

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 10 september 1982 - Nr. 34

BRITSE VISSERIJ STELT EISEN VOOR ONMIDDELLIJKE STEUN En de Belgen?

De verzoeken om onmiddellijke steun vanwege de Britse visserij aan de regering gericht, worden alsmaar dringender. Ten einde raad zijnde hebben Grimsbyvisserij via hun woordvoerder en voorzitter van de Grimsby-Redersfederatie in dit verband preciese eisen laten stellen aan het betrokken departement. In elk geval willen zij klaarheid in de zaak en verlangen dat de Britse minister Walker van landbouw en... visserij, stelling ter zake neemt.

Ook de Lowestoft-vissers-reders stellen, dat de visserij op het punt van ineenstorting gekomen is, zo niet onmiddellijk financiële hulp vanwege de regering verleend wordt. Ook uit Zuid-Engeland en Wales wordt in die zin aangedrongen.

In het verleden heeft de regering reeds een paar malen een miljardensteun aan de visserij toegekend die dan verdeeld werd op basis van de lengte van de vissersvaartuigen. Het is duidelijk dat dit een voorgaande geschiedenis heeft en dat de visserij hierop ingespeeld heeft. Ook de regering heeft bij herhaling laten weten dat zij bereid zou te vinden zijn een nieuwe financiële hulp aan de visserij toe te kennen. Dergelijke beloften regelmatig herhalen, zonder dat er in de praktijk hiervan iets terecht komt, is dan natuurlijk van aard om het ongeduld en de ongerustheid onder de visserij aan te scherpen en ten top te drijven. Vandaar ook de regelmatig terugkerende eisen door de verschillende Britse redersfederaties gesteld die, wanneer hieraan niet voldaan wordt, ten slotte tot spektakulaire acties vanwege de zich bedrogen voelende vissers aanleiding zou kunnen geven.

Van deze gelegenheid maken wij gebruik om er op te wijzen dat praktisch alle regeringen onder de één of andere vorm hun visserij steunen ook al mag dit volgens de EEG niet plaats grijpen uit zorg voor concurrentievervalsing onder de vissers van de Gemeenschap.

Wat ons betreft, schijnt onze Rederscentrale een rustig dutje te doen, waar de toestand voor onze Belgische visserij nog veel erger is dan voor anderen, gezien de visserijgronden voor ons veel verder afgelegen zijn en de kosten van brandstof dramatische vormen aannemen, daar zij deze week tot 13,62 fr. gestegen is en nog niets laat voorzien dat, niettegenstaande alle berichten, daarin een merkelijke verbetering zal intreden. Waar twee jaar geleden de brandstofprijzen in België op dit tijdstip 8,02 fr. noteerden, stellen we nu in zes weken tijd nog een verhoging vast die van 12,35 fr. naar 13,62 fr. loopt.

Het wordt voor elkeen dus dramatisch en het is onbegrijpelijk dat de Rederscentrale aan wie de

reders meer dan 20 miljoen bijdrage per jaar afdoeken, zich niet krachtadiger aanstelt, zoals het niet meer roert om de slooppremie te zien tot stand komen.

Onze IJslandvisserij is praktisch tot nul herleid en wie er nog heen gaat, kan met de opbrengst van twee miljoen nog slechts zijn brandstof en lonen betalen, als het goed gaat en men geen achterstallige rekeningen heeft. Ware het niet dringend gewenst ook bij ons tot een radikale actie over te gaan of blijven onze vissers lamme goedzakken? Zouden we niet beter tot de Boerenbond toetreden? Dan zouden we tenminste

gesteund worden, want wie durft met dergelijke brandstofprijzen nog aan nieuwbouw denken, zelfs met een slooppremie, welke ook al acht maanden op zich laat wachten. De Waalse C.V.P.-minister Maystadt is immers noch Vlaming, noch visser. Men spreekt van werkverschaffing door sloop van oude schepen en nieuwbouw. Men giet nog steeds miljarden in op voorhand afgeschreven bedrijven, maar tijdelijk honderd miljoen frank steun voor brandstof aan de visserij welke meer dan 2,5 miljard frank vis en schaaldieren aanvoert, is te veel.

Dit is een droeve werkelijkheid.

P.V.

EEN OPHOUDPRIJS VOOR TONG ?

Deze titel zal voor de meeste kenners wel dwaas klinken. Tong is toch geen vissoort, die blijft staan of die ooit zal moeten opgehouden worden ! Maar volgens de "Stuurboord-Vissers editie" uit Nederland, zouden er in de boomkorre- en kustvisserij in dit land stemmen opgaan om voor deze vissoort een soort bodemprijs vast te leggen. Evenals voor andere vissoorten zou ook de tong niet onder een bepaalde prijs mogen verkocht worden. Zo gemakkelijk lijkt dit echter niet omdat de ophoudprijs heel hoog zou moeten gesteld worden in verhouding tot de andere vissoorten en dat zou dan bijzonder duur komen te staan aan de opvangorganisaties.

Tong, tarbot en griet zijn luxe artikels. We zien niet in welke minimum prijzen hiervoor kunnen gemaakt worden, daar de prijzen, de soorten en de visgronden hier een enorme rol spelen.

In Frankrijk heeft men daar echter wel iets op gevonden. Daar bestaan ophoudprijzen voor de tong, maar de opgevangen tong wordt er niet naar de vismeelfabrieken verwezen, maar ingevroren om op tijden van een te klein aanbod, terug op de markt gebracht te worden. Hierdoor is de tussenkomst van de opvangorganisaties heel wat geringer en er wordt zelfs een winst van gemaakt bij kleiner aanvoer.

De Producentenorganisatie Oost-Nederland te Urk heeft hieromtrent een onderzoek ingesteld om mogelijk ook in Nederland tot een opvangregeling voor de tong te komen. Het moet echter zijn dat hierbij nog heel wat problemen om de hoek komen kijken, vermits er in dit verband nog niets van de grond gekomen is. Het invriezen van tong zou, naar "Stuurboord-Visserij-Editie" schrijft, nog geen goedkope bezigheid zijn en een apart vak. Opvangen van tong of fijne vissoorten kan slechts geschieden in coöperatief

verband en op eigen risico zonder dat daartoe een EEG tussenkomst noodzakelijk of nuttig is. Hier kunnen dergelijke tussenkomsten voor de visserij nuttiger besteed.

Het is duidelijk dat er slechts sprake kan zijn van het ophouden bij ernstige prijsval en nu schrijft men in Nederland dat de gemiddelde prijzen voor kleine tong veel lager liggen in 1982 dan in 1981, maar men zegt niet hoeveel ondermaatse tong daarin zit, welke die prijs beïnvloedt.

Wij staan verbaasd over de veronderstellingen dat tong zou kunnen opgevangen worden of een bodemprijs zou moeten krijgen vanwege de te lage prijzen. Als men natuurlijk de prijs van de tong wenst te bepalen, volgens de kostende bedrijfsfactoren van de boomkorrevisserij, vooral wanneer niet te veel tong te vangen is, dan kan men natuurlijk wel gelijk hebben. De ophoudprijs mag echter niet bepaald worden in een periode van minimumaanvoeren, want dan zou men dit ook moeten doen voor al de andere vissoorten waarvoor reeds een ophoudprijs vastgelegd werd. Maar omgekeerd zou deze ophoudprijs dan terug verlaagd dienen te worden in perioden van grote aanvoer. Dit als men redelijk wil blijven. Inderdaad zijn de aanvoeren van rondvis in de laatste tijden ook niet bijster hoog en bijgevolg te laag om uit de kosten te komen. Dit zou dan ook moeten aangepast worden. Een praktisch onoverzichtelijk en moeilijk geval !

Verder zit men nog met het gevaar dat te hoge ophoudprijzen een nadelige weerslag zouden kunnen hebben op de detailprijzen of aanleiding geven tot een vermeerdering van invoer uit derde landen, niettegenstaande aangepaste oriëntatie- en referentieprijzen.

(Vervolg op blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

We menen dan ook, dat het eventueel opkopen, voor het invriezen van de tong, het best is voor een prijsregulerende ingreep en van aard om er een bodemprijs in te houden. We menen echter dat dit opkopen niet door de producentenorganisaties moet gebeuren, ten laste van de EEG tussenkomenst, maar dat het kan en reeds gebeurt door het privaat dat over de voldoende invries- en opslagruimte beschikt.

Als reden voor de dramatische prijsontwikkeling van de jonge tong, wijst onze Nederlandse confrater op een zeer sterke **klandestiene visserij** op tong in de kustzone, waarbij in bepaalde zuidelijke EEG-landen een tongetje van ongeveer 8 cm (!) lengte nog vlot van de hand wordt gedaan. Ook wij kennen inderdaad een klandestiene bevissing op ondermaatse tong, maar dan, onbegrijpelijk genoeg, niet door klandestiene vissers, maar door beroepsvissers, die met een ondermaatse binnenkuil in hun net vissen. Deze ondermaatse tong wordt door bepaalde kustvissers per honderden kgr. aan boord gehaald en alhoewel het hier wellicht niet om tongetjes van 8 cm lengte gaat, toch zodanig ondermaats zijn, dat men er 14 tot 16 benodigt om één kgr. gewicht te halen. Al deze tongetjes worden in de handel gebracht en dat doet natuurlijk de prijs van de kleine tong geen goed. Door medespelende handelaren worden deze tongetjes aan een gemiddelde van 100 fr. het kgr. aan de man gebracht en het is duidelijk, dat dit een concurrentie uitmaakt voor de afzet van de wettelijk toegelaten kleinste tong van 7 stuks in één kgr. **Daar zou heel wat strenger dienen op toegezien te worden en onverbiddelijk ingegrepen. Deze moord op de prille tong mag zeker niet verder gaan.**

Deze kleine tong zit vooral in de kustzone en we kunnen dan ook niet anders dan met de beschuldigende vinger wijzen naar hen die ze aanvoeren. Dat deze mensen hun eigen ruiten inwerpen, deert hen niet. Het onmiddellijk gewin is voor hen bepalend. Dit bewijst tevens terug ten overvloede, dat de visser altijd tegen zichzelf dient beschermd te worden en dat hij, normaal gezien, de grootste belager is van zijn eigen zelf.

De betrokken overheid moet er dan ook maar eens en voor goed een einde aan maken en eerst niet de kat uit de boom kijken zoals dit elk jaar gebeurt, om dan op het laatst van het seizoen een paar overtreders bij het nekvel te grijpen en daarmee te gaan denken dat zij hun plicht gedaan hebben.

OPLEIDING TOT REDDER

De Provinciale Commissie voor Zwem- en Reddingsbrevetten West-Vlaanderen richt andermaal een opleidingscursus in voor het bekomen van het Westvlaams Hoger Reddersdiploma.

Deze cyclus, die aanvangt op 9 oktober 1982 en over een twintigtal weken loopt, staat open voor alle kandidaten, die minstens 17 jaar oud zijn. Naast een grondige en degelijke praktijkopleiding, wordt eveneens bijzondere aandacht besteed aan de theoretische voorbereiding en de persoonlijkheidsvorming.

Het inschrijvingsrecht bedraagt 1.500 fr. alle kosten (examengeld, toegang tot het zwembad, enz.) inbegrepen.

Voor nadere informatie en inschrijving kunnen eventuele kandidaten zich wenden tot het sekretariaat van de Provinciale Commissie, 't Speelhof 39 te 8200 Brugge 2.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

ONTVANGKANTOOR DER DOMEINEN

Sint Jansstraat 8, 8000 Brugge

— 0 —

Op dinsdag 21 september 1982, te 14 uur, in het „Hotel de Londres”, 't Zand 15, Brugge, opening van de gesloten aanbiedingen voor de

OPENBARE VERKOPING

van:

Lot 1: **BARGE ZM N° 4 (Waterlichter):**

Lengte over alles: 40,77 m.
Lengte tussen loodlijnen: 40,14 m.
Breedte: 5,62 m.
Diepgang: 2,00 m.
Waterverplaatsing standaard: 50 Ton.
Waterverplaatsing geladen: 360 Ton.
Inhoud der tanks: 310 m³ (4 × 77,5 m³)

Lot 2: **BARGE ZM N° 5 (lichter voor petroleumprodukten)**

met zelfde gegevens als Barge ZM N° 4 (waterlichter)

Lot 3: **BARGE ZM N° 6 (lichter voor petroleumprodukten)**

met zelfde gegevens als Barge ZM N° 4 (waterlichter).

Deze drie Barges liggen bij de Zeemacht te 8380 Zeebrugge, Oude Basis, Lissewegesteenweg, 13.

Kosten van de verkopng: 20 t.h.

Voor alle verdere inlichtingen vraag kosteloos kohier van lasten en voorwaarden met katalogoog aan, aan voornoemd kantoor; tel. 050/33.17.50.

Z.284 „VICKY”

LIEP VAN STAPEL TE OOSTENDE

Het is, bij wijze van spreken, bij mensengeheugen niet te zeggen wanneer er door een Oostendse scheepswerf nog een treiler te water werd gelaten. Wel kwamen er de jongste jaren wel een paar nieuwe eenheden de Oostendse vloot aanvullen maar die werden dan stuk voor stuk gebouwd door werven die niet te Oostende gevestigd zijn. Daar werd woensdag dan wel een finaal punt achter gezet want op de Scheepswerven „Industriële des Pêcheries” – de IDP voor de insiders – liep de stalen treiler Z.284 „Vicky” van stapel, gebouwd in opdracht van reder Willy Paeve uit Knokke-Heist. Precies omdat zo'n gebeurtenis lange tijd niet meer had plaats gehad te Oostende vulde een massa volk de enorme loods van de voornoemde werf waaronder veel prominenten als secretaris-generaal Marcel Poppe van het Bestuur van het

Zeezezen en van de Binnenvaart; de heer Robert Vancraeynest, directeur-generaal bij dezelfde dienst; de heer Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij; de heer Depaep, distrikthoofd bij het Bestuur van Zeezezen; de heer Deroose, directeur van de Beroepsvereniging Hand in Hand te Zeebrugge; de heer Vandenberghe, directeur van de rederscoöperatieve Hulp in Nood en SCAP; Henri Dumarey, schepen van de haven van Oostende; de heer Vandewalle, hoofd van de Visserijdienst te Oostende bij het Ministerie van Landbouw en talrijke mensen uit de nijverheids-, handels- en rederijwereld.

De stapelloop verliep op een wel unieke manier. Er werd afgeweken van het zegmaar klassieke „sleetje glijden” en de plons in het dokwater. De „Industriële des Pêcheries” heeft met name

aan de Nieuwe Werfkaai een prachtige loods opgetrokken op de gronden waar de eertijds gevestigde V.O.S. bedrijvig was en in die loods werd de Z.284 „Vicky” volledig afgewerkt. Alleen de masten moeten nog geplaatst worden, terwijl de motor nog moet uitgelijnd worden maar voor de rest is de „Vicky” klaar voor de maidentrip die, zo konden wij vernemen, binnen een drietal weken zal plaats vinden. Dan wordt het vaartuig immers afgeleverd, gedoopt en wordt de proefvaart ondernomen.

Het te water laten gebeurde dan wel in de letterlijke zin van het woord. De „Industriële des Pêcheries” heeft met name de bestaande scheepslift van de V.O.S. volledig heruitgerust en bedrijfsklaar gemaakt. De „Vicky” werd dus gewoon vanuit de immense loods op de scheepslift, met een vermogen van 1.000 ton – getrokken. Nadien werd de lift, bij middel van een reeks motoren, langzaam gezakt tot de „Vicky” voor het eerst op eigen krachten kon gaan drijven. Karwei dat ongeveer een half uur in beslag neemt maar dan wel vlekkeloos is verlopen.

Nadien greep in de loods nog een ontvangst plaats.

ENKELE TECHNISCHE GEGEVENS

Zoals gezegd is de Z.284 „Vicky” een stalen treiler die bestemd is voor de bokkennisserij op de Noordzee en de overige klassieke visgronden. Het vaartuig heeft de volgende afmetingen:

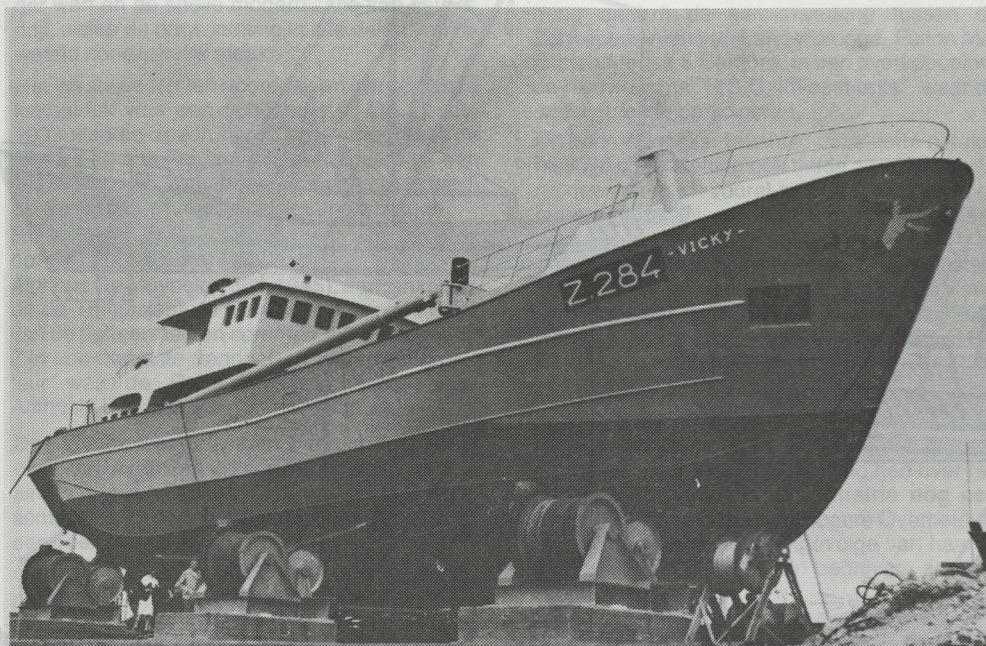
- lengte o.a. : 35 m.
- lengte tussen loodlijnen: 31,20 m.
- breedte: 8,20 m.
- holte: 4,40 m.
- diepgang midden: 3,40 m.

De tanks hebben een inhoud van respectievelijk 120 m³ brandstof, 20 m³ drinkwater terwijl de visruimen een inhoud hebben van 170 m³. De voortstuwing gebeurt door een ABC-dieselmotor, type 6 MDZC met een vermogen van 1.440 PK. Die motor drijft een schroef aan, geleverd door Van Voorden Groep, met een diameter van 2,50 m. in een Hodi straalbuis. De vislier werd geleverd door het Nederlandse bedrijf Ridderinkhof.

Nog dit: de Z.284 „Vicky” is het eerste vissersvaartuig dat werd gebouwd door de „Industriële des Pêcheries” maar vroeger was die werf dan wel bedrijvig in de bouw van o.a. sleepboten en andere types vaartuigen. Momenteel staat al wel een tweede order voor een treiler te boek. Het wordt dan een 37-meter lange eenheid die gebouwd wordt voor rekening van de Oostendse reder Frans Van der Veen, samen met een schipper uit Zeebrugge, maar die treiler komt wel op het conto van de Zeebrugse vloot te staan.

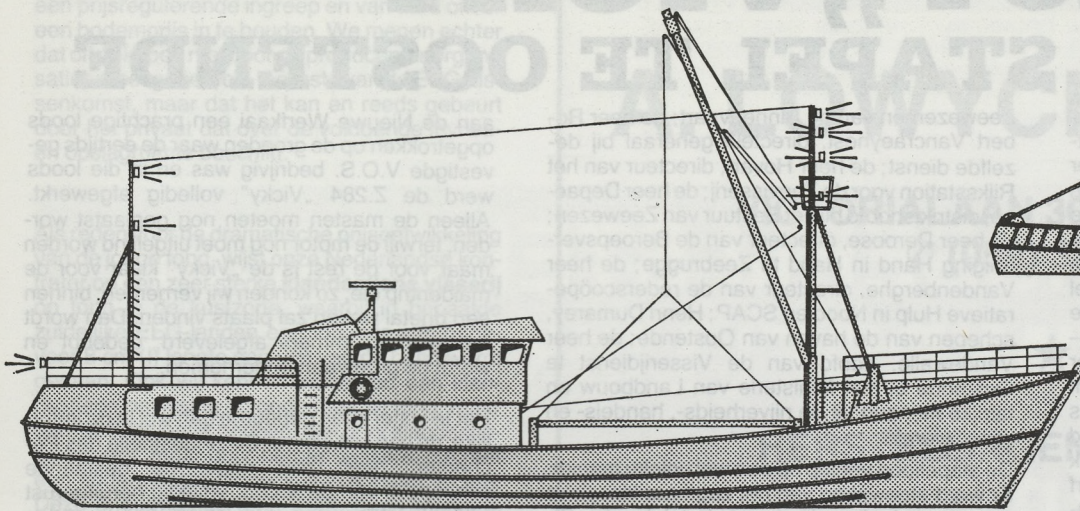
”HET VISSERIJBLAD”

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

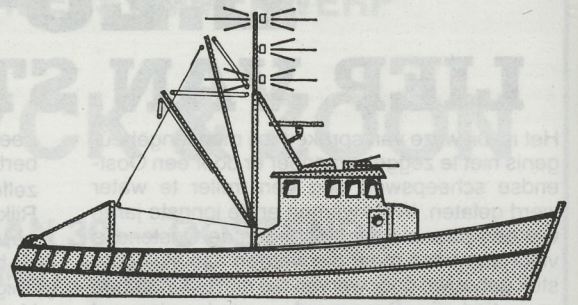


Twee beelden van de stapelloop. Bovenaan: de prachtige nieuwe treiler; onderaan: de bemanning waarmee de „Vicky” binnen een drietal weken de grote vlakke zal optrekken.

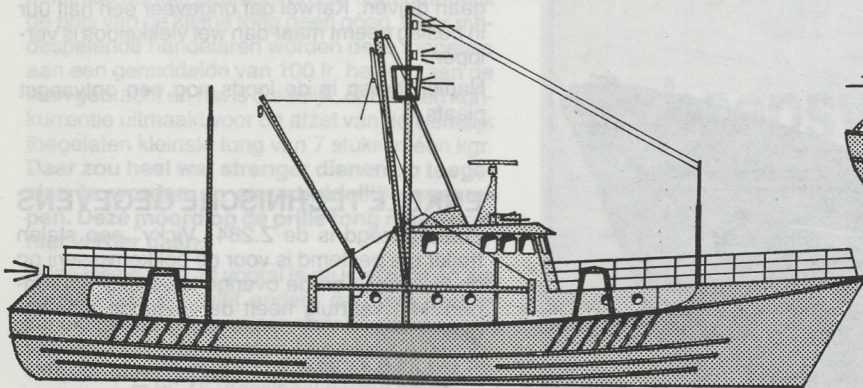
(Foto P. Maenhout)



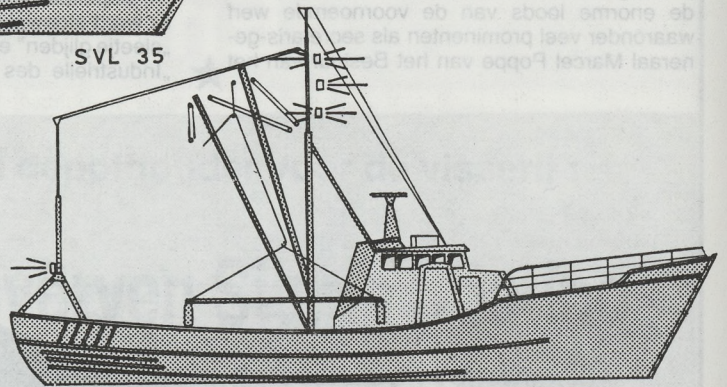
SVL 35



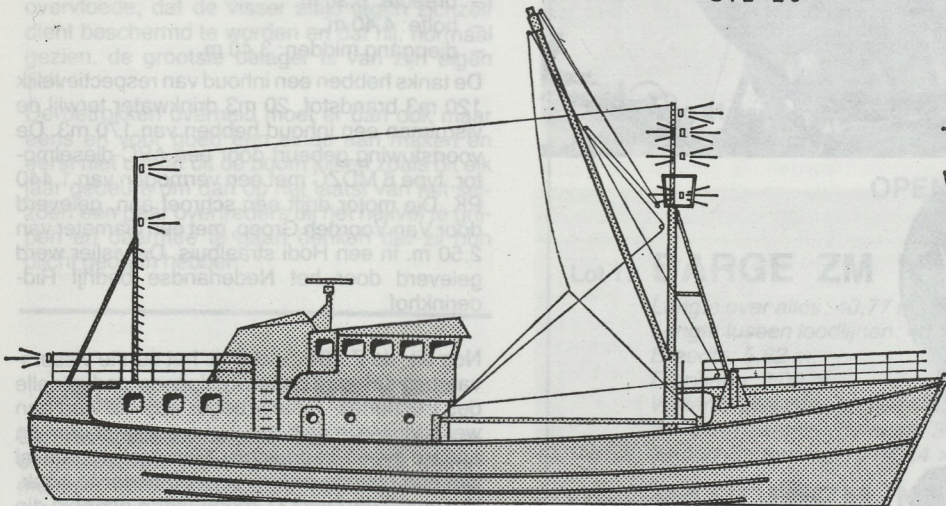
SVL 18



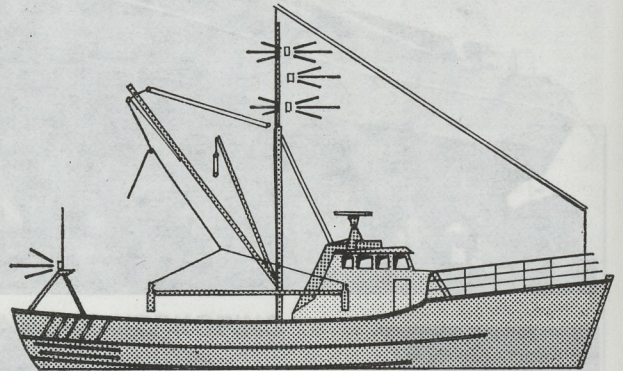
SVL 28



SVL 22



SVL 30



SVL 19



SCHIEPswerVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.

MOERVAARTKAAI 15 9020 GENT TELEFOON 091/45.04.01 TELEX 11522

NA BUREELUREN ir. J. VERHOEST TELEFOON 091/72.80.04

DE SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE VIERDE HAAR 50-JARIG BESTAAN

Zoals aangekondigd, had vorige week zaterdag de viering van het 50-jarig bestaan van deze grote werf plaats.

Te 10 uur werd in het prachtig historisch gebouw van het Bijlokemuseum te Gent een academische zitting gehouden waar honderden genodigden waren op ingegaan om niet alleen dit 50-jarig bestaan mee te vieren, maar ook de uitreiking bij te wonen van eretekens aan een 30-tal arbeiders en bedienden van de werf, die er vele jaren werkzaam waren.

HOE HET BEDRIJF ONTSTOND EN GROEIDE

De heer Raoul Wijnakker leidde de zitting in en gaf een korte uiteenzetting van de ontwikkeling der werf en de snelle modernisatie van het bedrijf, welke de omwenteling in alle delen van de wereld noodzakelijk maakt.

Het eerste bedrijf ten noorden van het geplande kanaaldok was een scheepswerf. Op 22 juni 1933 stapten zeven heren het kantoor van de Gentse notaris Ferdinand Neve binnen om een NV te stichten, *Navabel, Belgische-Nederlandse Scheepswerf*, met zetel te Langerbrugge.

Het maatschappelijk kapitaal werd vastgesteld op 620.000 fr. met als hoofdaandeelhouder Alphons De Muynck (1864-1945), een makelaar uit de Tolhuislaan te Gent, die voorzitter werd van de beheerraad en *commerciële bestuurder*. Zijn voornaamste vennoot en technisch directeur was de Rotterdamse scheepsbouwer Anthonie De Bakker.

De Muynck was een merkwaardig figuur, die van niets begonnen was en door hard te werken eindigde in een Packard-met-chauffeur. Enkele, soms bittere, herinneringen pende hij neer in een boek: "Mijn leven".

Op de hoek van het geplande dok en het kanaal, net bij de brug van Langerbrugge, huurde de firma *Navabel* van de stad Gent een terrein van 10.000 m².

De opbouw van de werf verliep niet zonder problemen, want van scheepsbouw had De Muynck geen verstand. De Nederlandse aandeelhouders kwamen bovendien hun verplichtingen niet na, zodat ze er het volgende jaar uitgegooid werden. Meteen werd het kapitaal tot 1.010.000 fr. verhoogd en de naam veranderd in *Scheepswerven van Langerbrugge*.

De eerste jaren hield de werf zich uitsluitend bezig met herstellingen en verbouwingen van binnenschepen. Het personeel moest men aanvankelijk tot in Baasrode gaan zoeken; tijdens de week bleven deze werklieden op de werf logeren in barakken.

Na de oorlog ging het bedrijf zich ook op nieuwbouw toeleggen. Herstellingen kwamen immers niet regelmatig genoeg binnen om het personeel continu in dienst te houden. De tewerkstelling varieerde van 50 tot 100 man.

Tot 1964 bouwde men er hoofdzakelijk spitsen (39 m), kempenaars (55 m) en 1.000-tonners (67 m). Er werd zowel nieuwbouw als herstelling verricht.

De verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen verplichtte de werf in 1964 te verhuizen naar de huidige ligplaats, op de kruising van de Moervaart en het kanaal Gent-Terneuzen. Op een terrein van 10 hectaren werden volledig nieuwe installaties opgericht. De 145 meter brede hel-

ling werd op frankypalen gefundeerd van 20 m. diepte. Een 2,5 m. hoge kaaimuur met een lengte van 250 meter droeg eveneens bij om de activiteiten te vergroten. Er werden reeds schepen gebouwd tot 3.000 ton laadvermogen met een lengte van 110 m.

In 1969 kwam een samenwerkingsakkoord tot stand met N.V. Boelwerf, onze grote broer te Temse.

In 1970 werd ook de grote lashall gebouwd waardoor een belangrijke stap werd gezet om aan de huidige activiteiten te komen. De schepen werden meer en meer technisch verfijnd gebouwd. Denken we maar aan de gebouwde vissersschepen, loodsboten, sleepboten, wagonferries en patrouilleboten.

In 1973 kwamen dan onze export-activiteiten op gang dankzij de samenwerking tussen de Scheepswerven van Langerbrugge, Fulton Marine en Meuse & Sambre, in een overkoepelende nieuwe firma "B.S.C.-Investments", waar de drie werven in participeren.

De heer Wijnakker bracht in deze korte betekenisvolle uiteenzetting ook hulde aan zijn trouwe medewerkers en vooral aan de heer Mainil, directeur-generaal, sedert vier jaar bijgestaan door een even knappe scheepsbouwkundig ingenieur, de heer Johan Verhoest, een Oostendenaar, zeer wel gekend in het Oostends visserijmilieu, waar de eerste parels van onze kustvisserij uit zijn brein kwamen, nl. de O.20, O100 en N788, om maar die te noemen.

Na deze uiteenzetting werd het woord gevoerd door Prof. Dr. A. Devreker, Prorector van de Rijksuniversiteit te Gent, die het in een gemoeidelijke en pittoreske uiteenzetting had over het onderwerp: "Heeft onze industrie nog een toekomst?" en waarin de Hogere Overheid op bepaalde ogenblikken, tengevolge van haar te gemakkelijke etatisatie van bedrijven, een gunstige weg is opgegaan.

HET TOEKENNEN VAN ARBEIDSERETEKENS

Tenslotte kwam Directeur-Generaal Mainil aan het woord, die het had over hen die straks gedecoreerd zouden worden en welke hij van klein tot groot, zijn trouwe medewerkers noemde, waaruit hij aantoonde, dat kapitaal en arbeid samen gaan.

Hij had het over de verschillende takken van arbeiders, techniekers en bedienden die in een scheepsbouwbedrijf thuis horen, waar de ene het niet kan zonder de andere.

Hij had het over hen die wel en wee meemaken, in weer en wind, over de tekenaars, traceerders, branders, monteerders, lassers, pijplifters, mecaniciens, elektrikers, meubelmakers, onderhoudsmensen en tenslotte de bedienden van het magazijn, het sekretariaat, de computers, de boekhouding en nog meer.

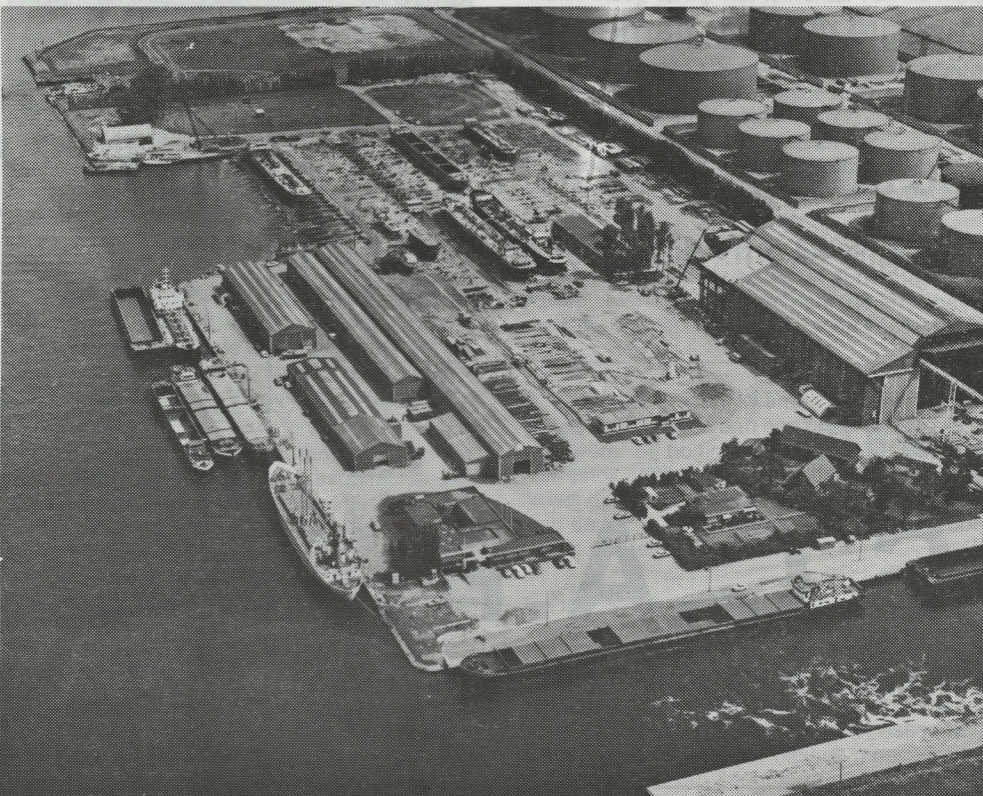
In een woord, bracht hij hulde aan allen en toonde hij hiermede aan, dat van het samenhorheidsgevoel in een bedrijf alles afhangt.

Tenslotte werd overgegaan tot het uitreiken van de eretekens van de arbeid 2e klasse, voor 25 jaar arbeid, waarvan tenminste tien jaar in dezelfde onderneming of in hetzelfde vak.

Eretekens van de arbeid eerste klasse, voor 35 jaar arbeid, waarvan tenminste tien jaar in dezelfde onderneming of in hetzelfde vak en de gouden medaille der kroonorde voor 45 jaar arbeid, waarvan tenminste dertig jaar in dezelfde onderneming ofwel 40 jaar arbeid in verschillende ondernemingen.

Dit mooi feest sloot met het spelen van de Vlaamse Leeuw en het Nationaal Volkslied.

(Vervolg op blz. 7)



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

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

Voor uw AANKOPEN van PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

LICHTE FUEL

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

SCAP sv

HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE

**REDERS en
VISSERS.**

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

(Vervolg van blz. 5)

De zitting werd tevens muzikaal opgeluisterd door het Trio Maggini met werken van Mozart, Beethoven en Schubert.

's Avonds had in het Stedelijk Casino te Gent een groot jubileumbal plaats, welke op luisterrijke wijze dit 50-jarig bestaan besloot.

DE VISSERSVAARTUIGEN TE LANGERBRUGGE GEBOUWD

Onder de vissersvaartuigen voor België te Langerbrugge gebouwd noteren we in 1961 de Z.161 voor Pauwaert Constant; in 1967 de Z.502 voor reders Boterman en Roger Lycke; in 1969 de Z.512 voor El Cid; in 1969 de Z.408 voor de reder Soreyn Lucien; in 1969 de O.518 thans eigendom van de rederij Versluys-Vermote; in 1970 de Z.519, thans eigendom van Dobbelaere Hilda; in 1980 de Z.92, eigendom van de rederij Flitzer; en in 1981 de O.231, eigendom van de rederij Hennaert-Delbol.

VERDIENDE BENOEMING

De h. Maurice Van den Abeele, van het gelijknamig visserijbedrijf uit Brugge, werd zopas bij ministerieel besluit benoemd tot Lid van de Adviserende Raad voor de Buitenlandse Handel. Het mandaat overlapt een periode van drie jaar met ingang vanaf 1 januari 1982.

Aan de h. Van den Abeele onze gemeende gelukwensen met deze benoeming. Wij zijn ervan overtuigd dat hij door zijn actieve werking ook daden zal stellen die ons visserijbedrijf ten goede komen.

DE O.232 EN O.35 MOETEN 385.000 F. BOETE BETALEN

Eindelijk is er rechtspraak gebeurd te Stavanger in Noorwegen over de zaak van de overtredingen begaan door de O.232 en de O.35 in de Noorse wateren.

Zoals men weet is men verplicht zich onmiddellijk bij de Noorse overheid te melden wanneer men de Noorse wateren aandoet. Tevens moet men boek houden van de hoeveelheid gevangen vis, en van het gebied waarin deze vis, volgens soort gevangen werd.

Omdat betrokken schippers dit niet deden en niet visten met netten van 90 mm. maaswijdte, werden zij naar Stavanger opgebracht en slechts terug vrij gegeven nadat door hen een waarborg bezorgd werd van 100 duizend Noorse kronen, hetzij het Belgisch equivalent van 700 duizend fr. Voor de rechtbank zelf werd de totale boete nu terug gebracht op 55 duizend Noorse kronen, hetzij toch nog altijd 385 duizend fr.

De schippers doen er goed aan, zich altijd volledig op de hoogte te stellen over de reglementering die er heerst, zowel in de gemeenschapswateren als in de wateren van derde landen waarmee de EEG een bilateraal visserijverdrag heeft afgesloten. Het invoeren van onwetendheid en goede trouw wordt door de rechtbanken zeker niet aanvaard. Vooral in de Noorse wateren is men uiterst streng en kittelorig in dit geval, dit hebben ook heel wat Britse schippers aan de lijve, of liever in de porte-monee ondervonden.

BELGISCHE KWOTA IN DE GEMEENSCHAPSWATEREN

Aan de hand van de recent vrij gegeven kwotacijfers is de Belgische visserijvloot volgende vissoorten en kwota in de gemeenschapswateren toegewezen:

Vissoort	Gebied	Hoeveelheid (ton)	Totaal
Kabeljauw	Skagerak IIIa	50	
id.	Noordzee IV	8.000	
id.	West van Schotland VI	50	
id.	Bristolkanaal, west en zuid van Ierland, Kanaal, Golf van Biscaye VII behalve VIIa, VIII	500	
id.	Ierse zee VIIa	400	9.000
Schelvis	Skagerak IIa	10	
id.	Noordzee, Noorse Zee IV, IIa (EEG)	1.520	
id.	Ierse Zee, Bristolkanaal, west en zuid Ierland, Kanaal, Golf Biscaye, VII	50	1.580
Koolvis	Skagerak, Kattegat, Noordzee IIIa, IV, IIa, IIb, c, d	50	
id.	Ierse Zee, Bristolkanaal, west en zuid Ierland VII en VIII (EEG)	20	70
Wijting	Noordzee, Noorse Zee IV, IIa (EEG-zone)	2.200	2.200
Pladijs	Skagerak IIIa	60	
id.	Noordzee, Noorse Zee IV, IIa (EEG-zone)	7.170	
id.	Ierse Zee VIIa	200	
id.	Kanaal, VII d, c	480	
id.	Bristol Kanaal, zuid-oost Ierland	360	8.270
Tong	Noordzee, Noorse Zee IV, IIa (EEG-zone)	1.580	
id.	Ierse Zee, VII, a	790	
id.	Oosten/Kanaal VII d	470	
id.	Westen/Kanaal VII e	30	
id.	Bristol/kanaal, zuidoost Ierland VII f, g	950	
id.	Golf Biscaye	10	3.830
Heek	Noordzee, West/Schotland, Rockall, Ierse Zee, Bristolkanaal IV, VII, VIII, Vb	200	200
Haring	Zuidelijke Noordzee, oostelijk Kanaal IVc, VIId, niet Blackwater	3.000	3.000

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

▶ Toen schipper Couwyzer Freddy zich aan boord van zijn vaartuig, de Z.60 begaf, stelde hij vast dat beide relingen op het achterschip waren ingedeukt. Na onderzoek bleek dat de mogelijkheid bestaat dat de Z.507 de averij zou hebben veroorzaakt bij het binnen zetten van de bokken.

▶ Nog aan boord van de Z.60 sloeg men tijdens het vissen vast aan een onder water zittend voorwerp. Men slaagde er in de netten weer vrij te krijgen maar in de thuishaven werd vastgesteld dat de sluitpen van de stuurboordbok gebroken was.

▶ Op de visgronden hoorde men aan boord van de Z.200 hevige trillingen in het achterschip. Bovendien was de temperatuur van uitlaat en koelwater abnormaal hoog. Vastgesteld werd dat zich een vreemd voorwerp op de schroef had vastgezet. Door langzaam voor- en achteruit te slaan kon de toestand enigszins verbeterd worden maar men moest toch de visserij stopzetten. In de haven van Zeebrugge heeft een duiker de schroef nagezien.

▶ Aan boord van de N.346 werd vastgesteld dat de olieleiding naar de tandwielkast gearsten was. Gezien herstellen op zee onmogelijk was werd de sleephulp ingeroepen van de "Zee-

arend" die de N.346 naar Nieuwpoort sleepte.

▶ Op de visgronden stelde men aan boord van de Z.418 vast dat de temperatuur van het koelwater steeg terwijl het toerental van de motor verminderde. Een onderzoek werd ingesteld maar er werd niets abnormaals gevonden zodat de visserij werd voortgezet. Opnieuw werden echter dezelfde feiten vastgesteld zodat men besloot de visserij te staken en koers te zetten naar de thuishaven. In de haven van Zeebrugge heeft een kikkorsman een onderzoek ingesteld maar weer werd niets abnormaals gevonden.

▶ Aan boord van de Z.431 stelde men vast dat de temperatuur van de uitlaat abnormaal hoog opliep. Men zette koers naar de thuishaven waar de schroef werd afgenomen voor nazicht.

▶ Tijdens de visserij kwamen de netten van de Z.465 vast te zitten aan een onder water zittend voorwerp. Bij pogingen om vrij te komen is de korrestok gebroken. Noodgedwongen werd koers gezet naar Newhaven voor het herstellen van de korrestok waarna de visserij kon voortgezet worden.

▶ De Z.573 kreeg tijdens het vissen een stuk visnet in de schroef, vreemd aan het vaartuig. Hierdoor kon de schroefaandrijving niet meer gebruikt worden en was het schip volledig onmanoeuvreerbaar. Sleephulp werd ingeroepen van de Z.563 die in de buurt aan het vissen was. De sleep verliep zonder nieuwe moeilijkheden naar de haven van Zeebrugge.

MOTOREN VAN 300 PK IN DE KUSTZONE GOED VOOR 500 PK !

Zoals men weet mocht men een jaar terug slechts in de twaalfmijlszone vissen met een vissersvaartuig beneden de 50 Brt en een motor beneden de 300 Pk. Dit werd intussen, op aandrang van Nederland, opgevoerd tot een vaartuig van maximum 70 Brt met een motor niet boven de 300 Pk.

Een zeer gevaarlijke beslissing dit opvoeren tot 70 Brt, als je het ons vraagt. Inderdaad is nu reeds bij onze noorderburen algemeen bekend dat er motoren in de kustzone gebruikt worden van 300 Pk maar met een trekkracht van 500 Pk ! Elkeen weet, dat er inderdaad op motoren kan ingegrepen worden. Hierdoor ontstaat er echter een diskriminatie tussen vissersvaartuigen met een even sterke, of zelfs minder sterke motor, die buiten de 12-mijlszone moeten gaan vissen en gekamouflerde motoren, die wettelijk erkend staan op maximum 300 Pk, die binnen betrokken zone mogen gaan vissen. Men weet zelfs te zeggen, dat de besommingen van de zogezegde zwakker motorenbroertjes met een Brt van maximum 70 eenheden, heel wat groter besommingen maken dan vaartuigen van de 100 Brt-klassen met een motoren Pk van 500 ! Het is duidelijk, dat deze laatsten dit niet verder wensen te nemen, wanneer het gaat om kollegas, die met een motorsterkte van 500 Pk vissen, maar officieel niet boven de 300 Pk.

TERUG NAAR DE 50 BRT :

We zijn overtuigd, dat het opvoeren van de Brt van 50 naar 70 dit in de hand gewerkt heeft. Officieel luidde het bij de Nederlandse minister De Koning, waarbij hij de stelling van bepaalde belanghebbende visserijkringen verwoordde, dat dit opvoeren noodzakelijk was omdat de opgedreven veiligheidsnormen en het aan boord verplichtend houden van bepaalde veiligheidsapparatuur, dit niet meer mogelijk maakten in een vaartuig van slechts 50 Brt. In wezen ging het echter om de motor.

Het is inderdaad duidelijk dat de Brt-kapaciteit van het vaartuig bepalend is voor de grootte en sterkte van de motor, die kan ingebouwd worden. We kunnen dus besluiten, dat de Nederlandse minister De Koning die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, ofwel bewust medegespeeld heeft, of zich in de luren heeft laten leggen. Trouwens vaartuigen van 70 Brt, zelfs beperkt tot 300 P.K.-motoren is geen feitelijke kleine kustvisserij meer. Deze vaartuigen gaan op de moordende toer in, wat paai- en kinderkaamers heet te zijn.

Dat de Belgische producentenorganisatie hierop ingespeeld heeft en het opvoeren van de Brt zonder protest aanvaard heeft, bewijst weer eens dat deze organisatie beneden alles blijft. Trouwens komt hier nog bij, dat de Belgische eigenlijke kustvisserij, praktisch geen vaartuigen telt van 70 Brt met 300 Pk en dat deze vaartuigen bijna allen ingedeeld zijn in de 50 Brt en 300 Pk-klasse. Het behoud van deze normen was dus een belangenkwesitie voor onze kustvisserij en daar had de Rederscentrale een principiële kwesitie van dienen te maken. Of zijn die kleinen niet interessant genoeg ?

Wij blijven er inderdaad bij, dat de Nederlandse grote kustvisserij de 70 Brt nodig had voor hun grote motoren van 300 Pk met een trekkracht van 500 Pk. Deze kunnen inderdaad niet ingebouwd worden in een kustvaartuig van 50 Brt. Het eigenlijk motief voor het opvoeren tot 70 Brt zit hem dan ook enkel en alleen daar in.

We moeten dan ook terug tot de 50 Brt, ofwel moet een duidelijke regel vastgelegd worden in verband met de 300 Pk opdat niet meer met ge-

kamouflerde 500 Pk-sterkte kan gevist worden in de kustzone.

Wij kijken uit naar een Belgisch initiatief ter zake ten voordele van onze eigen kustvisserij en ten voordele van het algemeen visserijbelang.

Wat denkt ons ministerie van Landbouw hiervan ? Ons Rijksstation kan ook hier nuttige aanwijzingen geven.

BELGISCHE REDERS VERKOCHTEN IN GROOT-BRITANNIE

Vóór veertien dagen verkochten twee Belgische vaartuigen in Engeland. Het gaat hier om de O.318 en de Z.161.

De O.318 die normaal op IJsland vaart, kwam van de Noordzeevisserij en zette te Grimsby 820 van onze bennen in de markt (651 kit). Hiervoor besomde dit vaartuig iets meer dan 1,5 miljoen fr. Het ander vaartuig was de Z.161 en zette 582 van onze bennen in de markt en besomde hiervoor 1,45 miljoen B.fr., hetzij bijna 2.500 B.fr. gemiddeld per ben.

KREDIETEN VOOR VERBOUWINGSWERKEN O.29

Voor de reeds sinds maanden geplande aanpassingswerken aan boord van de O.29 opdat eveneens de bokkennisserij zou kunnen uitgeoefend en aangeleerd worden aan de jongens van de visserijscholen en voor het uitrusten van het vaartuig met moderne vangstapparatuur, werd eindelijk het licht op groen gezet door het ter beschikking stellen van de nodige kredieten door het betrokken Ministerie van Verkeerswezen.

De aanpassingswerken zullen uitgevoerd worden door de firma SCAP uit Oostende, afdeling scheepsmekaniek en zullen ongeveer vijf miljoen frank bedragen.

"HET VISSERIJBLAD"

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

Kantoor van Gerechtsdeurwaarder Jan VAN den MEERSSCHAUT,
Gheerwijnstraat, 17 te 8000 BRUGGE - Tel. 050/33.95.81

— O —
Brugge-Zeebrugge

ZATERDAG 11 SEPTEMBER 1982

vanaf 10 uur
in de
VISSERSHAVEN
te
BRUGGE-ZEEBRUGGE

DEFINITIEVE TOEWIJZING NA HOGER BOD

van

TWEE VISSERSVAARTUIGEN

- de Z.40 „Ravelingen”
- de Z.41 „Ter Streep”

beiden gebouwd in 1973 op de werf Béliard Murdoch te Oostende; met een bruto-tonnemaat van 103,68 T. en een netto-tonnemaat van 34,34 T.; lengte 25,58 m., breedte 6,48 m., en een holte van 2,76 m.; romp in staal, uitgerust met een motor Anglo Belgian Cy. 375 P.K.; thuishaven Zeebrugge.

Na hoger bod respectievelijk gebracht op 550.000 F. & 770.000 F.

Te bezichtigen: de verkoopdag vanaf 9 uur.

VRIJ VAN SCHULDEN.

Voorwaarden: volgens lastenboek, ter inzage ten kantore.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Zes vangsten van de Monkey Bank in één week. Met als gevolg dat de schelvisprijs terugliep van vrijdag tot dinsdag. De kleine totten vooral lieten het afweten en moesten zelfs gedeeltelijk opgevangen worden. De grote sortering totten zakte van 40 naar 28 fr. terwijl de andere schelvissoorten tussen 45 en 70 fr. haalden. Voor zeewolf, pollak en gul bleven de prijzen op een vrij goed peil. Toch werden het aanzienlijk lagere prijzen dan verleden week toen uitzonderlijke noteringen geboekt werden en gul tot 100 fr. kreeg. Nu kreeg de grote shelfcodgul van de West tussen 66 en 78 fr. wat dus nog altijd een stevige prijs mag genoemd worden. Steenschol blijft het eerder matig doen en noteerde van 40 naar 110 fr., prijs die dinsdag wel wat lager uitviel toen de grote sortering tot 90 fr. zakte.

Voor de Noordschepen die het vooral van platvis en steenschol moesten hebben vielen de resultaten wel wat lager uit dan verwacht, temeer dat ook de tongprijzen zakten. Dinsdag vielen de lappen zelfs met bijna 100 fr. het kg terug van 415 tot 335 fr., grote tong bleef ook die dag nog de duurste soort met 401 fr. maar driekwartsortering verminderde tot 315 fr. De bloktong varieerde tussen 200 en 230 fr. terwijl voor/kleine sortering terugviel tot 150 fr. en de slips nog amper 120 fr. haalden.

Staartvis is duur gebleven en kreeg van 135 fr. voor de kleinste tot 285 fr. voor de grote sortering. Ook tarbot en griet zijn duur gebleven.

Een aanzienlijk grotere aanvoer van rog dan verleden week. Hieronder is de prijs van alle soorten teruggelopen tot meer normale verhoudingen. Zo kreeg grote rog rond de 75 fr. en werden de tilten verkocht tussen 50 en 68 fr.

IJslandvis hebben we tijdens de afgelopen week niet gezien. Volgende week krijgen we althans een vangst van rond de 750 bennen die vooral schelvis bevat.

De kustvisserij zorgt momenteel voor voldoende garnaal. De prijs schommelt tussen 20 fr. verleden week en 86 fr. op de dinsdagmarkt van deze week.

	dag.	vis	tong	fr.
VRIJDAG 3 SEPT.				
MONKEY BANK				
N.134	435			982.414

MONKEY BANK				
N.706	270			639.925
O.135	340			770.618
O.141	195			416.238

KANAAL				
Z.502	240	555		682.258
WEST				
N.736	140			519.960
O.128	150			409.412
O.275	265			687.146
O.229	340			938.815
N.3	270			712.955

KREEFTENPUT				
N.723	125	2670		611.216
NOORD				
Z.418	340	725		862.880
Z.50	300	1440		1.094.255

DINSDAG 7 SEPT.				
MONKEY BANK				
O.243	285			572.411
O.285	245			578.918
KANAAL				
Z.499	160	1975		1.088.021
WEST				
O.123	165			422.134

WOENSDAG 8 SEPT.				
KANAAL				
Z.39	300	2600		2.128.377

Z.431	W	2000	120	12	454.440
Z.484	N	100	300	12	658.590
Z.596	N	400	200	13	505.997
Z.331	N	800	270	13	617.660
Z.559	KRP		230	11	743.985
					3.937.556

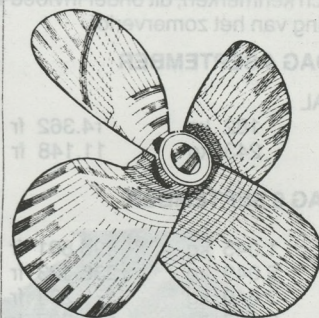
DINSDAG 7 SEPT.					
Z.126	W	500	130	13	408.220
Z.47	N	900	380	14	1.042.350
Z.319	N	1200	340	14	1.046.840
Z.99	N	1500	270	14	1.072.810
Z.492	W	700	70	12	397.030
Z.402	KRP		130	12	374.805
					4.342.064

WOENSDAG 8 SEPT.					
Z.296	W	600	50	7	386.100
Z.98	W	1000	100	9	615.570
Z.560	W		25	5	78.560
Z.569	KRP		170	8	483.760
Z.424	N	200	300	13	732.905
Z.506	W	1500	210	11	1.068.890
					3.365.785

VANVOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 mØ
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

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

Verwachtingen

MAANDAG 13 SEPTEMBER

IJsland : O.317 (750 m. t.t.z. 100 bonen, 175 kools, 75 kabeljauw en gul, 440 schelvis en totten, 60 leng).

O.129 (525 m. t.t.z. 60 bonen, 200 schelvis, 20 gutvis, 175 kools, 50 gul, 20 varia).

Kanaal : Z.34, Z.583.

West : Z.72, N.597.

Monkey Bank : O.232, O.306.

DINSDAG 14 SEPTEMBER

West : N.45, O.127.

Monkey Bank : O.114, N.179.

WOENSDAG 15 SEPTEMBER

West : O.303.

Monkey Bank : O.26.

ZEEBRUGGE

	tong	vis	dag.	fr	
MAANDAG 2 SEPT.					
Z.525	K	1000	45	13	371.744
Z.519	N	750	160	13	585.140

NIEUWPOORT

DONDERDAG 2 SEPTEMBER

GARNAAL

N.22	338 kg	17.639 fr
N.211	335 kg	14.588 fr
N.106	96 kg	5.376 fr
N.349	318 kg	14.762 fr

VRIJDAG 3 SEPTEMBER

VIS

N.512	1.436 kg	109.239 fr
N.788	155 kg	24.987 fr
N.88	270 kg	49.467 fr
N.575	717 kg	74.642 fr
N.710	242 kg	33.986 fr

GARNAAL

N.22	61 kg	21.732 fr
N.211	140 kg	9.063 fr
N.782	237 kg	11.808 fr
N.106	133 kg	6.983 fr

Vijf kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Voor tong nr 1 werd 330 à 350 fr per kg betaald en voor tong nr 2 350 à 368 fr per kg. Tong nr 3 of bloktong kreeg 355 à 360 fr per kg en tong nr 4 of fruitong 270 à 285 fr per kg. Tong nr 5 haalde 230 à 246 fr per kg en kleine tong 170 à 184 fr per kg. Grote tarbot werd tegen 326 à 394 fr per kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 260 à 320 fr per kg, varia tegen 170 à 220 fr per kg een griet tegen 240 à 260 per kg. Tong-schar bewam 90 à 140 fr per kg, rode soldaten 90 à 100 fr per kg en robaard 75 à 85 fr per kg. Men noteerde de grote pladijs aan 50 tot 60 fr per kg. De drieling of middenslag pladijs aan 2300 tot 2600 fr de ben en visjes aan 1250 tot 1700 fr de ben. Grote zandschar kocht men tegen 2100 à 2250 fr de ben op, kleine zandschar tegen 1500 à 1600 fr de ben en knorhaan tegen 1600 à 2000 fr de ben. Een tendens tot een lichte prijsdaling der alle aangevoerde soorten liet zich kenmerken, dit onder invloed van de beëindiging van het zomerverlof.

ZATERDAG 4 SEPTEMBER

GARNAAL

N.22	182 kg	14.362 fr
N.211	243 kg	11.148 fr

MAANDAG 6 SEPTEMBER

VIS

N.15	1.045 kg	496.801 fr
N.738	5.049 kg	236.423 fr
N.720	3.640 kg	173.284 fr
N.172	2.447 kg	140.307 fr
N.710	326 kg	42.197 fr
N.575	375 kg	44.322 fr
N.88	250 kg	38.140 fr

GARNAAL

N.22	48 kg	5.640 fr
N.211	418 kg	27.343 fr

Drie vaartuigen van de West, één bokkennisser en drie kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Tong nr 1 werd tegen 330 à 346 fr per kg betaald en tong nr 2 tegen 390 à 396 fr per kg. Tong nr 3 of bloktong haalde 326 à 348 fr per kg en tong nr 4 of fruitong 234 à 276 fr per kg. Voor tong nr 5 werd 180 à 194 fr per kg betaald en voor kleine tong 145 à 148 fr per kg. Grote tarbot werd tegen 396 à 405 fr per kg aan-

gekocht, middenslag tarbot tegen 240 à 308 fr per kg, varia tegen 160 fr per kg en griet tegen 185 à 245 per kg. Tongschar haalde 90 à 140 fr per kg, koningsvis 185 à 194 per kg en zonnevis 280 à 286 fr per kg. De grote pladijs kocht men tegen 2500 à 3000 fr per ben, de drieling of middenslag pladijs tegen 1750 à 2250 fr per ben en de visjes tegen 1200 à 1500 fr per ben. Variatie, tong en Westvis worden in ruime mate aangevoerd, zodat iedere handelaar de gelegenheid werd geboden zijn nodige hoeveelheden aan te kopen. Kabeljauw werd tegen 4250 à 4750 fr de ben geboekt en gul tegen 3000 à 4000 fr per ben. Grote wijting kreeg 2850 à 3500 fr per ben als marktprijs en kleine wijting 1750 à 2000 fr de ben. Een partij rog werd tegen volgende prijsnotering aan de koper gebracht. Voor moerrog 2700 à 3100 fr per ben, voor tilten 2650 à 2800 fr per ben en voor scherpstaarten 3000 à 3250 fr per ben. Doorn- of speurhaai kreeg 3100 à 3300 fr per ben, zeehaai 400 à 650 fr per ben en zeehond 2500 à 2750 fr per ben.

Voor grote zandschar werd 1250 à 1400 fr de ben neergepend en voor kleine zandschar 900 à 1000 fr de ben. Rode soldaten kreeg 70 à 85 fr per kg als marktprijs, robaard 70 à 80 fr per kg en knorhaan 1500 à 1700 fr de ben. Eveneens werden twee garnaalvangsten verkocht waarvan de prijs van 60 à 71 fr per kg varieerde. Een grote belangstelling vanwege de handelaars en een dure prijsnotering kenmerkten de maandagmarkt.

DINSDAG 7 SEPTEMBER

GARNAAL

N.22	185 kg	13.052 fr
N.211	294 kg	15.450 fr
N.106	49 kg	2.695 fr

WOENSDAG 8 SEPTEMBER

VIS

N.590	2.827 kg	135.507 fr
-------	----------	------------

GARNAAL

N.349	216 kg	11.399 fr
N.782	145 kg	8.842 fr
N.106	73 kg	4.751 fr

Na een grote aanvoer op de maandagmarkt, loste slechts één vaartuig van de West zijn vangst. Tong nr 1 kreeg 280 à 285 fr per kg en tong nr 2 352 à 360 fr per kg. Bloktong of tong nr 3 werd tegen 310 à 320 fr per kg betaald en fruitong of tong nr 4 tegen 265 à 275 fr per kg. Tong nr 5 haalde 215 à 230 fr per kg en kleine tong 175 à 190 fr per kg. Varia werd tegen 260 à 270, fr per kg en tongschar tegen 70 à 110 fr per kg. Grote pladijs werd tegen 60 à 70 fr per kg genoteerd, drieling of middenslag pladijs tegen 40 à 56 fr per kg en visjes tegen 1500 à 1750 fr de ben. Men noteerde voor kabeljauw 4500 à 4750 fr de ben en voor gul 3000 à 4200 fr de ben. Grote wijting kreeg 2500 à 2750 fr de ben als marktwaarde en kleine wijting 1600 en 1900 fr de ben. Rog die slechts in geringe mate werd aangevoerd bewam voor de moers 4000 à 4250 fr de ben, voor de tilten 3250 à 3500 fr de ben en voor de scherpstaarten 3200 à 3400 fr de ben. Zeehond boekte men aan 2300 tot 2500 fr de ben en zeehaai aan 300 tot 500 fr de ben. Rode soldaten werd tegen 105 à 110 fr per kg genoteerd, robaard tegen 90 à 95 en knorhaan tegen 850 à 1000 fr de ben. Grote zandschar kreeg 2300 à 2500 fr de ben en kleine 1800 à 1950 fr de ben. Geringe aanvoer op de woensdagmarkt, met

matige belangstelling vanwege de handelaars en gekenmerkt door een middelmatige prijsnotering, vormden samen de voornaamste aspecten van het marktverloop.

NIEUWPOORT

VISAANVOER

	kg	fr
3 sept.	2.919	312.517
6 sept.	18.241	1.173.955
8 sept.	2.827	135.507

GARNAALANVOER

	kg	fr	min	max
2 sept.	1087	52.365	23	56
3 sept.	571	29.390	48	53
4 sept.	425	24.330	54	62
6 sept.	456	30.511	60	71
7 sept.	528	26.396	45	55
8 sept.	434	24.992	49	67

NIEUWE REDERS VOOR 'T EERST OP DE VISMARKT

Alhoewel het naar buiten uit weinig merkbaar zal zijn, was er afgelopen week een lichte verschuiving in de Nieuwpoortse vissersvloot. Schepen voor haven en visserij R. Bendels mocht zowel op de maandag- als op de donderdagmarkt twee nieuwe reders-schippers verwelkomen en gelukwensen, die hun eerste vangst op de thuismarkt kwamen verkopen. Dat gebeurde vanzelfsprekend met een passende toespraak en een korte receptie in het bureau van de vismijndirecteur.

Maandagmorgen was het reder Gilbert Desaeuer die de eerste vangst van zijn N.590 „Horizon” op de markt zette. Sinds een paar weken vaart hij voor eigen rekening nadat hij een tijdlang mede-eigenaar was van het schip dat jarenlang de ouderlijke schuit was. Zijn vader Jan Desaeuer, zelf de derde generatie van een oersterk Vlaams vissersgeslacht, is al van 1932 actief bij de visserij betrokken, waarvan de laatste dertig jaar als reder. Wanneer hij onlangs met rust ging volgde zijn zoon Gilbert hem als „vijfde” Deaevergeneratie, als reder van de N.590 op.

Het was vishandelaar Raoul Verbeke uit Izegem die de eerste koop deed, en aldus peter van de vangst werd. Verbeke kocht een tarbot van 5 kg. voor de prijs van 2.195 fr.

De bemanning van de N.590 is als volgt samengesteld: schipper-reder Gilbert Desaeuer, motorist Maurice Verplancke, matroos Frank Vantroyen en scheepjongen Noël Bonjé.

Donderdag was het de beurt aan reder Noël Kiekens om samen met zijn bemanning van de N.349 „Blauwe distel” in het zonnetje gezet te worden. Kiekens zette die dag zijn eerste vangst op de markt nadat hij onlangs eigenaar werd van de N.349 en voor eigen rekening ging varen.

De eerste koop was 14 kg. paling die door vishandelaar Roland Woestijn uit Nieuwpoort aangekocht werd tegen 497 fr./kg. en de visser 6.958 fr. opleverde. Woestijn werd meteen peter van die eerste vangst.

De N.349 „Blauwe distel” is een kustvissersvaartuig van de 38,25 Bruto ton en uitgerust met een motor van 135 pk. Het schip is al jaren in de vaart en was eerder eigendom van wijlen Marcel Calcoen. Onlangs werd het schip aangekocht door Noël Kiekens. De bemanning van de N.349 is samengesteld uit schipper Willy Serlé, motorist (reder) Noël Kiekens, en matroos Ronny Lycke.

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	6 sept.		7 sept.		8 sept.	
Lappen	414	418	345	395	290	300
Grote	387	426	401		369	376
3/4	365	371	313	353	320	329
Bloktongen	233	243	203	221	223	
Vóór-kleine	178	184	143	146	185	192
Kleine	148	163	123	126	148	153
Slips	143	165	117		139	

ZEEBRUGGE

Grote	394	396	393	403	401	393
Bloktongen	412	427	406	417	407	409
Fruittongen	361	365	289	315	308	312
Schone kleine	198	205	191	208	205	210
Kleine	152	154	142	150	147	148
Tout petit	128	133	127	133	128	135
Slips	121	128	122	124	123	127

NIUWPOORT

Tong I	330	340	.....	280	285
Tong II	390	396	.....	352	360
Tong III	326	348	.....	310	320
Tong IV	234	276	.....	265	275
Tong V	180	194	.....	215	230
Kleine tongen	145	184	.....	175	190

PLADIJS

OOSTENDE

	6 sept.		7 sept.		8 sept.	
Platen	44	48	34	36	38	
lek (groot-klein) ...	41	43	32	35	38	39
Derde slag	26	31	27	29	29	35
Platjes	21	23	22		.....

ZEEBRUGGE

I	42	48	38	44	42	46
II	41	45	37	40	38	42
III	36	38	32	34	35	37
IV	22	23	22	23	22	25
V .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NIUWPOORT

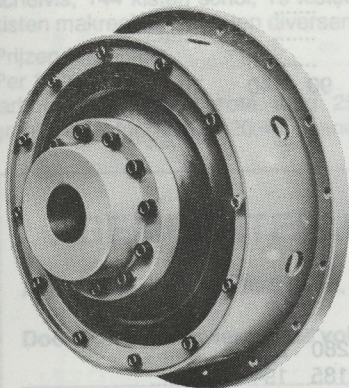
Moeien .....	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs	50	60	.....	60 70
Platjes	24	30	.....	30 35
Drielingen	35	30	.....	30 35

BRUINHOF
a  mannesmann company

World experts in: **Keerkoppelingen** in diverse uitvoeringen
voor vermogens van 175 tot 7000 kW,
(240 tot 9500 DIN pk)



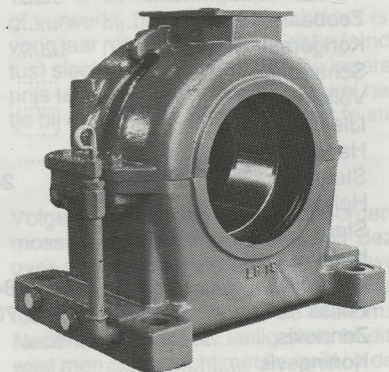
**LOHMANN +
STOLTERFOHT**



Hoogelastische koppeling Spiroflex



Scheepskoppeling GW



Schroefaslager Radilus

BRUINHOF
2100 - DEURNE (ANTWERPEN)

SINT FREDEGANDUSSTRAAT 15-17
TEL: (031)24.34.65-TELEX: 31.835 BRUNOF
VANAF 14/8/82 : (03)324.34.65

Lohmann + Stolterfoht bouwt keerkoppelingen, die onder de meest extreme omstandigheden het hoofd koel weten te houden. Onverstoorbare werkers met enkelschuine, geharde en geslepen reductietandwielen, slijtvaste oliedruk lamellenkoppelingen en ruim gedimensioneerde - niet statisch belaste - lagers. Keerkoppelingen, die beseffen wat snel manoeuvreren betekent en ...van "vol vooruit" naar "vol achteruit" dezelfde onderdelen schrandler weten te gebruiken.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	6 sept.	411	6 sept.	6 sept.	7 sept.	7 sept.	8 sept.	8 sept.	6 sept.	6 sept.	8 sept.	8 sept.	6 sept.	405	8 sept.	8 sept.
Tarbot grote	392	411	.....	.....	353	.....	.....	.....	320	.....	.....	.....	396	405	.....	.....
Tarbot middel	281	302	.....	.....	203	.....	.....	.....	280	.....	.....	.....	240	308	.....	.....
Tarbot klein	233	255	.....	.....	159	.....	.....	.....	218	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	233	248	.....	.....	192	211	.....	.....	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet middel	200	206	.....	.....	161	.....	.....	.....	163	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	123	174	.....	.....	.....	.....	145	.....	.....	139	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	62	66	.....	.....	63	75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	51	54	.....	.....	46	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	21	42	.....	.....	18	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	100	113	91	106	.....	.....	105	117	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	85	93	.....	.....	58	82	.....	.....	82	93	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	46	68	.....	.....	46	48	.....	.....	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	62	68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	61	63	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	64	78	.....	.....	44	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54	62	80	85
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	50	66	.....	.....	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	53	55	65	70
Scherpstaart	42	58	.....	.....	36	40	.....	.....	49	.....	.....	.....	60	65	64	68
Halve mans	46	77	.....	.....	35	44	.....	.....	37	.....	.....	.....	60	.....	62	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	17	.....	.....	.....	14	.....	.....	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	68	80	.....	.....	65	90	.....	.....	67	.....	.....	.....	85	95	90	95
Gul (groot)	74	76	.....	.....	65	67	.....	.....	71	.....	.....	.....	60	80	60	84
Gul (middel)	60	69	.....	.....	60	64	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	17	58	.....	.....	20	49	.....	.....	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	137	281	.....	.....	132	282	.....	.....	125	264	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	57	63	.....	.....	52	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	57	70	50	55
Wijting klein	17	26	.....	.....	18	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	40	32	38
Schar	13	18	.....	.....	13	24	.....	.....	12	.....	.....	.....	18	25	40	50
Steenholk	23	109	.....	.....	29	92	.....	.....	32	96	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	68	78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	13	6	10
Hondshaai	23	30	.....	.....	16	41	.....	.....	16	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	62	65	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	30	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	42	48	.....	.....	29	48	.....	.....	90	140	70	110
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	18	24	.....	.....	16	.....	.....	.....	15	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	71	84	.....	.....	36	71	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	63	70	.....	.....	66	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	153	310	.....	.....	239	300	.....	.....	280	286	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	190	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	185	194	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	55	46	50
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	16	12	16
Rode Poon (roobaard)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38	53	.....	.....	70	80	90	95
Grauwe poon (knorhaan)	6	12	.....	.....	12	.....	.....	.....	7	.....	.....	.....	30	34	17	20
Rode knorhaan	61	115	.....	.....	60	92	.....	.....	15	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 31 augustus** werd aangevoerd : 2.735 kg. tong, 7 kisten tarbot en griet, 291 kisten kabeljauw, 9 kisten wijting, 84 kisten schol, 5 kisten schar, 5 kisten makreel en 52 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

tarbot 23,06-20,94, grote tong 23,98-23,00, grootmiddel tong 21,10-20,02, kleinmiddel tong 12,82-10,72, tong één 10,50-8,05, tong twee 8,98-6,55.

Per 40 kg. :

tarbot 711-433, griet 323-220, kabeljauw één 158-120, kabeljauw twee 174-122, kabeljauw drie 180-142, kabeljauw vier 162-138, kabeljauw vijf 112, schol één en twee 142-132, schol drie 144-112, schol vier 79-57, wijting drie 100-82, makreel twee 122-34, schar 67-62, horsmakreel 23-21, rode poon drie 100-70, bot 27-26.

Aan de **woensdagmarkt van 1 september** werd aangevoerd : 1.330 kg. tong, 2 kisten tarbot en griet, 144 kisten kabeljauw, 240 kisten wijting, 4 kisten schelvis, 73 kisten schol, 7 kisten schar, 2 kisten makreel en 26 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

grote tong 23,82-23,20, grootmiddel tong 20,87-19,98, kleinmiddel tong 13,51-12,09, tong één 11,59, tong twee 9,50-8,33, zalm 23,40.

Per 40 kg. :

tarbot 740-444, griet 340-276, kabeljauw drie 210, kabeljauw vier 218-212, kabeljauw vijf 180-88, schelvis vier 108-80, schol één en twee 176-140, schol drie 140-110, schol vier 100-65, wijting drie 130-72, makreel twee 90-88, schar 92-80, bot 31-26, steenbolk 68-67, rode poon twee 202, rode poon drie 190-80, horsmakreel 80, tongschar 120.

Aan de **donderdagmarkt van 2 september** werd aangevoerd : 1.103 kg. tong, 16 kisten tarbot en griet, 386 kisten kabeljauw, 31 kisten schelvis, 144 kisten schol, 19 kisten schar, 68 kisten makreel en 57 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

tarbot 24,62-22,90, grote tong 25,47-23,61, grootmiddel tong 20,92-20,44, kleinmiddel tong

14,60-13,75, tong één 13,08-10,32, tong twee 10,42-9,80.

Per 40 kg. :

tarbot 840-444, griet 549-304, kabeljauw één en twee 334, kabeljauw drie 293-232, kabeljauw vier 276-200, kabeljauw vijf 264-71, schelvis drie en vier 70-60, schol één 166, schol twee 188-156, schol drie 148-108, schol vier 83-67, wijting drie 83-44, makreel twee 52-26, schar 104-76, hake 256.

Aan de **vrijdagmarkt van 3 september** werd aangevoerd : 4.035 kg. tong, 32 kisten tarbot en griet, 642 kisten kabeljauw, 38 kisten schelvis, 745 kisten wijting, 314 kisten schol, 84 kisten schar, 47 kisten makreel en 42 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

tarbot 25,79-24,95, grote tong 25,79-24,95, grootmiddel tong 22,88-20,42, kleinmiddel tong 13,76-11,59, tong één 11,81-8,52, tong twee 10,25-7,57.

Per 40 kg. :

kleine kreeft 460, rode poon drie 180-63, steenbolk 61, horsmakreel 75, bot 26, tarbot 870-426, griet 568-334, kabeljauw één 246-174, kabeljauw twee 224-214, kabeljauw drie 276-222, kabeljauw vier 256-218, kabeljauw vijf 194-71, schelvis één en twee 244, schelvis drie en vier 110-68, schol één 168-126, schol twee 164-126, schol drie 156-102, schol vier 94-63, wijting drie 92-46, makreel twee 45-30, schar 96-40, tongschar 100-30, hake 276-260.

Aan de **maandagmarkt van 6 september** werd aangevoerd : 855 kg. tong; 220 kisten tarbot en griet; 1.686 kisten kabeljauw; 146 kisten schelvis; 1.466 kisten wijting; 2.720 kisten schol; 260 kisten schar; 24 kisten makreel en 306 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg. : heilbot 15,68; tarbot 23,40-20,31, grote tong 25,83-24,58; grootmiddel tong 20,83-20,24; kleinmiddel tong 11,32-10,83; tong één 8,53-8,07; tong twee 7,61-7,23.

Per 40 kg. : hammen met kop 290-140; hammen zonder kop 684-530; roggen 244-120; rode poon twee 150; rode poon drie 132-60; tongschar 146-60; tarbot 813-760; griet 607-284; kabeljauw één 186-180; kabeljauw twee 218-156; kabeljauw drie 188-134; kabeljauw vier 190-133; kabeljauw vijf 256-63; schelvis drie 150-102; schelvis vier 76-46; schol één 144-92;

schol twee 126-90; schol drie 104-86; schol vier 73-45; wijting drie 72-35; makreel twee 71-21,60; schar 58-32; hake 240-122; haai 168-128; krabben 22-15; kleine kreeft 84-116; inktvis 342-340; poontjes 28-26, steenbolk 43-34; horsmakreel 31-27.

Na de geslaagde mosselreizen te Yerseke, mogen we ook op het succes van de visserijdagen te Harlingen in Nederland wijzen, die op het laatst van augustus doorgingen. Blijft de Nederlandse regering voor hulp aan de visserij ergertelijk in gebreke, dan blijft het bedrijf zelf toch zo maar niet bij de pakken zitten. Hier tegenover moeten we toch stellen dat onze vissershavens geen visserijdagen kennen en men hier dus bij de pakken blijft zitten, dank aan een prachtig (?) visserijbeleid.

NEDERLANDSE MOSSELWEETJES

Op de Nederlandse mosseldag te Yerseke werd er bij herhaling op gewezen, dat er te weinig mosselen gegeten worden in het eigen land, dit in vergelijking met vooral België en Frankrijk. Daar zou volgens verscheidene sprekers en woordvoerders, beslist iets moeten aan gedaan worden.

In het Nederlandse mosselbedrijf zouden er 500 directe en 2000 indirecte arbeidsplaatsen geteld zijn. Wat de directe betreft kan dit zeker juist geteld, maar in de indirecte is de verwerking en handel betrokken en daar moet men toch zo maar een cijfer op zetten. Ook in de verwerking houdt men zich niet noodzakelijk aan één enkel produkt. In elk geval is het mosselbedrijf voor Nederland toch zeker van groot belang en dan in het bijzonder voor de Zeeuwse provincie.

Na de aanvang van het Nederlandse mosselseizoen werd reeds 250 duizend mosselton aangevoerd en verwaterd, geschoond en verhandeld of verwerkt, hetgeen heel wat meer is, dan het vorig jaar met op het zelfde tijdstip (einde augustus) slechts 183 duizend ton. De lagere mosselprijs ter zake deed er zeker ook wel haar steentje bij om de afzet en het verbruik te stimuleren.

Volgens verscheidene woordvoerders op het mosselreizen te Yerseke beschikt deze haven over de modernste mosselvloot ter wereld, die voortdurend aan vernieuwing en modernisering toe is, en die terzelfdertijd de toekomst van de Nederlandse mossel veilig stelt. In dit verband wijst men ook terecht met fierheid op de kwaliteit van de Nederlandse mossel nu de Oosterschelde met haar zuiver zout water open blijft.

Ter gelegenheid van het, op het laatste van augustus gehouden Nederlands mosselreizen te Yerseke, vroeg het bedrijf nogmaals dat het aan de mosselschepen toegelaten zou worden, via de open zee, van en naar de Wadden te varen. Thans moet dit nog binnengaats gebeuren. De mosselschepen zijn ondertussen zo flink en stevig gemoderniseerd, dat dit in feite geen veiligheidsprobleem meer kan stellen.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 30-8 t.e.m. 3-9-1982

Door 107 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
53.388 kg.	Tong	f 556.140,74	
19.699 kg.	Tarbot	f 367.878,56	van f 25,36 tot f 6,49
184.835 kg.	Schol	f 374.881,87	
14.510 kg.	Kabeljauw	f 35.863,18	van f 9,43 tot f 1,43
2.444 kg.	Griet	f 26.065,23	van f 12,71 tot f 7,02
16.845 kg.	Schar	f 25.939,92	van f 2,95 tot f 0,70
5.730 kg.	Wijting	f 10.962,40	van f 2,41 tot f 1,46
167.700 kg.	Diversen	f 647.149,13	
462.151 kg.		f 1.984.881,03	

DE FAILLISEMENTEN VAN DE Z.40, Z.41 EN DE Z.198

Het is dus heden zaterdag 11 september dat tot de definitieve verkoop van de Z.40 en Z.41 zal overgegaan worden.

Nadat deze beide vaartuigen aanvankelijk werden ingesteld op 500.000 fr. en 700.000 fr. is bij de deurwaarder zoals wettelijk voorzien voor beide een opbod binnen gekomen, zodat de Z.40 „Ravelingen” werd ingesteld op 550.000 fr. en de Z.41 „Ter Streep” op 770.000 fr.

Wie dus zaterdag het hoogste bod geeft, wordt deze vaartuigen definitief toegewezen, wat deze ook moge zijn. Daarbij komen alleen de deurwaarderskosten en de verwijlinteressen zo deze prijs niet binnen de door de deurwaarder gestelde tijd betaald werd.

Sommige reders of kopers hebben gemeend, hiervoor beroep te kunnen doen op kredieten van de Nat. Mij voor Krediet aan de Nijverheid. Dit is niet het geval, daar het in deze twee gevallen gaat om een faillissement, zodat kredieten overname van deze vaartuigen bij het N.M.K.N., uitgesloten is.

EN DE Z.198?

Dit vaartuig werd vorige week ingesteld voor 500.000 fr. en werd door de curator Meester Claessens van Blankenberge ingehouden om uit ter hand te verkopen, in acht nemend de schulden bij een bankinstelling, die over de prijs van de al of niet verkoop te beslissen heeft.

Dit vaartuig heeft een nieuwbouwwaarde van 50 miljoen, werd in 1967 gebouwd op de werf De-weert en was verzekerd voor 11 miljoen frank.

HUWELIJKEN IN VISSERIJKRINGEN

De zomer is voorbij en ook in visserijkringen denken de jongeren aan de toekomst, huwelijk, enz.

Te Nieuwpoort traden op 4 september Marian, dochter van de heer en mevrouw A. Puystiens-Dobbelaere, en de heer Erik Madelein in het huwelijk. De heer A. Puystiens is medereeder van de O.318, één van de zeer zeldzaam geworden IJslanders. Dit vaartuig onderscheidt zich zoals vorige week gemeld nu echter eveneens op de Noordzee.

☆☆☆

Ook in het redersgezin Raymond Claeys-Savels wordt gefeest ter gelegenheid van het huwelijk van zoon Bernard Claeys met juffrouw Le-fever Regin. Dit huwelijk gaat heden vrijdag 10 september te Zeebrugge door.

☆☆☆

Men heeft ook reeds het huwelijk aangekondigd van Alain Rathé, zoon van de heer en mevrouw Jules Rathé-Blondé, met juffrouw Blondé Belinda. Dit huwelijk gaat door op 8 oktober e.k.

☆☆☆

Het is op zaterdag 16 oktober om 11 uur in de kerk van St. Antonius-Abt te Knokke-Heist, dat het huwelijk ingezegend wordt van Mej. Sonja Vantorre, dochter van Mr. en Mw. André Vantorre-Devinck, reders van de Z.19 en de Z.39 met de jonge heer Roch Pieters, tandarts, zoon van Mr. en Mw. Hilaire Pieters-Dhondt.

De receptie heeft plaats tussen 12.30 uur en 13.30 uur op het kasteel van Moerkerke, 's avonds om 19.30 uur gevolgd door een avondfeest.

Aan beide ouders en het jonge paar onze beste gelukwensen en aan Sonja, tijdig een tand te laten trekken.

Aan alle jonggehuwden, of nog te huwen paren, evenals aan de ouders, hartelijke felicitaties vanwege „Het Visserijblad”.

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

OOSTENDE VUURTORENWIJK

ZONDAG 12 SEPTEMBER 1982 - 15.30 u.

VISSERSSTOET

- ★ 12 PRAALWAGENS
- ★ meerdere MUZIEKKORPSEN, CHOREOGRAFISCHE GROEPEN, FOLKLOREGROEPEN, KOREN, VLAGGEZWAAIERS
- ★ 1.000 DEELNEMERS in HISTORISCHE en SPECIAAL ONTWERPEN KOSTUMES
- ★ DE TOEGANG IS VOLLEDIG KOSTELOOS
- ★ RUIIME en KOSTELOZE PARKEERGELEGENHEID VLAKBIJ in het HAVENGEBIED
- ★ WEGWIJZER VAN DE STOET:
DR. E. MOREAUXLAAN, STANLEYLAAN, VOORHAVENLAAN

ORG.: STADSBESTUUR OOSTENDE, m.m.v. WERKGROEP VUURTOREN. – Ontwerp en regie: WERNER RABAU

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

MOOI GEBaar

Donderdagmorgen werd in de stedelijke vismijn te Nieuwpoort de eerste aanvoer verkocht van de N.349 „Blauwe distel” een vaartuig dat al jaren in de vaart is, maar onlangs van eigenaar veranderde. Vishandelaar Roland Woestijn uit Nieuwpoort, die de eerste koop deed, en die bestond uit 14 kg. paling, werd tot peter van de vangst gepromoveerd. De nieuwe peter deed dan ook een mooi gebaar en schonk de 14 kg. paling aan het O.C.M.W. bejaardentehuis „De Zathe”.

Uit „Dag na Dag” - 6-9-1982



WATERZUIVERINGSSTATION TE OOSTENDE IN WERKING

Maandnamiddag werd de nieuwe zuiveringsinstallatie van het gewest Oostende officieel en plechtig in gebruik genomen, want de installatie zelf draait reeds één jaar proef.

Het was de gemeenschapsminister voor het leefmilieu en waterbeleid, de heer Lenssens die de officiële opening volbracht. De installatie die zich aan de Zandvoordestraat bevindt, bedient de gemeenten Oostende, Bredene, De Haan, Middelkerke, Westende en het hinterland tot Koekelare.

Het werd in elk geval een kostelijk beestje met 21 miljard bouwkosten, die op de aangesloten gemeenten zullen gerekupereerd worden, net zoals dit gebeurt met de verbrandingsovens, waar de gemeenten die hun huisvuil naar toe brengen per kg. dienen te betalen.

Voor de visserij heeft de zuiveringsinstallatie voor de afvalwaters van de kust en het hinter-

land wel een bepaald belang, omdat dit de vervuiling van de kustwateren zal tegengaan. Het afval- en rioolwater wordt voor zuivering, via rioolgemalen, naar de reusachtige bekkens aan de Zandvoordestraat doorgeschoven. Er zijn reeds verscheidene waterzuiveringsstations in West-Vlaanderen in werking, terwijl er nog verscheidene in aanbouw zijn of de aanbouw gepland wordt.

Dank zij deze zuiveringsstations zullen beken en rivieren kunnen zuiver gehouden worden en dus ook de kustwateren, hetgeen toch van belang is voor de visserij.

Afwachten is echter de boodschap. Wat ook van belang zal zijn, is de kostenberekening daar schepen Makelberghe van Oostende het niet nauw neemt met het aanwerven van allerlei vriendjes en ons gemeld wordt, dat hier met de tewerkstelling zeer kwistig is te werk gegaan. Het komt inderdaad niet uit zijn beurs.

SLOOPPREMIE — NIEUWBOUW — REDERSFONDS

Door verschillende reders en belanghebbende schippers worden ons vragen gesteld omtrent de mededelingen welke door de Rederscentrale inzake deze aangelegenheden zouden verstrekt zijn, waaruit zou blijken dat al deze ministeriële beloften eindelijk werkelijkheid zouden geworden zijn.

Opdat omtrent dit alles geen verwarring zou bestaan raden we de belanghebbenden aan vooraleer te handelen zich vooraf in te lichten bij de redersvereniging Hand in Hand Zeebrugge of bij de heer Vandenberghe in Hulp in Nood, H. Baelskaai 27 te Oostende.

Zoals we reeds schreven werd sedert maanden, dank zij een beslissing genomen door de Ministers van Verkeerswezen en Landbouw, een Kon. Besluit ondertekend waarbij voor vissersvaartuigen van meer dan 20 jaar oud of waarvan het bewezen is dat ze economisch niet leefbaar of nuttig zijn, een slooppremie van 30 duizend frank per Bruto ton wordt toegekend, op voorwaarde dat herbouwd wordt. Dit Kon. Besluit houdt nog andere voorwaarden in voor wat de kustvisserij betreft.

Maar dit Besluit ligt sedert maanden ter goedkeuring van de minister van Begroting, maar werd door deze nog niet ondertekend. Momenteel is het zo dat het advies van de Raad van State wordt afgewacht. Nadien moet het nog naar de inspectie van financiën, zodat in het vroegste geval bij goedkeuring, dit besluit niet vóór oktober zal van kracht zijn. Wat het fameux Redersfonds betreft, gaat het hier in de eerste plaats om de rest van de likwidatie van de VOZOR-gelden ten belope van ongeveer tien miljoen welke nog zullen of kunnen aangevuld worden om rederijen in financiële moeilijkheden verkerend uit het slop te helpen.

Maar hier werd dit door de Ministers van Financiën en Verkeer goedgekeurd maar wacht men ook op de goedkeuring door deze van het budget.

Daarna dienen nog statuten opgesteld, een raad van beheer samengesteld om pas daarna bij notariële akte kracht van wet te krijgen.

Maar hier zal, gezien het delicate van de voorgebracht gevallen, het zeer wijs zijn, dat het beheer van zo'n fonds door ambtenaren waargenomen wordt.

Het is immers een publiek geheim dat, vertegenwoordigers van reders, misschien wel als raadgevende organen kunnen orders gevraagd worden, maar gezien de geestesgesteldheid in dit milieu waar elk een verschillend oordeel velt al naar gelang het vriendjes of vijanden zijn, men hier zeer voorzichtig en oordeelkundig zal dienen te werk gegaan.

We zijn overtuigd dat de departementen van Verkeer en Landbouw genoeg ondervinding hebben opgedaan om dit te begrijpen.

Wat nu de aankoop van tweedehandsvaartuigen in eigen land door niet-reders, dus door jonge motoristen of schippers betreft, wordt ook hier nog steeds gewacht voor de toepassing ervan, op het advies van de betrokken ministers, daar het hier zal gaan om het uitbreiden van de wet van Oogst 1948, waarbij door de NMKN met financiële waarborgen en steun van de Staat niet alleen voor aankopen in het buitenland maar thans ook in eigen land, kredieten zullen verleend worden. Ook hier wordt sedert weken op een definitief besluit gewacht.

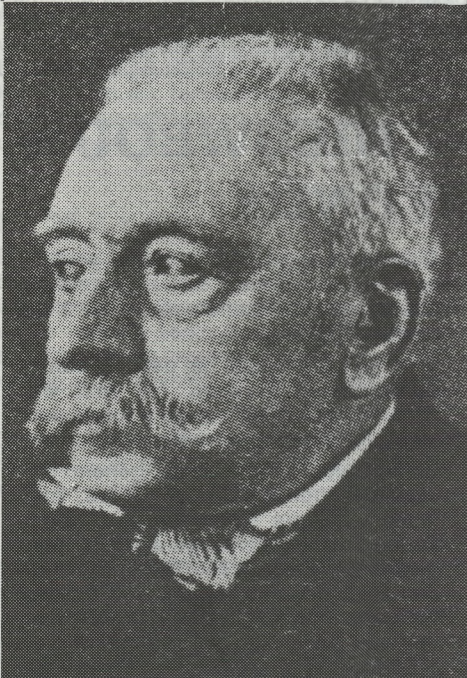
Het komt er dus op aan voor al deze aangelegenheden geduldig te wachten.

Het Visserijblad zal ten gepaste tijde de reders en belanghebbenden inlichten.

Het is dus althans op het ogenblik van het verschijnen van deze mededelingen, een vergissing en voorbarig, schijn voor werkelijkheid te nemen.

Geboren te Brugge op 20 november 1817 als zoon van Paul-Jean, ontvanger bij het Ministerie van Belastingen, en van Anna-Josepha Khnopff. Clays huwde op 22 april 1852 met Marie-Isaure Quetelet (†15 december 1860), dochter van de veelzijdige geleerde Adolphe Quetelet. Het echtpaar kreeg drie dochters en een zontje dat jong gestorven is. Clays overleed te Schaarbeek (Brussel) op 9 maart 1900.

Een broer van Clays' moeder, Jean Khnopff, was de grootvader van de symbolistische kunstenaar Ferdinand Khnopff (1858-1921). Door zijn echtgenote was Clays ook verwant met de Brusselse genreschilder en lithograaf Jean-Baptiste Madou (1796-1877).



P.J. Clays
op latere leeftijd

Clays bracht zijn vroegste jeugd jaren door te Westkapelle bij Knokke. Vader Clays was er om beroepsredenen gaan wonen. Na enkele jaren kwam de familie terug naar Brugge.

Van jongsaf aan voelde Clays zich tot de zee, de rivieren en kanalen aangetrokken. Zijn wens was dan ook zeeman te worden. Zijn vader besliste er evenwel anders over en stuurde Paul-Jean naar een pensionaat te Boulogne. Hij presteerde er goed tot op het moment dat de drang naar de zee het toch haalde op de studie en hij als scheepsjongen op een kustvaartschip meevoer.

Mettertijd legde vader Clays zich bij de wil van zijn zoon neer. Terug te Brugge begon Clays zijn maritieme impressies in tekeningen vast te leggen. De vele waterwegen in en rond Brugge behoorden tot zijn geliefde motieven in die tijd. Een bewaard gebleven schetsboekje uit 1838 (eertijds verz. A. Berqueman) getuigt van zijn trefzekere hand.

Na enige moeizame zelfstudie maakte hij zich meester van de olieverftechniek. Hij bleek hierin zelfs zo goed, dat er aan professioneel onderwijs gedacht kon worden. Te Parijs kreeg hij een tijdlang lessen van Horace Vernet, afstameling van de illustere Joseph Vernet, en van de gevierde marineschilder Théodore Gudin,

Marineschilders van bij ons :

PAUL-JEAN CLAYS

die er een druk leerlingatelier op nahield.

Clays zag zijn Parijse leertijd bekrond toen, hij een wedstrijd won die door een Frans parlementslid was uitgeschreven om aan de stad Saint-Quentin, die hij in het parlement vertegenwoordigde, een belangrijk schilderij te schenken. Clays had er succes, verkocht veel en voor hoge prijzen.

In 1839 vinden we hem al terug in België, en wel te Brussel, Vredestraat 431. Dat jaar toonde hij een indrukwekkende reeks marines in het Brusselse salon : „De Thames” en „De Rede van Calais” (beide toen in het bezit van graaf Meeus), een „Kustlandschap in Vlaanderen” (toen verz. kolonel Moyaert), een „Kanaallandschap” (verz. E.H. de Foere), een niet nader gespecificeerde „Marine” (toen verz. bankier Pratt) en een „Storm” van 22 januari 1839 met als ondertitel „Schipbreuk op de Engelse kust van het Engelse schip Lockwood en van twee Amerikaanse pakketboten St.-André en Pennsylvania die naar New-York vertrokken. 's Avonds werden de schepen opgemerkt door de Princess Victoria”.

Eén schilderij kwam slechts op het salon 1840 te Antwerpen : Het vergaan van de Engelse driemaster Douglas op de kust van Fécamp; enkele mannen pogen zich te redden op een vlot”. Clays' Brusselse adres was nu Orléansstraat 42. Omstreeks die tijd kreeg de Oostendse kunstschilder Louis Serruys zijn opleiding bij Clays.

In 1841 diende Clays een aanvraag in om als officieel schilder mee te varen op een schip van de Kon. Marine. Dat werd hem toegestaan en hij voer dat jaar op een kottor die het wachtschip, de topzeiler „Marie-Louise”, begeleidde tijdens de rondvaarten op de Noordzee. Tijdens die reis deed Clays Engeland, Shetland en de Fär Oerelanden aan. Op hetzelfde schip voer ook een zekere Oscar Ducolombier die het in zijn mémoires over Clays heeft : ...de 19e april voeren wij uit... Onze vriend Clays, marineschilder, had de toelating bekomen om met ons in te schepen... Clays tekende een gezicht te Yarmouth

dat hij later gebruikte voor een merkwaardig schilderij”. Ducolombier herinnerde zich verder dat Clays een olieverfschets maakte van het oude kasteel te Scalloway op de Shetlandeilanden en dat hij gitaar speelde op een feestje bij de Belgische consul Ogilvy te Lerwich. Clays' maritieme exploten duurden zo'n 8 maanden en resulteerden in tal van belangrijke schilderijen, o.a. die waarop de „Louise Marie” staat afgebeeld.

Een exemplaar, bewaard in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen, maar een bruikleen van het Bestuur van het Zeewezen te Brussel, stelt de „Louise Marie” voor onder zeil op de rede van Oostende in 1842. Een ander schilderij met hetzelfde schip erop is te zien in de maritieme sectie van het Legermuseum te Brussel. In zijn boekje „L'art et la mer” publiceerde A. Berqueman een tekening uit diezelfde tijd, eveneens de „Louise-Marie” voorstellend. Er bestaat ook een litho van Clays waarop een topzeilschoener afgebeeld is.

Van zijn reis met de Kon. Belgische Marine was niets te merken in het Brusselse salon 1842 : toen toonde Clays enkel een „Oostende vanop zee gezien”. Noteren we ook zijn nieuw adres : Koningstraat 53 te Brussel.

In 1844 was Clays op reis naar Portugal en het jaar erop konden de salonbezoekers zien hoe Clays even de Portugese toer opging met marines als „Alfendega in de Algarven-Portugal” en „La Catharina — een ontredderd Portugees schip in zicht van een Frans eskader — Nadering van Cap Saint-Michel”. Uit 1854 ongeveer dateert het portret van G. van den Broecke, luitenant-ter-zee bij de Belgische marine (Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum).

In 1848 waren er te Brussel dan weer meer klassieke onderwerpen te zien als „Rede van Yarmouth — ochtendeffect bij optrekkende nevel” en „Windvlaag in volle zee”. Het jaar erop toonde Clays een „Rede van Lagos — Portugal” en een „Rede van Leith nabij Edinburgh” in het Antwerpse salon. In 1849 voltooide hij een „Slag van Debokké”.



Haven van Oostende
(Privéverzameling — Oostende)

Vanaf 1850 ongeveer was Clays een gevestigde naam als marineschilder. Tot dan toe had hij steeds overtuigd in de romantisch-realistische stijl van Louis Verboeckhoven en met enige reminiscenties naar de 17de eeuwse Hollandse marineschilders gewerkt. Dat is zeer duidelijk te zien in zijn versies van de „Louise-Marie”: realiteitszin gekoppeld aan geflatteerde kleurweergave en kunstmatige belichting. Realisme hand in hand met romantiek. Zijn inzendingen, naar het Brusselse salon 1851 waren ook nog in die stijl: „Schepen worden zeilklaar gemaakt voor de Schotse kust”, „Schepen in nadering van Engeland” en „Schipbreuk op de kusten van de Shetlands”. Laatstgenoemd werk werd door de staat aangekocht. Tijdens dit salon werd hem een gouden medaille toegekend.

Van 1852 af vinden we regelmatig Scheldegezichten in Clays' oeuvre terug. De Schelde inspireerde hem tot zijn mooiste werkstukken: naast een „Rede van Portsmouth” en een „Windvlaag op de banken voor de Vlaamse kust”, zag men in het Brusselse salon, 1854 zo ook een „Morgennevel aan de oevers van de Schelde”; en in 1855 te Antwerpen een „Scheldemonding nabij Terneuzen” naast een „Voormiddag voor de kust van Boulogne”. Te Mechelen zag men hetzelfde jaar een „Morgennevels over de kust van Portsmouth”. Omstreeks die tijd portretteerde Clays C.P. Claeys (1810-1881), officier van de Kon. Belgische Marine. Het portret is te zien in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen.

Net als zijn collega Louis Verboeckhoven legde Clays de aankomst van koningin Victoria te Oostende op doek vast. Zo'n schilderij daterend uit 1857 maakte deel uit van de Koninklijke Verzameling, net als een „Windvlaggen” uit 1859.

We noemen verder marines als „Avondeffect nabij Doel op de Schelde” en „Ochtendeffect — Rede van Vlissingen” (salon 1858 - Antwerpen), „Het Engelse schip Henry-Elisabeth de ondiepen voor de Vlaamse kust rakend”, „De haven van Vlissingen” en „De havengeul te Nieuwpoort” (1860), of nog: „De Schelde te Lillo” en „Windstoot voor de Hollandse kust” (salon 1861 - Antwerpen). Holland en Zeeland gingen dus blijkbaar een grote rol spelen in Clays' werken.

De jaren zestig brachten een kentering in zijn werk. Zijn marines evolueerden naar meer realiteitszin, met fris en helder koloriet, met ongestelde compositieschema's en met minder

doorgedreven detailwerking. Het impressionisme is duidelijk niet ver meer af. Bij ons zou alleen Artan nog verder doorgaan op deze nieuwe weg en tot een zeer persoonlijk impressionisme komen. Het gevolg was dat zijn werken elk marine-documentair belang verloren en alleen een esthetische waarde overhielden. Maar Clays' stijlverandering was niet minder spectaculair. Ze pleit heel zeker voor het ware kunstenaarschap van de meester die bewust de commercieel goed liggende romantiek verliet voor een moderne visie, die in België nog lang niet algemeen aanvaard was. Doch het publiek van de kunstamateurs volgde weldra en Clays overtrof al gauw zijn collega's-marineschilders in roem. Uit die tijd en van daarna dateren vele gekende en zeer gezochte werken: binnenscheppen of kleine zeescheppen, meestal voor anker op stille waters, bij zon of bij grau weer. Mettertijd ging hij dat type steeds weer herhalen, dit ter wille van de grote vraag. Anno 1863 plaatste de regering een bestelling bij Clays. Het doek „De kust van Oostende” was te zien tijdens het salon 1863 te Brussel samen met andere werken: „Windstilte voor de storm”, „Neveffecten op de Schelde” (destijds verz. Georges 't Kint de Roodenbeke) en „Frisse wind op de Hollandse kust”. Clays' adres in die periode was: Koninklijk Observatorium te Brussel.

1863 was ook het jaar van de afkoop van de Scheldetol aan Nederland. Dat memorabel gebeuren ging gepaard met heel wat uitbundige feestelijkheden op de Schelde te Antwerpen. Schilderijen van Clays in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen en in het Museum van New-York getuigen nog steeds van de pompeuze massa-evenementen van 1 augustus 1863.

Het schilderij „De Rede van Antwerpen” uit het Museum voor Schone Kunsten te Brussel kan als Clays' meesterwerk doorgaan. Het is trouwens zijn meest gereproduceerde en daarom ook best gekende werkstuk. Het doek in kwestie was voor het eerst te zien in het Brusselse salon van 1869, samen met nog drie marines: „Windstilte nabij Dordrecht”, „Ingang van de haven van Zierikzee bij storm” en „Windstilte - ochtendeffect”.

In de vroege jaren zeventig liet Clays zich een grote woning bouwen gelegen in de Seutinstraat 27 te Schaarbeek. Het atelier puilde uit van de vele reishertinnen, van de ontelbare schetsen en studies. De meester zelf bleef

steevast doorwerken. Enorme kwantiteiten verlieten zijn atelier. De vraag naar zijn marines was groot. Ook in het buitenland, tot in Amerika toe, was men begerig naar zijn doeken. Clays bleef een trouw salonexposant. Zijn schilderijen in de driejaarlijkse tentoonstelling 1890 te Brussel heetten: „Het Handelsdok te Brussel”, „Windstilte voor de storm” en „Bries voor de Hollandse kust”.

Ook na 1890 had Clays nog niets van zijn werkkraft verloren: in 1891 stuurde hij nog vier marines naar de tentoonstelling te München: „Open zee”, „Kust in Zeeland”, „Windstilte”, „Windstilte in Zeeland”. Tijdens het Parijse salon 1893 kon men nog een „Rede van Dordrecht” bewonderen.

Clays was lid van de Koninklijke Academie van België, van de Koninklijke Academie voor Schone Kunsten van Antwerpen, van de Academiën van New York en Spanje. Hij was commandeur in de Leopoldsorde, Commandeur in de Orde van Carlos III van Spanje, Officier in het Légion d'Honneur en Commandeur in de Orde van de H. Michael van Beieren. Daarnaast kon hij op een indrukwekkend palmares bogen, o.a. medailles „2de klasse” te Parijs in 1862 en 1878.

Vermelden we nog dat Clays soms een beroep deed op zijn collega Karel Tschaggny (1815-1894) om zijn marines te stofferen en dat hij in 1899 zelfs nog zijn bijdrage leverde aan de nog prille prentkaartindustrie met 2 aquarellen van een pakketboot Oostende-Dover (heen- en terugreis voorstellende). Met aangepaste titels werden ze tot een reeks van 36 chromolithografische kaarten uitgebouwd. Clays stelde trouwens levendige interesse in de pakketboten Oostende-Dover: hij maakte tekeningen van de meeste schepen op die lijn en vermaakte zich ooit met het uitrekenen hoeveel omwentelingen de scheepsraden moesten maken om de afstand Oostende-Dover af te leggen.

Van Clays kennen we een houtskooltekening door Eugène Broerman, afgebeeld in het album „Célébrités nationales” uit 1893 en een gegraveerd portret door G. Montenez. Het A.M.V.C. te Antwerpen bezit van Clays een portretfoto door Ghémar. Een portretfoto van Clays is ook te vinden in het naslagwerk van E. de Seyn.

Clays is in de volgende musea en openbare verzamelingen vertegenwoordigd: Antwerpen, K.M.S.K.; Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum; Brugge, Groeningemuseum; Brugge, Stadhuis; Brussel, K.M.S.K. van België; Brussel, Prentenkabinet; Gent, M.S.K.; Hamburg; Leicester; Liège, Musée des Beaux-Arts; Liège, Musée Curtius; Londen, Victoria and Albert Museum; Londen, National Gallery; München; New York; Nieuwpoort; Oostende, Heemkundig Museum „De Plate”; Sheffield.

Norbert Hostyn
Conservator
Stedelijke Musea
Oostende



De „Louise-Marie” voor de haven van Oostende
(Nat. Scheepvaartmuseum)

GROOT-BRITANNIE

Voor het ogenblik zouden er reeds zestig Spaanse treilers hergeregistreerd in Britse thuishavens liggen. Dit gaf het betrokken Britse departement als antwoord op een vraag gesteld door een lid van het Lagerhuis. De Ierse redersorganisatie heeft hiertegen te Brussel bij de Commissie protest aangetekend, omdat dit ten laste valt van het visbestand van de Gemeenschap. Zij wenst dat dit achterpoortje gesloten zou worden. Als het inderdaad zo doorgaat, dan zitten we reeds met een Spaanse visserijvloot in onze gemeenschapswateren opgescheept vooraleer dit land haar toetreding maakt.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

KOREA

In Korea heeft de regering twee eenheden in dienst genomen van 1300 Brt elk ter assistentie van de visserij. Het gaat hier doorgaans om eerder kleine treilers die verschillende weken op zee blijven en om dit te vergemakkelijken door deze eenheden zullen kunnen bevoorraad worden in eetwaren en in ijs, die aan boord van de betrokken eenheden wordt vervaardigd. Deze eenheden zullen eveneens voorzien zijn van ultra-modern elektronisch materiaal voor het opsporen van visbanken. Indien deze twee eenheden succesrijk kunnen ingezet worden, zullen er later nog dergelijke door de regering ter beschikking gesteld worden.

SPANJE

Spanje bouwt voor het ogenblik aan een hospitaalschip voor zijn visserij. Het vaartuig dat de naam zal medekrijgen van "L'Esperanza del Mar", zal radiografie en radiologie-apparatuur aan boord hebben en een operatiezaal voor heelkundig ingrijpen. Er zal een dokter, een assistent-dokter en een verpleger aan boord zijn. Het vaartuig zal verder uitgerust worden met 2 zodiac's en een helikopter. De vissersvaartuigen zullen eventueel eveneens bevoorraad worden met water en gasoil. Kosten van het vaartuig nagenoeg 300 miljoen, hetgeen nog binnen de perken lijkt te liggen.

IERLAND

De Nationale Ierse redersorganisatie heeft een buitengewone vergadering van zijn leden bijeengeroepen om zich in verband met de onderhandelingen voor een gemeenschappelijk vissersbeleid over de regeringspolitiek te beraden. Op deze bijeenkomst werd de minister voor visserij, de heer Brendan Daly uitgenodigd evenals de directeur van de Ierse visserijdienst. Het gaat de Ierse vissers vooral om eventuele toelating aan vissers uit de partnerlanden tot de twaalfmijlszone.

In de Dublin-Baai begint de kabeljauw zich terug te vertonen en worden reeds door de Ierse kusttreilers bemoedigende vangsten verwezenlijkt. In elk geval werd vastgesteld, dat de kabeljauw zich dit jaar eerder vertoont op de Ierse oostkust dan vorige jaren.

De voorzitter van de Ierse Redersfederatie, de heer Frank Doyle, heeft de beschuldiging openbaar gemaakt, dat de Nederlanders uitvoersubsidies voor hun makreel bekomen hebben, voor een hoeveelheid, die tweemaal zo groot is als het hun toegewezen kwotum! Door een ander spreker werd hieraan toegevoegd, dat de Nederlanders hiertoe verplicht zijn om hun supramoderne grote hekdiepvriezers leefbaar te houden, hetgeen niet mogelijk is met het kwotum dat ze toegekend zijn.

Ierse visserijkringen hebben het besluit getrokken, dat de toekomst van de Ierse visserij, niet zoveel afhangt van het visserijbeleid door de Gemeenschap vastgelegd, maar van het respect voor de uitvoering hiervan door de betrok-

ken partnerlanden, die doorgaans de hen toegekende kwota ver overschrijden.

Tory-eiland, behorende tot Ierland herbergt de meest aan haar lot overgelaten visserijgemeenschap. Jaren lang heeft men er reeds gevraagd om een haventje die een voldoende beschutting zou kunnen verlenen voor vissersvaartuigen tot 15 m. Maar dit schijnt te veel gevraagd. Nadat vorig jaar 50 inwoners van het eiland naar het vasteland verhuisden wegens gebrek aan de meest noodzakelijke akkomodaties, hebben nu terug 15 vissersfamilies het eiland verlaten, wegens gebrek aan toekomstmogelijkheden.

De B.I.M. de Ierse officiële instelling, die zowat als onze N.M.K.N., kredieten aan de visserij verleent, heeft laten weten, dat bijna 14 % van de, door de visserij terug te betalen leningen, achterstallig is. Men is dus in dit bedje zowat in alle

landen van de Gemeenschap ziek. Hieronder zijn er die meer dan zes maand achterstallig zijn. De voorzitter van de B.I.M. verklaarde, dat men in dit verband heel wat tegemoetkoming betoont en dat het slechts uitzonderlijk is, dat beslist wordt tot het in beslag nemen van het vaartuig.

Volgens bepaalde Ierse bronnen, is de Ierse gasolieprijs tussen 1979 en 1981 met 74 % gestegen, terwijl bepaalde visprijzen, onder meer de makreel met 18 % verminderde en de verbruikersprijzen in de detailhandel met 46 % stegen!

Meer en meer moeten de visfarms rekening houden met georganiseerde diefstallen. Aldus werd op een visfarm in het Ierse graafschap Cork, zalm uit de vijvers gestolen ter waarde van 200 duizend B.fr.

IERSE VISSERIJMINISTER OVERWEEGT BEKNOTTING VAN DE ROBBENPOPULATIE

De Ierse minister voor de visserij Brendan Daly, heeft aan zijn departement opdracht gegeven om een uitvoerige telling van de zeerobbenpopulatie in te richten, dit voornamelijk in het noordwesten van het gebied van Mayo. Deze telling blijkt ingegeven te zijn als gevolg van een te snelle vermeerdering van de zeerobben.

Het zijn de zalmvissers die zich voornamelijk beklagen over de geweldige schade die de zeerobben aan het zalmbestand in het bijzonder en aan de andere visbestanden in het algemeen, veroorzaken. Voor de zalm alleen reeds, schat men dat één vierde van het visbestand vernietigd wordt door de zeerobben.

Dat de minister zich bewust is, dat een eventuele beslissing om de zeerobbenpopulatie te beknotten en terug te brengen tot een aanneemelijke verhouding, heel wat sentimentele herrie en protesten zal doen ontstaan, blijkt uit het feit, dat de verantwoordelijken van zijn departement reeds hebben laten weten, dat het niet gaat om een blinde beperking van het zeerobbenbestand, maar om een juiste verhouding in functie van eveneens de belangen van, vooral de zalmvisserij.

Niettegenstaande de zeerobben beschermd zijn door de "Wildlife Act" van 1976, is het toch toegelaten aan de minister voor de visserij het zeerobbenbestand te controleren en eventueel binnen de normale perken te houden. Dit duidt, dat de minister dus mag beslissen vergunningen voor het doden van zeerobben uit te reiken. Wel werd hier reeds aan toegevoegd, dat in deze eventualiteit zal gezorgd worden om dit op een zo humane mogelijke wijze te doen.

De departementele beslissing werd ook wel enigzins ingegeven door de visserij, die bedreigd had zelf in te grijpen indien dit niet door hogerhand zou gebeuren.

Onder gevangen zalm treft men inderdaad ook heel wat gekwetste vis aan, want de zeerob jaagt de vis niet alleen om zijn honger te stillen, maar eveneens om zijn jagersinstinct bot te vieren. In elk geval verwacht men zich zeker aan geweeeklaag van Greenpeaceers en andere milieuverenigingen en aan eventuele tussenkom-

sten ter plaatse. Dat deze mensen geen oog hebben voor de visserij, deert hen niet. Waarschijnlijk zullen nu ook enkele leden van het Europees Parlement in hun wijk schieten en de veroordeling van Ierland vragen, boycottage van Ierse producten, enz. Deze heren zullen aldus terug iets hebben om hun Europese tijd te doden en zich te laten opmerken. In elk geval is het een feit, dat de Ierse vissers volledig gelijk hebben.

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANKRIJK

In Frankrijk in het gebied van "Marenne-Oléron" hebben de oesterkwekers besloten de prijs van de oesters met 5 % op te trekken. Ze hebben zich hierin laten leiden door twee richtlijnen, namelijk de stabiliteit van de voortbrengst, zijnde 90 duizend ton, zoals voorgaand jaar en het feit dat men door een te grote prijsverhoging verbruikers zou kunnen afschrikken en afstoten.

In Frankrijk wordt een cursus met stage opgezet voor jongeren vanaf 18 jaar tot maximum 35 jaar in akwakultuur. De duur van de stage bedraagt 200 uur. Om zich te kunnen laten inschrijven moet men een bepaalde praktijk in het vak kunnen bewijzen. Jonge landbouwers die tot de akwakultuur wensen over te gaan evenals jongeren, die er reeds te werk gesteld zijn, kunnen een toelage en een lening verkrijgen.

Van een vroeger Bretoense treiler die omgebouwd werd tot een woonboot en pleziervaartuig, werden drie opvarenden door de Franse procureur opgehaald en in de gevangenis opgesloten. Het vaartuig was reeds sinds enkele tijd verdacht van drugsmokkel. Een vierde opvarende, een Marrokaan is op de vlucht. De kapitein, een Nederlander, bekende te Tripoli in Liban, 3 ton hasijs te hebben aan boord genomen om voor de kust van de Franse Middellandse haven "Port-La-Nouvelle" op een ander vaartuig overgeladen te worden. Dit vaartuig was echter niet op de afspraak en de kapitein besliste dan de hasijs in waterdichte bidons op de zeebodem neer te laten. Nadat een vissersvaartuig met één van deze kruiken binnen kwam, ging de douane op de loer liggen, terwijl het betrokken verdacht vaartuig, de "Neerlandia" speciaal in het oog gehouden werd. Het vaartuig werd zowel te land als van uit de lucht in het oog gehouden en op heterdaad betrapte toen het ter plaatse de kruiken aan het opvissen was.

Eindelijk heeft de Franse minister van de Zee, de heer Le Pensec, opdracht gegeven om onderzoekingen te doen naar de treiler "Galv Ar Mor" om de plaats van dit gezonken vaartuig op de zeebodem te lokaliseren. Het is het oceanografisch onderzoekingschip "Thalia" dat hiervoor werd aangeduid. Een speciale sonar zal hiervoor gebruikt worden die 20 tot 30 meter boven de grond een oppervlakte van 400 meter in kaart brengt. Op enkele mijlen na, weet men niet juist waar het gezonken vaartuig zich zou kunnen bevinden.

Een Franse kusttreiler uit Lesconil is vergaan nadat het vaartuig met een onverlichte boei in aanvaring kwam. Het vaartuig zonk praktisch onmiddellijk maar de drie opvarenden konden gelukkig aan boord genomen worden van een kusttreiler, die in de buurt viste. De dienst voor betonning en boeien liet inderdaad opmerken, dat het licht van de betrokken boei uitgevallen was, maar dat dit in een officieel openbaar bericht aan de visserij medegedeeld was. Maar hoeveel vissers lezen dit of luisteren naar dergelijke berichten? Men moet ons volk kennen om het te weten.

GROOT-BRITANNIE

Tien jaar geleden telde de vloot van de Britse vissershavens Fleetwood nog 120 treilers. Drie jaar terug was dit nog slechts 70 terwijl er voor het ogenblik doorgaans slechts 25 een volle visserij uitoefenen. Deze cijfers bewijzen dus, volgens een woordvoerder van de betrokken visserij, de moeilijke toestand van het bedrijf. We mogen ons echter niet blind staren op de 120 treilers van tien jaar terug, want het is duidelijk dat de vangstcapaciteit van een treiler uit de jaren zeventig niet kan vergeleken worden met deze van thans. Heel wat van de uitgevallen Fleetwoodtreilers zijn intussen overgegaan naar standby-werk voor booreilanden en de petroleumrijverheid in de Noordzee. Daar is meer te verdienen.

Britse Cambeltown scheepswerf heeft zich verplicht gezien een korte werktijd in te leggen wegens gebrek aan orders. Deze werf die in 1969 opgericht werd, bouwt vissersvaartuigen tot 36,60 m en heeft hierin reeds een hele bekendheid verworven. Vijftig werknemers werden eerst ontslagen, maar nadien werd een ander voorstel naar voor gebracht, namelijk verkorte werktijd en vrijwillige ontslagneming door minstens 12 werknemers. Slechts 5 werknemers gingen hierop in, zodat men een aanpassing heeft moeten zoeken in een verkorte werkwijk.

Voor de eerste maal werd een in Groot-Britannië gebouwd klein vissersvaartuig, in versterkt glasvezel bij de Cygnus werf in Cornwall, voor Noorse eigenaars gebouwd en afgeleverd. Het gaat om een 13,40 m. volledig overdekt kustvissersvaartuig, waarvan de achterste overdekking nochtans kan weggenomen worden. Gewoonlijk is het omgekeerde eerder waar en voeren de Noorse werven hun vaartuigen uit.

De start van de makreelvisserij was eerder aan de flauwe kant, op de Schotse Westkust, als gevolg enerzijds van het eerder slecht weer en anderzijds van zeer verspreid liggende makreelscholen, zodat de eerste week voor de Schotse Seinetreilers voorlopig een maat voor niets werd. De gevangen makreel is anders groot van stuk, zowat 40 voor 25 gr., of rond de 600 gr. het stuk. De prijzen lagen rond de duizend fr. de ben. De jongste week zijn de vangsten echter aanzienlijk toegenomen terwijl de makreel een gemiddeld gewicht haalt van ongeveer 1 kg het stuk.

IJSLAND

Een IJslandse treiler die in 1981 aan de grond liep en als verloren werd beschouwd, is terug in de vaart. Het verloren beschouwd vaartuig werd als schroot verkocht aan een schipper die er, na contact met een bergingsmaatschappij, brood in zag. De herstellingen namen zes maand in beslag en de kiel diende praktisch volledig vernieuwd, evenals een gedeelte van de rompplaten. Ook de motor diende volledig gekuist. Bij het aan de grond lopen was de hekreiler slechts 2 jaar oud, zodat de ondernemende schipper thans over een prachtige eenheid beschikt alhoewel de herstellingskosten zeker niet aan de lage kant zullen gelegen hebben.

ALLERLEI

Zeerovers zijn nog niet uit de wereld. Een Spaanse cargo die voor anker lag voor de rede van de havenstad Lagos in Nigeria, tot het de toelating zou krijgen de haven aan te doen, werd des nachts overvallen door een kommando van 6 piraten die de twee wachtmannen van de kleine cargo van 3000 ton, overmeesterden en opsloten. Het zelfde lot onderging de andere bemanning. Er werd 8 duizend dollar uit de geldkoffer aan boord medegenomen en andere voorwerpen van waarde.

In de zeebodemravin zowat 700 km uit de Spaanse kust van Galicië werd reeds 85 duizend ton kernafval gedumpt, terwijl er nu nogmaals 12 duizend bijkomt afkomstig uit Nederland, België, Zwitserland en Groot-Britannië. In het Spaans Galicië, vooral in kringen van de visserij, neemt men dit niet meer alhoewel het dumpen buiten de Spaanse 200-mijlszone gebeurt. Daarom ook werden door de vissers verscheidene stadhuizen bezet en allerlei protestacties op touw gezet zowel te land als te zee. Of dit de dumpers, die het groot kapitaal vertegenwoordigen, hier zal kunnen vanaf houden, is echter een andere vraag.

Gezien het dumpen van het kernafval niet alleen op 700 km van de Spaanse kust gebeurt, maar terzelfdertijd op 800 km van het uiterste punt van Bretagne en ongeveer op zelfde afstanden van de Portugese, Engelse en Ierse kusten, zijn er eveneens stemmen in deze landen opgegaan tegen het dumpen van dit kernafval. De Franse minister van energie, de heer Hervé, liet intussen echter reeds weten, dat het dumpen van dit kernafval absoluut geen nadelige gevolgen kan hebben, noch voor de mens noch voor de vis. Een normale uitspraak als men bij de duivel te biecht moet gaan!

PORTUGEESE VISSERS UIT BRANDEND VAARTUIG GERED

Op de Portugese treiler „Ave Maria" ontstond brand in de machinekamer, die zich zo snel uitbreidde, dat de kapitein noodsignalen diende uit te zenden. Het schip bevond zich op de Noordzee tussen Nederland en Groot-Britannië en juist in het oefengebied van de Navo. Hierdoor konden twee Britse fregatten heel spoedig hulp verlenen en de 45 Portugese opvarenden aan boord nemen.

Dat er zoveel bemanningsleden op het Portugese vaartuig waren, duidt aan dat het hier waarschijnlijk om een fabrieksschip ging, want Portugese vissersvaartuigen hebben geen toelating om in de wateren van de EEG te komen vissen. Het ging trouwens om een vaartuig van 800 Brt., hetgeen onze stelling wel zal konfirmeren.

Ook de helikopter van de luchtmachtbasis van Koksijde was opgestegen na het opvangen van de noodsignalen van de „Ave Maria" maar ingrijpen was niet meer nodig. Eén van de Britse fregatten heeft de brand geblust, waarna het vaartuig op sleeptouw werd genomen naar Harwich, terwijl de bemanningsleden afgezet werden in Felixstone.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIË

De onderlinge visafslagkoöperatieve in Aberdeen, de „Aberdeen Inshore Fish Selling Ltd” is in een vijftal jaren uitgegroeid tot een koöperatieve met een omzet van 600 miljoen B.fr. Gestart met 20 vaartuigen verzorgt zij thans de afslagbelangen van 35 vaartuigen, dit vooral dank zij de teruggaven einde van het jaar. Meest van de vaartuigen zijn seinerschepen van het 24,40 m.-type. De teloorgang van Aberdeen was vooral begonnen met de achteruitgang van de Faroërvisserij. De koöperatieve visafslag van Oostende mag echter als een Europees unicum gesteld in het belang van alle reders en vissers en ook de vishandel.

Minstens één Brits vissersvaartuig heeft schade opgelopen aan zijn vistuig door een mijn gelegd door de Britse Navy. De mijn werd gelegd samen met heel wat anderen in het kader van een oefening door de Navy in het gebied van de Well Bank, the Outer Downsing en de Silver Pitts. De oefening gebeurde op 4-5 september, maar de visserij was niet verwittigd omdat de nota door de Navy overgemaakt werd aan de Dienst voor de Visserij op lessenaar van betrokken dienst was blijven liggen.

De Ierse reder wiens vissersvaartuig door een Britse onderzeeër was medegetrokken, die in het net van het vaartuig was gevaren, werd nog altijd niet vergoed. Zoals men weet, is het vaartuig gekapseisd en ging ten slotte verloren nadat de bemanning het vaartuig had kunnen verlaten. De reder van deze treiler, de „Sharlega” heeft zelfs al deze tijd geen frank vergoeding noch steun gekregen. Het aankopen door de reder bedraagt 60 miljoen voor het zich aanschaffen van een evenwaardig vaartuig, vermeerderd met de economische schaden wegens het stilleggen van het vaartuig.

Te Peterhead in Groot-Brittannië werden de laatste week 47 duizend bennen vis in de markt gezet, waarvan er slechts 430 moesten opgevangen worden. Aldus werd een einde gesteld aan de grote opvangen van begin augustus, mede eveneens omdat de verwerkingsbedrijven hun volle activiteiten hebben hervat.

Te Fleetwood worden besprekingen gevoerd onder de kust- en middenslagvisserij om een eigen producentenorganisatie op te richten. Woordvoerders menen, dat de kust- en middenslagvisserij er alle belang bij hebben zich los te maken van de grote treilers, omdat ze aldus beter hun eigen specifieke belangen kunnen verdedigen. Ook bij ons lopen de belangen van bv. de IJslandvisserij en de middenslag- en kustvisserij niet parallel.

Ook in het buitenland, onder meer te Grimsby, klaagt men over een totaal onvoldoende visaanvoer. Aldus kwam op vrijdag 27 augustus slechts één enkele lokale kusttreiler aan de afslag met slechts 10 kit vis, hetzij 12 van onze bennen + 30 kg.! Het zal voor Grimsby zeker geen troost zijn te weten, dat wij, niet alleen op vrijdag maar soms verscheidene dagen in de

week geen enkel vaartuig aan de afslag krijgen.

Verleden week in het week-end zijn de twee gekende toptreilers van de Britse rederij J. Marr & Son naar de Minch-gronden vertrokken voor de start van de makreelvisserij. Die rederij verwacht deze visserij te kunnen uitoefenen tot eind oktober, dat wil zeggen, tot het begin van de haringvisserij, die tot eind november zal duren of zelfs tot een stuk in december.

Te Aberdeen werden de vislosserskosten in juni met 20% verminderd, terwijl de havenautoriteiten daar nog iets bovenop deden. Dit was be-

doeld om de grote concurrentie van Peterhead te keer te gaan, die heel wat schepen van Aberdeen tot zich getrokken had, eveneens door een vermindering van de havenlasten. Ondertussen had Peterhead reeds Aberdeen als eerste Schotse haven onttroond. Eerst thans schijnen de lastenverminderingen sinds juni te Aberdeen toegepast, hun vruchten af te werpen en traagjes aan, wint deze haven terug aan vaartuigen die er hun vis in de afslag komen zetten.

In Oostende meent de stad een goudmijn te hebben gehad aan de verhoging der mijnrechten van 1,25 fr. tot 1,50 fr., maar mag een baggermaatschappij de tweede moderne haven voor de twee derden gebruiken voor een appel en een ei. Men is van de democratie of niet!

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkermesstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naar gelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging. Een tweede perceel gelegen Ankerstraat, groot 675 m². Op beide gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting. Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoeleinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen. Tel. tussen 14 en 17 u., 059/32.29.51.

