

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 950 FR.
 3 MAANDEN 520 FR. — BUITENLAND 2.200 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
 REDACTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30,
 8400 OOSTENDE — TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44
 OF BANK 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST,
 8400 OOSTENDE — B.T.W. 412.522.588
 VERANTW. UITGEVER : P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het visserijblad

Verschijnt wekelijks
 Vrijdag 9 april 1982 - Nr. 14

DE Z.39 "ZUIDERZEE", EEN NIEUWE PAREL DER BELGISCHE VISSERSVLOOT, GEDOOPT



Een beeld op de eigenlijke doopplechtigheid van de Z.39 "Zuiderzee" met op de voorgrond scheepsbouwer Vander Cruyssen, de meter mejuffer Sonja Vantorre, de peter de h. Berges, reder André Vantorre en zijn echtgenote en E.H. Ben Gryson.

Het was zaterdag te Zeebrugge opnieuw feest aan de vissershaven van Zeebrugge.

De Z.39 "Zuiderzee" van reder André Vantorre, werd er immers te 14.30 uur ten doop gehouden door pastoor Ben Gryson van Zeebrugge, die dat op zijn eigen joviale wijze voltrok.

Dat talrijke personaliteiten en vrienden, te veel om te melden van alle kanten van het land en uit allerlei administraties de plechtigheid bijwoonden, hoeft niet gezegd.

Ook verschillende Hollandse vrienden van uit Urk hadden er aan gehouden de verre afstand af te leggen om vriend André getuigenis af te leggen van hun waardering voor het prachtig schip en de moed onze vloot met een nieuwe mooie eenheid te versterken.

Het vaartuig had donderdag reeds zijn volledige proef doorstaan tot volledige tevredenheid van de zeevaartsinspectie en de technici van SCAP aan boord.

Na van de eerste vangst, welk ook een volledige

voldoening had gegeven, een 50-tal kg mooie vis voor het Kon. Werk van de Ibis te hebben bestemd, was men van uit zee 's avonds regelrecht naar de haven van Zeebrugge gestevend om zich voor het doopfeest gereed te maken, nadat reeds 's vrijdags en de zaterdagmorgen honderden nieuwsgierigen het mooie vaartuig waren komen bewonderen.

De doopvont gevolgd van een tripje in zee kon niet plaats grijpen, daar het laag water niet toeliet de vissershaven uit te varen.

Daarom had na de doop een hartelijke receptie plaats aan boord, vooraleer 's avonds een feestelijk diner deze zoveelste plechtigheid zou afsluiten.

TECHNISCHE GEGEVENS, BOUW EN AFWERKING

Hoofdafmetingen van de Z.39 "Zuiderzee"
 Lengte over alles : 32,50 m

Breedte op spant : 8,00 m
 Holte : 4,10 m

Ook nu weer werd de romp van het vaartuig gebouwd door de gekende Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp die er, onder leiding van haar directeur de heer J. Vandercruyssen, in geslaagd zijn, er werkelijk een mooi vaartuig van te maken.

De afwerking van het vaartuig werd opgedragen aan de s.v. SCAP te Oostende, die hiermede haar 37e nieuwbouwvaartuig afleverde sinds de oprichting van de werkhuizen.

De voortstuwing geschiedt door een 7 cylinder Bolnes dieselmotor van 1050 pk bij 600 toeren. Via een Masson keerkoppeling, het type RSL 1850 wordt een 4 blad bronzen schroef met een diameter van 2,200 m aangedreven. Deze schroef draait in een straalbuis. Schroef en straalbuis zijn geleverd door de firma Promac-Nederland, bij ons nog altijd beter gekend onder de naam "Zaltbommel".

Aan de secundaire zijde drijft de hoofdmotor nog een tweetal generatoren aan.

De vislier is van het fabriekaat Luyt en wordt aangedreven door een elektromotor van 145 pk.

De lier bevat in totaal zes trommels. Een tweetal trommels wordt gebruikt voor de z.g. veiligheden die bij dit vaartuig dus, mocht men vastslaan, direct vanuit de brug kunnen bediend worden. Iets wat de veiligheid van bemanning en schip te zeerste vergroot.

Mocht er onverhoopt een technische storing optreden aan de stroomvoorziening van deze vislier, dan kan men in de kortste tijd overschakelen op stroomvoorziening door de hulpmotor die direct het volle vermogen, nodig voor de lier (120 kWatt) kan leveren. De bediening van de diverse trommels van de lier en ook van de hoofdmotor en de keerkoppeling, geschiedt met een pneumatische installatie van de firma Sempress die op dit terrein haar sporen reeds duidelijk verdiende.

Als de vislier niet gebruikt wordt, dan draait ook de visliergenerator niet, waardoor, berekend op jaarbasis, ongeveer 10.000 liter brandstof kan bespaard worden.

Even terugkomend op de hulpmotor :

Deze is van het fabrikant Mitsubishi en drijft met zijn 200 pk bij 1500 toeren, naast de hierbovenvermelde noodliergenerator van 120 kWatt, ook nog de hulpgenerator van het boordnet aan. Deze heeft een vermogen van 30 kWatt bij 220 Volt, waar de door de hoofdmotor aangedreven boordnetgenerator een vermogen kan afgeven van 40 kWatt.

(Vervolg op blz. 3)



Z.39 „ZUIDERZEE”

eigendom van André Vantorre is voorzien van
1 BOLNES DIESELMOTOR type 7-DNL 150/600

KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eersteklas ekonoom. Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor.

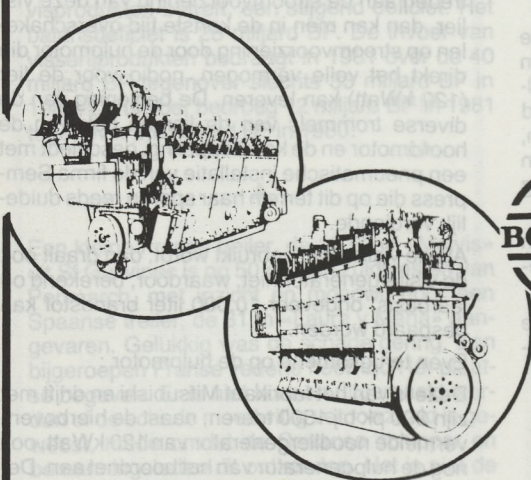
Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 330-1100 kW (450-1500 pk) bij 500/600 omw/min in lijn en 1320-2200 kW (1800-3000 pk) bij 600 omw/min met 12-20 cyl in V-vorm.

Vraag uitgebreide documentatie.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

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

Vertegenwoordiger voor de Belgische visserij: Fa. sv SCAP
 H. Baelskaai 27, Oostende
 tel. (059) 32.29.51 - 32.09.31 - 32.09.32
 na 18.00 uur 70.45.32



*Wij wensen de bemanning van de Z.39 „Zuiderzee”
 goede vangst en behouden vaart*

DE Z.39 "ZUIDERZEE", EEN NIEUWE PAREL DER BELGISCHE VISSERSVLOOT, GEDOOPT

Echter, om ook hier weer te kunnen bezuinigen op het brandstofverbruik en tevens — en ook dit aspect is zeer belangrijk — om, indien het vaartuig in een vreemde haven zou liggen, de bemanning meer rust te gunnen, is ook nog een havengroep ingebouwd in het voorschip met een vermogen van circa 30 kVA, motorvermogen 38 pk.

Om de wendbaarheid van het schip te vergroten, iets wat in een drukke haven als Zeebrugge zeer tot zijn recht komt, is ook een boegschroef met een vermogen van 85 pk ingebouwd.

De verwarmingsinstallatie van het schip en de warmwatervoorziening, uitgevoerd door de firma Haegheman uit Leffinge, kunnen beide gevoed worden ofwel door een verwarmingsketel of door recuperatiewarmte van de hoofdmotor. Het hoeft geen betoog, dat in het laatste geval eveneens een grote besparing op brandstof kan verwezenlijkt worden.

De stuurmachine, geleverd door de bekende firma Brusselle uit Nieuwpoort is dubbel uitgevoerd, dit om de bedrijfszekerheid ervan optimaal te verzekeren.

Zoals reeds bij zoveel voorgaande schepen het geval was, is ook hier weer het timmerwerk, op de meest vakkundige wijze, uitgevoerd door de firma A. Lowyck en Zoon.

Het schilderwerk is ditmaal uitgevoerd door de firma G. Lauwereins uit Oostende.

Diegenen, die weten wat het afbouwen van een vissersvaartuig betekent beseffen goed, welk een moeilijke opgave het is, werkelijk gaaf schilderwerk af te leveren. De firma Lauwereins is daarin geslaagd.

Noten enkele bijzonderheden ?

Noemen wij de mogelijkheid, het schip zonder enige moeite, aan te sluiten op walstroom, waardoor men eventueel kan lossen op walstroom, in de zomer de koelinstallatie in bedrijf kan laten (iets wat de kwaliteit van de vangst ten goede komt) en 's winters de verwarming kan laten branden, wat dan weer vorstschade uitsluit. Of nog, de installatie van een separator die ervoor zorgt, dat de brandstof, volledig gezuiverd van water en vuil, in de dagtank terecht komt.

In een woord, ook hier werden talrijke nieuwigheden als modernisatie aangebracht.

VOLGENDE TOESTELLEN WERDEN GELEVERD DOOR ANTWERP MARINE RADIO COMPANY AAN BOORD VAN DE Z.39 "ZUIDERZEE" :

Sailor zender T 126, 2 Sailor ontvangers R 105, 2 Sailor VHF RT 144C, Autopilot EL TRADE "C 2", Raytheon Radar 6425 64 mijl 25 kW en een DM Telescribe model 3010, "de professionele dieptemeter zonder papier !!".

MASSON KEERKOPPELING IN DE Z.39 „ZUIDERZEE”

Met de inbedrijfstelling van het visserijsschip Z.39 „Zuiderzee” van de rederij „Zuiderzee” heeft Masson wederom een belangrijke referentie aan haar snel groeiende referentielijst van scheepskoppelingen toegevoegd.

Uit alles blijkt dat dit visserijsschip door z'n fraaie vorm en degelijke afbouw een staaltje van vakbekwaamheid te zien geeft, en wij feliciteren opdrachtgever, de heer André Vantorre en afbouwverf SCAP met de verwezenlijking ervan.

In de laatste jaren werd een groot aantal Masson-keerkoppelingen besteld voor inbouw in Nederlandse, Belgische en Franse visserijsschepen met vermogens van 500 tot 1500 pk.

In Frankrijk worden daarbij overwegend verstelbare schroeven toegepast; in België en Neder-

land vrijwel alleen vaste schroeven. In beide gevallen worden dezelfde Masson-Scheepstandwielkasten toegepast, bij de vaste schroef een keerkoppeling en bij de verstelbare schroef een reductiekast van het zelfde type voorzien van slechts 1 lamellenkeerkoppeling.

Momenteel zijn alleen al in Nederland en België 9 visserijsschepen in aanbouw waarin een Masson-keerkoppeling zal geplaatst worden.

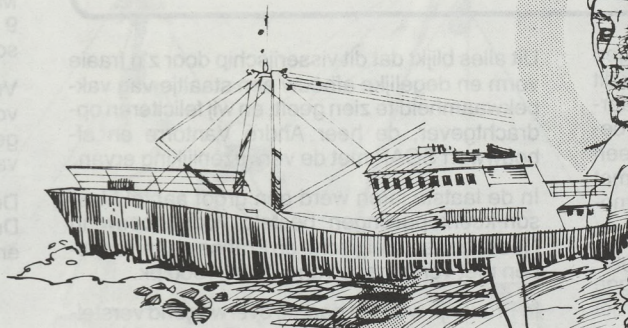
Vooralsnog is het maximum vermogen waarvoor een Masson-keerkoppeling kan worden gekozen zo'n 1800 pk bij een motortoerental van ca. 750 t/m.

Door de samenwerking van Masson met de Duitse fabrikant „Renk”, zullen op korte termijn enige grotere types worden geïntroduceerd.

(Vervolg op blz. 5)



Een beeld van de massale belangstelling die heerste aan boord van de "Zuiderzee".



Betrouwbaarheid staat voorop..!

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

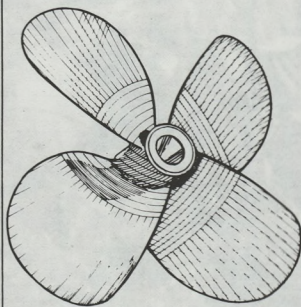
Oog en oor voor uw wensen.

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 produkten met ingebouwde betrouwbaarheid, is snel gemaakt.

Wij wensen
 de Rederij
 „Zuiderzee”
 en de bemanning
 van de Z.39
 „Zuiderzee”
 een behouden
 vaart
 en goede vangst!

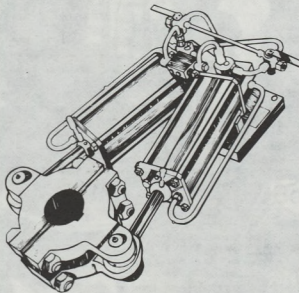
Vaste schroeven tot 4 m ø
 Mangaanbrons en
 nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden Zaltbommel bv.
 Oude Stationsweg 15
 Tel.: 04180-2654
 Postbus 67
 5300 AD Zaltbommel
 Telex 50140

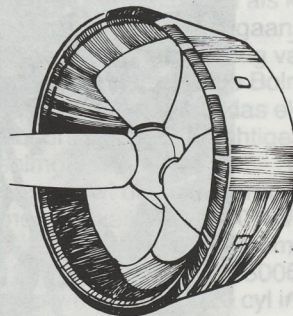
Hydraulische
 stuurmachines uitgevoerd
 in verschillende systemen.
 Roermomenten van 0.5
 ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

Promac Nederland b.v.
 Oude Stationsweg 15
 Tel.: 04180-3855
 Postbus 22
 5300 AA Zaltbommel
 Telex 50110

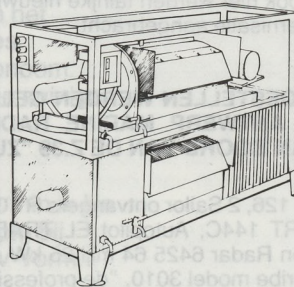
Straalbuizen en
 straalbuisroeren voor zeer
 effectieve rendements-
 verbeteringen.



HODI

Hodi Zaltbommel bv.
 Oude Stationsweg 15
 Tel.: 04180-2654
 Postbus 67
 5300 AD Zaltbommel
 Telex 50140

Unieke scherfijsinstallaties
 die zondermeer in het
 gekoelde visruim kunnen
 worden gemonteerd.
 Kapaciteiten 600 kg tot 4500
 kg/24 hr. Roestvrijstalen
 konstruktie.



PROMAC

Promac Nederland b.v.
 Oude Stationsweg 15
 Tel.: 04180-3855
 Postbus 22
 5300 AA Zaltbommel
 Telex 50110

DE Z.39 "ZUIDERZEE", EEN NIEUWE PAREL DER BELGISCHE VISSERSVLOOT, GEDOOPT



Meter Sonja Vantorre en Peter de h. Berges, fier op hun Z.39 "Zuiderzee".

HET DINER

's Avonds had te Brugge in het Restaurant Zandwegemolen op de Oude Oostendse steenweg, een diner plaats waaraan benevens talrijke overheden, de familie en de bemanning van de Z.19 en Z.39 met hun dames aanzaten.

Tussen de maaltijd door, werd eerst het woord gevoerd door de heer Berges, afgevaardigde beheerder van een grote bankinstelling, die als Peter van de Z.39 en ervaren zakenman, het woord tot de reder en de aanwezige gemeenschap richtte om zijn bewondering voor het technisch uitstekend afgewerkte schip uit te drukken en de eer die hem aldus te beurt gevallen was daarvan Peter te kunnen zijn.

De heer Berges liet zich als volgt uit :

Wij weten allemaal heel goed dat wij in een crisis leven. Er wordt enorm veel over gepraat maar

wij weten maar al te goed dat praten ons niet uit de crisis zal helpen. Hoe men het ook draait of keert, het zal enkel zijn door meer te werken met een grotere inzet en voor hetzelfde geld dat men kans maakt om eruit te geraken.

Voor de visserij is dat niets nieuws want dat doet men daar al lang.

Het is te bewonderen dat er mensen zijn als André Vantorre die tientallen miljoenen willen investeren om iets bij te brengen aan de Belgische economie.

Wanneer men de "Zuiderzee" ziet is het verheugend vast te stellen dat zich, over de jaren, een Belgische technologie ontwikkeld heeft die ons in staat maakt zulke stevige en efficiënte schepen te bouwen.

Wat de Westvlaamse Scheepswerven en SCAP verwezenlijkt hebben moet niet onderdoen voor om het even welk buitenlands produkt, wel integendeel !

De ongevallen die de visserij deze winter getroffen hebben zijn hard aangekomen en wij weten allemaal dat het vissersberoep een zware stiel is waar men alle kansen aan zijn kant moet plaatsen want de zee geeft niet toe.

Een schip als de "Zuiderzee" is zo gebouwd dat men alle kansen voor zich heeft.

De "Zuiderzee" doet, door haar naam, een in tragische omstandigheden verdwenen schip herleven waarbij André Vantorre zeer goede Nederlandse vrienden-vissers verloor.

In die zin is de "Zuiderzee" ook een symbool van de hechte vriendschap die in de visserij nog kan heersen. Nogmaals mijn beste heilwensen aan rederij, schipper en bemanning.

Totdaar de h. Berges.

De stuurinrichting merk Brusselle van de Z.39 is er een van het „safety-first" type waarvan wij vooraf de testen op de proefbank in de werkhuizen Brusselle Marine Industries bijgewoond hebben : werkdruk, overslag-tijd, roerhoekaanwijzing, veiligheidsdruk, pompwerking, elektrische apparatuur.

De traditionele parallel opgestelde drukcilinders kunnen het zwenkjuik bewegen bij middel van een ontdubbelde pompgroep :

- een met elektrische motor,
- de andere voorzien voor aandrijving door dieselmotor.

DE JONGE METER DANKT

In een tweede fase, was het de beurt aan de jonge meter van het vaartuig, Sonja Vantorre, dochter van de reder, die de aanwezigen in een pittige speech als volgt toesprak :

Tegen alle eventuele verwachtingen in, tracht ik een aloude traditie te omzeilen.

Grotendeels door onwetendheid, heb ik namelijk besloten om mij te onthouden van pleidooien omtrent het nut en de gevolgen van een initiatief

(Vervolg op blz. 7)

SAIT LEVERDE... !

SAIT leverde aan boord van de Z.39 "Zuiderzee" een kleurenradar Kodex MDC 407 en een dieptemeter Furuno FE 814. Kenmerkend voor de radar Kodex is het duidelijk onderscheidingsverschil, gesteund op kleurenbeelden tussen bijvoorbeeld golven en andere voorwerpen zoals boeien, vaartuigen, enz... Tevens is het toestel uitgerust met een ingebouwd alarmsysteem, instelbaar op gelijk welk punt in het beeld bij middel van de rangemarker. De alarmzone is ongeveer één zesde van de straallengte van de beeldbuis. Wanneer een echo in deze zone komt, wordt na de tweede passage van de sweep, alarm gegeven door het pinken van deze echo en ook door een hoorbaar signaal.

Een tweede beveiliging is het ingebouwde plotsysteem dat toelaat, bij een relatief bestendige koers, alle bewegingen te volgen van de omringende vaartuigen die een gevaar kunnen betekenen voor het eigen schip.

De dieptemeter Furuno heeft een straalvermogen van 2 kilowatt, bestendige regeling van de papiersnelheid, drie zendtijden, verplaatsbare kiellijn op de volledige papierbreedte, tijdsvarierende gevoeligheid en vooraf instelbare algemene gevoeligheid. Het toestel is bijzonder geschikt voor gronddiskriminatie en het opsporen van visscholen, zowel pelagische als grondvis (wittelijnaanduiding).

*
* *

Onlangs werd door SAIT en ekonoommeter op de markt gebracht die toelaat bestendig het brandstofverbruik te controleren in functie van het afgegeven vermogen van de motor. De aflezing gebeurt in liter per uur. Proeven, genomen met dit toestel aan boord van de O.206, de O.318 en de O.285, hebben bewezen dat, bij terugname van het toerental van de motor, dit in sommige omstandigheden omzeggens geen invloed had op de snelheid van het vaartuig maar wel in gunstige zin op het brandstofverbruik. Dit toestel wordt verder uitgebreid met een tweede versie die gekoppeld kan worden aan een sensor, een log of een navigator, zodanig dat benevens het verbruik per mijl ook de snelheid van het vaartuig kan gemeten worden ; bij gebruik van een navigator wordt zelfs de snelheid op de grond weergegeven. Het installeren van dergelijk toestel is, gezien de hoge brandstofprijzen, economisch verantwoord en zal na betrekkelijk korte tijd zijn investeringswaarde zeker opbrengen.

N.V. INES

VISSERIJ — YACHTING — KOOPVAARDIJ

VERKOOP — VERHUREN — ONDERHOUD — SERVICE

RACAL - DECCA RADARS

RACAL - DECCA AUTO PILOTS

RACAL - DECCA ISIS CONTROLE SYSTEMEN

DEBEG VHF - SSB ZENDERS ONTVANGERS

SIMRAD KLEUREN ECHOSOUNDER

SKIPPER SONARS

ANSCHUTZ GYROSCOPEN

SATELIET NAVIGATORS

IBAK SCHIJNWERPERS, VERWARMINGSVUREN

SPEICH DRAAIRUITEN, RUITENWISSERS

AUTOMATISCHE RICHTINGZOEKERS, enz....



- **LOKALE SERVICE DIENST VOOR SCHEEPSELEKTRICITEIT EN KOELING**
- **SERVICE DIENST NA VERKOOP 24 UUR OP 24 OP WEEK-, ZON- EN FEESTDAGEN**

INES H. Baelskaai 17
INES Wandelaarstraat 1
INES Terbekehofdreef 54

8400 Oostende Tel. 059/323401
8380 Zeebrugge Tel. 050/544755
2610 Wilrijk Tel. 031/281032

Telex 82108
Telex 31895

DE Z.39 "ZUIDERZEE", EEN NIEUWE PAREL DER BELGISCHE VISSERSVLOOT, GEDOOPT

als het bouwen van de "Zuiderzee" in onze huidige crisissituatie. Bewust heb ik elk economisch aspect spreekwoordelijk laten varen. Dit laat ik liever aan meer bevoegde personen over.

Al bij al, de Z.39 werd deze namiddag gedoopt, de traditionele wensen voor een goede vaart, een behouden thuiskomst en overvloedige vangsten werden door de rederij in dank afgenomen. Hiermee was de kous af en kon het werk beginnen. Of zoals de Engelsen het gevat uitdrukken "The King is dead, long live the King".

Immers, het feestelijk karakter van een doop verhult voor de aanwezigen hoe noodzakelijk het schip zijn rentabiliteit zal moeten bewijzen, maar vooral met hoeveel moeite het tot stand kwam. Dit aspect in het bijzonder, ligt mij nauw aan het hart.

Als bediende bij de S.V. SCAP, kon ik van nabij meemaken hoe, alhoewel de techniek voor niets staat, toch talrijke kleine technische problemen roet in het eten dreigden te gooien en zorgden voor wat na afloop een storm in een glas water bleek te zijn. Bovendien werd ik dagelijks geconfronteerd met de papieren mallemolen en mijn typvaardigheid werd aangescherpt door de talrijke briefwisseling onder het waakzaam oog van bedrijfsleiders Praet en Dedrie.

Bovenal bewonder ik mijn ouders om hun nooit aflatende volharding, hun enthousiasme en jarenlange inzet om hun droom te kunnen verwezenlijken en om de mate waarin zij in moeilijke omstandigheden het hoofd boven water wisten en weten te houden.

Zij kunnen terecht fier zijn. De kroon op hun levenswerk draagt tevens een symbolische naam "Zuiderzee", genoemd naar het schip van vader's boezemvriend "Ome Jurie".

Als meter beoogde ik de ontspanning en het vermaak van de bemanning als welkom rustpunt tussen het zware werk. Daarom kreeg ik een stille wenk van schoonbroer-lief om hen in "alle onwetendheid" te verrassen met een kleuren-T.V.

Zo gezegd, zo gekocht.

Om te verhinderen dat ik voortijds van mening zou veranderen, werd het toestel reeds inderhaast geïnstalleerd.

Zo kom ik hier met lege handen een flauw figuur te slaan. Om niet helemaal uit de toon te vallen, stelde directeur Vandenberghe van de s.v. SCAP voor om "Van mannen en de zee" van secretaris-generaal de heer Poppe aan de bemanning te overhandigen. Hierin zullen zij nog iets over de zee en de visserij kunnen leren.

Ik dank van harte allen die hebben meegewerkt aan deze verwezenlijking en ons met woord en daad hebben gesteund. Met mijn verontschuldigen voor alles wat ik er nog aan had willen toevoegen, maar niet gezegd krijg.

DANK AAN DE LEVERANCIERS EN STEUN VAN DE OVERHEID

Bij het nagerecht werd namens de heer Vander Cruyssen van de West-Vlaamse Scheepsbouwerven en de Werkhuizen van SCAP in een luimige en betekenisvolle toespraak het woord gevoerd door de heer Vandenberghe, die o.m. het volgende zei :

"Als afwerkers van dit schip menen wij in de eerste plaats hulde te moeten brengen aan de heer Vander Cruyssen zelf, wiens werk en dit van zijn medewerkers tot voorbeeld mag dienen van de vele vissersvaartuigen, her en der in de Benelux gebouwd.

Onze Belgische werven voor de bouw van vissersvaartuigen moeten zeker niet onder doen voor deze van andere landen. Gisteren en vandaag werd de Rederskaai te Zeebrugge massaal ingenomen door bewonderende kijklustigen en ook wel geheime liefhebbers, waarvan sommigen, gekitteld door zoveel technische vaardigheid, opnieuw de lust krijgen om ook te vernieuwen, aan te vullen, of als jonge schipper of motorist het te wagen aan nieuwbouw te doen. Wij maken dan ook graag van de gelegenheid gebruik om hem en zijn knappe medewerkers openbaar hulde te brengen, terzelfdertijd hopen, dat hij er nog veel zal mogen bouwen om de faam van onze werven verder hoog te houden in het belang van de tewerkstelling en de zo noodzakelijke vernieuwing en technische modernisering van onze vloot. Want daar hebben wij een grote behoefte aan !

In deze hulde en dank, willen wij ook onze onmiddellijke medewerkers van SCAP, van arbeider tot verantwoordelijken, betrekken en in het bijzonder hen die noch zondag noch rustdag hebben gekend om dit pareltje van onze visserij te hebben helpen realiseren. Ik noem de heren Praet en Dedrie die beide in onze werkhuizen niet weg te denken zijn.

Wij danken alle leveranciers van klein tot groot, zonder wiens aanduidingen, raad en technische wenken, het vaartuig niet zou geworden zijn, wat het nu wel is. En onze bijzondere dank gaat naar de heer Van Cappellen en zijn medewerkers van de Bolnesmotoren, met wie wij sedert

25 jaar samenwerken op een wijze, welke wij als Belgen slechts ten hoogste kunnen waarderen.

Nu de devaluatie van de Belgische frank in dit opzicht die samenwerking misschien bemoeilijkt zei hij, kunnen wij de heer Van Cappellen slechts aanraden zich tot Belg te laten naturaliseren, alhier een motorenfabriek op te richten om aldus de Belgische technici en werkvolk te helpen te werk stellen, dus Belgisch materiaal te gebruiken om met de honderden miljoenen kapitaal er mee gemoeid, de heropstanding van onze frank en werkgelegenheid te helpen realiseren, nu we toch straks geen Belgen en Nederlanders, maar Europeanen zullen worden.

Daardoor zouden wij waarschijnlijk door onze betrokken overheid van Verkeerswezen, Landbouw en Economische Zaken, nog méér gestimuleerd worden om de kleine Belgische vloot, die twintig jaar geleden veel grote rederijen en méér dan 400 eenheden telde, terug te zien uitbouwen tot een modern bedrijf dat ons land volledig van vis, door eigen vloot aangevoerd, zou kunnen voorzien.

Dank aan de overheid

Na deze pittige woorden richtte spreker zich tot de overheid en zei :

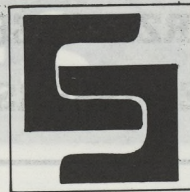
Er wordt weliswaar dikwijls kritiek op de overheid uitgeoefend. De beste stuurlied staan immers aan de wal ! Maar met méér dan vijftig jaar ervaring welke wij in de visserij hebben opgedaan, dient gezegd en erkend, dat de overheid voor onze visserij vooral in de laatste tien jaar enorm veel heeft gepresteerd en dikwijls zeer tegemoetkomend is geweest. Het volstaat te verwijzen naar de likwidatie van de VOZOR, waaruit de reders 80 miljoen ontvingen, naar de 80 tot 85 tñ. kredieten voor de bouw van schepen tegen zeer goedkope interest door de Minister van Verkeerswezen verleend met de kostbare medewerking van de N.M.K.N., waardoor deze kredieten slechts in 15 jaar moeten afgelost worden aan een zeer goedkope interest. Voegen wij daar aan toe, de medewerking, sedert een paar jaar, van de Provincie West-

(Vervolg op blz. 9)



Schipper Johan Degroote, de fiere schipper van de "Zuiderzee". Vanuit een imposante scheepsbrug zal hij de acties aan boord leiden.

STIGTERSTAAL B.V.



Gorinchem
Holland

AVELINGENWEG 5 — POSTBUS 72 — 4200 AB GORINCHEM
Tel. : 01830 - 33780 Telex 22599

WIJ LEVEREN UIT VOORRAAD : SPECIAAL VOOR DE SCHEEPSBOUW

PLATEN EN HOLLANDPROFIEL

in scheepsbouwkwiteit, Grade „A”, met keur en
certificaat van Lloyd's Register of Shipping.

OOK IN VOORRAAD :

Hoek, plat, rond, halfmond,

Hea, Heb, Ipe, Unp,

Platen in de kwaliteit ST 37, enz.

WIJ BRANDEN :

Volgens tekening in elke gewenste vorm en afmeting.

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

Westendelaan 1
8450 NIEUWPOORT — Tel. 058/234.871 — Telex 810.32

AAN REDER EN BEMANNING VAN DE Z.39 „ZUIDERZEE” ONZE BESTE WENSEN
VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

Met onze beste dank voor het vertrouwen gesteld in het merk

„ BRUSSELLE ”

Pionier in de toepassing van de meest verfijnde technieken op het gebied van :

VISLIEREN — met elektrische en hydraulische aandrijvingen
het meest uitgebreide programma ter wereld in alle mogelijke uitvoeringen : gekombineerde,
gesplitste, hoofd- en hulplieren, polyvalente.

NETTROMMEL-LIEREN — in alle grootten — el. of hydr. gedreven.

HYDRAULISCHE STUURMACHINES — algemeen erkend als de veiligste en meest bedrijfszekere.

Voor alle nieuwbouwprojecten of modernisatie
staan wij met onze meer dan 50 jaren ervaring steeds gaarne te Uwer beschikking.

DE Z.39 "ZUIDERZEE", EEN NIEUWE PAREL DER BELGISCHE VISSERSVLOOT, GEDOOPT

Vlaanderen inzake toelagen voor de nieuwbouw en tenslotte de miljoenen slooppremie voor het slopen van oude vaartuigen wat een enorme stimulans tot vernieuwen is geweest. Het ontstaan van een Fonds voor Scheepsjongens gaf aanleiding jongeren in de visserij te houden, buiten zo veel andere betrachtingen waarover het te veel tijd in beslag zou nemen om hier dieper op in te gaan.

Hopen wij daarom dat de huidige minister van Verkeerswezen het nieuw voorstel van slooppremie, voorgedragen door zijn knappe medewerkers, ten bedrage van 30.000 fr. per brutoton, in de kortst mogelijke tijd werkelijkheid zal doen worden, waardoor nog een vijftigtal niet economische of oude vaartuigen van meer dan 20 jaar, vlug zouden kunnen gesloopt worden, alzo de tewerkstelling bevorderend en de modernisering versnellend, in het belang van allen, die in en met het bedrijf leven, en het besparen van miljarden deviezen aan invoer van vis en het bevorderen van onze uitvoer.

Hulde aan het Ministerie van Landbouw

Hier moeten wij terloops ook wijzen op de zeer nuttige werking van de ambtenaars van ons Ministerie van Landbouw welke niet alleen op nationaal, maar ook op internationaal vlak de zeer moeilijke taak hebben onze visserijbelangen naar behoren te verdedigen. De EEG-steun voor de bouw van schepen is immers ook voor de jongeren van enorm groot belang zonder te spreken, op economisch vlak, van de minimumprijs van vis, welke weliswaar gaan winst betekenen, maar als bodemprijs toelaat het hoofd boven water te houden, moest het groot probleem van de brandstofprijzen, die steeds meer kopzorgen vergt, de huidige exploitatie niet bemoeilijken. Want, waar de brandstofprijzen lang slechts tien tot honderd van de algemene onkosten vertegenwoordigden, zijn deze thans zo snel gestegen, dat ze nu van 30 tot 40 th. belopen en een bestendig gevaar betekenen voor de verdere rendabiliteit van de vloot. Maar ook hier hopen wij, dat onze regering, daarin bijgestaan en uitstekend voorgelicht door een stel knappe ambtenaars, niettegenstaande de moeilijke ogenblikken welke wij meemaken, de visserij verder uit het "mazoutsop" zal helpen.

Dank voor de steun

Wij menen dan ook van deze kleine feestelijke gelegenheid gebruik te mogen maken om hier, in het openbaar, onze ambtelijke instanties van Verkeerswezen, Landbouw, Provincie en andere ambtenaars van klein tot groot, alsook de verantwoordelijken van de NMKN allen, zonder onderscheid van rang, te moeten bedanken voor de belangrijke steun, door hen aan ons bedrijf verleend.

Geschenken aan meter en peter

Zich daarop richtend tot de meter en de peter, zei spreker o.m. :

Sonja,

Uw ouders hebben U, als jonge dochter, vóór U straks gaat trouwen, de eer aangedaan, van dit prachtig vaartuig meter te worden waarvan uw schoonbroer de schipper zal zijn. Wij hopen dat

het voor je toekomstige man geen tweede last zal worden want, wij mannen, weten maar al te goed welke moeilijkheden de emancipatie van de vrouw voor ons heeft meegebracht.

Gezien de enorme financiële risico's en kosten welke de uitbating van een schip nu meebrengt, zal het nodig zijn, dat gij uw rol van meter vooral

op dat vlak goed vervult. U kennend, heeft het ons overtuigd, dat je van aanpakken weet, wat hier van groot belang is. En ook de sluwheid, eigen aan de vrouw, beseffend, moeten wij be-kennen, hoe jong je ook nog bent, dat je daarin ook hier reeds niets van anderen hebt te leren.

Want om je eventuele vergissingen bij de beoor-deling van de exploitatie van dat schip tot het minimum te kunnen herleiden, heb je niet beter gevonden dan een Peter te kiezen die, als verantwoordelijke, belangrijke ambtenaar van een voorname bankinstelling, U en de rederij op financieel vlak met raad en daad zal kunnen bijstaan. Wij zijn overtuigd, dat dit een zeer gelukkige keuze is en dat het ons daarom niet minder

(Vervolg op blz. 11)

CREUSEN ELEKTRO-MECHANISCHE INDUSTRIE B.V. ROERMOND/HOLLAND

De heer L.P. Creusen is stichter en directeur van Creusen Elektro-Mechanische Industrie B.V., een bedrijf dat vanuit Roermond op het wereldtoneel verscheen en 70 % van haar produkten exporteert naar meer dan 40 landen verspreid over de hele wereld. Creusen Elektro-Mechanische Industrie B.V. heeft niet zonder meer naam gemaakt, maar een marktpositie verworven die dagelijks vanuit alle delen van de wereld gereguleerd wordt. Research en development zijn een integraal deel van ieder produkt, van iedere werkdag.

Startte het bedrijf in 1945 als reparatiebedrijf voor elektrische machines, in 1981 worden 80.000 produkten in vele verschillende typen geproduceerd. Het succes laat zich niet in een formule dwingen. Wel valt te zeggen dat succes geënt is op duurzame kwaliteit. Creusen Elektro-Mechanische Industrie B.V. is tot een bedrijf uitgegroeid waar men in de wereld rekening mee is gaan houden. Zelfs zo goed dat bedrijven in het verre buitenland de verleiding niet konden weerstaan de Creusen elektro-machines te kopiëren.

In dertig jaar tijd heeft Creusen Elektro-Mechanische Industrie B.V. aan den lijve ondervonden hoe snel de markt evolueert. Dertig jaar geleden was de vraag naar het produkt op voorhand aanwezig. Men kon op de markt stelling nemen vanuit de aanbodzijde. Nu is die stelling 180 graden gekeerd en produceert men vanuit de vraagzijde.

Een niet belangrijk onderdeel van produktontwikkeling is de markt rijp maken voor het produkt, waarbij het absoluut noodzakelijk is steeds de hoogste kwaliteitseisen te stellen. Die visie wordt gebouwd op rechtstreekse contacten met de consument op de beurzen, door een goed gefundeerd marketingonderzoek op

internationaal niveau, en door sprekende verkoopcijfers. Die visie moet het bedrijf vertalen in een produkt tegen een bepaalde prijs. Kostenfactoren die steeds hoger komen te liggen, dwingen het bedrijf productie, distributie en verkoop uiterst nauwlettend in de gaten te houden om op wereldniveau een rol van betekenis te blijven spelen.

Welke hoofdgroepen in de productie onderscheidt Creusen Elektro-Mechanische Industrie B.V. ? Aan de basis van ieder produkt dat het bedrijf aflevert, ligt de elektromotor in diverse typen en uitvoeringen. Alle produkten zijn geliëerd aan de elektromotor die het meest wezenlijk onderdeel daarvan is. Creusen Elektro-Mechanische Industrie B.V. loopt in Europa voorop met de elektrische slijpmachines, ongeacht of die bestemd zijn voor de professional, de semi-professional of de doe-het-zelver. De geavanceerde techniek heeft de productie van elektronisch regelbare motoren tot ontwikkeling gebracht. Als laatste hoofdgroep vermelden we de elektrische transportmiddelen, die niet alleen schoon en milieuvriendelijk zijn, maar tegelijk goedkoop in exploitatie. Verder geldt Creusen Elektro-Mechanische Industrie B.V. als toeleveringsbedrijf van o.m. de industrie voor aandrijfmid-delen van goederentransport, pompen, compressoren en personenvervoer o.a. voor gehandicapten.

Het internationaal marktgebeuren wordt door Creusen Elektro-Mechanische Industrie op de voet gevolgd waarmee de productie in overeenstemming wordt gebracht. Een bewaam gevoerd management en een ruime mate van flexibiliteit zijn inherent aan het voeren van een kwalitatief hoogstaand produkt. Dat bepaalt de kracht van een bedrijf dat op wereldniveau opereert : Creusen Elektro-Mechanische Industrie B.V.

Uw elektrische installatie is in goede handen bij:

Bakker Sliedrecht

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

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

**Reparatie en onderhoud:
Bakker Repair b.v.**

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

Leeghwaterstraat 59 - Postbus 25 - Sliedrecht - tel. 01840-6600 - telex 23772

Bruningsstraat 11 - Postbus 212 - Sliedrecht - tel. 01840-6600 - telex 23772

MET SAILOR AAN BOORD WORDT MEN OVERAL GEHOORD

*Meer dan 3.000 schepen in België zijn reeds
uitgerust met een Sailor VHF.*

*Ook de Z.39 „ZUIDERZEE” heeft „Sailor”
verkozen voor zijn zend- en ontvangstapparatuur*

Alleeninvoerder voor België:

ANTWERP MARINE RADIO CY

Noordhinderstraat 8, Zeebrugge

☎ (050) 54.42.71

DE Z.39 "ZUIDERZEE", EEN NIEUWE PAREL DER BELGISCHE VISSERSVLOOT, GEDOOPT

aangenaam is, u en hem vandaag, namens de Westvlaamse Scheepswerfen en SCAP, een mooi geschenk te mogen aanbieden, overtuigd dat je met die mooie scheepsklok, hem tijdig zal waarschuwen wanneer er iets mis loopt en de Peter aldus om raad gevraagd, U zal helpen en aan wie wij daarom terzelfdertijd, als dank omdat hij dit peterschap heeft willen aanvaarden, gemeend hebben een barometer in stuurrad te mogen aanbieden, die hem thuis niet alleen zal inlichten over de stormen op zee, maar ook over de financiële stormen welke soms met de uitbating van een vissersvaartuig kunnen gepaard gaan en hem er op dergelijke ogenblikken, zullen moeten toe overhalen, zijn hogere bankinstanties, in het belang van onze visserijrederijen, voor te stellen de debetinteressen van de Z.39 en al onze visserijrederijen, ter banken terug te brengen tot deze welke, dank zij het Fonds van de Marine, daarin gesteund door de NMKN, nu daar van toepassing zijn.

Met dergelijke steun van zo'n peter, gesteund door een jonge maar kranige meter, zouden niet alleen de belangen van de Z.39 op de meest nuttige wijze worden verdedigd, maar ook die van al onze rederijen, die dat nu best kunnen gebruiken.

In deze dank, willen wij ook je schoonzoon, Johan Degroote, tevens schipper van het nieuwe vaartuig, betrekken met hetzelfde geschenk, op wie de zware taak rust, samen met de bemanning, het waar te maken in een tijd waarin alleen arbeid, en niet de stakingen, de visserij en het land er weer bovenop moeten helpen.

Wij besluiten dan ook graag, deze kleine toespraak, met U en de bemanning van de Z.39, steeds een behouden vaart en het allerbeste toe te wensen, alsook voor Uw families en de ganse Belgische visserij, die er fier over zou zijn."

Het overhandigen van de geschenken door de heer Praet namens de Westvlaamse en SCAP en een langdurig handgeklap, besloot deze korte maar betekenisvolle rede.

"Een Hart aan Zee" voor Reder en Schipper

Zich richtend tot de reder en schipper Johan Degroote, besloot hij zijn toespraak als volgt :

"André,

Aldus zoudt gij, en ook uw vrouw, rustiger dagen beleven en het roer van die mooie rederij zonder

meerdere kopzorgen stevig in handen kunnen blijven houden, om dit derde vaartuig, welke vijftig miljoen frank heeft gekost, zoals de vorige, even succesrijk te kunnen uitbaten in omstandigheden welke thans veel moeilijker zijn dan ooit te voren."

Gij hebt als jonge schipper en reder bewezen, dat je een bekwaam vakman bent. Het is te Zeebrugge dat je uw weg als visser, schipper en reder hebt gemaakt. Daaraan denkend hebben wij op deze heuglijke dag dan ook gemeend, U het mooie boek van de man die voor Zeebrugge alles veil had, te mogen aanbieden. Het is het boekwerk "Een Hart aan Zee" van ere-burgemeester Pierre Vandamme, dat zopas is verschenen en welke je zal toelaten een kijkje te nemen op wat de streek waarin je geboren bent, geweest is, en wat het worden zal.

DANK NAMENS BOLNES

De heer Van Cappellen, alzo onverwachts uitgenodigd wordend om zich Belg te laten naturaliseren, wil hij nog motoren kunnen verkopen, nam daarop gevat het woord en zei :

"Ik bedank de familie Vantorre voor de uitnodiging, mede namens mijn echtgenote en het echtpaar Verhoeven.

Het leveren van een motor betekent een verbondenheid welke de leverancier met de eigenaar heeft. Een verbondenheid, welke boven de techniek uitgaat. Het betekent een samenwerking en vriendschap tussen mensen, wat veel waarde geeft."

(Vervolg op blz. 13)





MITSUBISHI

Betrouwbaar en economisch

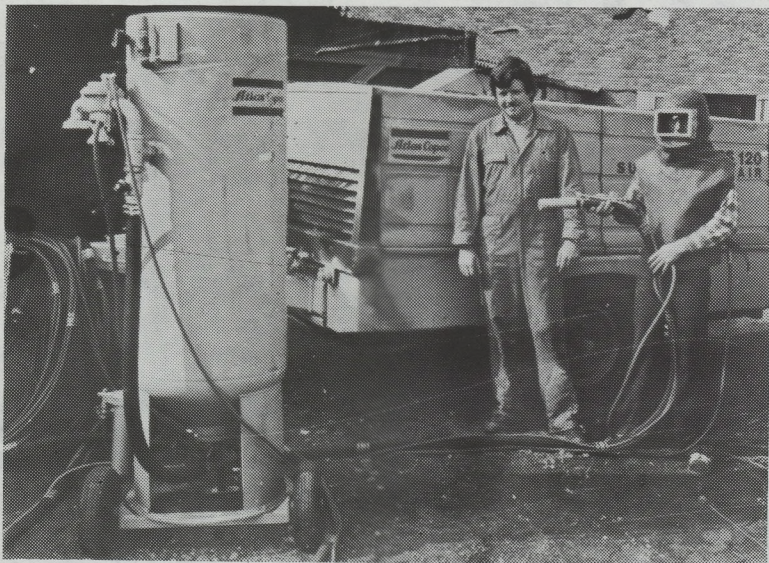
- leverbaar voor elk schip
- zeer complete uitrusting
- vermogens tot 3000 pk
- compleet leverbaar in combinatie met generatorset en/of boegschroef
- snelle levertijd, uitstekende service en reparatie

PADMOS

MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

BRUINISSE-HOLLAND
Postbus 1, 4310 AA
Havenkade 12, 4311 BA
Tel: 01113-1551, 1488

STELLENDAM-HOLLAND
Postbus 23, 3250 AA
Deltahaven 18, 3251 LC
Tel: 01879-1766, 1792
Dok: Tel: 01879-1933



Wij richten ons tot de industrie,
privaat en de zeevaart voor :

- zandstralen
- algemene schilderwerken en verfspuiten
- metaliseren
- specialist grondlagen tegen roest

SIGMA LAUWEREINS & Zoon

Hendrik Baelskaai, 39-48
8400 OOSTENDE
☎ 32.22.77 - 32.23.18

DE Z.39 "ZUIDERZEE", EEN NIEUWE PAREL DER BELGISCHE VISSERSVLOOT, GEDOOPT

Spreker uitte zijn dank voor de prettige samenwerking met SCAP bij het tot stand komen van het schip. De heer Van Cappellen haakte in op de woorden van de heer Vandenberghe, welke sprak van een 25-jarige hechte samenwerking tussen SCAP en Bolnes. We hebben veel geleerd tijdens die periode en de motor aangepast aan de eisen. De nieuwste vraag van de heer Vandenberghe, de Belgische frank wat te verharderen, gaat spreker wat te ver. Zo ook de suggestie, zich tot Belg te laten naturaliseren, want zover hebben wij, Hollanders, nog niet gedacht.

De heer Van Cappellen besloot zijn toespraak met schipper, bemanning en schip alle heil toe te wensen en overhandigde hierbij een scheepsklok als symbool voor de gewenste regelmatige loop van de nieuwe Bolnesmotor.

DANK NAMENS FAMILIE VANTORRE

Namens de familie Vantorre werd tenslotte een dankwoord uitgesproken door de schipper, tevens schoonzoon.

Schipper Johan Degroote, wie het aan te zien was, dat hij liever in volle zee tijdens zwaar weer op de brug het bevel voert over een vaartuig dan het woord te voeren, zei fier te zijn op zijn schip.

Namens de rederij overhandigde hij een enveloppe met inhoud aan de Directeur van het Koninklijk werk "Ibis" die, weliswaar op ander vlak, ook bouwplannen heeft en waar dus ieder bijgedragen steentje van harte welkom is.

Hierop dankte de heer Caestecker.

Spreker bleek erg getroffen te zijn door de hartelijkheid en warmte die hij van deze reders mocht ondervinden.

Hij haalde de moeilijkheden aan die komen kijken vóór, tijdens en na de bouw van een schip en bracht een parafraze op een oud vlaams liedje: "Waar men gaat langs vlaamse wegen, komt men Ibisvrienden tegen".

Ibis, dat ook reeds jaren al, bouwplannen heeft maar nog niet in de uitvoeringsfase gekomen is.

Het geschenk van de rederij was daarom zeer welkom.

De heer Caestecker bracht ook dank aan de rederij voor de eerste ben vis door het schip tijdens de proefvaart gevangen en geschonken aan de Ibis.

Tot slot gaf spreker schip en bemanning nog zijn beste wensen mee voor de toekomst, nogmaals benadrukkend, dat niet alleen centjes worden gewaardeerd, doch ook vriendschap.

GEBRUIK VAN ZWARE FUEL BETERKOOP, MAAR MEER ONDERHOUDSKOSTEN ?

Het technisch departement van de IJslandse Visserijvereniging heeft de resultaten van een studie over het gebruik van zware fuel kenbaar gemaakt. Deze studie duurde meer dan een jaar.

De eerste IJslandse treilers die op zware fuel overschakelden, deden dit in 1968. Nochtans werd dit slechts vanaf 1978 meer algemeen, natuurlijk onder de druk van de zwaar gestegen brandstofprijzen, zodanig, dat thans van de 86 grote hektreilers in dit land, er thans 55 op zware fuel draaien. Nochtans blijft de controverse of, in de totaliteit gezien, dat het voordeliger is op zware olie te draaien. Wel werden brandstofbesparingen tot 20 % genoteerd, hetgeen met de huidige dure prijzen toch een belangrijke besparing uitmaakt, maar toch wordt door de technische dienst van de IJslandse Visserijvereniging op belangrijke hogere onderhoudskosten van de motor gewezen. Nochtans blijkt dit verschillend te zijn van eenheid tot eenheid en van motor tot motor, voor redenen die men niet kon vastleggen en die uitsluitend van de kwaliteit van de motor afhangen. Wel werd vastgesteld, dat motorbreuken veelvuldiger voorkomen bij eenheden die op zware fuel draaien. Gezien bepaalde rederijen weinig hinder ondervonden, kan men echter nog geen vastbepaalde lijn trekken. De onderzoekers hebben een jaar lang de betrokken schippers, machinisten, fuelleveranciers en machinefabrieken ondervraagd en inlichtingen en statistieken verzameld. Er is dus wel een strekking aanwezig om meer onderhoudskosten en bepaalde machinebreuken aan het gebruik van zware fuel toe te wijzen, maar een duidelijke algemene richtlijn kan niet medegegeven worden omdat er eveneens uitzonde-

ringen aanwezig zijn die hier niet op wijzen. De zware fuel is minder geraffineerd en gezuiverd dan de dieselolie.

Ondertussen leren we eveneens van uit IJsland, dat er daar succesrijke proeven werden uitgevoerd om de motoren van vrachtwagens te laten draaien op afvalolie van vislevers ! Dit zou tot 40 % besparing leiden. De motoren draaien op een mengsel van visleverolie en dieselolie en de besparing zou tot 40 % gaan. De betrokken olie moet echter eerst gewarmd worden. Over de leefbaarheid van de betrokken motoren werd echter niets gemeld. Waarschijnlijk dient de tijd en het gebruik dit uit te wijzen.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

◇ Op de visgronden kreeg de Z.161 af te rekenen met een roerdefect. Gezien herstellen onmogelijk was werd de sleephulp ingeroepen van de Z.60. De sleep verliep zonder verdere moeilijkheden naar Milford waar de averij aan de Z.161 werd hersteld. Nadien kon het vaartuig weer ter visserij uitvaren.

◇ Tijdens de visserij kreeg men aan boord van de N.15 de netten van een Franse treiler verstrengeld in beide korrestokken. Men slaagde er evenwel in de netten onmiddellijk weer vrij te krijgen. Wel waren de netten van de Franse treiler op enkele plaatsen gescheurd.

◇ Aan boord van de Z.14 heeft zich een ontplofing voorgedaan in het kookhuis, toen de assistent-motorist het gasvuur ontstak voor het bereiden van het avondmaal. Door de hevige slag werden de deuren van de kasten naast het gasvuur afgerukt terwijl de kasten zelf ontzet werden. De assistent-motorist Neyts had gelukkig tijd kunnen wegspringen zodat hij slechts een kleine brandwonde aan de pols opliep. Door een vallende kastdeur liep hij ook een kleine wonde aan het been op.

◇ Tijdens de visserij in de kustwateren kreeg de schipper van de O.468 een oproep van zijn collega van de O.555 met het verzoek de netten te helpen inwinden gezien de lier defect was. Het karwei werd zonder problemen opgeknapt. Terug in de thuishaven werd vastgesteld dat, door het stormweder, averij was veroorzaakt aan boord van de O.468 waar het achterste kluisgat aan bakboord was losgerukt.

◇ Vertrekkend vanuit de haven van Oostende werd aan boord van de N.579 vastgesteld dat het deccatoestel onvoldoende werkte. Bij onderzoek werd vastgesteld dat de kabel ter hoogte van de metalen kast was doorgesneden. Zeker is dat de kabel moedwillig werd doorgesneden maar men heeft geen vermoeden wie dat kan gedaan hebben. Na herstelling werd naar de visgronden afgevaardigd. Daar kreeg men nog af te rekenen met een arbeidsongeval toen de stuurboordkultouw brak bij het wegzetten van de netten. Scheepsjongen De Vent kreeg de kabel in het gelaat en de bril sloeg over boord. Verder liep de scheepsjongen geen letsels op.

16^e

JAARBEURS OOSTENDE

20/5 → 31/5/82



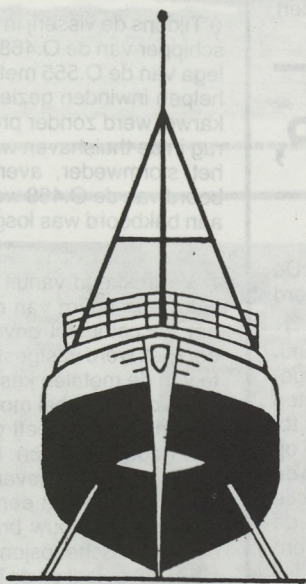
INL.
A. PIETERSLAAN 54
OOSTENDE
TEL. 059/708685
(5 LIJNEN)

NU...
16.000 m²
oppervlakte

NU...
nog enkele
standen
vrij

WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSSE



**LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP**

☎ 050/35.83.60

Priv. 050/31.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

Westvlaamse scheepswerven N.V. te Oostkamp



Het jongste product van de Westvlaamse Scheepswerven, de Z.39 "Zuiderzee".

Het bedrijf werd in 1948 opgericht door de heer Achiel Van der Cruysse als binnenvaartscheepswerf. Vandaar de schilderachtige ligging midden de weiden langs de rechteroever van het kanaal Gent-Brugge-Oostende op grondgebied Oostkamp.

De werf beschikt over een binnenhaven met dwarshelling van 90 m om binnenschepen op het droge te zetten tot een max. gewicht van 400 ton. Verder zijn er ruime werkplaatsen voor plaatbewerking, mechaniek, timmerij en een grote montagehal voor het vervaardigen van sekties. Verschillende rolbruggen maken deel uit van de uitrusting om onderdelen te verhandelen.

Onder de portaalkraan van 20 ton worden de verschillende sekties samen gevoegd.

De werf wordt geleid door de zoon van de oprichter, de heer Jaak Van der Cruysse, en beschikt over een eigen ontwerp bureau. De normale werfbezetting is 40 man. Vroeger was de bezetting veel groter, maar de overgang van klink- naar laswerk liet toe heel wat mankracht uit te sparen.

Sedert het ontstaan van de werf werden meer dan 100 schepen gebouwd, waaronder binnenvaartschepen, coasters, tankschepen, sleepboten, zuigbaggers, pontons, vissersschepen, jachten, sportvissers en een opmetingsvaartuig voor het Ministerie van Verkeerswezen.

Met de jaren ging men zich, zoals reeds aangegeven, ook toeleggen op de bouw van kleine zeeschepen en vissersvaartuigen.

In 1961 werd een eerste vissersvaartuig gebouwd, nl. de Z.559 „GUDRUN” voor de gebroeders Utterwulghé met volgende afmetingen: lengte over alles 25 m, breedte 6,20 m, holte 3,25 m.

In 1963 werd voor Fr. Vlietinck de Z.500 „De Hoop” gebouwd; het schip is 22,60 m lang, 6 m breed en had een holte van 3,20 m. Deze twee vaartuigen werden in Zeebrugge afgebouwd omdat het gabarit van het kanaal, de diepgang,

en twee vaste bruggen geen doorgang toelaten voor een afgebouwd schip.

De eigenlijke doorbraak in de visserij begon evenwel in 1973 met de bouw van twee bokkenvissers, nl. de Z.14 „DE BOUNTY” voor de rederij „DE BOUNTY” (29 m lang, 7,50 m breed met een holte van 3,90 m) en de Z.16 „KON TIKI II” voor de rederij „KON-TIKI” met dezelfde afmetingen.

De Z.14 werd verder afgebouwd bij SCAP in Oostende en de Z.16 in Terneuzen. In 1974 was het de beurt aan de KW.24 „PIETER JACOB” voor P. Haasnoot uit Katwijk in Nederland; het schip is 34,45 m lang, 7,60 m breed en heeft een holte van 4,10 m. Het casco werd eveneens volledig afgewerkt in Terneuzen. In hetzelfde jaar kreeg de werf een eerste opdracht voor Nieuwpoort, nl. de N.3 „FREDERICK PATRICK” voor de rederij Vens-Verleene. Het schip werd uitgerust voor de plankenvisserij en is 27,20 m lang, 7,00 m breed bij een holte van 3,40 m. De afbouw werd uitgevoerd door SCAP. In 1975 en 1976 bouwde men op de werf drie bokkenvissers met een lengte van 34,80 m, een breedte van 7,60 m en een holte van 4,10 m. Het eerste vaartuig was de N.15 „DE KOTTENS” van de rederij Calcoen-Vermote uit Nieuwpoort. Het tweede de O.186 „SHANNON” van Frans Van der Veen uit Oostende. Het derde schip was de O.33 „MARBI” voor Martinsen & Vanbillemont eveneens uit Oostende, die alle bij SCAP werden afgewerkt.

De volgende jaren was er weinig beweging in de visserij. In die periode bouwde men op de werf enkele sportvissersvaartuigen, jachten, toeristenvaartuigen en zuigbaggers.

In 1980 bloeide de nieuwbouw in de visserij weer op. De rederij „De Bounty” bestelde twee identieke bokkenvissers met een lengte van 27,53 m, een breedte van 7,50 m en een holte van 3,90 m, nl. de Z.43 „PANDORA” en de Z.44 „DE CAINE”, die ook bij SCAP afgebouwd werden.

In hetzelfde jaar volgden twee schepen met de-

zelfde afmetingen. Het eerste was de Z.296 „MOOIE MEID” voor de rederij „De Zwerver” en de Z.47 „SATURNUS” van de gelijknamige rederij, beiden uit Zeebrugge. Gezien de werf reeds volzet was werd deze opdracht doorgegeven aan de scheepswerf BELIARD MURDOCH in Oostende, die de casco's voor beide schepen bouwde.

In 1981 kwam de Z.53 „VAN EYCK” aan de beurt voor de rederij Depaepe-Versluys uit Zeebrugge. Dit vaartuig is een bokkenvisser van 29,77 m lang, 7,50 m breed en 3,90 m holte.

In hetzelfde jaar volgde nog de Z.300 „VEERMAN” voor de gelijknamige rederij uit Knokke Heist. Het vaartuig heeft een lengte van 21 m, een breedte van 6 m en een holte van 2,80 m.

Het schip dat heden gedoopt wordt, is de Z.39 „ZUIDERZEE” voor de rederij „Zuiderzee” uit Knokke Heist. Het vaartuig is een bokkenvisser van 32,50 m lang, 8 m breed en 4,10 m holte.

Van de 16 bovenvernoemde vaartuigen werden tien schepen afgebouwd door SCAP in Oostende.

Een vissersvaartuig bouwen is al een hele opdracht, maar toch mogen we vermelden, dat de afbouw evenzeer degelijk vakmanschap vereist. Dit kan U bij de doop van het v.s. „ZUIDERZEE” vaststellen. Sedert jaren werken de West Vlaamse Scheepswerven NV samen met de SV SCAP in een goede samenwerking, die als voorbeeld kan gesteld worden in de streek, namelijk twee bedrijven uit dezelfde industrietakt die elkaar proberen aan te vullen om vaartuigen af te leveren waarvan de kwaliteit mag bewonderd worden.

We hopen verder gezamenlijke opdrachten te krijgen om onze samenwerking verder te kunnen uitbouwen, zijn de laatste woorden welke ons de heer Vander Cruysse ten dezer gelegenheid toesprak.



Scheepsbouwer Vander Cruysse, samen met de tweede dochter van het echtpaar André Vantorre.

NIEUW OP DE MARKT!

Door SAIT Zeekust werd de Z.39 „Zuiderzee” als eerste vaartuig in België uitgerust met de kleurenradar Kodon MDC 407.



Technische kenmerken:

- Bereik 64 mijl op zeven instellingen
- Weergave van het beeld in 6 kleuren (groot onderscheidingsvermogen)
- Storingsonderdrukking van andere radars
- Alarmsysteem, instelbaar op alle bereiken
- Plotsysteem, voor bewegende echos
- Beveiligd voor spanningschommelingen tussen 12 en 40V DC bij een verbruik van 180 watt
- Optische afstemming op LED
- Display geen mechanische bewegende onderdelen (minder slijtage)

Vraag verdere inlichtingen aan:

SAIT ZEEKUST

8400 OOSTENDE

Hendrik Baelskaai 21 - ☎ (059) 32 08 11 - 32 08 16

8450 NIEUWPOORT

Kaai 46 - ☎ (058) 23 31 51

8380 ZEEBRUGGE

Wandelaarstraat 4 - ☎ (050) 54 41 21 - Telex 82149

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en dephouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

G.J. Kortelboer Jr. b.v.



ANKERS
KETTINGEN
LIEREN

4 Eemhavenstraat
P.O. Box 5003
Tel. 010-292222
Na bureeluren :
01892 - 6970
Telex 28393
Rotterdam

Vertegenwoordigers voor België der :

- FRAM ALLOY STEEL
HIJSGEREEDSCHAPPEN
- „HARRO” vatentransporteurs

SLECHTS EEN ADRES :

P. RAYMAKERS & ZOON pvba
Hardenvoort 8
B - 2000 Antwerpen
Tel. 031 - 334241 - 343298
Telex : 71219 fram b

Reder Andre Vantorre: „ONZE VISSERIJ KAN NIET KAPOT!”

Drie keer in hooguit 15 jaar heeft André Vantorre – een kloeke vijftiger – zwaar geïnvesteerd in de zeevisserij. Dat gebeurde een eerste keer in 1967 toen hij bij de Scheepswerf Degraeve een order plaatste voor de bouw van de Z.584; met dit vaartuig was André Vantorre zo succesrijk dat dit hem inspireerde tot de bouw van een tweede vaartuig, de Z.19 die eveneens gebouwd werd door de scheepswerf Degraeve en ook dat vaartuig bleek tot de toppers van de Zeebrugse vloot te behoren. Nu is André Vantorre aan zijn derde nieuwbouw toe, met name de kloeke Z.39 en ook van dat vaartuig mag verwacht worden dat het een lucratieve exploitatie zal kennen.

Aanleiding dus om even te praten met André Vantorre, straks de fiere eigenaar van een der allermooiste eenheden van onze vissersvloot. De Westvlaamse Scheepswerven leverden een stevige casco af en de firma SCAP zorgde voor de verdere, verzorgde afbouw van het vaartuig. Alvorens dus dieper in te gaan op de figuur van André Vantorre, willen wij deze durvende reder eerst even zelf aan het woord laten omdat hij is mee gelopen in de trend die de visserij de jongste twee jaar toch wel typeert, met name weer de trek naar nieuwbouw. Allicht ook omdat men er van uit gaat, dat ons land moet mee lopen in de rush naar steeds groter vaartuigen met sterker motorvermogen. Alhoewel, André Vantorre is er van overtuigd dat er wel een limiet moet gesteld worden op die motorkracht.

Daarover André Vantorre:

– Er moet een rem geplaatst worden op dat ongelimiteerd opvoeren van de motorkracht. Op dat vlak meen ik dat men in Nederland verkeerd zit. Onlangs heb ik gehoord dat men nu al gaat tot motoren van 3.000 PK voor een vaartuig van vooraan de veertig meter lengte. Ik vind dat ongeoorloofd en durf het zeer betwijfelen of men in zo'n gevallen nog renderend de visserij kan bedrijven. Ik ken een Nederlandse reder die een vaartuig van 36 meter lengte heeft voorzien van een motor van 1.500 PK en die reder vaart al twee jaar naeen met verlies. Het kan ook niet anders als men die voortdurend stijgende brandstofprijzen in rekening brengt. Overdreven motorvermogen is nooit goed. In eerste instantie omdat men geen rendabele uitbating kan halen en ten tweede omdat het toch wel ergens schade kan berokkenen aan de visstapel. Ik vaar nu wel al 33 jaar met de visserij en in al die tijd hoor ik zeggen, dat de zee ooit eens zal leeg lopen. Zo ver zie ik het wel niet komen, maar ook aan de natuurlijke bronnen liggen grenzen. Ik vind het anders wel een noodzaak dat wij moeten streven naar perfectie en dan heb ik het heel speciaal over de technische uitrusting van het vaartuig. Ik heb dat in ieder geval altijd geprobeerd; ik weigerde pertinent mijn schip in zee te zenden zonder dat ik er zorg had voor gedragen, dat alles in orde was. Ik heb daar altijd wel bij gevaren; je mag toch geen optimaal rendement verwachten als het vstuig, enz... niet in orde zijn, vertelt André Vantorre.

Van kindsbeen af

Het ligt voor de hand dat André Vantorre met kennis van zaken spreekt over de zeevisserij; hij

heeft er zelf nooit een punt van gemaakt de grote vlakke op te trekken. Toen hij, nu al weer zo'n drietal jaren geleden besliste „aan de wal” te blijven – mijn vrouw had lang genoeg alleen gezeten, zegt hij lachend – had hij het wel even moeilijk. Hij miste de zee, het vissen, die vrijheid en misschien ook wel het harde laabeur want André Vantorre is het harde werk nooit uit de weg gegaan. Dat tekent zich nu af in de schitterende resultaten die hij met zijn drie vaartuigen heeft behaald.

André Vantorre was niet eens veertien toen hij de grote vlakke op trok, in de traditie lopend van de familie want grootvader Henri was de vissersstiel niet uit de weg gegaan en vader César Vantorre volgde plichtsgetrouw diens voetstappen. Grootvader Henri, die op 84-jarige leeftijd overleed, was vóór de oorlog ooit eigenaar geweest van de H.19. De vader van André Vantorre, César dus, was ook reder van twee vaartuigen, met name de Z.492 en de Z.62.

Weer over naar André Vantorre nu! In totaal heeft hij vier vaartuigen in exploitatie gehad nadat hij eerst zelf geruime tijd voor rekening van anderen had gevaren. Vooral dan op de tongvisserij in de gebieden van de Witte Bank; als tongvisser genoot André Vantorre zelfs een flinke reputatie. Het eerste vaartuig dat hij voor eigen rekening uitbaatte was de Z.184, een houten treiler die hij in 1962 aankocht van de Oostendse reder Frans Van der Veen. Met dit vaartuig trok hij vooral naar de visgronden van de Noordzee. André Vantorre was trouwens een van de eerste reders die hun vaartuig uitrusten met een bokkeninstallatie. In 1967 werd dit vaartuig verkocht aan Frans Vandierendonck. Hij liet een nieuw vaartuig bouwen bij de Scheepswerf Degraeve te Zeebrugge. Dat werd de Z.584 „Sonja” – genaamd naar één van



André Vantorre en zijn echtgenote : voor die twee mensen ging een droom in vervulling.

de dochters van André Vantorre die nu meter is van de Z.39 – en dit vaartuig was een van de laatste 27-meter-treilers die toen nog werden gebouwd. Toen al bestond de drang naar groter eenheden met méér motorvermogen en die kwamen er ook. André Vantorre keerde die evolutie trouwens de rug niet toe want in 1974 gaf hij de Scheepswerf Degraeve opdracht tot het bouwen van een 31-meter lange eenheid, met name de Z.19 „Sonja”. Op dat vaartuig heeft André Vantorre nog gedurende vijf jaar gevaren als



Reder André Vantorre midden zijn bemanning.

Beleggen in NMKN-kasbons

méér opbrengst
voor uw spaargeld

méér mogelijkheden
voor het bedrijfsleven
en de werkgelegenheid



KREDIET AD NIJVERHEID

verstandig sparen



***THREE POINTS

AAN BOORD VAN DE Z.39 „ZUIDERZEE” WERDEN DOOR ONS DE VOLGENDE AFSTANDSBEDIENINGEN GELEVERD EN GEMONTEERD, T.W.:

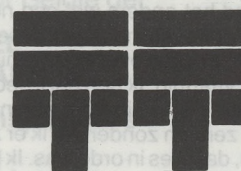
- pneumatische afstandsbediening voor de hoofdmotor
- stuurmachine, visliër
- nettenroller

SEMPRESS

Machiefabriek Sempress B.V.

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

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



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

Reder Andre Vantorre: „ONZE VISSERIJ KAN NIET KAPOT!”



Hobby: de yachting!

André Vantorre zou geen zeeman zijn moest hij zijn hobby niet in verband gebracht hebben met de zee en het varen. Met andere woorden, er ligt een link tussen zijn beroep en zijn ontspanning want in zijn vrije tijd is André Vantorre onveranderlijk te vinden aan boord van zijn jacht „Vive” en daarmee doorkruist hij dan de kustwateren van onze Noordzee of laveert hij in de schitterende omgeving van de Zeeuwse meren. Bovenstaande foto geeft een beeld van het jacht „Vive” van André Vantorre.

„19e Linieregiment”

Aan het immatriculatienummer van de Z.19 is een anecdotte verbonden. Het was Paulus Vantorre, de oudste schoonzoon van grootvader Henri Vantorre die het nummer mocht kiezen. Nou, voor Paulus was dat geen probleem. Hij had tijdens de eerste wereldoorlog soldaatje gespeeld in het negentiende linieregiment en aan die tijd moet hij zo'n herinneringen hebben overgehouden dat hij prompt koos voor „negentien”.

„Zuiderzee”

De Z.39 kreeg de naam „Zuiderzee” mee en daarmee wil André Vantorre memoreren aan de nagedachtenis van drie vissers uit Urk waarmee hij zeer nauw bevriend was. Het gaat met name om Jurie Van den Berg, schipper-eigenaar van de UK.63 „Zuiderzee” en zijn twee zoons Jan-Jurie en Roelof. Deze drie mensen kwamen in 1976 op zee om het leven, toen hun vaartuig zonk op ongeveer 25 mijl van het eiland Borkum. Het vermoeden bestaat dat deze Urkse treiler werd gevat door een boegwolf van een tanker en reddeloos verloren ging. Vader Van den Berg was op het ogenblik der feiten 44 jaar, zoon Jan Jurie was er 18 en Roelof 15.

bevelvoerder maar nadien gaf hij het bevel over aan zijn schoonzoon Johan Degroote, een jonge maar erg vakbekwame schipper en André Vantorre geeft recht-uit recht-aan toe dat hij goed heeft verdiend met dit vaartuig maar, zo voegt hij er haastig aan toe, ik volgde de zaken op de voet.

Mee-evolueren is allergrootste noodzaak

André Vantorre heeft echter altijd een gulden stelregel gevolgd: wie stil staat, gaat achteruit, zegt hij. Hij ervaaarde het dus als een noodzaak mee te evolueren met de technische vooruitgang die zich in de visserij de jongste jaren heeft gemanifesteerd. Daarom nam hij dus de beslissing andermaal te investeren in de visserij en iemand die met de zaken vertrouwd is, weet dat meteen tientallen miljoenen ter sprake komen.

André Vantorre weer:

– Waarom ik weer investeer? Gewoon omdat ik vertrouwen heb in de toekomst van de visserij; volgens mij zal die nooit kapot gaan. Wel komen hoogten en laagten maar dat is zo voor iedere industrie. Ik heb de indruk dat vooral de Zeebrugse visserij het zeer goed doet maar daar is de mentaliteit anders dan bijvoorbeeld te Oostende. De Zeebrugse reders zullen altijd proberen er zorg voor te dragen dat het bedrijf voortgaat door ondermeer hun zoons aan te sporen ook in de zeevisserij te stappen. Ik heb nu wel geen zoons maar ik had minstens geprobeerd hen in de richting van de zeevisserij te stimuleren. Ik durf dus bijna met zekerheid zeggen, dat wij in Zeebrugge nooit een bemanningsprobleem zullen kennen. In Oostende ligt dat wel anders. Ik wil nu niet negatief zijn, maar ik heb de indruk dat de rederszonen daar allemaal dokters of advocaten moeten worden! Nogmaals, dat is geen negativisme, alleen maar een vaststelling maar uiterekend daardoor maken die mensen het zich zelf moeilijk. Zeker is dat de visserij te Zeebrugge meer leeft dan te Oostende maar wij zouden ons allemaal moeten inspannen om de voortzetting van het bedrijf te waarborgen, aldus André Vantorre.

Onthulling gedenkplaat H. Loones te Oostduinkerke

Het is onze lezers bekend dat er te Oostduinkerke een Nationaal Visserijmuseum werd opgericht, welke een bezoek overwaard is en enig in zijn soort.

De stichter hiervan was burgemeester H. Loones van Oostduinkerke, die sedertdien overleden is.

Op zaterdag 8 mei wordt aan het museum aldaar een gedenkplaat ter zijner ere onthuld, met als programma:

14.30 u.: samenkomst gemeentehuis

15.00 u.: optocht naar het museum

15.15 u.: vissershulde op het erepark; toespraken; onthulling van de gedenkplaat door Mw Honoré Loones; bloemenhulde; folkloristische dansen.



Het eerste vaartuig van André Vantorre, de Z.184 die hij in 1962 kocht van Frans Van der Veen.



Het tweede schip van André Vantorre, de stalen middenslagtreiler Z.584 die in 1967 werd gebouwd op de Scheepswerven Degraeve.



De derde treiler van André Vantorre, de Z.19 die eveneens werd gebouwd op de scheepswerven Degraeve.



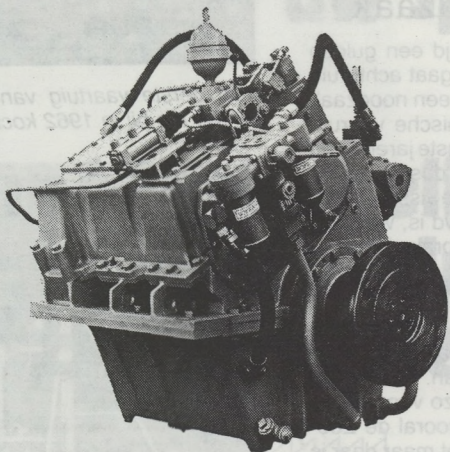
De gloednieuwe treiler van de rederij „Zuiderzee”, de Z.39, een prachtige aanwinst.

MASSON



PONT-A-MOUSSON

KEERKOPPELINGEN



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

Of het nu Noordzeekotters uit Urk, Goedereede, Stellingdam, 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.

Gelukwensen aan familie,
André Vantorre en bemanning.

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

in België: (091) 261224

**METAALWARENFABRIEK &
KOPERGIETERIJ**



HET ANKER

Uw leverancier van
SCHEEPSRAMEN EN
PATRIJSPOORTEN

„Het Anker”
Kaatsbaan 10
Schelluinen — Holland
Tel. : 01830 — 23135
Telex 26004

YSEBAERT p.v.b.a.

Middelmolenlaan 3 - 2100 DEURNE

Tel. (031) 24.50.56 - 25.76.00

Telex : 71652 - RYS

ELEKTRISCH MATERIAAL VOOR SCHEPEN

Generatoren
Motoren
Controllers
Starters
Schakelborden
Schakelaars
Statische omvormers

Installatiemateriaal
Verlichting
Navigatielantaarns
Telefoons
Ventilatoren
Draairuiten
Explosie veilig materiaal

VERGETEN OOSTENDSE KUNSTSCHILDERS : GUSTAAF VAN HESTE

Gustaaf VAN HESTE werd op 20 november 1887 te Oostende geboren als zoon van Emile VAN HESTE (°Oostende, 11 april 1874) en Louise-Colette VERREMAN (°Oostende, 19 juli 1845), naaister.

Emile VAN HESTE was op zijn beurt de zoon van Isabella-Coleta VAN HESTE (†Oostende, 3 januari 1862).

Louise VERREMAN was de dochter van Joachim-Franciscus VERREMAN (° ca. 1821), visser, en van Elisabeth-Augustina HOST (° ca. 1819).

Emile VAN HESTE en Louise VERREMAN waren op 4 oktober 1871 te Oostende in het huwelijk getreden.

VAN HESTE was een tijdlang handelaar in verf, op een ander tijdstip hield hij "t Mandje" open, een café in de Oostendse Ooststraat. "t Mandje" werd platgelopen door de vissers uit de buurt. De visserskaai was immers maar enkele stappen ver, en de exodus der vissers naar de overkant van de haven was nog niet begonnen (2).

Schilderen was VAN HESTE's stokpaardje. En dat deed hij rechtaan, in stilte, zonder veel pretentie. Voor zijn eigen plezier. De gelagzaal van "t Mandje" fungeerde tevens als atelier.

Daar schilderde VAN HESTE bewonderd door enkele dorstige visserslieden en toevallige passanten.

En wat hij schilderde, daar konden zijn bewonderaars best inkomen ! Want vis was zijn thema. Geen visstilleven zoals GILLIG, maar levende vissen, evoluerend in hun natuurlijk element ; en verder : krabben en kreeften, schelpen en wieren, zeesterren, kwalen en waterplanten... In een bont palet, in een rijke vloeiend-vibrerende stijl.

Origineel was het in elk geval. Ik meen — onder voorbehoud — geen precedentes qua thema of stijl te kunnen aanwijzen in onze Westerse kunst, tenzij misschien een reeks decoratieve schilderijen met onderwater-motieven, door Amedée LYNEN gemaakt voor de Speelzaal van het Oostendse Kursaal, maar sedert 1894 aanwezig in het Oostendse museum. VAN HESTE moet die werken zeker gekend hebben. Of misschien voelde VAN HESTE zich geïnspireerd door wat er in 't aquarium te Oostende te zien was ? Immers, sedert 1894, was er in de Van Iseghemlaan een aquarium met levende zeevis te bewonderen. Men kon er zich aan deze dieren in hun natuurlijk milieu vergapen, hun sierlijke bewegingen volgen.

Gustaaf VAN HESTE was uiteraard een verwoed verzamelaar van maritieme zeediertjes... En wanneer zijn vrienden-vissers een enigszins vreemde vis ophaalden, brachten ze die naar hem. VAN HESTE verwerkte dit alles in zijn schilderijen.

Objectief bekeken was VAN HESTE niet meer dan wat men tegenwoordig een "zondagsschilder" noemt : een dilettant die er maar op los borstelt, al dan niet in de waan verkerend grote kunst te scheppen. Iemand die door "kenners" zorgvuldig buiten de wereld van de "Kunst" gehouden wordt.

En dat zou zo gebleven zijn moest daar niet, omstreeks 1928, Michel DE GHELDERODE geweest zijn. Inderdaad, niemand minder dan DE

GHELDERODE, de nog steeds omstreden auteur. DE GHELDERODE, die regelmatig naar Oostende afzakte, had van VAN HESTE gehoord, ging hem opzoeken en werd op slag door zijn onderwater-kunst bekoord.

Enthousiast als hij was, wou DE GHELDERODE VAN HESTE meteen "lanceren", m.a.w. meesleuren in een expo-avontuur. In juli 1928 organiseerde hij een VAN HESTE-tentoonstelling in de "Canard Sauvage" te Brussel. Een expo in de Oostendse stadsbibliotheek volgde in september 1929. En in januari-februari 1931 was VAN HESTE vertegenwoordigd in de tentoonstelling "Schilders van de zee" in de galerij "Studio" te Oostende. Zijn werken prijkten er naast die van J. ENSOR, L. SPILLIAERT, DELWAYDE, W. VAN HECKE & M. VERBURGH.

De pers begon over Gustaaf VAN HESTE te spreken. In de periode 1928-1932 vonden we hem vermeld in "Le Soir", "Het Laatste Nieuws", "Le Littoral", "De Zeewacht", "La Flandre Maritime" & "Le Carillon". In laatstgenoemd blad stond zo te lezen op 7 september 1929 :

"Un découverte ? Il n'est question dans les milieux artistiques d'Ostende que de la découverte d'un peintre-nature, simple cafetier du quai, peignant d'admirables poissons. Avis aux collectionneurs".

Ondertussen was VAN HESTE in de Grensstraat gaan wonen. De café had hij opgegeven om zich aan het schilderen te wijden. In 1931 werd hij door de stad belast met het creëren van een karnavalsgroep, waarvan de figuren uiteraard vissen, oesters en krabben voorstelden. Het jaar erop verzorgde hij de restauratie van fresco's in het fort Napoleon dat in die tijd als museum werd ingericht.

Gustaaf VAN HESTE was gehuwd met Sylvia NYSEN. In 1909 werd te Oostende hun zoon Georges-Arthur ("Jorge") VAN HESTE geboren. Net als zijn vader poogde hij zijn weg te maken als marineschilder.

De tweede zoon, Robert ("Bertje") VAN HESTE trachtte eveneens in de voetsporen van vader en oudere broer te lopen. Onlangs nog exposeerde hij in de Oostendse galerie "Peperbusen". In vele werken toont hij zich een bekwaam epigoon van zijn vader.

Gustaaf VAN HESTE overleed te Oostende in armoedige omstandigheden in het jaar 1975.

* * *

Sprekend over de Oostendse kunstschilders heeft men het dikwijls over de zogenaamde "4 groten van Oostende". Dat zijn dan ENSOR, SPILLIAERT, PERMEKE en Jan DE CLERCK. Bij alle vier nam de zee, een belangrijke plaats in hun werk in. Voor ENSOR waren zee, schelpen en vissen evenwel gelegenheden tot studie van kleur en licht in marines en stilleven. PERMEKE zag meer de tragiek van de zee en haar mensen. SPILLIAERT en Jan DE CLERCK poogden in hun marines een diepere symboliek te suggereren. Dat alles nu werd prachtig compleeteerd door Gustaaf VAN HESTE's onderwatertafereelen met levende bewegende vis.

En tot besluit een fragment uit een tekst die DE GHELDERODE in 1931 schreef : "... acceptons l'œuvre de Van Heste telle qu'il nous l'offre, en sa puérilité et sa perfection tonale. C'est bien l'œuvre d'un homme de Flandre. Il n'a pas été chercher ailleurs le motif de son inspiration. Il ignore même qu'il existe des écoles, des esthétiques, des disputes et des critiques. Quand il peignait ses premières aquarelles, ses amis

(Vervolg op blz. 23)



VISSERIJ KAN OOK GEBRUIK MAKEN VAN GOEDKOPE BRANDSTOF

De olieprijsen zijn de laatste jaren sterk gestegen en in de toekomst dient men met verdere prijsverhogingen rekening te houden.

Terwijl de scheepvaart reeds lang zwaardere brandstoffen gebruikt en bv. de Nederlandse visserij reeds op fuels tot 45 cSt bij 4°C en meer op „blend-oils” overschakelen, varen onze vissers nog steeds in zeer grote mate met lichtere en dure dieseloliën van 7,5 tot 12 cSt bij 40°C.

De besparingen zijn aanzienlijk. Alleen met blendings al kan men de brandstofuitgave ca. 12 % terugschroeven. De mogelijkheid om op zwaardere brandstoffen te varen maakt technische voorzieningen in de machinekamer noodzakelijk. Deze mindere kwaliteit fuels dient goed voorbehandeld te worden om een probleemloze en economische werking te garanderen.

De ervaring is dat het terugverdienen van een ombouw op 1 jaar mogelijk blijkt. Interessanter nog zijn nieuwe schepen waar reeds op de werf de nodige voorzieningen kunnen aangebracht worden.

Verleng de levensduur van uw oliebad

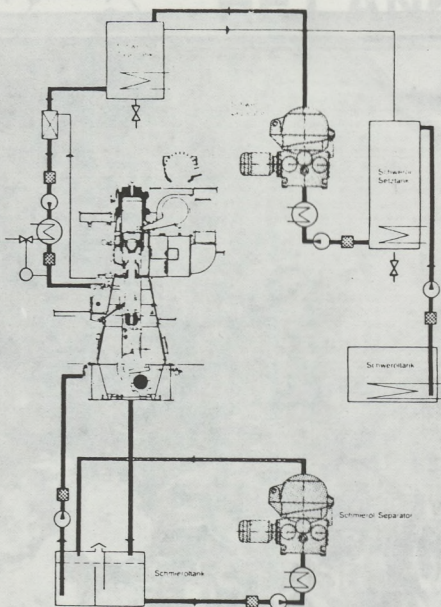
Belangrijk is het voor de levensduur van een dieselmotor de vervuiling van zijn smeerolie zo laag mogelijk te houden.

Met een soortgelijke installatie als voor de brandstof kunnen vuil- en waterdeeltjes uit het bad verwijderd worden en op die manier niet alleen een aanzienlijke oliebesparing bewerkstelligen, maar eveneens een meer bedrijfszekere werking van de motoren en een lagere slijtage.

Graag staat **T.B. Verhoeven** te uwer beschikking voor vrijblijvende informatie en documentatie.

Schrijf ons op adres : Braamstraat 229 - 2120 Schoten of telefoonnr. 031 - 58.39.30.

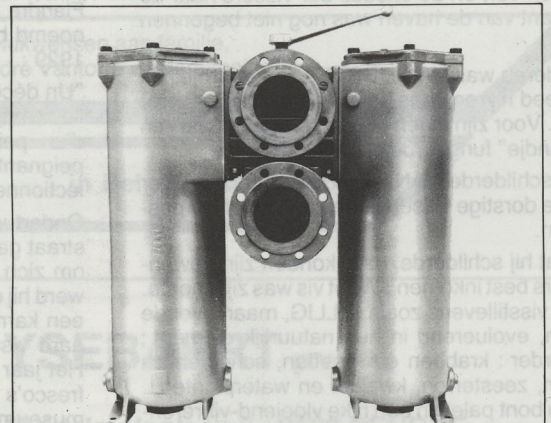
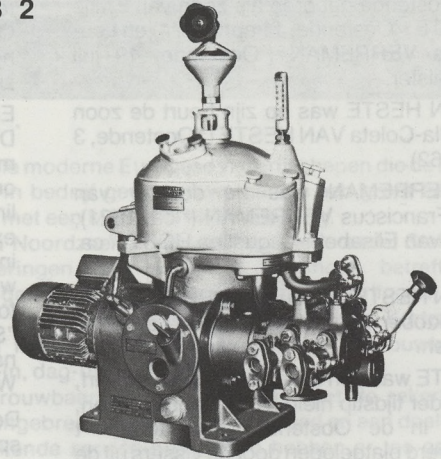
SEPARATOREN



IN SCHEEPS- en LANDINSTALLATIES voor
LUB- en **FUEL** REINIGING

OOK DE Z.39 „ZUIDERZEE” HEEFT WESTFALIA SEPARATOREN BOLL & KIRCH FILTERS AAN BOORD

OTB 2



2.05.5

WIJ LEVEREN VOOR DE SCHEEPVAART

- Separatoren: Westfalia Separator
- Filters : Boll & Kirch
- Platenkoelers en
verwarmers : Schmidt
- Buizenkoelers: Serck
- Friswaterregeneratie: Serck

VOOR MEER INFORMATIE



T.B. VERHOEVEN N.V.
BRAAMSTRAAT 229
B-2120 SCHOTEN
Tel. 031/58.39.30 - Telex: 33872

pêcheur regardèrent cela avec goguenardise, et disaient en fin de compte : "Ils sont bien, ces poissons". Soyons avisés comme ces hommes lourds de cuir et de bon sens. Disons à Gustave Van Heste : "C'est bien". Il n'en demande pas davantage. Qu'importe que sa réputation ait dépassé sa ville, son pays. Rien ne le trouble. Il est heureux. Il le sera tant qu'il aura la faculté de tenir un pagique, tant que Dieu lui gardera ses yeux dilatés d'avoir toujours contempné la mer aimée".

Schilderijen van VAN HESTE (en ook kleine sculpturen, zoals vissersbeeldjes en reliëfplaketten met vismotieven) vindt men in het Museum voor Schone Kunsten te Oostende, in het Heemkundig Museum van dezelfde stad. Ook bij de directeur van ons blad hangen thuis en in zijn bureau enkele prachtige schilderijen van Van Heste, waaronder deze welke we hier weergeven.

* * *

Een geïllustreerd artikel over VAN HESTE vindt de geïnteresseerde lezer in Neptunus - Info-marine, nummer van december 1980.

Ter gelegenheid van deze aflevering in de reeks "Vergeten Oostendse kunstschilders" wordt tijdens de maand april een kleine VAN HESTE-tentoonstelling ingericht in het Heemkundig Museum.

"HET VISSERIJBLAD"

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

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

HOE VERBETERT MEN DE VERSHEID VAN DE AANGEVOERDE ZEEVIS?

Dit is een probleem waarmee men thans geconfronteerd wordt in Frankrijk na een betreurenswaardig openbaar maken van een studie door een Franse verbruikersbond over de versheid van de vis, die door de kleinhandel betrokken werd uit de Parijse vismijn Rungis, waar jaarlijks zowat 116 duizend ton vis door de eigen visserij aangevoerd wordt en 21 duizend ton visserijprodukten ingevoerd worden uit meer dan 40 landen.

De studie op een bepaalde vissoort, namelijk de wijting, die men in de Parijse winkels die hun vis in de Rungis-vismijn betrokken, aangekocht, had uitgezonden, dat één wijting op de drie niet meer voor verkoop had mogen aangeboden worden, terwijl anderzijds reeds één op de twee wijtingen een begin van bederf vertoonde en slechts één enkele vis op de tien werkelijk van een onbesproken versheid getuigde.

Het publiceren van deze studie door de verbruikersbond, te vergelijken aan onze Testaankoop, en het overnemen van de resultaten door de media en vooral door de geschreven pers, heeft de afzet van de Rungis-vismijn met 30% doen afnemen.

Het is begrijpelijk, dat de vishandel het hierbij niet gelaten heeft en duidelijk gewezen heeft op het weinig representatief karakter van het onderzoek door de verbruikersunie. Waar heeft men de vis gehaald? In welke winkels? Waren deze winkels voorzien van de nodige koelakkommodaties? Heeft de verbruikersbond geen belang bij ophefmakende resultaten om de noodzakelijkheid van haar bestaan te bewijzen? Heeft de verbruikersunie er soms belang bij om door sensationele publikaties terug in de belangstelling te komen? Wie zegt dat deze organisatie geen resultaten inhoudt van onderzoeken, die de media en het volk niet sensationeel genoeg voorkomen omdat resultaten van de onderzoeken zuiver zijn?

Wat er ook van zij, inhakende op de onderzoeksresultaten van de verbruikersunie, werd een zelfde studie verricht door de veterinaire diensten in 230 verkoopsruimten, hetgeen aantoonde dat 93% van de onderzochte monsters een perfecte staat van versheid weergaven. Waarschijnlijk was er van de 7% overblijvende monsters dan nog heel wat vis geschikt voor menselijk verbruik.

Het is waarschijnlijk inhakende op wat in de media verschenen was, dat de Franse minister voor Verbruik, een aantal voorwaarden medegaf voor de kwaliteitsverbetering van de vis, waaronder onder meer:

1) de vissersvaartuigen moeten zoveel mogelijk hun reizen inkorten. Dit is trouwens ook een argument, dat wij reeds aangehaald hebben, omdat een ietwat mindere aanvoer nog al gecompenseerd wordt door betere prijzen, wanneer de kleiner aanvoer het gevolg is van korter reizen. Anderzijds is de brandstofprijzen nu wel één van de grootste argumenten voor langer reizen, vooral wanneer de vangstgronden ver liggen en het heen en weer varen te zwaar drukt op de algemene kosten. Volgens de Franse betrokken minister, Cathérine Lalumière, zouden de reizen zeker de tien dagen niet mogen te boven gaan. Het is echter gemakkelijk gezegd, wanneer men van visserij niets afweet.

2) het verbeteren van de koelapparatuur aan boord van de vissersvaartuigen en het beter isoleren van de visruimen. Voor de nieuwe moderne vaartuigen is dit geen probleem, maar voor de niet meer recente vaartuigen zal dit wel moeilijk, of minstens met grote kosten gepaard gaan.

3) het niet meer uitstellen van de vis in de visafslag, maar de verkoop van de vis per staal. Ook dat is niet te verwezenlijken, omdat er altijd discussies zullen ontstaan over het niet-konform zijn van de monsters met de rest van de lading. En welk monster zal men nemen? Van de laatste vangst of van de eerste? Waar het anders gaat over een ganse gamma van verschillende vissoorten, waarvan men moeilijk met benadering de gevangene hoeveelheid kan bepalen, is dit een onoverkomelijke moeilijkheid des te meer. Zo wat bv. de tongsoorten betreft, hoeveel lappen en grote, hoeveelheid driekwarters, blokkers, voorkele, kleine en slips Dergelijke verkoop is wel mogelijk voor pelagische soorten als haring, sprot, makreel zodanig, dat men naderhand, zoals dit trouwens reeds het geval is in de Oostendse afslag, onmiddellijk in de vismanden van de koper van uit het vaartuig afluad die even onmiddellijk afgeijsd worden en in de koelwagen geladen. Gewoonlijk worden er slechts een tiental bennen haring of enkele tientallen in de afslag gezet en de overige worden door de grote kopers bijgenomen en rechtstreeks van uit het schip in eigen bakken overgeladen.

4) zoveel mogelijk tussenpersonen en tussen-etappen vermijden. Er werd echter niet bij gezegd, hoe dit kan verwezenlijkt worden. Wij menen dat dit bv. zou kunnen gebeuren via een verkoopkoopoperatieve.

5) de houdbaarheidsmogelijkheden in de opslagplaatsen en in de verkooppunten verbeteren evenals de presentatie van de vis. We menen dat het hier in de eerste plaats aan de overheid toekomt een passende strenge reglementatie te voorzien en vooral de hand hieraan houden door een strengere controle. Maar ook hier moet de overheid dan zelf zorgen voor behoorlijke moderne verkoopsinstallaties, waarop ook wij wachten.

6) de verdubbeling van de veterinaire controle in de vismijn van Rungis, hetgeen zeker nog niet zal overlopen, rekening gehouden, dat er slechts één enkele veterinaire is met een paar technische helpers.

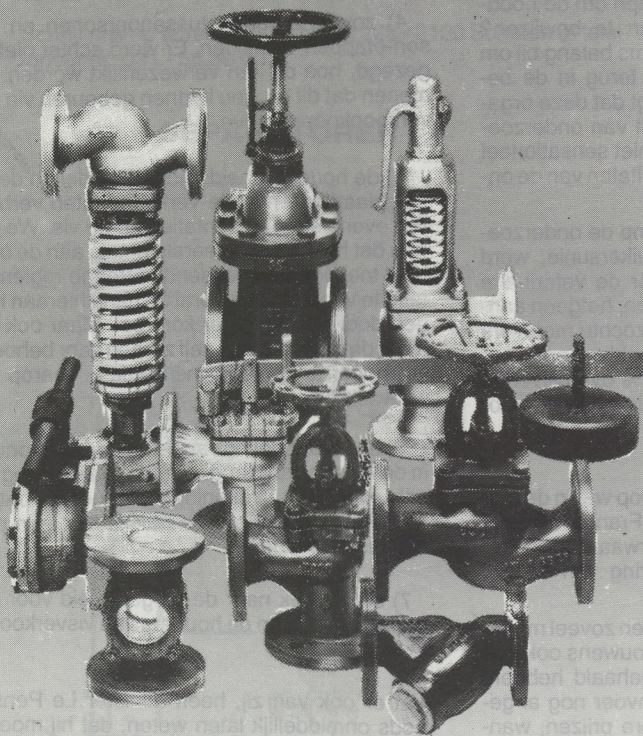
7) onderzoek naar de mogelijkheid voor beroepsvorming van de houders van visverkooppunten.

Wat er ook van zij, heeft minister Le Pensec reeds onmiddellijk laten weten, dat hij moeilijk kan instemmen met het voorstel van zijn collega, de minister voor het verbruik, voor wat betreft een eventuele verplichting voor korter zee-reizen en de verkoop op staal. Wat het eerste punt betreft, is dit niet haalbaar voor schepen waarvan de visserij bv. drie of vier dagen ver ligt, hetgeen hen geen voldoende visdagen zou waarborgen om de brandstofkosten te halen. Wat de verkoop op staal betreft, hebben wij dit zelf hierboven als onpraktisch afgewezen.

econ

GOEDE APPENDAGES

Econosto scheidt het kaf van het koren.
Met betrouwbaarheid als norm.
Dat garandeert elke afnemer
een veilige en ruime keus,
aangepast aan de eigen specifieke behoefte.
Klep-, schuif- en membraanafsluiters,
veiligheids- en reduceertoestellen,
kogelkranen, vlinderkleppen,
meet- en regelapparatuur en nog veel meer.
Meestal uit voorraad leverbaar
en altijd omringd met zorgvuldige
en stipte service.
Vraag onze catalogus.



antwerpen
031-358080

liège
041-423137

bruxelles
02-5201400

econosto

Gullevisiers

Gebruikt voor de
DANISH PAIR VISSERIJ
onze speciaal

„DUIVELSTERK” KABEL
van 16 mm. 6 × 7
gegalvaniseerd



60 F. per kg.
(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

Ø (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : Ø (059) 32 39 79
(059) 32 08 20

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

De tongvangsten worden groter van het kanaal. Deze week zelfs een boven de 7000 kg. Natuurlijk aangevoerd door een vaartuig uit Zeebrugge. De Z.98 maakte meteen ook de hoogste besomming van de week : 2,4 miljoen.

De meeste andere kanaalschepen geraakten eveneens aan hun trekken. Toch was het zo dat de prijzen voor de meeste vissoorten een flink stuk lager waren dan verleden week. Steenschol vooral deed het erg min. De grote sortering kreeg nog slechts 85 fr. op het einde van de verkoop terwijl de middensortering toen geen 40 fr. meer haalde. Platvis deed het nog vrij behoorlijk met uitzondering voor de kleine sortering. Wijting werd aan nogal sterk schommelen de prijzen verkocht met de soort van de West tot 25 fr. en de kleine sortering van het kanaal aan opvangprijzen.

Een erg goede prijs werd betaald voor de gul. Hier noteerden we tussen 35 en 60 fr. volgens grootte en kwaliteit. Kabeljauw deed het in verhouding niet zo goed en kreeg ook hooguit 60 fr.

Voor vlaswijting, een soort die deze week erg weinig aangevoerd werd omdat van het kanaal hoofdzakelijk tongvissers terugkeerden, lag de prijs tussen 55 en 65 fr. het kg. Een vangst rog kreeg vrij behoorlijke prijzen met grote rog tot 80 fr. en keilrog tot bij de 100 fr. Rode knorhaan bleef ook weer erg hoge prijzen noteren en liep op tot 119 fr.

De fijne soorten als tarbot, griet en staartvis waren minder duur. Voor tarbot lag de topprijs rond de 335 fr. en griet viel terug naar 180 fr. De kleine sortering griet zakte onder de 100 fr. Staartvis, van deze soort werd meest kleine sortering gebracht, kreeg tussen 70 en 220 fr. het kg.

De tongden deden het vrij goed. Stijgende prijzen zelfs voor de kleine sorteringen op de dinsdagmarkt toen voor slips tot 165 fr. betaald werd en kleine tong tot 190 fr. kreeg. De lappen van het kanaal werden verkocht tussen 180 en 200 fr., de grote tong kreeg van 280 tot 290 fr. en driekwart sortering noteerde tussen 270 en 295 fr. Bloktong kreeg van 250 tot 280 fr. en voor/kleine van 200 tot 230 fr.

Twee IJslandse vangsten, samen zowat 2000 bennen. Meest schelvis en kabeljauw. Betere prijzen voor kabeljauw en gul op de tweede koopdag waar rode zeebaars echter minder duur verkocht werd. Die soort kreeg van 47 tot 56 fr. terwijl voor schelvis tussen 20 en 40 fr. betaald werd volgens de grootte. Leng is erg schaars gebleven, de blauwe sortering liep dan ook op tot 72 fr.

De kustvisserij verdeelde de taken. Er werd voor tong en garnaal gezorgd. Garnaal die tussen 90 en 145 fr. noteerde. De vangsten worden stilaan groter terwijl de tongvangsten al kleiner worden. Voor tong- en garnaalvisser werden het toch flinke resultaten.

dag. vis tong fr.

VRIJDAG 2 APRIL 1982

KANAAL				
O.705	17	90	3795	1.106.311
O.131	15	290	5705	2.337.337
O.33	14	155	5460	1.581.821

MAANDAG 5 APRIL 1982

IJSLAND				
O.317	19	1020	3795	1.880.148

MONKEY BANK

N.719	13	390		700.154
O.285	13	240		384.810
KANAAL				
O.229	17	310		653.933
O.303	17	90	2350	632.774
O.309	17	220		509.514
O.127	17	60	4040	1.024.435
Z.34	14	30	2020	530.533
Z.499	17	170	5670	1.941.466
Z.183	17	250	4295	1.754.895
Z.98	16	310	7430	2.482.097
WEST				
N.736	5	100		266.175
O.279	12	245		560.571

DINSDAG 6 APRIL 1982

IJSLAND				
O.81	18	925		1.614.824
WEST				
N.597	8	245		365.122
KUST				
O.123/306	1	351		160.498
O.141/369	1	433		208.040
Z.578/580	1	133		65.170

WOENSDAG 7 APRIL 1982

KANAAL				
O.231	14	240	6200	2.027.896
WEST				
N.709	7	190		464.400
KUST				
O.141/369	1	272		144.160

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 5 april 1982

Grote schelvis	38,00/	
Mid. schelvis	27,00/	31,00
Kleine schelvis	20,00/	23,00
Kabeljauw	37,00/	41,00
Gul	37,00/	40,00
Wijting		
Schaat	94,00/	
Zeebaars	48,00/	57,00
Leng (witte)	43,00/	44,00
Blauwe leng	52,00/	58,00
Schartong (Schoitse schol)	32,00/	54,00
Heilbot	250,00/	
Koolvis	18,00/	37,00
Hondstong (mieten)		
Zeewolf	39,00/	55,00
Staart		

Prijs per kg. op dinsdag 6 april 1982

Grote schelvis	40,00/	
Mid. schelvis	25,60/	38,00
Kleine schelvis	20,80/	22,00
Kabeljauw	38,00/	42,00
Gul	45,60/	49,40
Wijting		
Schaat	86,00/	
Zeebaars	47,00/	
Leng (witte)	44,00/	56,00
Blauwe leng	66,00/	
Schartong (Schoitse schol)	19,40/	64,00
Heilbot		
Koolvis	27,00/	47,00
Hondstong (mieten)		
Zeewolf	27,00/	67,00
Staart		

Verwachtingen

VRIJDAG 9 APRIL

KANAAL : N.36 (4000 tong)

DINSDAG 13 APRIL

KANAAL : O.118 O.274 O.168 O.206 O.134 Z.72

MONKEY BANK : N.706 O.232

WEST : N.752 N.736

WOENSDAG 14 APRIL

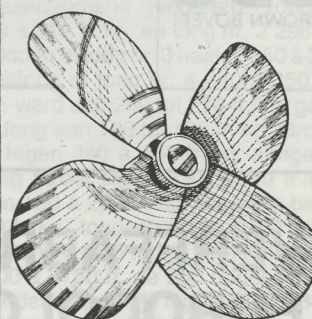
KANAAL : O.518 Z.483

MONKEY BANK : N.708

VANVOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

VanVoorden Zaltbommel b.v.

Tel.: 00-31-4180-2654
Postbus 67
5300 AB Zaltbommel
Nederland
Telex 50140

Vertegenwoordiger België

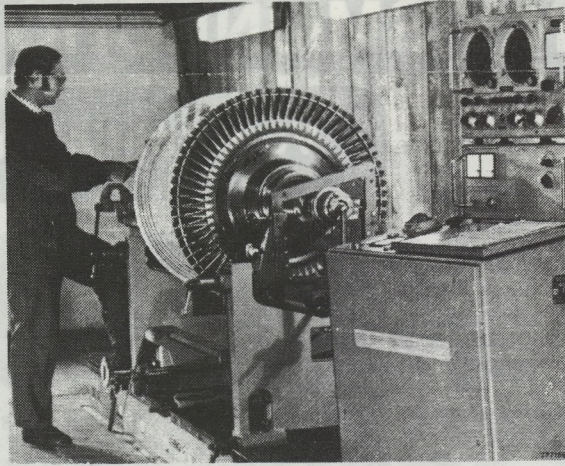
J. Theunissen
Terneuzen Nederland
Tel.: 00-31-1150-94117

Reparatie

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

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!



WAAR en WANNEER u het wenst zullen onze werkplaatsen de drukvulgroepen van uw Dieselmotoren nazien.

BBC
BROWN BOVERI

S.A. BROWN BOVERI N.V.

Stallestraat 96
1180 - BRUSSEL
Tel. (02) 377.30.00
Telex : 21.555

HAEGEMAN P.V.B.A.

SLIJPESTEENWEG 36 - 8432 LEFFINGE
☎ (059) 30.14.34

VERWARMING
SANITAIR
DEGELIJK MATERIAAL
GOEDE AFWERKING

Wij wensen rederij en bemanning
goede vangst en behouden vaart.

JANSON BLOCKS

Fabrikant van trawlblokken,
kabelblokken en kabelschijven,
kuilsluitingen, enz...

SCHEVENINGEN - NEDERLAND
Tel. 070 - 551420

VERFFABRIEKEN EUROCOLOR

ANTI-CORROSIE - BOUW

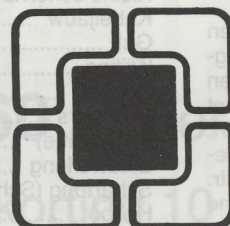
ROESTWERENDE VERFSYSTEMEN :

EURACIER (ALKYD)
EUROPRENE (CHLOORRUBBER)
EURYLUX (EPOXY)
EUROGLASS (POLYURETHAAN)

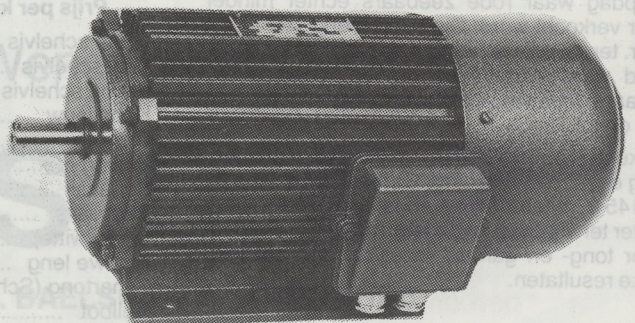
GRATIS INLICHTINGEN EN DOCUMENTATIE
TE BEKOMEN BIJ :

**N.V.
EUROCOLOR
BELGIUM**

34, PATHOEKEWEG, 8000 BRUGGE
TEL. 050/31..51.01



CREUSEN



gelijkstroommotoren

CREUSEN ELEKTRO MECHANISCHE INDUSTRIE b.v.

Dr. Philipslaan 39 6042 CT Roermond
Postbus 194 6040 AD Roermond
Tel. : 04750 - 15951
Telex : 58206 creus nl

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr

DONDERDAG 1 APRIL 1982

Z.307	KRP	500	90	10	447.259
Z.42	KN	3200	280	19	1.712.887
Z.462	W	3200	180	13	1.524.745
Z.126	W	3500	200	14	1.593.973
Z.596	W	2000	110	12	914.369
					6.193.233

VRIJDAG 2 APRIL 1982

Z.40	KRP	300	60	9	274.491
Z.181	KRP	300	75	9	371.180
					645.671

MAANDAG 5 APRIL 1982

Z.12	W	800	55	6	403.350
Z.200	KN	3300	250	17	1.565.510
Z.331	KN	3000	230	16	1.328.070
Z.47	KN	4000	250	17	1.779.220
Z.431	KN	2200	120	16	1.138.360
Z.506	KN	4000	270	17	1.942.014
Z.176	KN	3500	160	18	1.293.274
Z.484	KN	2600	150	18	1.053.620
Z.584	KN	4000		18	1.399.418

GULLEN

Z.201/601				30	112.200
Z.471/472				35	112.970
					212.128.006

DINSDAG 6 APRIL 1982

Z.313	N	1300	240	12	838.750
Z.55	W	1000	70	8	407.110
Z.324	KN	3500	250		1.807.402
Z.510	KRP	350	100		457.940
					3.511.202

WOENSDAG 7 APRIL 1982

Z.189	KN	4000	160	18	1.473.282
B.5	KN	5500	400	18	1.848.459
Z.14	KN	5000	310	17	1.991.392
Z.576	KN	2600	170	17	1.140.049
Z.424	KN	2800	110	18	1.079.234
Z.402	KRP		120	11	361.255
Z.196	KN	5000	350	17	1.962.160
Z.559	KRP	300	100	10	416.165
Z.519	KN	3500	200	17	1.240.020
Z.300	K	500	40	8	392.000

GULLEN

Z.201/601					39.180
Z.471/471					44.920
					212.038.116

NIEUWPOORT

DONDERDAG 1 APRIL 1982

VIS
Nihil

GARNAAL

N.782		231 kg.	35.109 fr.
-------	--	---------	------------

VRIJDAG 2 APRIL 1982

N.474		1.156 kg.	146.590 fr.
N.788		509 kg.	27.328 fr.
N.551		613 kg.	32.865 fr.
N.88		195 kg.	26.314 fr.
N.575		1.150 kg.	100.965 fr.
N.349		166 kg.	27.249 fr.
N.720		693 kg.	68.496 fr.
N.700		345 kg.	49.430 fr.
N.211		311 kg.	39.362 fr.

N.710		727 kg.	67.718 fr.
N.22		419 kg.	63.628 fr.

GARNAAL

N.782		300 kg.	45.989 fr.
-------	--	---------	------------

Elf kustvaartuigen losten op de vrijdagmarkt hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 204 à 218 fr./kg. en tong nr. 2 308 à 311 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 326 à 338 fr./kg. en tong nr. 4 of fruittong 328 à 347 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 238 à 248 fr./kg. betaald en voor kleine tong 110 à 121 fr./kg. Middenslag tarbot haalde 240 à 290 fr./kg. Griet 140 à 165 fr./kg. en tongschar 90 à 150 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 1750 à 2250 fr. de ben opgekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 1900 à 2200 fr. de ben en visjes tegen 850 à 1100 fr. de ben. Grote zandschar werd aan 1600 tot 1750 fr. de ben genoteerd en kleine zandschar aan 1400 tot 1500 fr. de ben. Staatvis boekte men aan 270 tot 310 fr./kg., rode soldaten aan 60 tot 75 fr./kg. en robaard aan 50 tot 65 fr./kg., wijl voor knorhaan 1750 à 2250 fr. de ben werd neergepend.

Een matige belangstelling vanwege de handelaars en een middelmatige prijsnotering kon op de vrijdagmarkt vastgesteld worden.

MAANDAG 5 APRIL 1982

VIS

N.15		12.279 kg.	945.905 fr.
N.723		5.311 kg.	255.831 fr.
N.346		4.635 kg.	181.518 fr.
N.710		441 kg.	45.272 fr.
N.788		876kg.	36.802 fr.
N.88		466 kg.	52.913 fr.
N.551		376 kg.	25.201 fr.
N.700		164 kg.	26.116 fr.
N.349		281 kg.	32.531 fr.
N.211		376 kg.	43.893 fr.
N.575		1.838 kg.	116.624 fr.
N.22		304 kg.	42.770 fr.
N.720		592 kg.	78.474 fr.

GARNAAL

N.728		152 kg.	26.069 fr.
-------	--	---------	------------

De maandagmarkt werd gekenmerkt door een grote aanvoer van Westvis, tong en variatie. Door één bokkenvisser, twee vaartuigen van de West en tien kustvaartuigen werden samen ongeveer 28.000 kg. vis aangevoerd, voor een totale waarde van 1.883.850 fr. Tong nr. 1 haalde 182 à 198 fr./kg. en tong nr. 2 286 à 308 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 kreeg 312 à 330 fr./kg. en fruittong of tong nr. 4 308 à 328 fr./kg. Voor tong nr. 5 betaalde men 200 à 218 fr./kg. en voor kleine tong 112 à 120 fr./kg. Variatie werd opnieuw tegen lonende prijzen aan de man gebracht. Grote tarbot bekam 310 à 328 fr./kg., middenslag tarbot 220 à 280 fr./kg. en griet 160 à 210 fr./kg. Staatvis werd aan 285 tot 295 fr./kg. genoteerd, tongschar aan 98 tot 118 fr./kg. en pieterman aan 105 tot 110 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2000 à 2400 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 1900 à 2500 fr. de ben en visjes tegen 850 à 1300 fr. de ben. De prijs voor platjes genoteerd kon niet zo denderend of rooskleurig genoemd worden, zelfs diende een ganse partij visjes van uitstekende kwaliteit tegen de opvangprijs aan de markt ontrokken te worden. Kabeljauw werd tegen 3750 à 4250 fr. de ben geveild en gul tegen 2800 à 3300 fr. de ben, voor de voorkleine gul werd zelfs 2800 à 2900 fr. de ben geboekt. Grote wijting 1300 à 1500 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 2150 à 2250 fr. de ben geboekt en kleine zandschar tegen 1600 à 1750 fr. de ben. Robaard werd tegen 2250 à 2750 fr. de ben genoteerd, rode soldaten tegen 3400 à 3750 fr. de ben en knorhaan tegen 1700 à 2000 fr. de ben. Moerrog kocht men tegen 80 à 85 fr./kg. aan, til-

ten tegen 75 à 84 fr./kg. en scherpstaarten tegen 75 à 78 fr./kg. Doorn- of speurhaai kreeg 3400 à 3700 fr. de ben, zeehonden 1500 à 2750 fr. de ben en knorhaan tegen 1700 à 2000 fr. de ben.

DINSDAG 6 APRIL 1982

VIS

Nihil

GARNAAL

N.782		147 kg.	27.541 fr.
-------	--	---------	------------

WOENSDAG 7 APRIL 1982

VIS

N.788		200 kg.	18.181 fr.
N.211		205 kg.	32.457 fr.
N.349		181 kg.	37.711 fr.
N.470		3.366 kg.	177.461 fr.
N.738		3.233 kg.	120.396 fr.
N.590		5.230 kg.	159.522 fr.
N.172		2.830 kg.	169.580 fr.
N.575		1.191 kg.	94.074 fr.
N.700		366 kg.	44.466 fr.
N.88		194 kg.	33.548 fr.
N.22		298 kg.	49.885 fr.

GARNAAL

Nihil

Een grote aanvoer van tong en Westvis viel op de woensdagmarkt te noteren. Westvis werd tegen een lonende prijsnotering aan de koper gebracht. Voor tong werd een lichte prijsstijging waargenomen en in vergelijking met de prijzen op de maandagmarkt genoteerd. Tong nr. 1 kreeg 200 à 218 fr./kg. en tong nr. 2 298 à 310 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 350 à 360 fr./kg. en fruittong of tong nr. 4 340 à 350 fr./kg. Tong nr. 5 werd aan 260 tot 270 fr./kg. geboekt en kleine tong aan 128 tot 138 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 340 à 400 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 230 à 300 fr./kg. en griet tegen 150 à 200 fr./kg. Staatvis bekam 210 à 260 fr./kg., tongschar 110 à 160 fr./kg. en rode soldaten 70 à 75 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2500 à 2750 fr. de ben opgekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 2500 à 3000 fr. de ben en visjes tegen 900 à 1300 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3800 à 4250 fr. de ben geveild en gul tegen 3000 à 3700 fr. de ben, voor de voorkleine gul werd zelfs 3080 à 3200 fr. de

(Vervolg op blz. 29)



sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

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

58 LITER : ± 50 KG.

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

wend U tot :

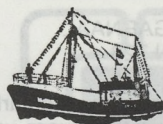
S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende ☎ 059/32 29 51
32 09 31



Uit sympathie

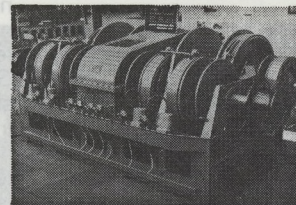
STORK POMPEN



MACHINEFABRIEK



Specialisten op gebied van pneumatische winches voor
iedere tak van de visserij, baggerwerken en pontons



*8 trommel pneumatische winch geschikt voor
hydraulische of elektrische aandrijving*

Aandrijving naar keuze : A. MET RIEM EN SPANROL
B. ELECTRISCH
C. HYDRAULISCH

MACHINEFABRIEK J. LUYT - DEN OEVER

- LIERENBOUW
- INBOUW-MOTOREN
- SCHEEPSREPARATIES
- REVISIE- EN KONSTRUKTIEWERK
- HELLING- EN DOKWERKZAAMHEDEN

NIJVERHEIDSTRAAT 1 - DEN OEVER - ☎ 02271-1437

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	5 april		6 april		7 april	
Lappen	180	201	225		184	189
Grote	279	291	298		270	274
3/4	267	291			282	293
Bloktongen	260	282			265	271
Vóór-kleine	191	217	240		206	220
Kleine	130	158			161	170
Slips	107	118	150	165	125	158

ZEEBRUGGE

	5 april		6 april		7 april	
Grote	198	217	198	219	195	204
Bloktongen	304	327	282	296	269	294
Fruittongen	267	335	278	321	269	326
Schone kleine	241	285	277	312	259	314
Kleine	169	200	191	218	193	166
Tout petit	139	153	171	199	163	175
Slips	108	127	148	165	123	141

NIEUWPOORT

	5 april		6 april		7 april	
Tong I	182	196			200	218
Tong II	286	308			293	310
Tong III	312	330			350	360
Tong IV	308	328			340	350
Tong V	200	218			260	270
Kleine tongen	112	120			128	1388

PLADIJS

OOSTENDE

	5 april		6 april		7 april	
Platen	48	53	48		50	
lek (groot-klein) ...	35	52			46	
Derde slag	20	31	40	45	30	47
Platjes	16	30				

ZEEBRUGGE

	5 april		6 april		7 april	
I	40	46	44	53	30	48
II	42	47	25	30	32	56
III	38	44	31	34	30	48
IV	18	24	22	26	18	22
V						

NIEUWPOORT

	5 april		6 april		7 april	
Moeien					50	55
Grote pladijs	40	48			50	60
Platjes	38	50			18	26
Drielingen	17	26				

(Vervolg van blz. 27)

NIEUWPOORT

ben genoteerd. Grote wijting bekam 1600 à 1700 fr. de ben en kleine wijting 850 à 1050 fr. de ben. Moerrog werd tegen 5200 à 5300 fr. de ben geboekt, tilten tegen 4500 à 4750 fr. de ben en scherpstaarten tegen 4000 à 4500 fr. de ben. Doorn- of speurhaai kocht men tegen 3200 à 3350 fr. de ben aan, zeehonden tegen 2250 à 2500 fr. de ben en knorhaan tegen 1650 à 1800 fr. de ben. Voor grote zandschar werd de marktwaarde op 2100 à 2250 fr. de ben gesteld en voor kleine zandschar op 1400 à 1500 fr. de ben. De aanvoer bestond hoofdzakelijk uit vis van eerste kwaliteit die tegen een lonende prijsnotering aan de koper werd gebracht.

VISAANVOER

	kg	fr
2 april	6.284	651.281
5 april	27.939	1.883.850
7 april	17.294	937.196

GARNAALAANVOER

	kg	fr	min	max
1 april	231	35.109	148	156
2 april	300	44.653	139	167
5 april	152	26.069	160	171
6 april	147	27.541	173	176

TE KOOP

Prachtig STENCILPAPIER

Afname per 2.000 bladen.
325 fr. per 1.000.

Z.w. : H. Baelskaai 30, 8400 Oostende

(3937N)

NIEUWE VERKOOPSREGELING IN ZEEBRUGGESE VISMIJN

Teneinde enerzijds de reders op de door hen gewenste dag een verkoopbeurt in de vismijn te Zeebrugge te verzekeren en anderzijds de handelaars tijdig te kunnen inlichten omtrent de aard en de omvang van de aangeboden vangsten, heeft het College van Burgemeester en Schepenen, in zitting van 19 maart 1982, beslist, bij wijze van proef, volgende regeling in voege te stellen in de stedelijke vismijn te Zeebrugge, ingaande op 1 mei 1982.

– **Opgeven vangst:** de vangst moet opgegeven worden vóór 06u00' daags voor de verkoop, behalve de vangsten van minder dan vijf zeedagen, welke dienen opgegeven te worden ten laatste tegen 16u00' daags voor de verkoop.

Voor de marktdagen, vallend op maandag of volgend op twee of meer dagen van geen-verkoop, dienen alle vangsten, ook deze van minder dan vijf zeedagen, opgegeven tegen 12u00', twee dagen vóór de verkoop.

– **Marktbeurt:** er worden per marktdag slechts aangiften van vaartuigen aanvaard tot een maximum van één volzette marktbeurt (volle mijn), behoudens in geval van overmacht, waarover de vismijndirectie beslist.

Eénmaal een marktbeurt volgeboekt, worden geen vaartuigen meer aanvaard, ook niet wanneer nog vaartuigen binnenvaren vóór de reeds ingeschreven vaartuigen.

– **Verkoopbeurt:** de verkoopbeurt binnen eenzelfde marktbeurt wordt bepaald naar de orde waarin de reglementair opgegeven vaartuigen binnenvaren of door het Loodswezen gemeld bij ophouding binnen de havendam.

De overige punten van het vismijnreglement blijven integraal van toepassing. Er wordt bij de reders aangedrongen hun vangsten zo nauwkeurig mogelijk op te geven.

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

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle
petroleumproducten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :
EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	543
	maat 56	598
JUMPERS blauw goed		
	small en medium	517
	large	517
	extra-large	517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
	met kap	675
OLIESCHORT		487
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
	broeken met bretel	
	maat 42 - 54	906
	56 - 58	996
	60	1.030
JUMPERS aircoat		457

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

Deze punten kunnen omgezet worden bij **S.C.A.P.**, H. Baelskaai 27, Oostende
of bij **HAND IN HAND Zeebrugge**

ALLE ANDERE WERKNEMERS KUNNEN DEZE WERKKLEDIJ OOK BEKOMEN AAN DEZELFDE PRIJS !

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	5 april	5 april	5 april	5 april	6 april	6 april	6 april	6 april	7 april	7 april	7 april	7 april	5 april	5 april	7 april	7 april
Tarbot grote	277	338	308	398	.....	.....	347	367	369	407	320	367	310	328	340	400
Tarbot middel	223	253	208	234	.....	.....	259	324	300	.....	246	315	220	280	234	300
Tarbot klein	181	210	134	184	.....	.....	189	260	252	.....	189	208	.....	.....	.....	.....
Griet groot	173	182	228	274	.....	.....	179	231	206	234	171	231	160	210	150	200
Griet middel	122	155	108	148	.....	.....	136	150	186	.....	142	193	.....	.....	.....	.....
Griet klein	96	103	92	108	.....	.....	99	140	80	142	138	152	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	55	57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	32	43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	20	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	78	82	20	56	.....	.....	21	65	62	.....	20	68	.....	.....	.....	.....
Heek middel	45	63	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	20	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	40	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	.....	.....	.....	27	34	.....	.....	.....	.....
Keilrog	92	98	108	114	.....	.....	94	.....	.....	.....	.....	.....	80	85	104	106
Rog	74	81	80	84	.....	.....	.....	.....	95	106	78	84	.....	.....	.....	.....
Tilten	63	74	70	74	.....	.....	.....	.....	85	.....	62	69	75	84	90	95
Scherpstaart	38	74	89	91	.....	.....	80	.....	40	81	80	87	74	78	85	90
Halve mans	.....	.....	43	48	.....	.....	47	53	.....	.....	38	45	75	.....	80	85
Teelt	.....	.....	24	36	.....	.....	60	63	.....	.....	24	41	.....	.....	.....	.....
Katrog	9	23	12	17	.....	.....	9	10	12	.....	12	19	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	46	64	58	74	68	.....	50	63	38	57	56	74	75	85	76	85
Gul (groot)	58	62	49	54	57	67	53	56	56	64	52	80	50	66	60	74
Gul (middel)	54	60	42	54	53	57	57	58	60	63	45	80	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	31	52	41	50	48	53	52	56	55	61	42	68	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	69	211	58	228	.....	.....	50	189	52	203	50	194	285	295	210	260
Wijting groot	26	52	30	42	39	.....	46	.....	44	50	34	46	45	50	32	34
Wijting klein	19	25	20	27	19	24	18	.....	16	26	13	24	26	30	17	21
Schar	12	26	10	12	24	31	6	16	10	27	6	14	35	45	30	45
Steenschol	14	139	48	64	43	120	50	109	12	83	54	68	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	62	73	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	20	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68	74	64	67
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	105	110	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	12	31	.....	.....	.....	.....	9	27	6	36	9	18	.....	.....	.....	.....
Schartong	14	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	45	.....	.....	98	118	110	160
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	9	16	.....	.....	12	.....	.....	.....	12	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	52	63	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	57	68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	46	.....	.....	.....	36	.....	.....	.....	38	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	55	45	50
Rode Poon (roobaard)	66	84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	34	.....	.....	12	15	12	16
Grauwe poon (knorhaan)	18	39	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	.....	.....	.....	45	55	.....	.....
Rode knorhaan	84	119	.....	.....	26	.....	.....	.....	20	61	.....	.....	34	40	33	36
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

Aan de **dinsdagmarkt van 30 maart** werd aangevoerd: 23 kisten kabeljauw; 2 kisten schol; 5 kisten schar; 2 kisten diversen.

Prijzen in gulden – per 40 kg.: kabeljauw twee 198; kabeljauw drie 186-152; kabeljauw vier 162-140; kabeljauw vijf 146-90; schol vier 176; schar 136-116; bot 28.

De besommingen waren: VD 19 + VD 73 f 11.200; YE 25 f 1.080.

Aan de **woensdagmarkt van 31 maart** werd aangevoerd: 435 kg. tong; 4 kisten tarbot en griet; 210 kisten kabeljauw; 87 kisten wijting; 268 kisten schol; 75 kisten schar en 17 kisten diversen.

Prijzen in gulden. – Per 1 kg.: tarbot 21,54-21,18; gr. tong 15,54; grm. tong 22,19; klm. tong 19,76; tong één 14,64; tong twee 9,19-6,82.

Per 40 kg.: tarbot 788-667; griet 585-440; kabeljauw één 136-128; kabeljauw twee 192-160; kabeljauw drie 166-152; kabeljauw vier 152-140; kabeljauw vijf 166-88; schol één 82-76; schol twee 92-66; schol drie 114-80; schol vier 92-70; wijting drie 90-50; schar 77-48; poontjes 92; bot 27.

Aan de **donderdagmarkt van 1 april** werd aangevoerd: 420 kg tong; 4 kisten tarbot en griet; 217 kisten kabeljauw; 32 kisten koolvis; 59 kisten schol; 767 kisten wijting en 9 kisten diversen.

Prijzen in gulden. – Per 1 kg.: tarbot 24,42-23,95; grote tong 15,50-15,16; grm. tong 22,54-22,42; klm. tong 20,80-20,47; tong één 13,25-12,93; tong twee 9,14-8,99.

Per 40 kg.: tarbot 824-648; griet 580-430; kabeljauw één 158-128; kabeljauw twee 182-162; kabeljauw drie 172-154; kabeljauw vier 166-152; kabeljauw vijf 160-86; schol één 90; schol twee 106; schol drie 130-80; schol vier 98-58; wijting drie 80-46; schar 90-70; steenbolk 68; tong-schar 180; witte koolvis 112-90.

Aan de **vrijdagmarkt van 2 april** werd aangevoerd: 3.650 kg. tong; 44 kisten tarbot en griet; 356 kisten kabeljauw; 749 kisten wijting; 350 kisten schol; 176 kisten schar en 64 diversen.

Prijzen in gulden. – Per 1 kg.: tarbot 23,76-22,27; grote tong 15,80-15,00; grote tong 22,61-22,25; kleinmiddel tong 20,23-18,30; tong één 12, tong twee 9,78-9,24.

Per 40 kg.: tarbot 872-660; griet 606-446; kabeljauw een 16; kabeljauw twee 192-156; kabeljauw drie 172-152; kabeljauw vier 170-156; kabeljauw vijf 166-90; schol een 100-80; schol twee 106-82; schol drie 114-92; schol vier 86-61; wijting drie 87; schar 100-45; bot 26; steenbolk 77; poontjes 100-70; tongschar 366-180.

Van 20 april tot 13 mei zal het Nederlands hospitaalkerschip «De Hoop» in de Ierse Zee aanwezig zijn om daar eventuele hulp te gaan bieden aan de opvarenden en de kotters die er seizoensvisserij doen. De Nederlandse vissers voelen zich gesterkt door de vertrouwde aanwezigheid van dit hospitaalkerschip dat dan ook eenvoudig niet meer weg te denken is en grote diensten bewijst aan al wie er op zee beroep op doet.

Niettegenstaande Nederland over uitstekende scheepswerven voor het bouwen van vissersvaartuigen beschikt, worden toch nog casco's in Polen gebouwd die dan naderhand in Nederland verder afgewerkt en voltooid worden. Dit is thans onder meer het geval met de nieuwe VLI 26 van 42 meter lang.

HET NEDERLANDS VISSERIJFONDS KEERDE TWEE MILJOEN GULDEN WEDERRECHTELIJK UIT

Omdat de Nederlandse visserijvloot te veel vaartuigen telde en omdat elk vaartuig, in het kader van de beperkende kwotaregeling, nog aan zijn trekken zou komen, werd er een stilligeregeling getroffen, waarbij vaartuigen die wegens die beperking stil gelegd werden, van uitkeringen en premies konden genieten. Deze vergoedingen wegens vangstbeperkende maatregelen werden uitgekeerd door de Stichting Ontwikkelings- en Saneringsfonds. Het is duidelijk dat het hier in feite moest gaan over stilliggens die werkelijk wegens de vangstbeperkende middelen gebeurden.

Het Nederlands Rekenhof heeft echter achterhaald, dat ook voor gewone stilliggens wegens herstellingen, aanpassingen en moderniseringswerken, door de Stichting vergoedingen werden toegekend en uitgekeerd. Het zou hier, na een eerste onderzoek gaan om 2 miljoen gulden of grosso-modo 36 miljoen B.fr. Dit gebeurde in 1978 waarin het Fonds in de laatste vijf maanden 4,5 miljoen uitbetaalde en dit 2 miljoen gulden te veel blijkt te zijn.

Om overmatig stilliggen wegens vangstbeperkende maatregelen te kunnen vaststellen, moest men uitgaan van het feit, dat een vaartuig zowat 40 tot maximum 45 weken normaal in het jaar actief vist. Alles wat meer of minder is, komt dus op rekening van een speciaal stilliggen voor vangstbeperking. Men is echter in de ministeriële diensten uitgegaan van 52 weken activiteit, zonder rekening te houden met het feit, dat elk vaartuig een bepaalde tijd in het jaar stilligt voor de normale onderhoudsbeurt(en) of voor herstellingen, enz. Het is duidelijk dat deze stilliggens opgenomen en aanvaard werden in de berekeningen van de tegemoetkomende vergoedingen voor de speciale stilliggens. Anderzijds heeft de Rekenkamer die de controle uitoefent op de Staatsuitgaven, eveneens aanstoot genomen aan het feit, dat de minister heeft laten weten dat de regeling die hij ter zake heeft voorgestaan, bewust gebeurde! Hoe deze toestand nu verder zal evolueren, moet afgewacht worden. Een konflikt tussen de ministeriële diensten en de Rekenkamer zit er dus wel in.

NIEUWE VISKEURINGSDIENST IN NEDERLAND?

Volgens de Nederlandse weekbladen „Visserijnieuws” en „Stuurboord” komt er in Nederland een nieuwe keuringsdienst voor vis, namelijk Kwaliteitsdienst voor Vis en Visproducten (K.V.V.). Dit zal natuurlijk weeral wat gaan kosten aan het bedrijf, zonder dat deze nieuwe keuringsdienst er persé nodig is. In Nederland kent men toch de Algemene Inspectiedienst, die goed werk levert en er dan zeker niet meer nodig zal zijn, tenzij de dienst toch blijft als een vijfde wiel aan de wagen, minstens wat de kwaliteitscontrole betreft. Dit zou ook zo wat uit België zijn overgewaaid waar wij hier opgescheept zitten met onze veeartsen en met de nieuwe wet, die een Instituut voor Veterinaire Keuring in het leven roept. Het Belgische bedrijfsleven aanziet dit Instituut hoofdzakelijk als een vette kaas voor het bestaande Veterinaire Fonds dat via zijn ambtenaren in het ministerie van Volksgezondheid, dicht genoeg bij de minister en de ministeriële „voor-het-zeggen-hebbers” zit om dit nieuw kasteel met ivoren toren op te bouwen. Er zijn te veel veeartsen zonder werk of die slechts over een heel klein kabinetje beschikken. Te veel gegadigden maken de spoeling dun en daarom maar een vette kaas, waarin weer eens zoveel veeartsen hun gaatje kunnen boren en zich comfortabel kunnen innestelen zonder veel te werken en van vis iets af te weten.

Het visserijbedrijf zorgt wel dat de kaas in stand gehouden wordt, want ook dit is tegenwoordig opvallend, dat het ministerie haar eigen ambte-

naren niet meer zelf betaalt, maar de lasten en kosten hiervan zoveel mogelijk op het privaat afwentelt! Als dat nu zo moet, laat het privaat, dat wil zeggen het bedrijf, dan ook maar zelf deze keuringsdienst oprichten en de reglementen voorschrijven en deze dienst onder eigen controle houden, dan zou minstens kunnen gezorgd worden, dat er gewerkt wordt en dat er zich geen muizen in de kaas gaan nestelen.

Ook in Nederland zouden de tarieven reeds vaststaan, die aan de nieuwe olifant, namelijk de Kwaliteitsdienst voor Vis en Visproducten door de visserij en het bedrijf dienen betaald.

Men stelt het in Nederland ook wel voor, als zou een bestaande haringcontroledienst, waarvan velen over het bestaan geen kennis meer hadden, nu in een nieuw kleedje komen met een keurig etiket van Kwaliteitsdienst voor Vis en Visproducten. Dat dit alles eveneens gebeurd is zonder overleg met het bedrijf, zit de visserij natuurlijk eveneens dwars. Hierin zit Nederland in hetzelfde schuitje als het Belgisch bedrijf, dat ook maar geïnformeerd werd over wat BESLIST is geworden.

Aan de Rederscentrale en de Bedrijfsraad voor Zeevisserij hier hun tanden te tonen, daar het niet volstaat briefjes te schrijven. Want het gaat hier over miljoenen nutteloze inningen ten koste van het bedrijf.

Het volstaat voor de Rederscentrale niet te zeggen wij worden op het ministerie gehoord en wij zorgen voor de visser. Hun onmacht blijkt in zware zaken en dan blijft men stom. Ofwel worden ze hier dan eenvoudig over het hoofd gezien ofwel is hun invloed zeer miniem.



Pierre Vandamme

Nieuwe Boekwerken

"EEN HART AAN ZEE"

Ridder Pierre Vandamme, nu al weer 86 jaar maar dat is hem helemaal niet aan te zien, heeft zeer onlangs een boek uitgegeven. "Een Hart aan Zee" staat getiteld en daarmee is eigenlijk meteen de essentie van dit bijna 200 bladzijden dikke boek blootgelegd.

Ere-burgemeester Pierre Vandamme van Brugge was een man met een bijna allesomvattend interessevermogen maar, en dat moeten wij hem dan wel mee geven, hij had een bijzonder liefde voor Zeebrugge en de havenzone. Zonder jekker was hij de grote zeeman aan wal, zo typeert Marc Lamiroy de auteur in zijn voorwoord en dat komt, bij het lezen van dit prachtig boek, inderdaad voluit tot uiting.

Pierre Vandamme heeft in zijn kwarteeuw burgemeesterschap dermate veel initiatieven genomen dat Zeebrugge nooit zou geweest zijn wat het nu is en straks nog zal worden. Burgemeester Vandamme deed dat overigens niet ongestraft want zijn initiatieven werden in andere havens zoals Gent, Antwerpen en Brussel, met een bijzonder scheef oog bekeken. Pierre Vandamme week echter geen streek uit de door hem uitgestippelde koers en daar draagt Zeebrugge, zegmaar onze ganse provincie, nu de vruchten van.

De lezer moet zich trouwens niet laten afschrikken door cijfermateriaal en statistieken; die vinden geen plaats in "Een Hart aan Zee". Wel heeft Pierre Vandamme oog voor bijzondere toestanden, gebeurtenissen en figuren; vooral figuren worden door de auteur belicht. Mensen die hem hebben bijgestaan in zijn nooit versagende strijd voor de uitbouw van de Zeebrugge haven, gaande van de grote handelsvaart tot de kleine kustvisserij. Op dit alles blikte ere-burgemeester Pierre Vandamme terug in een vlot, erg leesbaar geschreven boek. Iedereen die een beetje begaan is met de maritieme bedrijvigheid — en ook de andere aspecten van onze zeegaande vloot — moet dit werk lezen. Te veel authentieke anecdoten zijn er in verwerkt die niet onopgemerkt mogen verzeilen in het anonimaat.

* * *

"Een Hart aan Zee" werd uitgegeven door de Uitgeverij Raaklijn uit Brugge. Het is ook verkrijgbaar in onze Drukkerij tegen de prijs van 795 fr., BTW inbegrepen en te vermeerderen met 25 fr. verzendingskosten. Men kan storten op rekening 384-1605797-46 (Bank Brussel Lambert) of 000-0418987-44 (Postrekening).

9de BRUGSE LENTEBEURS & VAKANTIESHOW
Voeding - Huisinrichting - Meubilair
Vakantie - Caravanning

BOUDEWIJNPARK - BRUGGE - 3 tot 12 APRIL

Alle dagen open van 14 u. tot 20 u. 's avonds
 Vrijdag 9 april van 16 u. tot 22 u. 's avonds



GASFLES ONTPLOFT

Tijdens werken die aan boord van de O.303 „Girl Linda” werden uitgevoerd in de Oostendse vissershaven heeft zich een ontploffing voorgedaan. De feiten gebeurden toen zich vermoedelijk in de toevoer naar het lasapparaat een lek voordeed waarop de ontploffing volgde. De werkmans, die de werken uitvoerde, is van danige schrik over boord gesprongen maar kon onmiddellijk weer uit het dok gehaald worden. Naast de O.303 lag de O.127 gemeerd en ook aan boord van die treiler werden werken uitgevoerd. Onmiddellijk na de explosie werd de gasfles aan boord van de O.127 afgesloten en haastte reder Basiel Haelewyck zich naar de O.303 waar hij er met een brandblusapparaat in slaagde de vlammen te bedwingen. Niemand werd gekwetst en de schade is eerder gering. Gelukkig maar!

HAVENTENTONSTELLING

Op zaterdag 1 mei 1982 start in de Brugse stadshallen de grote havententoonstelling. Deze manifestatie duurt tot 1 augustus. VBP Brugge heeft de eer deze tentoonstelling op filatelisch gebied te organiseren. Vijftientig kaders met als thema „Brugge en de zee” zullen 3 maanden lang te bezichtigen zijn. Tijdens de weekends zal een delegatie van onze club in de hallezalen tegenwoordig zijn.

Tevens zal op 8 mei 1982 een speciale afstempeling te verkrijgen zijn. Het ontwerp van deze stempel werd gemaakt door Mej. Marijke De Vent uit Knokke-Heist. Er worden ook souvenirs verkocht onder de vorm van speciale omslagen en kaarten. Op de omslagen staat het motief van de afstempeling en op de kaarten het wapenschild van Brugge of „Beertje van de loge”. De prijs van deze souvenirs wordt later bepaald maar zal schommelen tussen 20 en 40 frank. Men kan ze ook schriftelijk bestellen bij Dhr. Govaert, mits betaling van port en verzendingskosten.

De tentoonstelling zal dagelijks te bezichtigen zijn van 10.30 tot 12.30 en van 14.00 tot 18.00 uur.

Verdere inlichtingen zijn steeds te verkrijgen bij P. GOVAERT, Kard. Mercierstraat 60, 8000 Brugge. (Tel. 050/33.75.26).

BELGIE

Nadat een paar weken door de Belgische kustvissers nogal wat ruime vangsten kleine, maar toch bovenmaatse tong gevangen werd, zijn de aanvoeren deze week plots bijna gehalveerd. De tongen kwamen eerder onder onze kust, maar bleven anderzijds niet zolang. Anderzijds is het voor de paar vissers, die zich door de tongenvangsten niet lieten verleiden en voortvissten op de garnaal, ook niet slecht uitgevallen, zodanig dat enkele tongenvissers reeds terug het oog op de garnaalvangst laten vallen.

Het nieuw verkoopsysteem per twee ben blijkt een meevaller te zijn en positief uit te vallen, zowel voor de reder als voor de opvang. Inderdaad stelden wij verleden week vrijdag persoonlijk vast, dat een groot gedeelte van een partij kleine zeehond, per twee ben aan een koper geraakte en dat zelfs de grootste kopers er slechts vier ben van doen hadden. Bij een verkoop per tien ben zou de ganse partij de weg van de opvang zijn opgegaan. Hetzelfde werd op een bepaald ogenblik eveneens met de kleine wijting vastgesteld, waarbij er, door de verkoop per twee ben toch een partij verkocht geraakte. Anderzijds dient aanvaard dat bij grote aanvoeren van ronde vis, het de hallchef is, die moet oordelen of er anders moet tewerk gegaan worden om te vermijden dat reders wier schip het laatst ligt, er de nadelige gevolgen van zouden dragen. Dat noemen we de rol van een verstandige marktleding.

GROENLAND

Sinds de intrede van Denemarken en dus van Groenland, heeft de EEG aan dit laatste land in totaal 100 miljoen B.fr. gratis toelagen verleend. Blijkt dit op het eerste zicht niet enorm over al die jaren, dan moet men toch de zeer kleine bevolking van Groenland in aanmerking nemen die slechts iets boven de vijftig duizend telt. Met hulp van deze toelagen werden een veertigtal nieuwe schepen gebouwd en/of tweedehandse aangekocht. Het is in elk geval dank zij deze steun, dat de Groenlandse visserij een bepaalde uitbreiding kreeg en hiervan uitgaande ten slotte dergelijke appetijt kreeg, dat zij vooral de promotors voor een uittrading uit de EEG werden.

TE KOOP:

**2 Baader onthuidmachines
 type Baader 50**

Tel. Middelburg 00.31.11803555

(8821V)

IJsland

IJsland heeft een vervroegd einde gesteld aan het wintervangstseizoen op de lodde of capelin. Inderdaad zou nu gebleken zijn, dat de stock slechts uit 150 duizend ton zou bestaan in plaats van de eerst aangenomen 600 duizend ton. Door deze beslissing van de regering zijn heel wat vaartuigen verplicht te gaan opliggen. De lodde wordt uitsluitend voor vismeeldoeleinden gevangen.

Bij het bezoek van de IJslandse vrouwelijke Presidenten aan Groot-Brittannië, zegde deze onder meer aan de journalisten dat IJsland slechts een heel kleine Staat is en Groot-Brittannië een grote en machtige Staat en dat zij het daarom ook zo waardeert, dat dit land een zo respectvolle houding aanneemt ten overstaan van IJsland. IJslands vrouwelijke presidenten heeft waarschijnlijk nog nooit iets gehoord (of doet alsof) over de twee Engelse-IJslandse kabeljauwoorlogen!

In IJsland is de langste pipe-lijn ingehuldigd voor het vervoer van natuurlijk heet-kokend water uit de tot nog toe in IJsland grootste heetwaterbron. Deze pipe-lijn levert meer dan 10 duizend liter per minuut en de energie die hierdoor geleverd of bespaard wordt, komt overeen met jaarlijks 10 duizend ton olie.

In 1981 bedroeg de uitvoer van stokvis uit IJsland één vijfde van de totale waarde aan uitgevoerde vis. Stokvis is de oudste vorm van uitvoer van vis in dit land. Het overgroot gedeelte hiervan gaat naar Nigeria. Stokvis is gefileerde en in de open zuivere IJslandse lucht gedroogde kabeljauw. Er werd echter in de laatste tijd zoveel stokvis naar Nigeria verzonden, dat een verkoopmanager van de Federatie van IJslandse Koöperatieven de waarschuwing heeft laten horen van een te groot aanbod aan Nigeria, hetgeen onvermijdelijk tot een prijsdaling zal leiden.

De toptreiler was verleden jaar in IJsland de „Kaldbakur” met als thuishaven Akureiri op de Noordkust van IJsland. In het voorbije jaar bracht dit schip 6,5 duizend metrieke ton vis binnen. Als we nu de metrieke ton bescheiden zouden gelijk stellen aan duizend kgr. dan zou dit vaartuig 130 duizend bennen vis in 1981 aan land gebracht hebben. Even bescheiden aan duizend fr. de ben is dit toch 130 miljoen B.fr. Dit zijn cijfers om bij te dagdromen.

De Unie van IJslandse visuitvoerders heeft een leveringscontract met Portugal in de wacht kunnen slepen voor bijna 40 duizend ton gezouten bodemvis. Volgens IJslandse bron is dit één der grootste uitvoercontracten uit de geschiedenis van betrokken IJslandse uitvoerdersproducenten. Indien de 40 duizend ton gehaald wordt, dan zal dit een uitvoerwaarde betekenen van 5 miljard B.fr.! Ook Spanje, Italië en Griekenland nemen gezouten vis, hoofdzakelijk kabeljauw, van IJsland af.

De eerste inlichtingen over het aantal inwoners in IJsland stamt uit het jaar 1703 toen men bij een telling iets boven de 50 duizend inwoners kwam. In 1900 was dit nog maar 78.200 om dan uit te groeien in de loop van onze eeuw tot 232 duizend inwoners. Nog altijd een relatief zeer klein getal in aanmerking genomen een tamelijk grote inwijking zodanig, dat de oude autochtone bewoners (de eskimo's) nu een minderheid uitmaken.

In het voorbije jaar 1981 was het totaal aan bodemvis door vreemde vaartuigen in IJslandse wateren opgenomen 23.192 ton. Het gaat hier over vaartuigen uit de Faroë, Noorwegen en België. Van deze meer dan 23 duizend ton ging het leeuwenandeel naar de Faroë met 17 duizend ton. In het totaal van 23 duizend ton mag er slechts 8 duizend ton kabeljauwsoorten gevangen worden.

Dank zij een onlangs getroffen bilateraal akkoord tussen IJsland en Zwitserland, mag IJsland nu alle zeevisproducten vrij in Zwitserland invoeren. Het gaat hier zowel over verse, in ijs bewaarde vis, als over in blokken diepgevroren filetvis, gezouten vis en schaaldieren.

Een nettenfirma uit Reykjavik bevoorraadt de trawlvloot van de grootste rederij uit Newfoundland. De treilervloot van deze rederij bestaat uit 44 grote eenheden. Het is, wat wij noemen een cliënt van belang. Anderzijds menen wij, dat het voor de leverende firma ook wel een gevaar inhoudt, namelijk verliest men dergelijke cliënt, dan bezorgt dit natuurlijk grote narigheden aan de leverancier. Een gespreide cliënteel is een minder risikodragend cliënteel.

ITALIE

In Italië hebben meer dan zestigduizend vissers te Rome gedemonstreerd tegen de vervuiling van de Middellandse Zee en voor een vermindering van de brandstofprijs. Op deze dag lagen praktisch alle activiteiten aan boord van de vissersschepen stil bij wijze van protest.

Volgens voorlopige cijfers zou de totale IJslandse visaanvoer voor 1981 rond de 1,4 miljoen ton liggen, hetgeen 110 duizend ton minder zou zijn dan het voorgaand jaar. Het zou echter vooral wegens een minder aanvoer aan lodde of capelin zijn, dat men onder het aanvoerpeil van 1980 komt te liggen. Daarentegen werd meer aangevoerd aan waardevolle soorten.

In Akureiri in IJsland, is de eerste IJslandse diepvriestrawler van stapel gelopen. Het is geen uitzonderlijk groot schip met zijn 500 Brt en iets boven de 50 meter lengte en voorzien van een hoofdmotor van 2400 PK. Het invriezen geschiedt aan boord van het vaartuig. Het is inderdaad uitgewezen dat men beterkoop aan boord invriest, dan dit aan land kan gebeuren, omdat men heel wat tussenstadia vermijdt, zoals transport, overslag, opslag in koelruimten en heel wat manipulaties.

Italië

Door het Deens lid van het Europees Parlement, de heer Kirk, werd bij de EEG-Commissie bezwaar ingediend tegen de Italiaanse grensautoriteiten omdat zij voor allerlei futuliteiten de invoer van Deense visproducten aan de Italiaanse grens blokkeren, waardoor, ofwel de vrachtwagens terug naar Denemarken moeten ofwel, door een te lang oponthoud, de visproducten beschadigd worden of verloren gaan.

Italië belemmert de normale handelstransacties in vis uit derde landen doordat het de zogenaamde driehoekshandel verbiedt, waarbij een produkt uit een derde land via de tussenhandel in een EEG-land in Italië wordt ingevoerd. Volgens art. 9 en 10 van het EEG-Verdrag mag een produkt vrij in de EEG verkeren wanneer het de grens van de EEG gepasseerd is, omdat het dan reeds aan de formaliteiten en verplichtingen van het inkomen in de EEG voldaan heeft.

GROOT-BRITTANNIE

Door de EEG werd een nieuwe lijst met bijkomende erkende producentenorganisaties gepubliceerd waaruit we de Grimsby Fish Producers Organisation Ltd, Fish Dock Road, UK-Grimsby DN 31 3 NJ noteren.

Drie vissers uit het Britse Sussex werden beboet elk voor 15 duizend BF om rechtstreeks vis aan het publiek verkocht te hebben en hierbij de nodige hygiëne niet in acht genomen te hebben. De vis was enkel in dagbladpapier gewikkeld, lag op onzuivere toonplanken en er was geen zuiver water, noch waren er wasbekkens voor de handen aanwezig. Ook het verkoopstalletje liet compleet te wensen over wat de hygiëne betraf.

Groot-Brittannië en Ierland hebben een stap nader gezet voor de coördinatie in het beleid van de visserijbescherming voor éénzelfde type van vliegtuig voor visserijtoezicht te adopteren met een reikwijdte van voldoende voor de 200 mijlszone. Het brandstofverbruik van deze nieuwe luchtkustwachter zal maar de helft bedragen van de thans gebezigde jetvliegtuigen. Het vliegtuig is bijzonder aangepast voor trage snelheden.

In Aberdeen kreeg de schipper van de 26-meter seiner «Boy Andrew» met Wick als thuishaven het zilveren embleem uitgereikt door de Don Fishing Compagnie wegens het binnenbrengen in 1980 van vis voor een waarde van 35 miljoen BF in onze munt uitgedrukt. De aanvoer wordt gewoonlijk in de afslag te Peterhead gezet. Het vaartuig werd op de Cambleton scheepswerf in 1979 gebouwd.

Door een goedkope invoer van zee-algen uit China, kent de Britse visserij op zeevier een moeilijke tijd met slinkende prijzen. De 72 speciaal ingerichte boten op Groot-Brittannië's noordkust, werken dan ook maar op halve kracht.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

VERSCHEIDENE

Volgens regeringsambtenaren van het visserij-departement van de staat Alaska, kunnen de zalmvissers zich in het jaar 1982 verwachten aan een uitzonderlijk goed zalmjaar. Verleden jaar had het betrokken departement een vangst voorspeld van 75 miljoen stuks, maar het werden er boven de 110 miljoen. Voor 1982 voorspelt men 135 miljoen stuks hetgeen, zo dit verwezenlijkt wordt, het absoluut rekord van 1936 met 129 miljoen stuks zal overtreffen.

In de Baltische Zee werd een kabeljauw in een haringvangst gevangen die 28 kg woog. Men spreekt daar van de grootste kabeljauw ooit in de Baltische Zee gevangen. Dit kan goed zijn, maar dit beestje is toch nog 4 kg minder in gewicht dan de kabeljauw die men een drietal jaren terug in de Oostendse vismijn zette en waarvan de kop alleen reeds 8 kg woog. Getuige hiervan ons aller bekende Pedro Hennaert, die de kop van de zeer verse kabeljauw mede naar huis nam om kaken en keeltjes te maken. Hij heeft een zaag en een kapmes moeten gebruiken!

In visserijmiddens meent men, dat men nooit terzelfdertijd én een groot haringbestand én een groot makreelbestand kan hebben, omdat beide soorten, wat hun voeding betreft, grote concurrenten zijn. Dit zou uitleggen waarom het makreelbestand gevoelig verhoogde, rechtstreeks evenredig met de overbevissing van de haring. Wij stellen het echter niet zo eenvoudig voor en menen ook wel, dat de makreel kon aanwassen omdat men zolang bij voorkeur op de haring heeft gevestigd, om naderhand, bij de instelling van een verbod op de haringvangst, met man en macht de makreel te gaan bevissen.

NOORWEGEN

Volgens de Noorse Informatiedienst, heeft Noorwegen er belang bij, zeewier en algen te kweken omdat de verwerking hiervan een ganse gamma van nuttige produkten geeft, zoals gas, kolen, dierenvoeding, voeding voor menselijk verbruik en een gans spectrum van scheikundige produkten die verwerkbaar zijn, vooral ook in de textielnijverheid.

NEDERLAND

Te Delfzijl in Nederland, waar vooral Urkers komen afmeren, wordt er thans gesproken over het aanleggen van een drijvende steiger. Dit is waarschijnlijk wel een nieuwigheid dat wij tot nu toe slechts voor jachten in toepassing zagen brengen.

Voor de visserij-ontwikkeling in het Noorden van Nederland zal er bijzondere aandacht besteed worden aan de uitbreiding van de visserijhavens van Lauwersoog, waar eveneens Urker vissersvaartuigen na de verkoop in de Urker-visafslag, komen afmeren. Daar waar men Noord-Nederland ruim met jachthavens begiftigt, mag ook wel eens meer aan akkommodaties voor de visserijvloot gedacht worden.

In parlementair Nederland had men zich vorgenommen heel wat commissies af te schaffen. Op dit lijstje stond eveneens de Vaste Commissie voor de Visserij. In visserijkringen was men hiermede niet opgezet en het was dan ook met tevredenheid dat men vernam, dat deze Commissie de hakbijl overleefd heeft.

De Nederlandse Tweede Kamer heeft zich zorgen en narigheden gemaakt over de uit de hand gelopen kosten voor de bouw van een pijlerdam voor de Oosterschelde en verscheidene sprekers vroegen, in dit verband een onderzoek van de Rekenkamer. Voorlopig heeft men tenslotte genoeg genomen met de toezegging vanwege minister Zeevalking dat de Kamer een verslag hierover zal krijgen uitgaande van de financiële inspectie van het betrokken ministerie. Of dit verslag van de eigen inspectie soms niet zal bijgewerkt worden, heeft men het raden naar.

In Nederland is men nog altijd niet volledig in het reine of er in de Oosterschelde nu een pijlerdam komt of niet. In 1974 was men hier wel mede akkoord zo de werken konden beëindigd worden ten laatste in 1985 en de bouwkosten niet hoger zouden liggen dan 2,5 miljard gulden. Thans weet men reeds, dat de werken onmogelijk kunnen klaar komen vóór het einde van 1986 en worden de kosten geschat tussen de 5 en zelfs de 10 miljard gulden, dat wil zeggen tussen de 85 en 170 miljard BF aan de officiële koers, hetgeen inderdaad geen klein bier is.

DE EEG-EENHEID BEDREIGD!

FRANKRIJK EN GROOT-BRITTANNIE TEGENOVER ELKAAR

Alhoewel het hier niet direkt over visserijzaken gaat, moeten we toch wijzen op het groot gevaar dat er heerst in verband met de eenheid in de EEG. Dit kan naderhand wel gevolgen hebben voor de visserij alhoewel de tegenstellingen hier uitsluitend over het landbouwbeleid en de begrotingsperikelen gaan.

In verband met de prijzen van de landbouwprodukten, wensen de boeren een verhoging met 16%. Deze wensen of eisen werden zelfs kracht bijgezet door grote betogingen te Brussel op het ogenblik dat de Raad van ministers hierover onderling aan het onderhandelen was. Het Europees Parlement te Straatsburg, had 14% voorgesteld, maar de EEG en vooral Groot-Brittannië, wenst zover niet te gaan. Dit laatste land is nu geen bijzonder landbouwland en moet heel wat landbouwprodukten invoeren. Het zou dus geen voordeel voor zijn bevolking uitmaken, maar eerder een nadeel. De boeren in België, Italië en in het bijzonder Frankrijk, wensen echter wel een substantiële verhoging en ook Mitterrand staat hier achter.

Anderzijds wenst Frankrijk dan wederom niet toe te geven aan een eis van Groot-Brittannië om een kleinere bijdrage te moeten betalen in

de EEG-begroting. Wie Lady Thatcher kent, weet echter dat dit ook geen gemakkelijke is en daar zit men nu in de EEG met een soort breuk opgescheept. Mitterrand is zelfs zo ver gegaan te zeggen dat Groot-Brittannië dan maar uit de EEG moet stappen, maar dat zijn politieke stunts, die de gemeenschap niet dienen.

Alhoewel de landbouwbelangen voor bepaalde landen van bijzonder grote betekenis zijn, zou een breuk en een terugtrekken van Groot-Brittannië uit de EEG voor onze vissers, toch zeer zware konsekwenties kunnen hebben en mede voor de visserij van de andere partnerlanden, Frankrijk inbegrepen. We weten echter, dat de visserij in het nationaal brutoproduct en elektrooraal niet veel te betekenen heeft, in het bijzonder dan in België.

Dit neemt niet weg dat ook de visserij wenst dat haar belangen aan bod komen en men niet het slachtoffer wordt van landbouwperikelen. Groot-Brittannië met haar uitgestrekte visserijlijmieten komt voor ongeveer 60% voor in de visbestanden en moest het werkelijk op gebied van visserij dit impakt opeisen, dan wordt het, vooral voor de landen met een traditionele visserij in Britse wateren, waaronder vooral België, een ramp voor de betrokken visserij.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
Ø (059) 32 16 76

BITTERHEID OVER DE VERKOOP VAN 2 MODERNE BRITSE DIEPVRIEZERS AAN HET BUITENLAND

De Britse minister voor landbouw en visserij, de heer Peter Walker, heeft trachten uit te leggen, dat de verkoop van twee prachtige moderne diepvriestrelers, de 85-meter metende „Buccaneer” en „Galliard”, het gevolg zijn van het verloren gaan van de Britse IJslandvisserij. Ze werden onlangs aan Nieuw-Zeeland doorverkocht door de eigenaars, de Boyd-rederij.

Anderzijds wordt de bewering van de Britse minister ten zeerste tegengesproken dat het wegvallen van de IJslandse visserij schuld heeft aan de verkoop naar het buitenland van betrokken diepvriezers. De rederij Boyd wijst inderdaad in dit verband op het feit, dat diepvriezers met eenzelfde concept als de „Buccaneer” en de „Galliard” nog maar onlangs door Nederlandse rederijen in bedrijf gesteld werden en dat deze niet bestemd zijn voor de verre visserij maar voor de gemeenschapswateren. Verder wijst de Boyd-rederij nog op het feit, dat hun aan Nieuw-Zeeland verkochte treilers, nooit gebouwd werden in het vooruitzicht van de IJslandse visserij en er nooit ter visvangst gingen.

De minister is dus totaal verkeerd, aldus Tom Boyd Jnr, alhoewel wij hem dit niet zo erg aanrekenen, vermits wij aanvaardden dat hij door zijn diensten verkeerd ingelicht is. Kunnen wij evenmin de EEG een verwijt toesturen voor het verlies van onze IJslandvisserij, dan is het wel waar, aldus Tom Boyd, dat wij, door ons lidmaatschap in de EEG, heel wat mogelijkheden in eigen wateren verspelen of verspeeld hebben. Verder meent zelfde woordvoerder, dat het Groot-Brittannië gemakkelijker zou geweest zijn, in eigen naam en voor eigen voordeel bilaterale visserij-overeenkomsten af te sluiten met Noorwegen, de Faroë, Groenland en Canada.

Aldus is de toezegging van een contingent van 1.000 ton voor Groot-Brittannië in Canadese wateren op een totaal van 14.500 ton door EEG-onderhandelingen bekomen, ook al niet gunstig en totaal onvoldoende.

In feite werden de „Buccaneer” en de „Galliard” gebouwd om groot voordeel te halen uit de pelagische visscholen in de Britse wateren en rond de Britse kusten, als makreel, haring, enz. Met dit doel waren de schepen gebouwd met zeer grote invriescapaciteit en met grote door ijs koelgehouden zeewatertanks waar men de pelagische soorten, bij heel grote vangsten, voor een tijd goed kon bewaren, tot zij bewerkt konden worden. Tom Boyd maakt de Britse regering dan ook een verwijt, dat deze diepvriezers niet konden ingezet worden, terwijl de Nederlanders onbekommerd de makreel in grote hoeveelheden komen vissen.

Tom Boyd gaf ook een vergelijking ten beste tussen de vangst- en stockagemogelijkheden van de „Buccaneer” en „Galliard” en de nieuwe Nederlandse 71-meter diepvriestrelers. Deze laatste kunnen, dank zij nieuwe technieken nu 100 ton per dag diepvriezen en de Britse slechts 60 ton. Daarentegen hebben de Britse vaartuigen stockageruimte in hun zeewatertanks die

1,5 maal hoger ligt. Tom Boyd deelde ook nog mede, dat de vangst van de Nederlandse diepvriesvaartuigen 150 duizend ton was, tegenover één door de EEG vooropgesteld kwantum van slechts 23 duizend ton? Ook de cijfers van de Britse minister werden door de woordvoerder van de Boyd-rederij zo maar niet aanvaard, waar door de eerste beweerd wordt, dat de kust- en middenslagvisserij een aanwinst van 1.200 vaartuigen telt!

Besluit van de betrokken rederij was in elk geval, dat de nieuwe regering de diepvriesvloot van het land virtueel vernietigd had.

NIEUWE BASIS VOOR TOELATING OP BEPAALDE VISSERIJ IN DE 12-MIJLS-ZONE?

Het is niet alleen onder de Belgische kustvisserij, maar ook in Nederlandse visserijmiddens, dat men zich vragen stelt of er geen ander criterium van toepassing kan ingesteld worden voor de bepaling van de norm om toelating te bekomen voor de visserij op bepaalde soorten zoals de tong, in de twaalf mijlszone onder de kust.

Zoals men weet, mag er thans door vissersvaartuigen tot 70 Brt in deze zone gevist worden op voorwaarde, dat de sterkte van de motor beneden de 300 pk ligt. Een jaar eerder was dit zelfs nog beperkt tot 50 Brt, en 300 pk waardoor heel wat vissersvaartuigen, vooral Nederlandse zich gefrustreerd voelden.

Anderzijds is onze eigen Belgische kustvisserij niet te spreken over de verhoging tot 70 Brt, verhoging die er gekomen is dank zij, of te wijten aan het streven van de Nederlandse minister De Koning, al naar gelang men voor of tegen is, waarbij de Belgische autoriteiten, gezien de speciale toestand van onze kust, zich maar al te gemakkelijk laten vangen.

Bij onze Belgische kustvisser hoort men het verwijt, dat brutotonnage en pk-sterkte van de motor gevoelig kunnen gemanipuleerd worden, zodanig dat men door bepaalde aanpassingen, minder tonnage toegemeten krijgt en kwestie van de motor, deze kan afzetten tot een lager niveau, of door een tijdelijke ingreep op de mazoutpomp, men kan geraken waar men wil. Aldus zou een toelating om in de twaalf mijlszone bv. op tongen te komen vissen, beter gediend zijn op basis van de lengtebepaling van het vaartuig. Nochtans zal wel nooit een goed sluitende en niet-diskriminerende norm gevonden

FRANKRIJK

Veertien open visserijboten die aan beroepsvisserij doen met een... buitenmotor, hebben voor een drietal uur, de toegang tot de haven van Dieppe geblokkeerd omdat zij wensten gehoord te worden en voldoening te krijgen in verband met een détaksatie bij de aanschaffing van de essence, die zij nu moeten betalen op basis van de aanschaffingsprijzen voor de auto's. Gezien de staking te Dieppe van de dokkers was er slechts zeer weinig scheepvaart en moest slechts één schip terugkeren.

Voor de nieuwe tonijnkampagne in Frankrijk vragen de tonijnvissers een basisprijs van 135 fr. het kgr. tegenover slechts 116 B.fr. het vorig jaar. De konservenfabrieken hebben nog niets toegezegd omdat ze menen, dat het hiervoor nog te vroeg is. Er worden ook nog al wat buitenlandse tonijnprodukten binnen gebracht en ook hiermede voor de verwerkende nijverheid rekening gehouden.

worden. Ook wat de lengte betreft, zouden dan de hektreilers bevoordeligd worden tegenover diegenen met, laat ons het maar zeggen met een lang, en op gebied van praktische ruimte, waardeloos gat. Men heeft ook vissersvaartuigen die rank gebouwd zijn en vissersvaartuigen, die aan de dikbuikige en brede kant liggen. Deze laatste vaartuigen kunnen zwaarder motoren verdragen en beschikken ook over veel meer ruimte. Discussies en onenigheid zal er dus wel altijd blijven. Nochtans is er toch een strekking om de lengte van het vissersvaartuig als basis te nemen.

Hier ligt nu echter voor de kleine kustvisserij terug de ongerustheid of men soms de lengte niet zodanig zal bepalen, dat vaartuigen met nog groter tonnage en met nog groter motoren in de twaalfmijlszone zullen kunnen toegelaten worden.

Als men inderdaad de kleine kustvisserij wenst te beschermen, dan moeten dan ook maatregelen in die zin genomen worden. Door groter vaartuigen uit te sluiten, beschermt men tevens de visstand, want kustzones fungeren terzelfdertijd nog al dikwijls als kinderkamer voor de ondermaatse vis zoals dit het geval is voor de tong, waar men onder de kust hoofdzakelijk kleiner soorten vangt. Dit zou dan een bijkomende bescherming uitmaken. Valt nu af te wachten wat er ten slotte uit Brussel uit de bus zal vallen.

”HET VISSERIJBLAD”

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