O.134	14	385	— 674.285
WEST			
O.231	11	320	3710 1.180.056
N.45	8	175	— 398.185
KUST			
O.123/306	1	221	— 120.850
O.127/303	1	480	— 298.700
N.708/709	1	628	— 387.392
N.597/752	1	450	— 288.440
O.135/275	1	604	— 374.808
O.26/N.706	1	916	— 557.078
UK.207/209	1	854	— 493.318

WOENSDAG 4 NOVEMBER 1981

KANAAL			
O.518	18	165	2910 1.033.900
WEST			
Z.38	9	100	— 161.203
KUST			
O.26/N.706	1	341	— 209.560
TX.29/UK.208	1	440	— 271.800
O.369/141	1	197	— 120.170
O.127/303	1	164	— 98.848
O.123/036	1	360	— 224.180
O.135/275	1	287	— 180.760
N.3/279	1	714	— 439.380

NIEUWPOORT

DONDERDAG 29 OKTOBER 1981

GARNAAL			
N.782		Kg.	Fr.
		15	9.270
N.106		206	15.512
HARING			
N.752		221	2.713
N.597		221	2.714

VRIJDAG 30 OKTOBER 1981

VIS			
N.736		Kg.	Fr.
		1.368	39.916

Na een week van grote aanvoer slaagde N.736 er slechts in een slechte weervangst op de vrijdagmarkt te lossen.

Grote tarbot kreeg 370 à 378 fr./kg., middenstag tarbot 224 à 290 fr./kg. en tongschar 56 à 120 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2.250 à 2.750 fr. de ben aangekocht, drieling of middenslag pladijs tegen 2.000 à 2.500 fr. de ben en visjes tegen 1.350 tot 1.500 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 2.750 à 3.000 fr. de ben geveild en gul tegen 2.250 à 2.500 fr. de ben. Grote wijting haalde 1.250 à 1.500 fr. de ben en kleine wijting 750 à 950 fr. de ben. Grote zandschar kwam 1.150 à 1.300 fr. de ben en kleine zandschar 800 à 950 fr. de ben.

Geringe interesse vanwege de handelaars en middelmatige prijzen kenmerkten de vrijdagmarkt.

ZATERDAG 31 OKTOBER 1981

VIS		
N.349 K.	Kg.	Fr.
	133	11.311
GARNAAL		
N.782	216	20.088

MAANDAG 2 NOVEMBER 1981

VIS		
N.172	Kg.	Fr.
	2.770	106.750
N.788	2.771	106.750
N.88	1.554	57.455
N.700	1.554	57.455
N.470	1.995	91.892
N.590	1.995	91.893
N.22	1.507	49.340
N.720	1.507	49.340
N.346	500	23.306
N.738	435	15.630
N.575	1.602	53.390
N.718	1.603	53.390

Vijf koppels spanvissers losten samen ongeveer 350 bennen vs. Tevens losten twee vaartuigen van de West hun slechte weervangst.

Grote pladijs haalde 2.700 à 3.100 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs 2.500 à 3.000 fr. de ben en visjes 1.900 à 2.250 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3.100 à 3.700 fr. de ben opgekocht en gul tegen 2.100 à 2.700 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd zelfs nog 1.860 à 1.930 fr. de ben genoteerd. Grote wijting boekte men aan 1.450 tot 1.700 fr. de ben en kleine wijting aan 850 tot 950 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 1.300 à 1.450 fr. de ben en kleine zandschar 750 à 800 fr. de ben. Roobaard boekte men aan 65 tot 80 fr./kg., rode soldaten aan 65 tot 75 fr./kg. en knorhaan aan 35 tot 45 fr./kg. Voor tongschar werd 98 à 140 fr./kg. betaald en voor staartvis 242 à 253 fr./kg. Slechts de traditionele vissoorten der West, zoals kabeljauw, gul, wijting, pladijs en zandschar werden door de spanvissers aangevoerd.

Vanwege de handelaars viel een goede belangstelling te noteren en alle geboekte prijzen konden middelmatig genoemd worden.

DINSDAG 3 NOVEMBER 1981

VIS		
N.349	Kg.	Fr.
	146	15.756
GARNAAL		
N.782	205	19.680

WOENSDAG 4 NOVEMBER 1981

VIS		
N.88	Kr.	Fr.
	2.750	59.659
N.700	2.750	59.659
N.172	2.351	83.220
N.788	2.351	83.220
N.22	1.898	74.855
N.720	1.899	74.855
N.470	2.510	103.485
N.590	2.511	103.485
N.211	609	40.106
N.575	642	21.425
N.710	643	21.425
GARNAAL		
N.106	206	17.510
N.106	96	7.649
HARING		
N.88	1.625	16.494
N.700	1.625	16.494
N.708	1.800	18.180
N.709	1.800	18.180

Vijf koppels spanvissers en één kustvaartuig losten hun vangst op de woensdagmarkt. Tong der sortering 2 à 5 kreeg 300 à 310 fr./kg. en kleine tong 130 à 134 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 270 à 290 fr./kg. aangekocht en griet tegen 190 à 210 fr./kg. Grote pladijs noteerde men aan 2.500 tot 3.000 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs aan 2.700 tot 3.000 fr. de ben en visjes aan 1.500 tot 1.800 fr. de ben. De prijs der kabeljauw kende een gevoelige stijging in vergelijking met die op de vorige marktdagen geboekt. Zo werd voor kabeljauw 4.750 à 5.300 fr. de ben betaald en voor gul 2.500 à 4.000 fr. de ben, de voorkleine gul werd zelfs aan 2.400 fr. de ben opgekocht. Grote wijting noteerde men aan 1.500 tot 1.600 fr. de ben en kleine wijting aan 900 tot 1.000 fr. de ben. Tongschar haalde 90 à 130 fr./kg., grote zandschar 1.300 à 1.450 fr. de ben en kleine zandschar 1.040 à 1.100 fr. de ben.

De woensdagmarkt werd gekenmerkt door een grote interesse vanwege de handelaars met een lozende prijsnotering.

Twee koppels spanvissers losten samen 6.850 kg. haring waarvan de prijs varieerde van 10,10 à 10,30 fr./kg.

Verwachtingen

MAANDAG 9 NOVEMBER 1981

IJSLAND	: O.81 (800 m. t.t.z. 200 vis, 600 bennen).
MONKEY BANK	: O.232.
KANAAL	: N.36 — O.114 — Z.502.
WEST	: Z.183 — O.168 — O.35 — O.206 — Z.44.

DONDERDAG 10 NOVEMBER 1981

MONKEY BANK	: O.285.
WEST	: O.83 — Z.583 — O.229 — O.118.

▲

Apollinaris

op uw
feesten



Het water van alle dagen
en de feestdagen

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
30-10-'81	1	1.368	39.916			
31-10-'81	1	133	11.311			
2-11-'81	7	19.793	756.591			
3-11-'81	1	146	15.756			
4-11-'81	6	20.912	725.394			
GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT						
29-10-'81	2	331	24.782	67	76	
31-10-'81	1	216	20.088	93	98	
3-11-'81	1	205	19.680	96	96	
4-11-'81	1	302	24.159	78	85	
HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT						
29-10-'81	1	442	5.437	12,30	12,30	
4-11-'81	2	6.850	69.348	10,10	10,30	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	2-11-1981	3-11-1981	4-11-1981
Lappen	234 - 253	223 - 225
Grote	260 - 271	267 - 273
3/4	273 - 291	270 - 279
Blok	259 - 282	239 - 247
Voor-kleine	213 - 221	206 - 209
Kleine	128 - 145	144 - 176
Slips

Zeebrugge

Grote	.....	228 - 248	220 - 251
Blok	.....	283 - 294	278 - 288
Fruit	.....	282 - 304	280 - 296
Schone kleine	.....	240 - 266	217 - 231
Kleine	.....	170 - 183	170 - 177
Tout petit	.....	135 - 138	122 - 131
Slips	.....	109 - 111	103 - 107

Nieuwpoort

I	.....	.....	310 - 330
II	.....	.....	310 - 330
III	.....	.....	310 - 330
IV	.....	.....	310 - 330
V	.....	.....	310 - 330
Kleine	.....	.....	130 - 134

PLADIJS

Oostende

	2-11-1981	3-11-1981	4-11-1981
Grote	46 - 51	33
Grote iek	40 - 41	35
Kleine iek	28 - 31	25
Derde slag
Platjes	19 - 25	19 - 31

Zeebrugge

I	.....	44 - 56	57 - 88
II	.....	44 - 46	38 - 45
III	.....	34 - 38	30 - 35
IV	.....	20 - 22	24 - 31
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Grote pladijs	.....	.....	.....
Platjes	.....	54 - 62	50 - 60
Drielingen	.....	50 - 60	54 - 60
Moeien	.....	38 - 45	30 - 36

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Grote schelvis	.....	42,—
Middelmatige schelvis	.....	35,—
Kleine schelvis	.....	22,—
Kabeljauw	.....	53,60
Gul	.....	52,20 - 54,—
Wijting	.....	37,—
Schaat	.....	95,—103,80
Zeebaars	.....	39,60 - 46,—
Leng	.....	62,40 - 66,—
Schartong	.....	20,40 - 37,—
Heilbot	.....	216,— - 240,—
Koolvis	.....	43,40
Hondstong	.....	22,20 - 42,—
Zeeewolf groot	.....	53,20
Staart	.....	197,— - 226,—

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 29 OKTOBER 1981

Kg. Benn. Zee- Besom- tong vis dagen ming.

KANAAL			
Z.47	1800	260	16 1.160.722
WEST			
Z.492	700	80	11 389.631
Z.44	2500	300	13 1.033.891
KUST			
O.315	—	60	4 150.506
Z.554/560	—	—	—
gul + wijting	25	1	66.140 (910)
(Pieters)	—	—	—
			2.801.800

VRIJDAG 30 OKTOBER 1981

NOORD			
Z.484	200	120	15 233.190
Z.53	3500	440	13 1.141.850
KUST			
Z.512	200	65	3 158.600
Z.418	800	80	4 311.910
KREEFTENPUT			
Z.40	—	90	8 349.410
Z.431	—	110	8 393.676
			2.588.636

DINSDAG 3 NOVEMBER 1981

KREEFTENPUT			
Z.209	—	5	7 76.020
Z.573	—	145	13 420.644
Z.128	—	120	13 382.296
WEST			
Z.582	200	85	13 420.644
Z.509	600	55	13 342.050
NOORD			
Z.189	600	350	13 922.380
Z.289	3000	330	13 1.545.966
KANAAL			
Z.162	5000	300	13 1.820.240
Z.460/548	—	—	—
gul + wijting	35	1	342.050 (145.330)
			6.086.685

WOENSDAG 4 NOVEMBER 1981

KANAAL			
Z.180	2000	140	13 566.108
NOORD			
Z.331	1500	250	13 689.230
Z.574	500	210	13 449.094
B.5	2000	390	12 1.296.965
Z.126	1500	260	8 790.133
Z.506	800	240	13 681.974
WEST			
Z.568	500	50	10 282.297
Z.14	4000	230	13 1.393.671
KREEFTENPUT			
Z.307	—	50	10 255.985
Z.554/560	gul	—	395.910
Z.471/472	gul	—	216.370
Z.201/601	gul	—	329.206
Z.580/578	gul	—	105.230
			7.452.173

Uurtabel der afvaarten

Voor de week van 8-11-1981 tot 14-11-1981

UURTABEL DER OVERVAARTEN :

SCHEPEN

- Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :**
 — Dagelijks te 10u05 en te 14u50
 — Dagelijks te 07u35, behalve op 8 en 14-11-1981
- Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :**
 — Dagelijks te 20u45
 — Dagelijks te 05u00, behalve op 8, 9 en 14-11-1981
 — Dagelijks te 17u00 en te 23u00, behalve op 14-11-1981
- Afvaarten uit Oostende naar Folkestone**
 — Dagelijks te 01u45 en te 05u15
 — Dagelijks te 03u30 en te 06u40, behalve op 8-11-1981
- Afvaarten uit Dover Western Docks :**
 — Dagelijks te 11u40, te 15u45 en te 19u10
- Afvaarten uit Dover Eastern Docks :**
 — Dagelijks te 01u00
 — Dagelijks te 03u00, behalve op 8-11-1981
 — Dagelijks te 03u00, behalve op 8-11-1981
 — Dagelijks te 07u00, behalve op 8 en 14-11-1981
 — Dagelijks te 09u00, behalve op 8, 9 en 14-11-1981
 — Dagelijks te 21u00, behalve op 14-11-1981
- Afvaarten uit Folkestone :**
 — Dagelijks te 22u45
 — Dagelijks te 00u10, behalve op 8-11-1981
 — Dagelijks te 20u55, behalve op 14-11-1981

UURTABEL DER OVERVAARTEN :

JETFOIL

(draagvleugelboten)

- Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :**
 — Dagelijks te 08u40, te 11u50, te 13u50 en te 19u45
- Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :**
 — Dagelijks te 10u25, te 13u25, te 15u25 en te 21u05.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	3-11-1981	3-11-1981	4-11-1981	4-11-1981			2-11-1981	4-11-1981
Grote tarbot	119 - 329	334 - 336	130 - 293	285				
Middelmatige tarbot		203 - 268		233 - 280				270 - 290
Kleine tarbot		183 - 200		82 - 130				120
Grote griet	82 - 188	151 - 169	82 - 138	84 - 186				190 - 210
Middelmatige griet		125 - 146		68 - 124				
Kleine griet		95 - 109		57 - 88				
Grote schelvis	45 - 59							
Middelmatige schelvis								
Kleine schelvis	17 - 35							
Grote heek	98 - 120	37 - 65	115	50 - 96				
Middelmatige heek								
Kleine heek								
Lom								
Leng	60	40		40				
Rog	37 - 75		30 - 60					
Keilrog		88 - 96						
Rog		90 - 91		80 - 84				
Tilten		84 - 85		59 - 62				
Scherpstaarten		94		72 - 75				
Halve mans		38 - 43		43 - 45				
Teelt		38 - 33		38 - 40				
Katrog								
Kabeljauw	53 - 85	69 - 72	55 - 90	57 - 73			62 - 74	95 - 106
Grote gul	26 - 62	61 - 70	31 - 62	52 - 56			42 - 54	50 - 60
Middelmatige gul		56 - 58		38 - 41				
Kleine gul		35 - 42		33 - 35				
Hozemondhamme								
Grote wijting	14 - 30	28 - 34	15 - 27	20 - 24			29 - 34	30 - 32
Kleine wijting		15 - 18		15 - 18			17 - 19	18 - 20
Schar	16 - 22	16	21 - 26	16 - 18			16 - 29	22 - 29
Stenschol	34 - 133		60 - 125					
Zeehaai		41 - 38		25				
Hondshaai	9 - 17							
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekeeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	20							
Schartong							48 - 140	90 - 130
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk	20 - 24							
Heilbot								
Steur								
Koolvis								
Zeewolf	60 - 81							
Pollak	40 - 61							
Zonnevis								
Koningsvis								
Vlaswijting		57						
Zeeduivel	112 - 222	76 - 213	117 - 198	61 - 190			242 - 253	
Schotse schol		34		26				
Zeehond		9 - 20		9				
Bot							10 - 12	10 - 15
Rode poon (roobaard)	21 - 50	16 - 24		6 - 11			65 - 80	
Grauwe poon (knorhaan)		7		6 - 8			35 - 45	35 - 45
Rode knorhaan								
Posten		17		10 - 12				

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

AAN DE WOENSDAGMARKT VAN 28 OKT. WERD AANGEVOERD : 525 kisten kabeljauw, 535 kisten wijting, 24 kisten schol, 24 kisten schar, 5 kisten makreel; 7 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER 40 KG. kabeljauw één 144; kabeljauw twee 158-136, kabeljauw drie 120,92; kabeljauw vier 122-8; kabeljauw vijf 90-70; schol drie 136-118; schol vier 90,60; wijting drie 55-30; makreel twee 53-46; schar 90-60; steenbolk 30-26.

AAN DE DONDERDAGMARKT VAN 29 OKTOBER WERD AANGEVOERD : 562 kg. tong; 7 kisten tarbot en griet; 90 kisten kabeljauw; 120 kisten wijting; 83 kisten schol; 35 kisten schar; 12 kisten makreel; 474 kisten haring en 4 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER KG. : tarbot 22,70-22,60; grote tong 18,59-18,20; grootmiddel tong 22,79-22,39; kleinniddel tong 16,60-16,50; tong één 10,99-10,64; tong twee 9,00-8,68.

PER 40 KG. : tarbot 780-340; griet 344-324; kabeljauw drie 134-110; kabeljauw vier 122-104; kabeljauw vijf 112-86; schol één en twee 152-150; schol drie 146-122; schol vier 98-51; wijting drie 69-36; makreel twee 43-38; haring één 45; schar 85-68; steenbolk 39-29; krab 26-25; rode poon drie 138; tongschar 116;

AAN DE VRIJDAGMARKT VAN 30 OKT. WERD AANGEVOERD : 1.315 kg. tong; 11 kisten tarbot en griet; 51 kisten kabeljauw; 334 kisten wijting; 95 kisten schol; 39 kisten schar; 23 kisten makreel en 30 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER KG. : tarbot 23,68; grote tong 18,66-17,72; grootmiddel tong 18,66-17,72; grootmiddel tong 23,22-22,64; kleinniddel tong 17,14-16,31; tong één 10,58-10,36; tong twee 8,93-8,25; zalm 16,80.

PER 40 KG. : tarbot 790-336; griet 498-303; kabeljauw één 138; kabeljauw twee 176-172; kabeljauw drie 146-113; kabeljauw vier 128-108; kabeljauw vijf 118-62; schol één 162; schol twee 156-144; schol drie 128-92; schol vier 80-71; wijting

drie 79-38; makreel twee 74,45; nchar 104-77; bot 27; roggen 236-156; haai 124; horsmakreel 62; steenbolk 37-28; tongschar 176.

AAN DE MAANDAGMARKT VAN 2 NOVEMBER WERD AANGEVOERD : 20.350 kg tong; 153 kisten tarbot en griet; 778 kisten kabeljauw; 24 kisten schelvis; 348 kisten wijting; 562 kisten schol; 287 kisten schar; 360 kisten haring; 120 kisten makreel; 187 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS PER KG : tarbot 22,31-20,11; grote tong 18,63-18,00; grootmiddel tong 21,78-20,92; kleinniddel tong 16,57-16,06; tong één 10,38-9,93; tong twee 8,21-7,78.

PER 40 KG : tarbot 768-300; griet 436-244; kabeljauw één 156-132; kabeljauw twee 184-146; kabeljauw drie 156-124; kabeljauw vier 142-118; kabeljauw vijf 124-70; schol één 156-154; schol twee 150-134; schol drie 112-100; schol vier 92-57; schelvis twee 132; schelvis drie 146-120; schelvis vier 130; wijting drie 90-55; makreel één 48-46; makreel twee 35-28; schar 70-50; hammen met kop 262-196; roggen 214-82; haring één 50-47; tongschar 288-180.

In de periode van 26 tot en met 30 oktober werden door 93 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd: 41.680 kg tong f 472.431,26 van f 25-f 7,74; 15.726 kg tarbot f 201.799,83 van f 24,96-f 5,97; 119.177 kg schol f 221.583,54 van f 3,81-f 0,98; 93.645 kg kabeljauw f 201.716,22 van f 4,33-f 1,23; 2.859 kg griet f 23.634,19 van f 11,78-f 6,51; 12.885 kg schar f 18.090,65 van f 1,93-f 0,68; 62.555 kg wijting f 58.318,11 van f 1,43-f 0,75; 178.925 Diversen f 727.630,23. Totaal 527.452 kg f 1.924.934,03.

X X X

Vorige week is de aanvoer beneden de maat gebleven. Oorzaak was niet alleen het minder gunstige weer maar ook de grotere belangstelling voor de vangst van haring. In de halven werd overigens alleen donderdag wat haring aangevoerd door het span TX.29 en UK.28. In Scheveningen werden

woensdag de eerste haringen aangevoerd. In IJmuiden, Scheveningen en Vlaardingen werden tonnen gezouten haring afgeleverd. Dat er voor de aanvoer van verse haring een voorkeur bestaat voor Scheveningen is te verklaren uit het feit dat, komende uit de zuid, Scheveningen is te verklaren uit het feit ver ligt. Een besparing op de olie-rekening derhalve. Over de prijzen was men niet wild enthousiast. De gezouten haringen brachten beduidend meer op.

Voor de verse haring werd gemiddeld 45 gulden betaald terwijl de gezouten haring 180 gulden per kantje deed. Een kantje bevat, wanneer het stijf gepakt is maximaal 90 kilo terwijl een goedgevulde bak (verse haring) 45 kilo kan bevatten.

Na de maandagse aanvoer van 26 oktober die enigszins tegenviel bracht de dinsdagmarkt wat opleving door de aanvoer van een paar leuke partijtjes kabeljauw en wijting. De aanvoer van woensdag en donderdag viel daarentegen weer bitter tegen. Mede hierdoor konden de prijzen zich behoorlijk handha-

ven. De vrijdagmarkt werd een eclatante teleurstelling. Meer dan tevoren werd het duidelijk dat meer schippers er de voorkeur aan geven met hun schip „in span" achter de haring aan te gaan.

De Texelaars schitterden door afwezigheid. Wel stond door de komst van een enkelling tegenover uit Harlingen en Den Helder. Veel zoden zette het allemaal niet aan de dijk.

Ook aan de hoge noteringen van de kleinste tongen is een eind gekomen. Tong één zakte beneden de 11 gulden en tong twee was reeds beneden de negen gulden per kilo. Menig tongetje is dan ook al weer tot diepvriesprodukt verwerkt. De grotere soorten blijven boven de 20 gulden hangen.

De nieuwe SCH-171 van rederij Vrolijk is met zijn eerste vangst binnengelopen. Aan boord ruim 47.000 platen diepvriesproducten en een goede 60 ton verse makreel in de vriestanks. Tijdens het lossen kon dit produkt worden diepgevroren. Een goed begin voor een eerste reis.

Nederland

De nieuwe Nederlandse hekdiepvriestrawler, de 71-meter «KW 170 Anna-Hillina» heeft een brutotonnage van 1079,16 ton en is hiermede de grootste treiler van de Nederlandse vloot. Het is tevens het enige Nederlandse vissersvaartuig, dat voorzien is van twee laadbomen op het voorschip, om zowel op zee in een nevens liggend schip te kunnen overladen of vis uit andere schepen over te nemen. Het verstelbare schroef draait in een straatbuis met een diameter van 2,80 m. De negencylindermotor heeft een vermogen van 2700 PK aan 600 t./m en de hulpmotor een vermogen van 880 Kw.!

De Nederlandse mosselzaadvisers zijn tevreden over de aanwezigheid van mosselzaad op de Zeeuwse banken, waar heel wat kon opgevist worden. Daarbij komt nog dat, behalve de bekende mosselbanken, men op het Volkerak op een grote bank mosselzaad is gestoten, die graag medegenomen werd.

In opvolging van de heer Roeijs, lid van de Tweede Kamer in Nederland, is Drs. H. Eversdijk tot voorzitter benoemd van de Vaste Kamercommissie voor de visserij. De heer Eversdijk is net als de heer Roelofs lid van de Partij van de Arbeid. De heer Eversdijk is uit Zeeland afkomstig en zal zeker deze streek genegen zijn. Of hij veel van visserij afweet, zal de toekomst uitwijzen.

Eind september waren reeds bijna 120 duizend tonnen (van 100 kgr) mosselen van uit Nederland naar België uitgevoerd, dat is zo een 35 duizend tonnen meer dan vorig jaar. Dit zal wel hoofdzakelijk gelegen zijn in het feit, dat de kwaliteit van de mossel dit jaar uitzonderlijk goed is met een groot vleesgehalte en dat de prijs ook lager ligt dan het voorgaand jaar.

De school voor de Zeevisvaart in Vlissingen zal vanaf 1 jan. 1982 samensmelten met het Maritiem Instituut De Ruyter. In de nieuwe school zullen echter, zowel de visserij als het maritiem onderwijs aan hun trekken blijven komen. Men streeft er ook naar in deze fusie eveneens de School voor Scheepswerktuigkundigen uit Middelburg te betrekken.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 26-10 tot en met 30-10-1981

Door 93 koters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Vissoort	Hoeveelheid in kg.	Opbrengst	Prijs per kg.
Tong	41.680 kg.	f 472.431,26 van f 25,00 - f 7,74	
Tarbot	15.726 kg.	f 201.799,83 van f 24,96 - f 5,97	
Schol	119.177 kg.	f 221.583,54 van f 3,81 - f 0,98	
Kabeljauw	93.645 kg.	f 201.716,22 van f 4,33 - f 1,23	
Griet	2.859 kg.	f 23.634,19 van f 11,78 - f 6,51	
Schar	12.885 kg.	f 18.090,65 van f 1,93 - f 0,68	
Wijting	62.555 kg.	f 58.318,11 van f 1,43 - f 0,75	
	527.452 kg.	f 1.924.934,03	

AVIA

N.V. ROSSEEL

BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleum-
produkten
en
smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte
bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT

Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
Tel : (059) 32.16.76

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Frankrijk

De grootste koper op de afslag in het Franse Port-Vendres, de firma „Côte Vermeille", heeft haar activiteit stil gelegd en haar boeken op de griffie van de Koophandelsrechtbank ingediend. Deze grote koper en verwerker, die over diepvriestunnels en koelkamers beschikt en over een groot vrachtwagenpark voor de levering aan winkels en warenhuizen, stelde 80 werknemers te werk. Van de 31 sardienenvissers leverden er regelmatig achtien hun vangst aan deze firma. De nog overblijvende grote en middelmatige kopers zijn niet bij machte het aanbod aan vis en sardienenvissers te nemen, zodat de toestand voor de visserij in Port-Vendres er niet rooskleurig uitziet.

X X X

De rederij Nicot uit Concarneau houdt, behalve van vis, zeker ook van de muziek. Inderdaad werd in juli van dit jaar een nieuwe treiler in de vaart gebracht met de wel-luidende naam van „Mélodie", terwijl nog maar onlangs een 34-meter met een motor van 800 Pk door een Franse werf uit Cherbourg afgeleverd werd. Deze twee worden dan gevolgd door nog een nieuwe treiler die eindig dit jaar klaar komt en de naam draagt van... „Opéra".

X X X

Door de producentenorganisatie van Port-Vendres in Frankrijk, is als gevolg van het faillissement op bekenen van de voornaamste aankoper van de sardienenvangsten, voorlopig een beslissing genomen om niet meer uit te varen voor de sardienenvisserij. Drie sardienenvissers die zich hieraan niet gestoord hebben en toch uitgevaren zijn, werden onmiddellijk uit de Producentenorganisatie gestoten. Daar houdt men vast aan éénzelfde beslissing. Een lesje voor de Rederscentrale inzake haringvisserij.

X X X

In Frankrijk is de haringvisserij onderverdeeld in 9 % van het toegevoerde kwantum voor de diepzee-treilers, 63 % voor de grote treilers en 28 % voor de artisanale visserij. Alle vaartuigen die op de haring gaan, moeten over een vergunning beschikken uitgereikt door de maritieme overheid van de haven van waaruit zij vissen. In Duinkerken en Calais mag geen haring aangevoerd worden, behalve heikracht. Individuele kwota per vaartuig zullen uitgeschreven worden, naargelang het aantal vaartuigen dat per categorie op de haring vist. Controle zal hierop uitgeoefend worden door speciaal ingezette controleurs. Om in de kosten hiervan te voorzien, zal er 7 fr. per honderd kg. aangevoerde haring betaald worden. De aanvoer van haring in alle Franse havens wordt geweigerd tussen de zaterdagmorgen 10 u. en

de zondagnacht 24 u. Door een individuele verdeling van het kwantum per vaartuig, wenst men in Frankrijk een wilde aanvoer van haring te beletten die zou kunnen aanleiding geven tot een onverantwoorde opvang voor vismeel-doeleinden.

X X X

Verleden week woensdag is een kusttreiler van 15 meter met 4 man aan boord uit het Franse Concarneau, de „Licorne II", op elf mijl uit de kust, vergaan. Men heeft reeds het lichaam van een opvarende opgevist, de drie anderen vermist zijnde. Wrakstukken van het vaartuig werden reeds gevonden zodat men veronderstelt, dat het vaartuig door een vrachtschip kan overvaren zijn.

X X X

In Frankrijk, te St.-Brévin-les-Pirés, is een kusttreilertje van 10 m. te water gelaten, gebouwd in een bijzonder legering van aluminium, het zogeheten AG4. Dit vaartuig, met een breedte van 3,30 m. is voorzien van een motor van 180 Pk. Dank zij de uiterste lichteheid van het metaal waarin dit vaartuig gebouwd is, kan het, ledig 14 mijl per uur halen. Het vaartuig weegt 40 % minder dan éénzelfde vaartuig in staal gebouwd. Met volle lading haalt het vaartuigje nog altijd 11 knopen. Het aluminium AG4 vraagt ook heel wat minder onderhoud, maar is ook wel kostelijker. Prijs 2,8 miljoen B. fr. Voor zelfde snelheden als vaartuigen in staal gebouwd, wint men heel wat brandstofverbruik uit.

X X X

De visserij op de St.-Jacobschelp in de Baai van Saint-Brieuc in Frankrijk gaat in op 9 november. Er mag slechts de maandagen, woensdagen en donderdagen gevist worden en dan nog slechts gedurende een zeer beperkt aantal uren. In geval van feestdagen en/of slecht weder, zal een bijkomende visdag toegekend worden. Op deze manier wenst men de visstocks te beschermen.

X X X

Sinds de maand mei houden de werknemers de lokalen van de „Conserveries Basset" te Concarneau bezet, als protest en drukmiddel voor het stilleggen door de werkgever van het bedrijf. De werkgever heeft zich hiertegen niet verzet, maar omdat de toestand bleef aanslepen en geen schot kwam in de zaak, hebben de werknemers er ten slotte het bijtje moeten bijnederleggen en hebben de bezetting opgeheven. De bezetting en de sissen van de syndikaten hebben ook belet, dat de werkgever ergens een aannemelijk overnemen van het bedrijf kon vinden. Ja, de syndikaten zijn de helden die de werkverschaffing bewerkstelligen (?) en

alle werkgelegenheid naar de vaantjes helpen, uitgenomen de hoge lonen van de grote bonzen, die nooit zullen moeten doppen.

X X X

Een verrassing voor twee Franse treilers die in span de pelagische visserij bedreven ter hoogte van „Belle-Ile". Zij kregen in hun netten een school rode zalm, namelijk 240 stuks tussen de 10 en 12 kg. het stuk. Natuurlijk graag medegenomen met een afslagprijs van 110 tot 140 fr. het kg. Op deze hoogte heeft men nog al eens enkele stuks rode zalm gevangen, maar zeker geen scholen van dergelijke omvang.

X X X

Het nieuwe Franse Ministerie van de Zee geeft een tweewekelijks vakblad uit, getiteld „De Zee". Het is niet alleen een informatieblad, maar tevens een blad om te dialogeren. Heel wat gekende namen uit de marine, vrachtwezen en visserij werken er aan mede, evenals marine-experten, havendeskundigen enz... Het is natuurlijk gemakkelijk een vakblad in stand te houden op... kosten van de gemeenschap. In Franse kringen hoopt men dat de nieuwe tweewekelijkse informatie werkelijk iets nieuws brengt. Maar hoelang zal het meegaan, tenzij de kosten steeds gedekt en de medewerking rijkelijk betaald.

Nederland

Het hemdeke is natuurlijk nader dan het rokje. Dat heeft men terug ondervonden met de protestnota uitgaande van de gemeenteraad van Harlingen tegen de uitbreidingsplannen van de akkommodaties en visafslag van Lauwersoog die een bedreiging (?) vormt voor de reeds ondergebruikte visafslag van Harlingen. De motie werd door het college van burgemeester en wethouders van Harlingen aan de Ge-deputeerde Staten van Friesland overgemaakt.

X X X

Door een kotter uit het Nederlands Yerseke werd op 2 mijl uit de kust van Schouwen een twee meter lange Duitse mijn opgevist. Via Radio Vlissingen die hiervan verwitigd werd, kwam de mijnenveger „Veere" ter plaatse. De mijn werd van boord gehaald en van een springlading voorzien en op een diepte van 18 meter tot ontploffing gebracht. Zeer zeker een aardige emotie toen dergelijke knuffel uit de metten aan boord wordt geschud!

X X X

In Nederland werd sedert 1 oktober de heffing op de platvis tot nul gebracht, omdat er overschot is in het opvangfonds. Warm aanbevolen aan de Rederscentrale, die dit best zou kunnen voor de haring,

want daar is, zowel verleden jaar als thans reeds een aardige stujver van binnen gekomen, zonder dat men er iets voor doet. Op gegutte kabeljauw, koolvis, pladijs en steenbok wordt thans geen heffing voor het opvangfonds geheven. Op de ongegutte koolvis en kabeljauw wel. Een les voor de Rederscentrale.

X X X

Door het Nederlandse Visserij-schap werd aan de minister van Landbouw en Visserij een oliesubsidie gevraagd. Thans vernam het Visserij-schap dat hier niets van in huis zal komen, althans niet nationaal. Of de EEG ooit zal beslissen een algemene brandstofsubsidie te verlenen, is ook meer dan twijfelachtig, maar nodig.

X X X

Het Nederlandse Visserij-schap heeft de heffingen voor 1982 met 50 % verminderd. Deze worden voor het volgend jaar teruggebracht van 1,5 % naar 1 %. Warm aanbevolen aan de Rederscentrale die toch dikwijls een vertegenwoordiger aan de klap weet te brengen in vergaderingen bij onze Noorderburen en dan ook wel het goede van daar, zal wensen mede te brengen en toe te passen.

X X X

Voor de zoveelste maal noteerde men, onder meer in Nederland, een achteruitstelling van de visserij ten overstaan van de landbouw. Door de opwaardering van de gulden, wordt de uitvoer van Nederlandse landbouwproducten als deze van de visserijproducten weer iets moeilijker. Het Ministerie van Landbouw en... visserij (?) was er onmiddellijk bij om te laten weten aan de landbouwmiddelen dat er zou gezorgd worden voor een compensatie voor het exportverlies. Van een compensatie voor de uitvoer van zeevisserijproducten was toen nog geen sprake. Of dit er ook komt...?

Shetlands

In Shetlands is er een autonome beweging die langzamerhand veld wint en die onder meer de onafhankelijkheid van Groot-Britannië wenst, zoals de Faroë dit van het moederland Denemarken heeft bekomen. Een der eerste maatregelen van de Shetland zou dan een uitvaardigen van de 200 mijlszone zijn, net zoals Faroë dit deed. Wie Groot-Britannië kent, en dan bijzonder het Groot-Britannië onder de ijzere Lady Thatcher, betwijfelt echter sterk of de Shetlands een kans loopt. Shetlands is voor 60 % voor de uitvoer aangewezen op de vis. Deze eijandergroep telt een honderdtal treilers waaronder de meeste van het 24/25 metertype en ook enkele zeer moderne 40-meter seinetreilers op de makreel en de haring.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Engeland

De eerste makreel van de Engelse zuidkust voor Cornwall is verleden dinsdag door een span in Plymouth binnen gebracht. De makreel was van goede kwaliteit en het span zette 30 ton of 600 van onze binnem in de afslag. De makreel werd opgekocht voor uitvoer naar Frankrijk.

X X X

Het eerste vaartuig dat gebouwd werd voor rekening van een coöperatieve redersfederatie en onder leasingkontraat overgemaakt aan de schipper en zijn bemanningsleden is verleden week uit het Schotse Buckie voor haar maidenrip vertrokken. Het gaat om een nieuw-gebouwde houten seinetreiler van 75 voet (bijna 23 meter).

X X X

Shetland kende dit jaar het beste seizoen uit de geschiedenis in de aanvoer van smelt voor de vismeelfabrieken. Van april tot half oktober, ogenblik van het stilleggen dezer visserij, werd 40 duizend ton aangevoerd voor een waarde van 86 miljoen B.fr., 2,15 fr. het kgr. Praktisch al de aanvoer ging naar de vismeelfabriek gelegen op het eiland Bressay.

X X X

De Schotse Producentenorganisatie heeft een bezwaar geformuleerd bij de Britse Transportdokbond tegen de overmatige zware doklasten voor de Schotse treilers die hun makreel in Plymouth aanvoeren.

X X X

Twee 32-meter treilers uit Grimsby, die reeds een paar jaar opliggen, werden door de eigenaar verkocht aan de reeds verscheidene malen in het nieuws gekomen Brits-Spaanse rederij die deze vaartuigen onder Britse vlag laat registreren en vissen, met een Britse schipper en stuurman en een Spaanse bemanning. De vaartuigen zullen omgevormd worden voor de lijnvisserij op moete meid op de zuid-west gronden van Engeland en voor de Ierse kust.

X X X

In de Britse haven van Peterhead werd in de 9 eerste maanden van dit jaar 62 duizend ton vis aangevoerd voor een waarde van bijna 2 miljard, hetzij een gemiddelde prijs van 32 B.fr. het kgr. In 1981 werd aldus 5,6 duizend ton meer aangevoerd met een hoger afslagcijfer van 160 miljoen B.fr. Indrukwekkende cijfers voor Peterhead die, over het ganse jaar gezien, aanvoeren zal kennen die tweemaal hoger zullen liggen dan de aanvoeren in onze drie havens samen.

X X X

Na de goede resultaten die de Britse rederij „Mar & Son” bekomen heeft op z'n eerste treilers die van Frans vistuig voorzien werden, werd nu eveneens de toptreiler „Jacinta” met Frans vistuig uitgerust. Na een proefvaart ter hoogte van het eiland Man, zal de „Jacinta” voor zijn eerste reis met nieuw vistuig in zee trekken.

X X X

In de eerste acht maanden van dit jaar werden niet minder dan twee duizend officieren van de Britse handelsmarine opgezegd, wegens stilleggen of uit de vaart nemen van vele handelsschepen. Sinds 1975 is de handelsmarine van Groot-Britannië bijna gehalveerd, namelijk van 50 miljoen Brt tot 30 miljoen teruggevallen. Dit is niet alleen het gevolg van immer groter wordende schepen, evenals van de recessie in het zeehandelsverkeer, maar eveneens door de uitbreiding van de handelsmarine onder goedkope vlag.

X X X

Nadat de vroegere beperkte schelvisaanvoer per man en per week door de regering in Schotland ingesteld, opgeheven werd, met als gevolg een massale wilde invoer die de schelvisprijzen deed ineenstorten werd door de Schotse producentenorganisatie een beperking van de aanvoer per man en per week ingesteld op basis van vrijwilligheid. Bepaalde reders stoorde zich na enige tijd hier niet meer aan met voor gevolg, dat de overeenkomst thans volledig in het water ligt. Het is inderdaad in de visserij moeilijk overeen te komen op basis van vrijwilligheid. Dat heeft men ook reeds genoegzaam bij ons ondervonden.

X X X

De grote en zeer bekende Britse rederij „Mar & Son” zal haar grote seinetreilers niet inzetten op de makreelvisserij op de zuidkust van Engeland voor Cornwall. Volgens de vertegenwoordiger van de rederij is het toegestaan kwotum van 90 ton per week voor vaartuigen van 40 meter, belachelijk klein en niet renderend. Zolang er geen andere criteria voor de makreelvisserij zullen gelden, blijven de vaartuigen in de haven of zullen ingezet worden wanneer andere visserijen uitkomen bieden.

X X X

Ook in de Britse visserijvakbladen neemt men aan, dat de, door de Britse haringtreilers naar voor gebrachte aanvoercijfers ver onder de werkelijke aanvoercijfers liggen. Inderdaad waarom zou een visser bij onze overburen anders zijn dan bij ons en in de andere partnerlanden? Men zou dan ook in Groot-

Britannië best doen voor eigen deur te vegen en niet immer af te geven op overtredingen van de kwota door de andere partnerlanden.

Bij de E.E.G.

De Europese Raad, op het laatst van oktober te Luxemburg bijeengekomen om over de visserijproblemen te spreken, is terug uiteengegaan zonder resultaat. Typerend in dit verband is het feit dat de h. Aleck Buchanan-Smith, de aan Peter Walker toegevoegde Britse minister voor visserijzaken, slechts bijeenkomst was waar vastgesteld werd dat alle ministers... bereid gevonden zijn tot onderhandelen. Anderzijds zegde de h. Boulard, kabinetschef van de Franse minister Le Pensec, dat men... vrijmoedig heeft kunnen spreken! Van resultaten gesproken!

X X X

De Britten eisen nog altijd een gebied van 5 mijl rond de Shetlands en in de Ierse Zee die voor de partnerlanden ontoegankelijk zou zijn en 'n twaalfmijlszone uit de Britse kust met enkele uitzonderingen voor traditionele visserijen voor bepaalde partnerlanden! Wie kan zo iets aanvaarden, tenzij diegenen die er nooit visten en er nu nog altijd niet vissen. Frankrijk, Nederland, België en Denemarken kunnen dit echter niet.

X X X

Drukke bilaterale besprekingen zijn aan de gang of op komst tussen de partnerlanden in verband met de uiteindelijke toewijzing van de nationale kwota. Aldus heeft de EEG-kommissaris voor de Visserij, de h. Contogeorgus, reeds besprekingen gevoerd in alle hoofdsteden, terwijl op 30 oktober een vertegenwoordiging van Ierland te Parijs voor besprekingen was, en op 3 en 10 november, eveneens te Parijs, besprekingen gevoerd worden tussen de Britten en de Fransen. Dit alles wijst er toch op, dat men een komaf wenst te maken door het bereiken van een gemeenschappelijke visserij-overeenkomst en dit vóór het einde van het jaar. Hiervoor verwijzen we eens te meer naar ons hoofdartikel van heden. Deze oplossing schijnt gemakkelijk.

X X X

Frankrijk wordt 13 % voorgesteld als aandeel van het totaal te vissen kwotum in de Gemeenschapswateren. België 2 %, mede omdat België als enig partnerland nog over een IJslandvisserij beschikt. Deze IJslandvisserij is echter aan het doodbloeden waarmee men echter te Brussel geen rekening schijnt te houden. Onze IJslandvisserij is inderdaad bijlange niet meer wat zij eertijds was en

er kan hier niet genoeg op gewezen worden.

X X X

Eén der kampioenen van de industriële visserij voor vismeeldoel-einden, namelijk Denemarken, zou graag terugkomen op de maatregelen die als definitief aanvaard werden op de bijeenkomst van de ministers voor de visserij op 29 en 30 september, namelijk op de maat-wijde van de netten, die volgens Denemarken te hoog zijn! Denemarken zou graag een voorlopig karakter geven aan deze nieuwe maatregelen. Als de stroper preekt wacht uw... vissen.

X X X

Het Europees parlement heeft verleden maand een motie aanvaard waarin zij het feit betreurd, dat vorig jaar meer dan 100.000 ton (!) vis in de Gemeenschap is moeten opgevangen worden. In de motie wordt aan de Commissie gevraagd een einde te stellen aan deze schandalige vernietiging. Britse rederijen maken van deze motie gebruik om het nut van de overladingen van makreel en haring op de fabriekschepen van het Oostblok in het licht te stellen, zonet zou er nog heel wat meer vis naar de vismeelfabrieken gaan. Dit als gevolg van bepaalde stemmen in het Europees Parlement, die de verkoop op zee aan de Oostblokfabriekschepen zouden wensen verboden te zien.

Verscheidene

Een vijftigtal vissersvaartuigen zijn vergaan in de grote storm die plaats had verleden week in het week-end in de Perzische Golf. Er zouden ongeveer 200 slachtoffers gevallen zijn ter hoogte van de haven van Bandar-Abbas. Hieronder heel wat kleinere kustvaartuigen die kwa veiligheid zeker niet uitgerust zijn als onze vaartuigen.

X X X

De optimistische noot die eind verleden maand opklonk na de vergadering te Brussel van de ministers die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, dank zij enkele geslaagde kleinere overeenkomsten en miniregelingen van hangende zaken, heeft reeds veel van haar waarde ingeboet en men begint nu weeral duchtig te twijfelen of het vóór eind van dit jaar tot een gemeenschappelijke visserij-overeenkomst komt, zoals men dit de eerste dagen na de vergadering overal luid verkondigde. In verband hiermede, blijft nog altijd de vraag onopgelost wie dan wel de gevende partij wordt. De landenkandidaten staan hiervoor zeker niet in de rij.

De erbarmelijke toestand der kunstwerken onzer vissershavens

Reders en vissers te Brugge, Veurne en Oostende voor de rechtbank

Belangrijke vrijspraak op de Brugse rechtbank

In de Visserijbladen van 12 juni, 31 juli, 25 september en nog andere, hebben we tot vervelens toe met foto's gewezen op de erbarmelijke toestand der kunstwerken onzer drie havens.

Waar te Zeebrugge en Nieuwpoort het Ministerie van Openbare Werken verantwoordelijk is voor 't goed onderhoud van de vissershavens in open getijdewateren gelegen, is de toestand te Oostende zo, dat voor het Visserijlotdok de Stad Oostende verantwoordelijk is en het onderhoud ervan moet verzekeren.

Alhoewel dit op het eerste zicht niet logisch schijnt, is dit zo, vermits sluis- dok- en sloopwayrechten er geheven, ook ten goede komen aan de stad en men destijds bij de overname nooit zover heeft gedacht.

Het is weliswaar een feit dat deze inkomens en de dure onderhoudskosten niet vergelijkbaar zijn, maar deze instanties, zowel de Stad Oostende als de Staat, hebben de gewoonte AL WAT IN REGIE UITGEBAAAT WORDT, TE VERWAARLOZEN om bij ongevallen of schade te trachten het te leggen op de nek van de reders van vaartuigen die tegen de kunstwerken moeten meren en daarbij nog de lief hebben de schippers dezer vaartuigen voor de correctionele rechtbank te dagen om eigen tekortkomingen te dekken en daarbij vergevend, dat het grootste gedeelte van die kunstwerken 20 à 30 jaar oud, zijn, nooit onderhouden worden en rot zijn geworden.

Deze wijze van optreden is alsof dit alles de fout van de schippers is, wanneer hun schip aanlegt en die rotte palen, is het de eerste maal niet, de volgende maal afvalen, of ultra verroeste ladders in mekaar stuiken of een duw krijgen.

De vissers die komen meren bij slecht of goed weder riskeren dus regelmatig voor een rechtbank geroepen te worden om er schuldig veroordeeld te worden en de verzekeringsmaatschappijen of de reders daarenboven honderd duizenden franken te moeten betalen ter vernieuwing van rotte palen, welke de ene na de andere tot processen aanleiding geven.

De rederscoöperatieve verzekering "Hulp in Nood", heeft gemeend aan zo'n erbarmelijke toestand en handelwijze een einde te trachten te stellen en de Staat en de Stad zelf ter verantwoording te zien roepen. Immers werd te Nieuwpoort schipper Caloen van de N.15 en vader Roger, reder zijnde, gedagvaard.

Te Oostende doet zich hetzelfde voor met een ander en voor de Zeebrugse haven werd thans onder de vele schadegevallen die er voorkomen, te Brugge tegen de schipper-reder van de Z.584, een rechtszitting ingespannen om hem correctioneel en burgerlijk verantwoordelijk te stellen voor het aflopen van een rot wrijfhout om als schipper Wintein bij het meren NIET ALLE VOORZORGEN TE HEBBEN GENOMEN EN INBREUK TE HEBBEN GEPLEEGD OP ART. 13/3 VAN HET K.B. VAN 31-5-1968 INZAKE HET POLITIE EN SCHEEPVAARTREGLEMENT VOOR DE BELGISCHE TERRITORIALE WATERTEREN EN DE HAVENS VAN DE BELGISCHE KUST, EN ALDUS EEN KUNSTWERK TE HEBBEN BESCHADIGD, DOOR MET DE VOORSTEVEN VAN DE Z. 584, HET WRIJFHOUT VAN EEN KAAILADDER TE HEBBEN GERAAKT (Nota der Red. : die zodanig rot was dat hij in het water viel.)

"HULP IN NOOD" IN HET VERWEER

Zodra deze zogezegde schade door schipper Wintein berokkend was, nam "Hulp in Nood" de voorzorg, een foto te nemen van dit wrijfhout en van alle wrijfhouten en verroeste en half hangende ijzeren ladders in die haven te bezien.

Zelfs werd een foto genomen van een klein bord daar door het Ministerie van Openbare Werken gehangen, meldend : "GEVAARLIJKE LADDER NIET GEBRUIKEN".

Niettegenstaande bij tegensprekelijke expertise, de ambtenaar van het Ministerie van Openbare Werken hierop gewezen werd, kreeg de reder op 12 mei 1981, dus 7 maanden later (het ongeval gebeurde op 26-10-1980), een aangetekend schrijven, de herstellingskosten voorlopig geraamd op 294.051 fr. te betalen en zo hij daaraan binnen de acht dagen geen gevolg

gaf, de zaak reeds op 27 mei 1981 voor de correctionele rechtbank zou voorkomen om hem niet alleen burgerlijk minstens die som te doen betalen, maar ook correctioneel te zien straffen voor die misdaad (?).

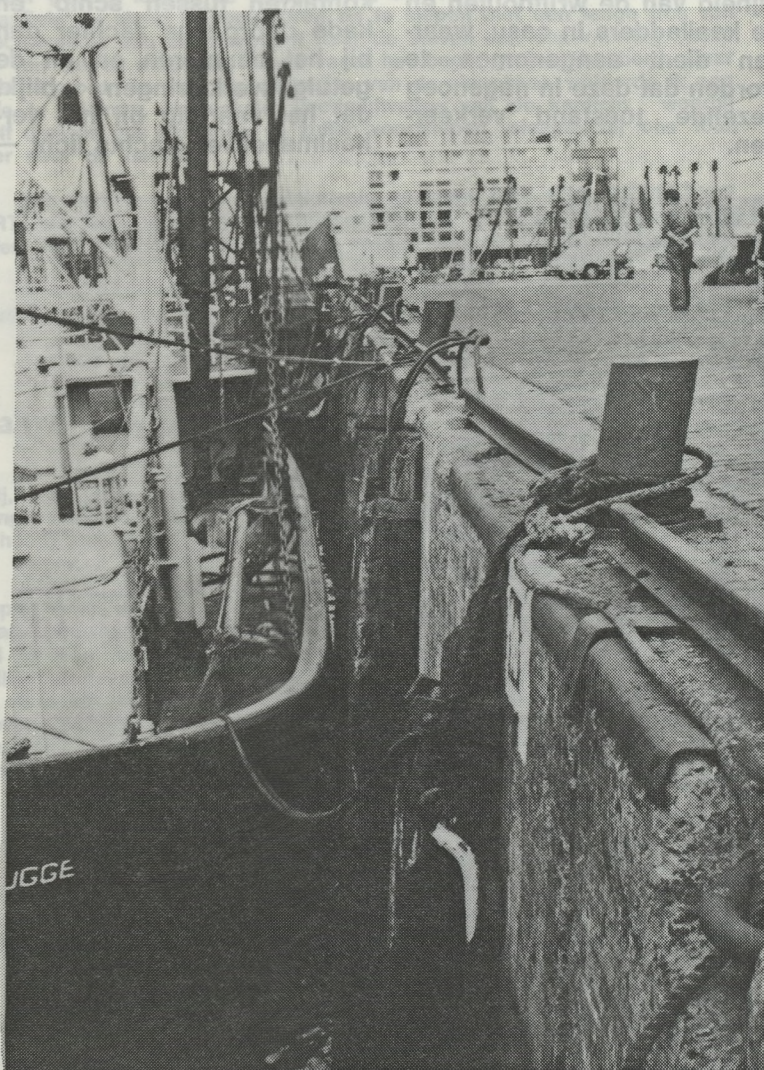
Een eenvoudige visser, die alleen op zee leeft, aan waf noch voor processen of andere zaken lastig gevallen wenst te worden, wordt hier zonder bewust schuldig te zijn hierdoor zelfs uit zee met zijn schip weerhouden en ter verantwoording geroepen voor zaken waarvoor alleen de Stad of de Staat verantwoordelijk zijn en men alleen kan

betiteln met het woord : wanbeheer.

Na een uitstekende documentatie bijeen gebracht te hebben met fotos werd de zaak van de Z. 584 door Meester Tavernier van Brugge op 8 september voor de correctionele rechtbank gepleit, waar de Staat een schadevergoeding van 330.484 fr. eiste.

De debatten tussen "Hulp in Nood", de reder-schipper vertegenwoordigend en de Belgische Staat kenden een zeer geanimeerd verloop, zodat het verder verloop met getuigen en een aanvullend onderzoek naar 21 oktober 1981 verzet werd.

(Zie vervolg op blz. 24)



Bovenstaand beeld geeft een duidelijke kijk op de verregaande verkrotting van de kaaimuren en wrijfhouten in de Zeebrugse haven.

De erbarmelijke toestand der kunstwerken onzer vissershavens

(Vervolg van blz. 23)

HET VONNIS : EEN VRIJSPRAAK

Vorige week woensdag 28 oktober, sprak de correctionele rechtbank van Brugge als gevolg hiervan een vonnis uit, waarvan de motivering luidt :

„Uit de foto's door de verdediging vorgelegd, alsmede uit het verder onderzoek terzake door de Zeevaartpolitie ingesteld, blijkt dat de wrijfhouten ter bescherming van de kailladders in uitgesproken slechte staat verkeren en de bevestiging ervan zeer gebrekkig is, zo ook deze in de onmiddellijke nabijheid van de wrijfhouten en de kailladders in casu, waarvan dient aangenomen te worden dat deze in nagenoeg dezelfde toestand verkerden.

Het behoort per definitie tot de functie van wrijfhout om een kade, een ladder of enige andere konstruktie te beschermen tegen beschadiging door aanmerende vaartuigen en impliceert aldus een contact met het aanmerend schip.

Uit het strafrechterlijk opsporingsonderzoek en het onderzoek ter terechtzitting blijkt dat de wrijfhouten zijn losgekomen bij het verhalen van het vissersvaartuig Z.584, nadat dit vaartuig even voordien reeds had aangemeerd. Bij het verhalen van een reeds gemeerd schip zijn de kontakten tussen schip en kade doorgaans zachter dan bij het aanmeren en uit de getuigenverklaringen blijkt dat het vaartuig bij het verhaalmaneuver slechts licht —

en dus op normale wijze — met het wrijfhout in contact kwam.

In de gegeven omstandigheden is derhalve niet gebleken dat de beschadigingen werden veroorzaakt door gebrek aan voorzorg vanwege de beklagde, maar daarentegen het gevolg zijn van de uitgesproken staat van aftakeling waarin de wrijfhouten en de bevestigingen ervan zich door ouderdom of gebrek aan onderhoud bevonden”.

Tegen dit vonnis is uiteraard beroep mogelijk vanwege het Openbaar Ministerie en de Belgische Staat, die haar vordering van 330.484 F in hoofdsom volledig afgewezen ziet, en zulks binnen de termijn van 25 dagen vanaf 25 oktober 1981.

NABE- SCHOUWINGEN

Op het huidig ogenblik is een gelijkaardig proces voor de correctionele rechtbank te Veurne aangehangig, waar deze vorige week donderdag 28 oktober door Meester Lagrou van Veurne gepleit werd en Gino en Roger Calcoen als grote (?) verantwoordelijken op het beschuldigenbankje terecht kwamen, om hen tevens te horen veroordelen tot de betaling van een som van 158.472 fr., om een wrijfhoutpaal aangevaren en beschadigd te hebben in afwachting dat de definitieve kosten zouden bepaald worden, niettegenstaande een tegenprekelijke expertis en fotos de roetheid van die paal aantoonde.

En daarenboven luidde het cynisch bericht van het Ministerie van Openbare Werken, dat nadat het definitief schadebedrag bepaald zou zijn, de reder zou mogen bijvereffenen, maar dat hij ook het recht had, de herstelling zelf uit te voeren en het verwerkte materiaal naar huis zou mogen meenemen als... brandstof.

Dat ook die zaak thans donderdag 28 oktober te Veurne in tegenwoordigheid van reder en schipper die op het bankje zaten, gepleit werd en voor uitspraak naar de zitting van 17 november werd verwezen, is een feit waarop we later terugkomen.

VOOR NIEUWBOUWERS

Te koop NIEUWE aluminium MEWAF KANTELPOORT plus skin plaat, hoog 2 m. breed 2,50 m. met nodige aanhang. Zich wenden bureau blad nr. 7755N.

WORDT VADERTJE STAAT BEGRIJPEND

„Hulp in Nood” heeft het daarbij niet gelaten en de toestand in de verschillende havens aangeklaagd.

De heer Inspekteur Generaal van Openbare Werken werd hierop gewezen en ook op het triestige feit, dat reders en schippers hiervoor aansprakelijk worden gesteld en voor die verwaarloosde toestand in de havens strafrechterlijk en financieel ter verantwoording worden geroepen.

Dit schijnt bij hen een gevoel van rechtvaardig begripen voor gevolg te hebben gehad. Inderdaad op het ogenblik dat we dit schrijven, werd door de diensten van Openbare Werken langsheen de Vissers- en Handelskaai van Nieuwpoort een nazicht van de wrijfhouten gedaan en deze welke als verrot worden aangezien worden met in "S" in rode verf gemerkt. Dit wil zeggen : SLECHT.

Thans reeds werden een 50 tal nieuwe palen aangevoerd, waaruit blijkt, dat het duidelijk is, dat een massa palen aldaar dienen vervangen te worden en dat de aanemer met het onderhoud van de haven gelast, zijn werk van vernieuwing is begonnen.

Hopen we nu maar dat men ondertussen eens een kijkje is gaan nemen bij Hollandse waterwerken om het te gebruiken soort hout te bepalen en er ook voor te zorgen dat deze palen van STALEN koppen worden voorzien om het splitsen bij zon na regen te vermijden, zoals het hier in alle havens het geval is.

Naar het schijnt, zullen te Zeebrugge nu ook dezelfde herstellingen aangevangen worden.

Bij navraag waarom dit alles niet vroeger is geschied, is het antwoord van vaderlijke Staat : "Gebrek aan geld”.

Ons antwoord is : met enkele miljoenen kon men voor het onderhoud van onze kusthavens veel nuttig werk hebben verricht en het is onbegrijpelijk en zelfs onaanvaardbaar dat hiervoor geen geld is, waar dit wel met miljarden kon voor allerlei ten dode opgeschreven multinationals in Wallonië.

Wij komen op deze zaak terug na het vonnis te Veurne en kunnen ondertussen slechts de diensten van Openbare Werken bedanken eindelijk geld te hebben kunnen los krijgen ter verbetering van een onaanvaardbare toestand, welke schadelijk en gevaarlijk was voor alle schepen die de kaaimuren aandedden, waardoor zelfs het gebruik van ladders om bij laag water aan wal te komen, een bestendig gevaar betekende.

P. Vandenberghe



De rechtbank heeft zich voor het behandelen van deze zaak geïnspireerd op bovenstaande beelden die duidelijk de slechte toestand van de wrijfhouten illustreren.