

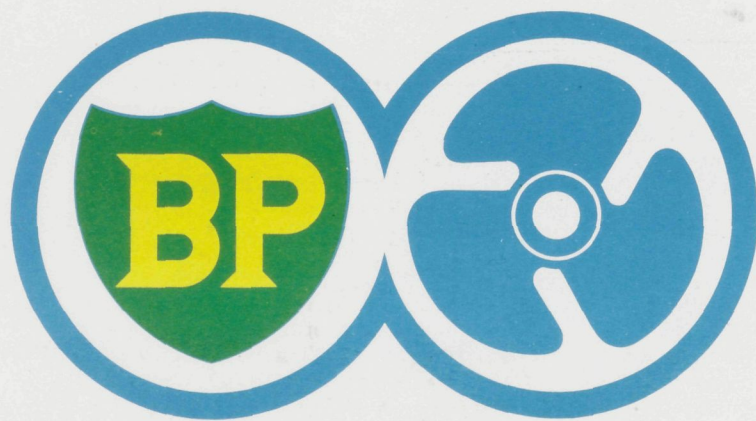
1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 23 SEPTEMBER 1983 - NR. 34



*Wij wensen
de rederij en de bemanning
van de Z.90 „Oosthinder“
rijke vangsten
en een behouden vaart*



ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. – 6 MAANDEN 1.000 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.

REDAKTIE, 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 BRUSSEL LAMBERT 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

Vrijdag 23 september 1983 – Nr. 34

NEDERLANDSE WERVEN DUPE VAN BELGISCH PROTEKTIONISME?

EEN BELEDIGEND ARTIKEL

Wij hebben in ons nummer van 16 september, onder dezelfde titel, tekstueel een artikel overgenomen uit het Nederlandse „Visserijnieuws” dat onder leiding van een zekere Ton Borghouts, het **officieel** orgaan beweert te zijn van de Nederlandse visserij en vishandel.

Wij hebben beloofd, in ons nummer van heden, gezien het beledigend en weinig waarheidslievend karakter van die bijdrage, hierop terug te komen, daar de hoofdredakteur van het officieel orgaan van een bedrijf toch geen op sensatie beluste of onwetende penneridder zou mogen zijn en zijn lezers alleen juiste gegevens zou moeten weergeven, in plaats van kletspraat zoals in dit artikel, dat eerder thuishoort in een sensatieblaadje dan in een vakblad.

Steller schrijft dat het proces van de vlootvernieuwing in Nederland nog niet ten einde is en dat de werven nog met orders zitten tot half weg volgend jaar.

Daarmee bekent hij dus dat, niettegenstaande de beknotting van de aanvoeren in elk land tengevolge van de quotaregeling, men in Nederland het verder goed vindt, hiermede geen rekening te houden en al wat in de jaren zeventig gebouwd werd nu te verkopen aan de achterlijke Belgen, waar 50% van de vloot nog 20 tot 40 jaar oud is. Op de 204 eenheden welke inderdaad de vloot in België op 1 januari 1983 nog telde tegen 450 vaartuigen tien jaar geleden, zijn er nog 104 van 20 jaar oud en meer die dateren van vóór 1964.

Dit zijn, voor wie het niet geloven zou, de cijfers welke terug te vinden zijn in de officiële lijst van Belgische Vissersvaartuigen in 1983 uitgegeven. De Nederlandse visserijvloot wordt integendeel met een ongehoorde snelheid, niet alleen gemoderniseerd, maar in tonnage en motorvermogen verhoogd, want op het huidige ogenblik staan er nog ongeveer 41 orders geboekt, niet van vaartuigen welke maximum van 1.000 tot 1.200 PK gaan, maar tot 2.500 PK elk, zodoende een vermogen aan nieuwe vaartuigen ontwikkelend, dat straks met 50% deze van enkele jaren geleden zal overtreffen.

In België zijn op het huidige ogenblik geen 18 orders, zoals dit blad ten onrechte schrijft, maar slechts 8 nieuwe vaartuigen in bestel-

ling, waarvan de PK de 1.200 niet te boven mag gaan, zoniet worden hen geen quota toegestaan. Het is daarenboven niet het Ministerie van Landbouw welke de bouw of de invoer van schepen toestaat, maar het Ministerie van Verkeerswezen.

Landbouw stimuleert alleen vervangings-nieuwbouw, zoals men in Nederland slechts toelating krijgt voor een kwotum wanneer het nieuw vaartuig, hoe groot ook, een vervangingsschip is, aldus betrachtend de rentabiliteit van de vaartuigen niet in gevaar te brengen.

Dat de Nederlandse reders, schepen in de zeventiger jaren en veel vroeger gebouwd, van de hand willen doen om er in de plaats, nieuwe met veel meer moderne technische middelen en verdubbelde aanvoermogelijkheden te bouwen, is hun heilig recht en kan niemand hen ten euvel duiden. Maar dat men de Belgen het verwijt wil maken, vele van die vroeger gebouwde schepen, in de zeventiger jaren gebouwd, en die zelfs aan de stabiliteitsnormen niet voldoen, niet te willen overnemen tegen hoge prijzen, door onervaren jonge schippers, zoals wij verscheidene malen mee gemaakt hebben met hun niet meer up-to-date zijnde motoren, is niet alleen misplaatst en belachelijk, maar zelfs bedriegelijk. Of neemt men ook de jongere Belgische schippers voor achterlijke, gekolonialiseerden van de Nederlandse Visserij?... Dat is wat al te ver gezocht! Er werden in België tot op heden voor tweederangsschepen van minder dan 10 jaar, geen invoervergunningen geweigerd en ook geen kredieten, voor zover ze beantwoordden aan de stabiliteitsnormen en dat **dezelfde** tonnage uit de vloot verdwijnt en niet zoals in Holland, dat het alleen een vervangend schip moet zijn zonder te bepalen dat tonnage of PK het te vervangen schip niet mag overtreffen. Ook voor nieuwbouw is dit zo. Deze normen zijn **voor iedereen** en ook voor Belgische werven van toepassing vooral met het oog op de quotaregeling. In Holland worden zelfs de oude vissersvaartuigen, die individueel een quota bezitten, met een te betalen som voor de quota verkocht.

En er is zelfs meer! **Tot vóór één jaar, kon een Belgische reder of visser geen krediet bekomen van de N.M.K.N. voor tweede-**

HET VISSERIJBLAD LAATTIJDIG

Tengevolge van de staking bij de overheidsdiensten zal ons blad deze week, later dan normaal, de abonnees bereiken. Wij verontschuldigen ons hiervoor t.a.v. onze lezers maar het gaat hier om een geval van overmacht.

handsvaartuigen in België zelf aan Belgische reders gekocht, wat één van de redenen mag genoemd worden waarom de Belgische vloot méér dan 50% méér dan 20 jaar oud is gebleven, daar jongeren voor tweedehandsvaartuigen aldus geen kans kregen daarvoor kredieten te bekomen en de eigenaars ze niet van de hand konden doen om aan nieuwbouw te doen.

De wet van augustus 1948 liet alleen toe 70% kredieten te verlenen voor uit het buitenland (hier overwegend Nederland) ingevoerde vissersvaartuigen, wat zelfs weinig logisch was en hier discriminerend mag genoemd worden.

Het is slechts sedert Minister Decroo op het departement van Verkeerswezen aan het bewind is gekomen, dat hij en zijn administratie het ongezonde hiervan inzagen en sedertdien ook voor in België gekochte tweedehandschepen, kredieten **tegen dezelfde voorwaarden** toestond, terugbetaalbaar in zeven jaar, zoals voor uit de vreemde ingevoerde tweedehandsvaartuigen.

Waar schuilt hierin dus dat Belgisch protektionisme waarvan „Visserijnieuws” of liever zijn hoofdredakteur, België beschuldigt?

Wat het beheer van de visbestanden betreft, worden zelfs tijdelijke kredieten geweigerd voor de bouw van Belgische schepen op Belgische werven, waarvan het afgesteld vermogen de 1.000 PK te boven gaat, wat in Nederland niet het geval is en wat zelfs de Nederlandse Heer Tienstra, directeur van de Nederlandse visserij, op het gevaar hiervan heeft doen wijzen en onlangs nog een waarschuwend woord voor Nederlandse overuitrusting in motorvermogen over had.

Of is ook de Heer Tienstra misschien onbevoegd of te protektionistisch aangelegd?

(Vervolg volgende bladzijde)

Hij wees, zoals wij het reeds deden, op het groot gevaar van die massabuilding in Nederland, waardoor automatisch de quota zullen overschreden worden, omdat het daar immers **niet meer om vervangingsnieuwbouw gaat, maar om het overschrijden er van met duizenden brutoton en duizenden PK voor hetzelfde aantal vaartuigen en dezelfde quota.** De meeste van de vervangen vaartuigen van 500 tot 800 PK worden automatisch door nieuwe van 2.000 tot 2.500 PK vervangen, welke een grotere rentabiliteit aan vangstcapaciteit beschikken voor quota welke althans in de eerste jaren ver van verhoogd kunnen worden.

Door het steeds maar opvoeren van het motorvermogen, zal de tijd waarin de quota kunnen worden opgevestigd, voortdurend korter worden, wat het gevaar insluit dat de vloot op het einde van het jaar stil moet liggen en de bemanning ook al als werkloze op de kosten van de gemeenschap moet gaan dopen.

In België is de nieuwbouw, vergeleken met de ouderdom van méér dan de helft van de vloot, geen gevaar en gaat zeer langzaam en is de inspanning absoluut geen gevaar voor de overschrijding van de vishoeveelheid welke tien jaar geleden aangevoerd werd.

Hier wordt nog terecht rekening gehouden met de visserijgronden waar wij nog mogen vissen, met de territoriale verbodsbepalingen en niet met het wegvegen in acht dagen van broeiplaatsen en kinderkamers voor platvis en tong binnen de twaalfmijlszone, zoals sommige Nederlanders, **met al of niet vervalste boordpapieren**, het dit en vorig voorjaar deden met schepen tot 2.000 en 2.500 PK. Hiermede stalen ze niet alleen het brood van de kleinen, zowel van Nederlanders als Belgen, maar vernietigden ze de kweekplaatsen, wat rampzalig is voor de toekomst van gans de visserij.

Maar daar wordt in alle talen over gezweven en worden zelfs sensatie-artikels tegen de optredende zeemachtschepen geschreven, alsof ook zij discriminerend tewerk gingen en alleen Hollandse vissersvaartuigen in overtreding namen. Want kan men ons zeggen, hoeveel van dezelfde vaartuigen in Engeland, Ierland, Duitsland, Denemarken en zelfs Noorwegen voor dezelfde feiten in overtreding genomen werden?

Noemt men dat ook protektionisme wanneer ze wegens uitroeiende visserijmethodes opgeleid worden? De giftige opmerkingen, als zou het weigeren van invoer van oude Nederlandse kotters **een ongehoord incident** zijn, is te belachelijk om het als ernstige praat te beschouwen. Of neemt die hoofdredakteur van dat **officieel** vakblad, België toch voor een Nederlands wingewest waar al wat niet meer up-to-date is in de Nederlandse visserij als goed genoeg te beschouwen is om doorverkocht moet worden tegen hoge prijzen aan die brave domme Belgische visser?

Wij begrijpen dat niet van een hoofdredakteur welke maandelijks er zeer vriendschappelijke betrekkingen op na houdt met een zekere abonnee „Gaston” van de Belgische Rederscentrale, die nochtans in „Visserijnieuws” al verscheidene stukjes proza over de vakbekwaamheid van beider hoofdredacteuren heeft geschreven, en waaruit wij menen te mogen afleiden, dat beide i.v.m. onze Benelux-belangen, fouten en gaven beter zouden moeten kennen dan wie ook.

Of is die wierook het gevolg van beider vakonbekwaamheid inzake de visserij?



Dat de Nederlandse bouwers van vissersvaartuigen volgens U veelal ook niet veel kans hebben nieuwbouworders in België weg te halen, verplicht ons omgekeerd ook de vraag te stellen voor Belgische scheepsbouwers, die van 20 in aantal, twintig jaar geleden, praktisch tot vier aan de kust en twee in het binnenland herleid zijn en die van na de oorlog tot heden een enkele bestelling voor het bouwen van een Nederlandse kotter kregen, waar de Belgen zeker een 40-tal kotters in Nederland bouwden of tweedehands kochten.

Of moeten wij voor U een negerbevolking zijn, met wie je leurt en sleurt of verkoopt wat je zelf als niet meer actueel en renderend aanziet in de visserij? Het Belgisch subsidiebeleid is niet groter opgevat, dan in Nederland, waar het weder investeringsfonds WIR de visserij steunt.

Alleen de interessen met het oog op de tewerkstelling zijn oordeelkundiger opgevat in het belang van de tewerkstelling. Of moeten wij daardoor ook nog naar meer werklozen kweken?

Dat de Belgische regering meer brood ziet in nieuwbouw, dan schepen welke tien à twintig jaar oud zijn uit Nederland in te voeren, is haar recht en plicht in een crisis en moderniseringsperiode, zoals wij er nooit gekend hebben. Bovendien moet rekening gehouden worden met het feit, dat de Belgische visserijvloot straks volledig gedoemd zou zijn te verdwijnen, moest ze niet moderniseren. Ons land zou dan alleen nog vis kunnen invoeren. In een visetend land als het onze, dat nog steeds een derde van zijn verbruik moet invoeren, waarvan de helft uit Nederland, gaat dit niet op.

En à propos van steun gesproken om de werkverschaffing daarenboven te bevorderen, weze gemeld, dat de N.M.K.N. geen regeringsinstelling is maar een kredietmaatschappij, sedert meer dan 35 jaar, dus niet onlangs, gesticht om kredieten aan goedkope interessen te verlenen **aan alle nijverheden**, mits naleving van strenge voorwaarden inzake borg van roerende en onroerende goederen, **dus niet aan de visserij alleen. En daar heeft de Nederlandse visserijreder en scheepsbouwer sedert 1948 toch**

ruimschoots van geprofitteerd, hoe ongehoord dit voor de Belgische scheepsbouwers, reders, en belastingbetalers ook zou mogen blijken!

Als de N.M.K.N. hier nu tot 80% kredieten verleent, op een schip dat 60 miljoen frank kost, dan moet de toekomstige eigenaarschipper toch nog 12 miljoen aan eigen middelen bezitten en alle roerende en eventueel onroerende goederen als borg stellen. In vele gevallen komen vader, moeder, zuster en broeder hier ter hulp. Dat de reders in Holland door allerlei bank- en kredietinstellingen sedert jaren uitgezogen worden en voor hun verzekering van schepen en bevoorrading er ook van afhangen, is niet de schuld van de Belgische regering of instellingen, maar wel van de Nederlandse reders zelf, die zich beter in coöperatieve vorm daartegen hadden moeten organiseren. 70% van de Belgische reders hebben sedert 30 à 40 jaar hun eigen coöperatieve visafslag, hun eigen coöperatieve voor aankoop in brandstof en materialen en hebben daardoor met eigen middelen hun bestaan vergemakkelikt.

Ze hangen daardoor gelukkig meestal niet af van bankinstellingen en zware interest eisende kredietgevende organismen.

Als men in Nederland het daar zover niet heeft gebracht, dan hebben die kleine achterlijke Belgische vissers, daaraan geen schuld, maar toch iets beters en nuttigs verwezenlijkt.

Dat daarenboven een ongezonde onderlinge wedijver onder Nederlandse reders, aanleiding geeft tot ongezonde toestanden als nu, waardoor ze ten allen prijze tweedehandsvaartuigen aan steeds goedkoper voorwaarden willen of moeten afzetten en zij daarvoor hopen een achterlijke Belg te vinden, is hun recht, maar een verkeerde berekening en noopt ons temeer onze verantwoordelijke regerders en Staatsambtenaren geluk te wensen met hun voorzichtig beleid en maatregelen te hebben genomen, die de stabiliteitsnormen controleren en in de huidige delicate internationale akkoorden, de quota doen in acht nemen. Het zou immers te laat zijn de put gevuld te hebben, als het kalf verdronken is.

(Vervolg volgende bladzijde)



Het is ten andere ook een waarheid dat, waar Nederlandse reders in eigen land geen quota krijgen voor een nieuw schip, tenzij zij het oude aan het buitenland verkopen of slopen, zij naar België afgezakt zijn om er een Belgische maatschappij te stichten, waarin tijdelijk een Belgische visser opgenomen is als aandeelhouder en er achteraf in verdwijnt om dat schip verder onder Belgische vlag en op de Belgische quota verder te zien uitbaten door Nederlanders met Belgische bemanning, wat men in Nederland niet zou toelaten en wij discriminerend noemen ten opzichte van de ons toegekende quota, zoals de Spanjaarden in Engeland en Ierland bestrachten!

Kan dat ook in Nederland? Is het dat, wat U binnen de Europese gemeenschap als vrijheid van handelsverkeer wil doen doorgaan?

En waarom dienen dan die quota en territoriale wateren waarover wekelijks op Europees en zelfs op wereldvlak wordt getwist?

Of maakt de Belgische visserij geen deel uit van die gemeenschap?

Het is tevens zinloos en belachelijk munt te willen slaan uit het feit, dat onlangs een Belgische kotter bij een faillissement door een Wieringse reder is aangekocht.

Niemand heeft hem dat gevraagd en niemand heeft hem dat gezegd.

De verkoop is openbaar geschied. En waarom heeft hij in Holland, waar zoveel tweedehandsvaartuigen te koop zijn, geen tweedehandsvaartuig gekocht? Er zijn er toch veel meer te koop!

Eenvoudig omdat hij gemeend heeft aan die koop (500.000 fr.) een zaak te doen.

Welke zonde heeft hij daarmee begaan? Dit thans ook als voorbeeld aanhalen in een officieel orgaan, is zo potsierlijk, dat wij dan moeten verwijzen naar de meer dan veertig in Holland gebouwde of gekochte Belgische vaartuigen, waaraan wij nooit aanstoot hebben genomen op de 204 eenheden welke onze vloot nog slechts telt.

U noemt de financieringspolitiek in België uniek. Is het daardoor, dat er zo weinig gebouwd wordt? Als je werkelijk bevoegd bent, dan raden wij je aan te kijken naar de financieringspolitiek in Frankrijk, Duitsland, waar de werven gesteund worden en naar Engeland en Ierland, zonder van de andere

landen te spreken in het kader van de tewerkstelling.

En heb je al eens nagegaan hoeveel honderden miljoenen door de FEOGA aan al die landen en ook aan Nederland toegewezen werden ter modernisering van het bedrijf.

Is dat misschien geen concurrentievervalsing voor modernisering, ten opzichte van anderen?

Zou U in verband hiermede de cijfers kunnen openbaar maken welke in de pas verlopen jaren ook ter modernisering van Hollandse visserijbedrijven door de FEOGA werden toebedeeld en dit vergelijken met wat België voor zijn visserij toebedeeld werd? Wil dus nota houden als mededeling aan Uw lezers, dat: de invoer van niet te oude schepen in België toegelaten is op voorwaarde, dat ze aan de stabiliteitsnormen voldoen, niet te oud zijn en geen verhoging uitmaken van de bestaande tonnage. Zij krijgen ingevolge de wet van 1948 hiervoor 70% krediet minstens over 7 jaar verspreid voor zowel in België als in Holland aangekochte schepen.

De tussenkomsten in de leningen voor de renten zijn geen 3% zoals U schrijft, in plaats van 13%, maar voor invoer en aankoop van tweedehandsschepen, hoogstens 10 en zelfs 6 à 7% al naar gelang het geval en de waarborgen en voor nieuwbouw minstens 4 à 6%.

Dat de N.M.K.N. in geval van nieuwbouw 80% krediet geeft in plaats van 70% voor oude vaartuigen, is normaal voor een instelling die kredieten verleent, terugbetaalbaar over 10 à 15 jaar voor nieuwbouw. Dat zij sterke waarborgen eisen vanwege de ontleners, is een feit en kan haar niemand ten euvel duiden.

Dat U het dus een schande vindt Uw oude of niet meer moderne schepen niet verder aan hoge prijzen te kunnen verkopen aan die achterlijke Belgen, die U daarom van discriminatie en protectionisme beschuldigt, omdat zij eindelijk begrepen hebben, dat, willen zij in de visserijwereld voort blijven bestaan, ze zelf aan modernisatie en nieuwbouw moeten doen, stemt een nuchter denkend mens, hetzij Nederlander of Belg tot nadenken en **getuigt voor een Nederlandse hoofdredacteur van een officieel vakblad, van weinig realiteitszin en gezond oordeel**, wat ten zeerste te betreuren valt in het kader van de Benelux samenwerking welke zou moeten bestaan, niet om afgesloofde schepen aan de achterlijke Belgische visserij toe te schuiven en de luxe aan de



meest gemoderniseerde Europeanen, die de Nederlanders zijn. Wij maken hen hiervoor geen verwijt, zoals U doet, maar zeggen terecht, dat „de pot de ketel niet mag verwijten, dat hij zwart is”, waar hij zelf zeer ziek is aan overbouw, aan het negeren van quota, (hoeveel overtollige maatjes zijn er gevist) en is het niet waar dat de helft van de Nederlandse aanvoer in 't zwart en grijs gebeurt, omdat de verplichting niet bestaat, enz.?

Uw eigen dagbladen hebben daar ronkende artikels aan gewijd.

Wat de financiering betreft, waarvan zo nijdig gewag wordt gemaakt omdat veel Nederlandse reders op allerlei dure banken en financieringsinstellingen zijn aangewezen, kunnen wij U slechts een raad geven: doe zoals die kleine achterlijke Belgen, help Uw kleine Nederlandse reders zelf een eigen coöperatieve verzekering, verkooporganisatie van vis en visserijbenodigdheden te stichten. Eens dit alles verwezenlijkt zult U dank zij dit alles, U vrij kunnen maken van zware financiële verplichtingen tegenover banken en privé-kredietmaatschappijen, waarvoor nu veel kleine reders in Nederland met de centen van hun familie en hun arbeid alleen moeten opdraaien om ten slotte niets of weinig over te houden.

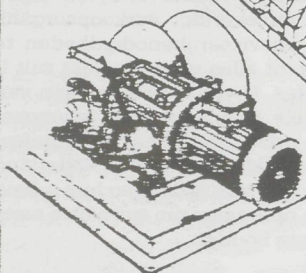
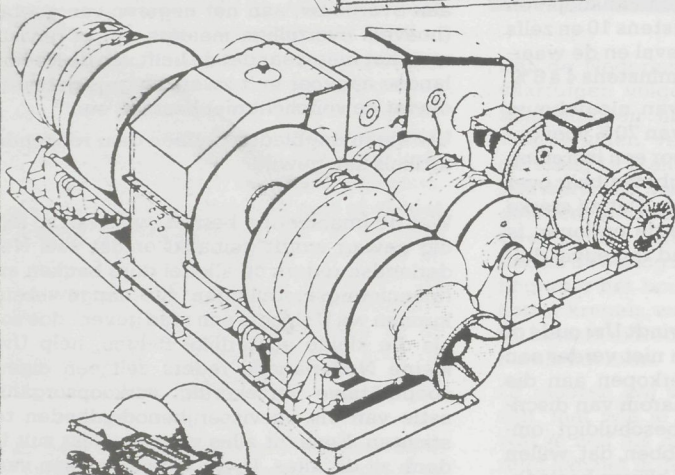
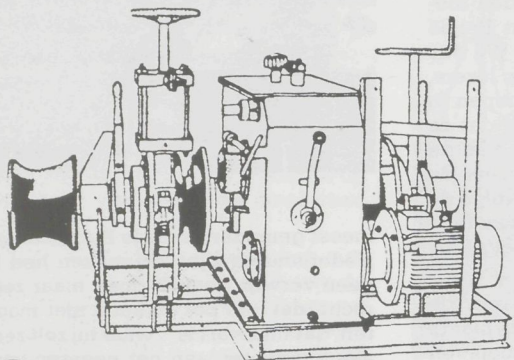
Blijf binnen de perken van de quota regeling. Doe niet aan overbouw, maar zoals onze Ministeries van Verkeerswezen en Landbouw, voer een zeer voorzichtige bouwpolitiek in plaats van nu onder mekaar te wedijveren voor het grootste en meest moderne vaartuig, waarvan de uitbating op den duur financieel niet haalbaar zal zijn en alleen zal gediend hebben om de banken te steunen. Dan zal men geen triestige penneridder, beledigende, onjuiste en belachelijke artikels moeten zien schrijven in een officieel vakblad, wat slechts beschamend is voor het Nederlandse volk en zijn begaafde en werkende visserijmensen.

Wij sluiten deze betreuenswaardige polemiek, welke het gevolg is van een beledigend artikel in een officieel Nederlands vakorgaan verschenen en welke ons noodzaak te te antwoorden en de waarheid naar voren te brengen.

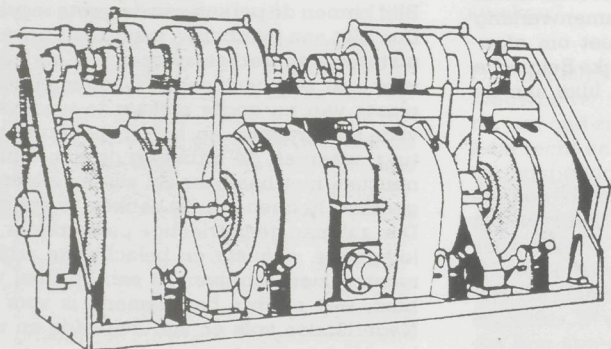
Wij zijn overtuigd dat, wie in België en Nederland nuchter denkt, zich niet zal laten leiden door fanatismen onwaardig van hen, die tot taak hebben beider landen en het bedrijf te dienen, te steunen en naar waarheid voor te lichten.

P. VANDENBERGHE

- ankerlieren ● ankerslipdraadlieren ● bufferlieren ● hijslieren
- koppellieren ● nettenlieren
- vislieren ● verhaallieren
- mossellieren ● lieren voor: offshore, baggervaartuigen, aannemerij, afvierpontons etc.



Aandrijvingen en bedieningen:
 aa. mechanisch - elektrisch -
 pneumatisch en overige
 onderlinge combinaties.



**MAASKANT
 LIERENBOUW**

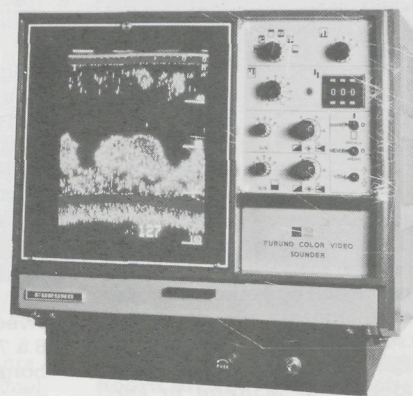
Bruinisse
 tel 01113-1710
 telex 55342

Stellendam
 tel 01879-1477
 telex 26695

Correspondentieadres
 Meester Snijderweg 40
 3251 LJ Stellendam

SAIT ZEEKUST

presenteert: KLEURENDIEPTEMETER FURUNO FCV 121



Werkend op twee frequenties: 50 en 200 KHz.

a) Beeldkast waarin zender-ontvanger en een 11 duim daglicht kleurenbeeldbuis zijn ondergebracht.

Afmetingen toestel: B = 415 mm
 H = 405 mm
 D = 450 mm

11 basisbereiken uitgedrukt in meters, vadem of voet, naar keuze...

Voor iedere basisschaal is een doorlopende verschuiving van het bereik in stappen van 1 meter tot maximum 999 meter.

Schaaluitbreiding:

Het is mogelijk willekeurig een vergroting te bekomen tot de weergegeven diepte, zowel vanaf de bodem als eender welk punt in die diepte.

De vergrotingsschalen zijn:

Meters	5	10	20	40	80
Fathoms	3	6	10	20	40

Het toestel is uitgerust met twee frequenties en laat, in combinatie met de ingebouwde schaaluitbreider, zes meetmethoden toe.

Alle gekombineerde metingen kunnen zowel op de lage als op de hoge frequenties uitgevoerd worden.

Geheugen: op elk ogenblik kan de rechterhelft van het beeldscherm in een geheugen genomen worden en wanneer nodig terug opgeroepen worden op de linkerhelft van het beeldscherm. Het geheugen beschikt over twee opnamen.

Zendvermogen: 1 KWatt voor iedere frequentie.

Aansluiting mogelijk voor drie andere dieptemeters en één netsonde door gebruik van interface VI 1100 A, aansluiting voor Satnav of loran navigator en data recorder.

Voor logindicaties is een ingang voorzien van 200 pulsen per zee-mijl.

SAIT ZEEKUST

8400 OOSTENDE
 Hendrik Baelskaai 21 - ☎ (059) 32 08 11 - 32 08 16

8450 NIEUWPOORT
 Kaai 46 - ☎ (058) 23 31 51

8380 ZEEBRUGGE
 Wandelaarstraat 4 - ☎ (050) 54 41 21 Telex 82149

DE VISSERIJ EN DE STAKING

- MILJOENEN VERLIES – VISVERVOER PLATGELEGD DOOR SPOORWEGSTAKING
- HOELANG ZAL DE REGERING NOG DULDEN DAT DE VAKBONDEN MET HUN MILJARDEN GEEN WETTELIJK STATUUT MOETEN HEBBEN?

We zouden ons onmiddellijk de vraag mogen stellen wie of welke stakingsmenners verantwoordelijk kunnen gesteld worden voor de grote verliezen ontstaan door het feit, dat bederfelijke waren zoals vis bij uitstek is, in de vispakhuisen of in de daartoe bestemde vistrein blijven staan of eenvoudig niet aan de detailhandel of aan het klienteel werden afgeleverd.

In dit verband zijn het niet alleen de stakers die, hetzij bewust, hetzij onbewust miljoenen verliezen laten lijden door de visserij, de handel en talrijke bedrijven die hier toch geen schuld treft van de ongewettigde eisen die de openbare diensten aangaan. Ook de Staat treft schuld omdat zij de syndikaten niet verplichten een juridische rechtspersoonlijkheid te kiezen, zodat de syndikale opruiers dan voor het gerecht zouden kunnen gedaagd worden voor de schade, die zij aan onschuldige derde toebrengen en dit op basis van art. 1382 en volgend van het Burgerlijk Wetboek. Dat dergelijke toestanden in een beschaafd land mogelijk zijn, tart alle verbeelding. Dat de wetgever, het bewust toebrengen van schade aan onschuldige inwoners toelaat zonder te voorzien voor deze onschuldigen in middelen tot verweer of tot vergoeding voor de rechtbanken, zijn toestanden die men alleen maar ontmoet in bananenrepublieken en bij negerkoninkrijken, maar zeker niet in beschaafde landen. In Groot-Brittannië heeft eerste minister Thatcher hier iets voor gedaan en de onwettelijke willekeur uitgaande van de daar nochtans machtige „Trade-Unions” beknot, waardoor zij zelfs succesvol uit de laatste verkiezingen is getreden. Dit bewijst onder meer dat een grote meerderheid van de bevolking de willekeur en het nemen van het recht in eigen handen voor de syndikale schatrijke bonzen, beu is.

Om het uitvallen van transport van de vis per spoorweg op te vangen, moet dit vervoer over land geschieden. Hiervoor zijn echter niet voldoende ingerichte koelwagens voor handen, terwijl het gelegenhedsvervoer ook niet van winkel tot winkel of de colis aan huis gaan afleveren, zoals de spoorweg dit doet. Het gevolg hiervan is, dat men nu moet trachten ergens een plaatsje voor de vis in de koelkamers te vinden, hetgeen niet alleen kostelijk uitkomt, maar slechts een oplossing is voor enkele dagen omdat de vis niet voldoende kan bewaren wanneer zij niet diepgevroren wordt.

Daargesteld dat de meeste handelaars niet ingesteld zijn op diepgevroren maar op verse vis, betekent dit dus niet alleen een verlies voor de groothandel die aldus gespeend blijft van zijn wekelijkse verkoop en wellicht verplicht zal worden zijn personeel technisch werkloos te stellen, maar ook voor veel detailhandelaars in het binnenland

wordt het een week zonder verkoop. Ook de visser zal hier het kind van de rekening worden, want wanneer de kopers hun vis aan hun klienteel niet kunnen bezorgen, zal dit een nadelige invloed op de afslagen uitoefenen wat betreft de prijsvorming.

Het schandalige optreden van de syndikaten, de stakingsmenners en zelfs van de stakers, heeft aldus eveneens in de visserij en aanverwante bedrijven voor grote schade en verliezen gezorgd. Het is dan ook onaanvaardbaar, dat de schadelijders hier hun normale rechten niet kunnen opeisen. In dit verband stellen we ons de vraag hoe de syndicale menners zouden reageren moest men hen schade toebrengen door bv. hun ruiten in te gooien, hun wagens te beschadigen en hierbij ook niet toelaten zich voor de rechtbank recht te laten verschaffen. Is dit democratie? Is dit nog een rechtstaat? Of is het recht in handen overgelaten aan syndicale terroristen!

En dit alles omdat premies en superpremies uitgedeeld aan gemakzuchtige ambtenaars niet meer zouden kunnen toegewezen worden. Daarbij heeft men nog de lef te staken omdat men niet meer de eerste van elke maand vooraf betaald wordt in plaats van op het einde van de maand, zoals dit in het privé gebeurt na geleverde prestaties en niet vóór geleverde prestaties. Hierbij komt nog dat men in het privé nooit werkzeker is zoals dit wel het geval is bij Staat, Provincie, Gemeenten en Parastatalen.

Verder kan men in de Openbare Diensten, tot drie jaar vervroegd, vóór het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd in betaald verlof gaan aan de volle wedde met inbegrip van de indeks- en programmatievergoedingen, die er nog bovenop komen dit omdat men geen ziekverlof genomen heeft binst zijn dienstjaren en dus rechten kan laten gelden op niet gebruikte en aldus opgespaarde ziekdagen. Met andere woorden, al of niet ziek zijnde, heeft elkeen recht op ziekverlof en moeten ze deze nemen ten koste van de belastingsbetaler!! We zullen dan nog niet spreken van het volume werk dat men in bepaalde diensten presteert. Hoe dergelijke discriminatie ten overstane van de werknemers in het privé, en ten hunne koste, in een beschaafd land mogelijk is, is een vraag die elk fatsoenlijk mens zich stelt en ook waarom de regering aan vakbonden miljarden betaalt om de werkdagen vergoeding uit te keren, aan de staat genoeg ambtenaars heeft om dit zelf te doen en niemand te verplichten zich te syndikeren. Of zijn onze regeringsleiders ook alleen nog de vertegenwoordigers van die miljarden kapitalisten die ons geld gebruiken om alle werkende burgers schade te berokkenen en ze van hun grillen afhankelijk te maken?

In dit verband is eveneens de regering en de wetgever foutief, niet alleen vanwege het niet optreden tegenover de stakersposten en andere terreurgroepen en terroristen, maar ook omdat zij aan de inwoners niet toelaten, of de kans niet geven de schuldige syndikale organisaties voor de rechtbank te dagen. Deze zouden moeten verplicht worden een rechtspersoonlijkheid te hebben. We zien uit naar iemand die ten slotte de Staat voor de rechtbank daagt voor dit schuldig verzuim.

We stellen dan ook de vraag wie het initiatief neemt voor een wetvoorstel ter zake. We maken ons in dit verband geen te grote begoochelingen, zelfs wat het in ontvankelijkheid nemen van dit wetsvoorstel betreft, en nog moeilijker wat de stemming over dit wetsvoorstel aangaat. Alleen zou het de stilzwijgende meerderheid van de bevolking dan minstens de kans geven de koppen te tellen.



Familiaal
3/4

▲ Apollinaris ▲

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GASHOUDEND MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM

SCHEEPSWERVERN

LEON DEGRAEVE

ZEEBRUGGE – ☎ (050) 54.40.84

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



De Z.90 «Oosthinder», de recentste treiler die door onze werf werd afgeleverd.

Nog een nieuwe treiler voor de Zeebrugse vissersvloot...

Z.90 „OOSTHINDER” IN BEDRIJF GENOMEN

Het loopt als een sneltrein in de Zeebrugse visserij. Er wordt goed gevangen, de opbrengsten zijn lonend en... dat inspireert de reders dan weer om aan nieuwbouw te doen. Sedert begin van dit jaar werden al drie nieuwe eenheden in bedrijf genomen; twee daarvan kwamen de Zeebrugse vloot vervoegen, met name de Z.46 „Neptunus” van reder Neyts Leopold en afgelopen zaterdag de Z.90 „Oosthinder” die werd gebouwd voor de rederij „De Noordhinder” uit Knokke-Heist maar iedereen die met de visserij begaan is weet dat het de „Rappéetjes” zijn die hun kloeke schouders onder die rederij hebben gezet. De familie Rappé is inderdaad een van de meest vooraanstaande vissersfamilies aan de Oostkust. Er is natuurlijk stamvader Oscar Rappé, nu een nog kloeke zeventiger, die zorgzaam waakt over de rederij en zijn vijf zoons nog met raad en advies bij staat. Méér over de familie Rappé evenwel in een afzonderlijke bijdrage.

Zeker is dat het afgelopen weekeind bijzonder druk is geweest voor de vernoemde familie want, de doop van een nieuw vissersvaartuig stond op de affiche en dat is, per traditie in de visserijmiddens een druk beleefde gebeurtenis. Lang alvorens de eigenlijke plechtigheid moest plaats grijpen, had een enorme menigte zich al verdrongen rond de steiger waaraan de Z.90 „Oosthinder” – want om dat schip gaat het – lag afgemeerd. Zelden hebben wij zo'n drukte meegemaakt maar, zo zegde men zaterdag, de „Rappéetjes”, da's nogal een familie hoor.

Onder de vele genodigden ook meerdere personaliteiten uit de maritieme middens. In eerste instantie Staatssecretaris De Keersmaecker van het Departement van Landbouw, die het peterschap over de treiler had aanvaard en ook present was op de plechtigheid, geassisteerd door Mevrouw Roger De Graeve, echtgenote van de bouwende scheepswerf. Daarnaast sekretaris-

generaal Marcel Poppe van het Bestuur van Zeewezen en van de Binnenvaart, geassisteerd door zijn medewerkers Robert Vancraeynest, directeur-generaal op vernoemd departement en R. Blomme, bestuursdirecteur-districts-hoofd. Het Ministerie van Landbouw was vertegenwoordigd door secretaris-generaal Van den Moortel en de heren Vandewalle en Maertens, respectievelijk hoofdingenieur en inspecteur-hoofd van dienst bij de Zeevisserijdienst te Oostende. Verder volksvertegenwoordiger Manu Desutter, voorzitter Pintelon van de Rederscentrale, Dedieu van het Bestuur van het Zeewezen, hoofdwaterschout Van Loo, Schepen Leys die de Stad Brugge vertegenwoordigde, Van Gerven van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid te Brugge, de heer Vandezande, notaris van de N.M.K.N.: Lenotte, vismijnindirekteur Ameele, scheepsmeter Delblyeck en nog zoveel anderen, te lang om te melden.

Nadat EH. Loncke de doopplechtigheid had verricht in tegenwoordigheid van meter en peter – altijd nog een devoot moment in de visserijmiddens – trok de massa volk naar de Zeebrugse vismijn waar een receptie plaats greep voor de vele genodigden.

's Avonds greep een feestmaal plaats waarop, volgens traditie enkele mensen het woord voerden.

TOESPRAAK VAN SCHEEPSBOUWER ROGER DE GRAEVE

In zijn toespraak wees scheepsbouwer Roger De Graeve er op dat een doopplechtigheid nog altijd iets speciaals is; een gebeuren dat in de

visserij met een bijzondere attentie bedacht wordt.

Vervolgens richtte hij zich tot de familie Rappé en heel speciaal tot stamvader Oscar Rappé die zegmaar dagelijks aanwezig was op de werf om de bouw van de „Oosthinder” van zeer nabij te volgen. Ook schipper Jackie Rappé en zijn bemanning hebben heel wat bijgedragen tijdens de bouw van de treiler.

Vervolgens richtte hij zich tot Staatssecretaris De Keersmaecker die, door het aanvaarden van het peterschap, nu nog méér aandacht zal moeten besteden aan het visserijbedrijf. Hij kan zijn petekind gewoon niet in de steek laten, aldus Roger De Graeve. Nadien richtte hij een dankwoord tot de ambtenaars van de ministeriële departementen en de andere instellingen die hebben bijgedragen tot de konstruktie van de Z.90 „Oosthinder”. Heel speciaal richtte hij zich tot de firma Brusselle die nu al ruim dertig jaar nauw samenwerkt met de scheepswerf De Graeve.

Tenslotte ging zijn dank uit naar zijn personeel omwille van hun prestaties en werkgever die zij dag na dag weten op te brengen. Bij ons geen stakingen en alle soorten „foeftjes” zegt Roger De Graeve waardoor grote bedrijven failliet gaan.

IK HEB NU OOK DE MENS IN DE VISSERIJ LEREN KENNEN, aldus staatssecretaris De Keersmaecker

Vervolgens kwam Staatssecretaris De Keersmaecker aan het woord. In zijn inleiding liet hij verstaan, dat hij natuurlijk wel vertrouwd is met het zeevisserijbedrijf maar dan puur als econoom, m.a.w. aan de hand van cijfers en statistieken. Sedert hij Landbouw in handen heeft, kreeg hij evenwel ook de gelegenheid kennis te maken met de „mens in de visserij” en diens kwaliteiten te beoordelen. Vervolgens bracht hij hulde aan de rederij „De Noordhinder”, die het in de huidige tijd van grote werkloosheid, kapitaalvlucht en dure gasoliprijzen nog aandurfte te investeren in een vaartuig dat meer dan 52 miljoen fr. kost. Die ondernemingsgeest en die durf zijn een voorbeeld voor het hele land, aldus de Staatssecretaris, die de familie Rappé een typische vissersfamilie noemde, een soort clan maar dan in de goede betekenis van het woord. Hij wees er verder op dat de zoons van stamvader Oscar Rappé - dat zijn dan Hubert Rappé (zaakvoerder), Jacky Rappé (schipper van de Z.90), Eric Rappé (schipper op de Z.506), André Rappé (schipper op de Z.30) en Willy Rappé (motorist op de Z.90) - allemaal drager zijn van zowel het diploma van schipper als van motorist en dat wijst dan op de grondige vakkennis van die mensen. Zo'n mensen, zo vervolgde staatssecretaris De Keersmaecker, liggen dan ook aan de basis van de opgang van de Zeebrugse vissershaven, die de belangrijkste van ons land



De Z.90 „Oosthinder” die zaterdagmiddag in de haven van Zeebrugge gedoopt werd.

(Vervolg volgende bladzijde)

SERVICE

ABC-diesels hebben de betere faam slechts bekomen door hun grotere betrouwbaarheid en hun minimaal verbruik aan wisselstukken.

Jaar in, jaar uit leveren ABC-motoren het vermogen op land en op zee, zowat overal in de wereld.

Maar zelfs de beste motor heeft soms een wisselstuk of een onderhoudsbeurt. Als dat nodig is, staat ABC klaar om snel de nodige service te verstrekken, zowel vanuit onze onderneming in België als vanuit onze strategisch verspreide servicediensten of agenten.

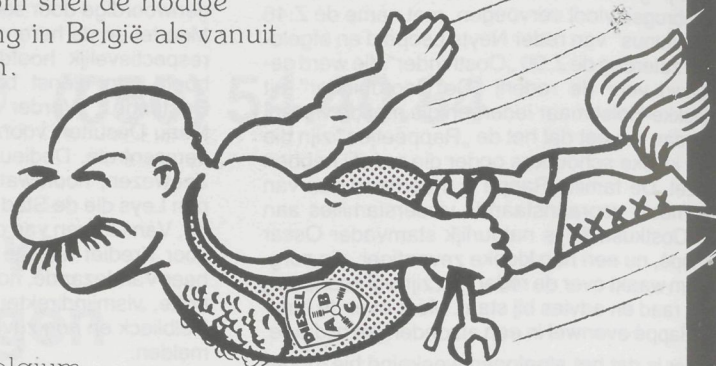
Dat noemt ABC «Betere Service».



Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium.

Tel: 091/234541 Telex: 11298



***Het uithoudingsvermogen
De betrouwbaarheid
Het laag verbruik
De goede service
waren de factoren waarmee
de rederij DE NOORDHINDER
van de Z.90 „Oosthinder”
rekening hield bij de keuze van de
„A.B.C.”-motor voor hun nieuw vaartuig.***

*De „A.B.C.” dankt voornoemde rederij
voor het vertrouwen in haar motoren.*



De zevenkoppige bemanning van de Z.90 „Oosthinder”.

is geworden. De familie Rappé heeft bewezen uit het goede hout te zijn gesneden; de Z.90 „Oosthinder” is het vijfde vaartuig dat voor die mensen werd gebouwd en momenteel is men op de Scheepswerven De Graeve druk in de weer aan de bouw van een zesde treiler, met name de Z.91. Meteen is spreker beland bij de scheepsbouwer en, aldus Staatssecretaris De Keersmaecker, ook die moet in de hulde betrokken worden. Roger De Graeve is, dat zegt spreker, een vakman die goede en betrouwbare schepen bouwt en aflevert en daarmee zorgt voor de tewerkstelling aan de Oostkust. Het is aan te voelen, zo zegt spreker, dat de Scheepswerf De Graeve het vertrouwen geniet in de visserij. Anders bouwt een zelfde reder geen vijf vaartuigen bij een zelfde werf. Ik sta dan ook versteld van de techniciteit van zo'n vissersvaartuig, en beloof, naast een minister voor Landbouw ook een minister voor de visserij te zijn en een bijzondere zorg aan die sector te besteden. Dat kan, zo vervolgt spreker, omdat er op het departement bekwame ambtenaars zitten, die niet liever vragen dan een goede relatie met het visserijbedrijf te onderhouden.

Totdaar de toespraak van Staatssecretaris De Keersmaecker die zelf, als aandenken aan de visserij een scheepsklok kreeg aangeboden. Daardoor zal hij voortdurend herinnerd worden aan de zee, de visgronden en de treilers die er op varen. Staatssecretaris De Keersmaecker overhandigde vervolgens zelf een radio-cassette die zal ingebouwd worden op het vaartuig, terwijl „meter” Mevrouw De Graeve bedacht werd met enkele kookboeken omdat, zo zegde spreker, zij van eten bereiden, een hobby heeft gemaakt.

DE FAMILIE RAPPÉ DANKT

Als derde, gemoedelijk maar pikante en graag gehoorde speech, kwam Caroline Rappé dochter van Hubert en straks studente aan de Universiteit van Leuven aan de beurt.

In een gesprek welke we ondertussen met haar hadden, vernamen we uit de mond van die jonge maar zeer knappe en levenslustige vissers- telg dat ze liever als visser op een van de vissersvaartuigen van grootvader of vader haar job

zou aanvangen. En toen we haar vroegen of ze dit werkelijk meende, was het kordaat antwoord: ja, ik zou zeer graag schipper worden op een vissersvaartuig, maar spijtig genoeg past dat nu niet, niettegenstaande de emancipatie van de vrouw.

Caroline dankte hierop de aanwezigen als volgt: „In naam van de familie Rappé heet ik U allen van harte welkom. U allen, hier samengekomen ter gelegenheid van de doopplechtigheid van de Z.90, een nieuw en modern vissersvaartuig.

Ieder voor zich weet welke schakel, welke knoop hij of zij gevormd heeft bij het in elkaar steken van de boelen van dit schip. De boelen, het essentiële materiaal aan boord van een schip! Maar zonder steunpunten vallen deze in het water. Deze steunpunten zijn de bokken, in de persoon van Oscar en Maria Rappé. Zij vormden de basis van het ganse familiebedrijf.

Hun dynamisme, hun ijver en hun werklust hebben geleid tot het ontstaan van de PVBA „Noordhinder” en tot de uiteindelijke verwezenlijking van deze nieuwe aanwinst voor de Belgische vissersvloot: de Z.90 „Oosthinder”.

Samen met andere vissers, waarvan er hier een aantal aanwezig zijn, hebben zij de Belgische visserij, in 't bijzonder deze gevestigd te Zeebrugge, gemaakt tot wat ze nu is...

En we zijn er allemaal wel bij gevaren; niet in het minst de fiscus. Maar dat beseftte ze pas wanneer het aantal vaartuigen van de Belgische vissersvloot daalde en tevens de opbrengsten... haar inkomsten dus.

Daar is het, waar de interesse in de zeevisserij groeide, en groeide, en groeide. Ook de overheid kreeg er lucht van, die ze blijkbaar gretig opsnoof. Ge geloof het of niet, maar ze maakte er werk van.

Al gauw kwamen berichten in de vorm van goedkoop krediet, fondsen en subsidies ter ore van onze dappere reders, die tot dan toe het hoofd nog net boven water hadden weten te houden.

In de beginne maakten deze berichten hen ietwat argwanend: „Een propagandastunt”, zo zeiden ze, „woorden in de wind”. Maar toch gaf het hen nieuwe moed en kracht om door de zetten. Toen bovendien bleek dat de woorden ook in daden zouden worden omgezet liet hun respons niet lang op zich wachten. Nieuwe sche-

DE BEMANNING

Voor de maidentrip, die deze week zal plaats grijpen, werd volgende bemanning aangemonsterd: schipper Rappé Jacky; motorist Rappé Willy; stuurman Vandierendonck Henri; matrozen Callant Eddy, Goossens Henri en Savels Patrick en tenslotte scheepsjongen Dobbelaere Nico.

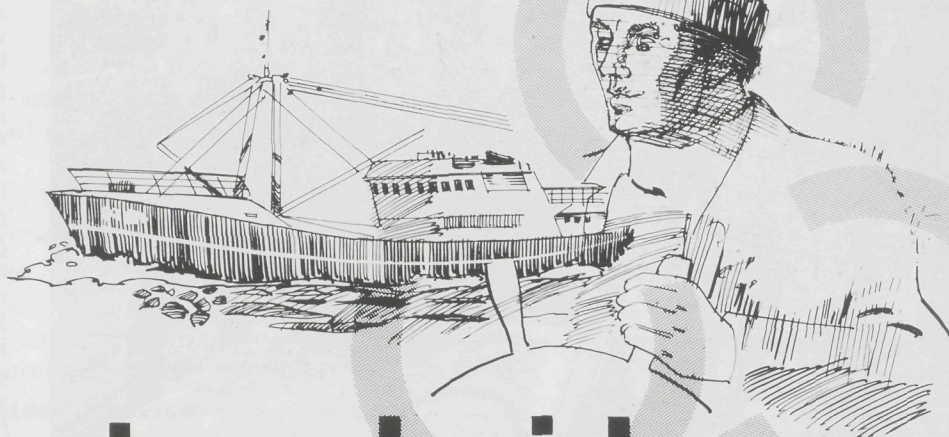
Mede namens onze directie en redactie wensen we aan de rederij en de bemanning rijke vangsten en steeds behouden vaart.

(Vervolg volgende bladzijde)



Beeld van de doopplechtigheid. V.l.n.r. volksvertegenwoordiger Desutter, staatssecretaris De Keersmaecker (peter), mevr. Degraeve (meter), E.H. Loncke en scheepsbouwer Degraeve.

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



Betrouwbaarheid staat voorop..!

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

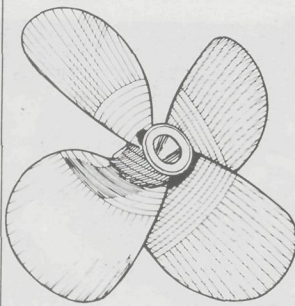
Oog en oor voor uw wensen.

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

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

Wij wensen de Rederij „De Noordhinder” van de Z.90 „Oosthinder” behouden vaart en goede vangsten!

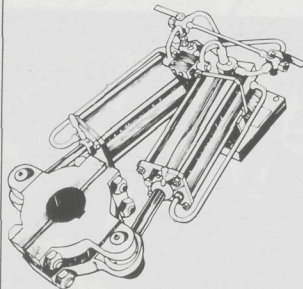
Vaste schroeven tot 4 m ø
 Mangaanbrons en
 nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

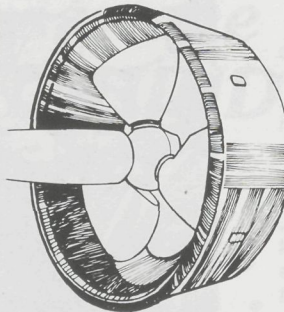
Hydraulische
 stuurmachines uitgevoerd
 in verschillende systemen.
 Roermomenten van 0.5
 ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

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

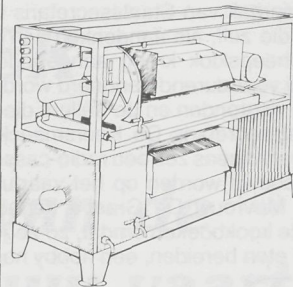
Straalbuizen en
 straalbuisroeren voor zeer
 effectieve rendements-
 verbeteringen.



HODI

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

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



PROMAC

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



Caroline Rappé, kleindochter van Oscar en dochter van Hubert, die een merkwaardige toespraak hield met tussendoor enkele „stekken en sneuven” maar dat mag ook wel eens.

pen liepen in serie van stapel bij de Scheepswerven Degraeve. Eerst aarzelend weliswaar, maar al gauw op volle toeren.

Deze schepen hadden het karakter van de visser hemzelve: ruw van uitzicht, maar het beste ligt binnenin. Beiden hadden bovendien een-

zelfde doel, waar ze dan ook recht op af stevenden: vis vangen, hoe meer hoe liever.

Hiermee voedde de visser niet alleen zijn eigen vrouw en kinderen, maar ook de Belgische bevolking, en niet te vergeten, de schatkist. Een visser is geen egoïst.

Dit alles is nu jaren geleden, maar de situatie is grosso modo dezelfde gebleven, er is enkel een schaalvergroting opgetreden. Het nationale visserij-overleg is uitgedroefd tot een overleg op EG-niveau, de vissersschepen lopen nog steeds even hard van stapel bij Scheepswerven Degraeve; weliswaar groter nu, maar nog even stabiel en betrouwbaar. Er is echter één belangrijke wijziging opgetreden: de subsidies zijn op... voor het ogenblik toch.

En de visser? Hij is nog steeds dezelfde. Of hij nu zelfstandige is of loontrekkende, werkgever of werknemer, hij is in de eerste plaats VISSER. Dankzij het feit dat de werknemer deelt in de opbrengst, geldt hier het fabeltje van de rijke gierige baas en, de arme uitgebuite arbeider niet. Beiden zijn elkaar waard, beiden hebben elkaar nodig, en samen vormen zij een gemeenschap van werkmensen, zwoegend om den brode.

Dit was jaren geleden zo, dit is nu zo, en dit zal in de toekomst zo blijven.

De voornaamste stelregel van vader Oscar Rappé, de baken van het familiebedrijf, is daar het levende bewijs van: „’t Is geen geld dat ge moet hebben, ’t is alaaam”. En mijn laatste woorden zullen woorden zijn van dank, in de wetenschap dat deze het geheugen van het hart vormen. Dank aan de zee, dank aan de zeevisserij en dank aan de zeevissers.”

Totdaar de toespraak van Caroline Rappé namens de feestende rederij.

TECHNISCHE GEGEVENS

De Z.90 „Oosthinder” is een stalen bokkentreiler met volgende hoofdafmetingen:

- lengte over alles: 35 m
- breedte op spant: 8,40 m
- holte: 4,10 m
- diepgang voor: 2,65 m
- diepgang achter: 4,28 m

Deze treiler is dus speciaal uitgerust voor de tongvisserij in de Noordzee, het Kanaal van Bristol en de Ierse Zee. De voortstuwing zal geschieden bij middel van een ABC-motor met een vermogen van 1.200 pk, voorzien van een Rein-tjes-keerkoppeling. Deze hoofdmotor drijft een bronzen schroef aan, geleverd door de firma Lips uit Drunen (Nederland), en ingebouwd in een straalbuis die geleverd werd door dezelfde firma.

Aan boord bevindt zich eveneens een volautomatische scherfjinsinstallatie van het merk Pro-mac met een capaciteit van 2.500 kg per 24 u. Ook een visspoelmachine en een koelinstallatie zijn ingebouwd.

De firma Brusselle leverde een zestrommellier die elektrisch wordt aangedreven evenals een hydro-motorische stuurmachine en een elektrisch aangedreven ankerlier.

De inhoud van de tanks is als volgt:

- brandstof: 115.000 liter
- water: 42.000 liter

De firma SAIT-Electronics leverde volgende navigatietoestellen: een kleurentelevisie, een intercom Radio Zeeland, een zender-ontvanger TRP 6000, 2 VHF's type SD72A, een dieptemeter Furuno type FE 813, kleurendieptemeter Furuno FCV 121, 2 radars FR 1011 met rangemarker, automatic pilot Wagner MK 4, een spanningontvanger M 100, een ontvanger Kenwood R 2000.

Een verhaal rond Oscar Rappé en zijn vrouw...

EEN VAN DE TIEN OF, HOE MEN MET EEN GEROOKTE HARING AAN EEN VROUW KAN GERAKEN

Oscar Rappé, nu al een kloeke zeventiger, is een van de vele markante figuren die de visserijmiddens uit de Oosthoek tellen. Een man die van kindsbeen af in de visserij stond en nu nog, niettegenstaande zijn hoge leeftijd, nog steeds van zeer nabij het gebeuren volgt. Zeer zeker als het om zijn eigen familie gaat en dat zijn ook allemaal mensen uit dat zo boeiend bedrijf.

Ook de vrouw van Oscar, Maria Vandieren-donck, heeft gans haar leven middenin het bedrijf gestaan. In verband hiermede kregen wij een artikel in handen waarin uitvoerig sprake is over het echtpaar Oscar Rappé. Die bijdrage, opgemaakt door Robert De Corte en verschenen in het blad „Albatros”, willen wij hier onze lezers niet onthouden. Hier gaan we dus:

In de kiezerslijsten van Heist komen er een tiental Maria Vandierendonck's voor. Navolgend praatje hielden wij dan maar met „Maria Rappé”

alias Maria van Ko van Jan de Rostens, zoals zij zelf haar afstamming vermeldde.

Omdat wij zochten om in „Albatros” ook eens een vissersvrouw aan het woord te laten, belden wij op een regenachtige zondagvoornoen aan bij „de Rappé's”. Maria was thuis, zegde ons de dochter Godelieve; dat werd dan door Anna nog eens herhaald en door Marina bevestigd. Wij zochten één vissersvrouw en op één belleduw hadden wij er drie! Eerst dachten wij, laten wij het met deze drie jonge vissersvrouwen avonturen, maar weldra bleek dat moeder dat véél beter kon! Dan maar een nieuwe afspraak gemaakt met de vrouw des huizes.

DE TIJD VAN TOEN

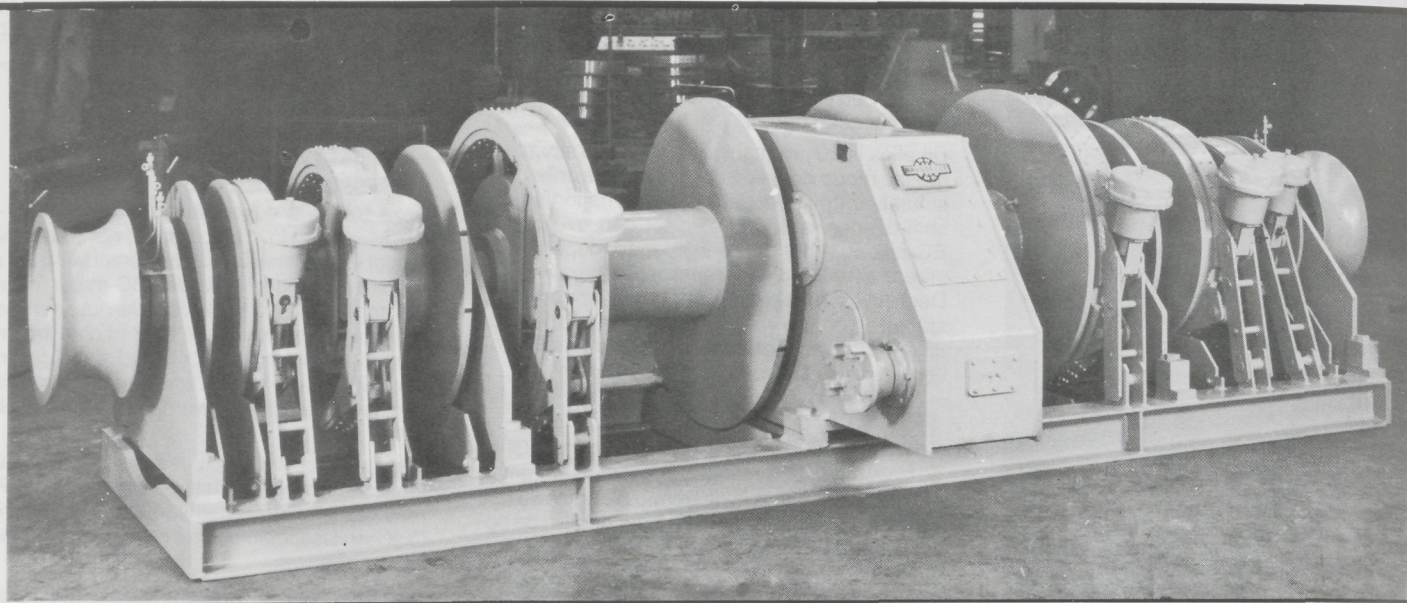
't Ende is er aan verloren, maar als ge met vissersmensen spreekt, die de twee wereldoorlogen hebben overleefd en die dan nog bovendien in 't jaar veertig met have en goed (en kinderen) over de plas getrokken zijn, dan moet er over

gepraat worden, willens nilens! En als ge dan nog vreest tekst te kort te komen voor een stukje proza, vergeet dat maar. Wij schrijven dan maar „eens en anders” enkele flarden van het vele dat wij in het hartelijke gesprek hebben vernomen. Met Gods genade maar.

HANDELSGEEST

Maria is reeds lang de veertig gepasseerd. Vóór haar huwelijk, in 1936, met Oscar Rappé, hielp ze thuis in de „Poissonnerie du Joli Bois”, een klein maar proper viswinkeltje op de hoek van de Knokke- en Polderstraat, waar nu de Tornado is gebouwd. Maria „resideerde” ook veel in de vismijn. Ze kocht er de garnaal in de afslag. Dikwijls heeft ze toegeslagen aan 3 en 4 fr het kilo! De hoogste prijs die ze eens betaald, heeft, was 10 frank, maar dat was dan zeer uitzonderlijk. Als ze de garnaal gekocht had voor drie frank en dertien centiem, zei haar vader: „Marie, ze kosten drie-en-dertig kluten,!”

(Vervolg op blz. 13)



ONZE JONGSTE AANWINST OP ONS FABRIKATIE-PROGRAMMA:

DE NIEUWE 6-TROMMEL VISLIER TYPE 3000-6

**EEN BRUSSELLE PRODUKT
DAT KRACHT AAN DUURZAAMHEID PAART:**

Op de gemiddelde trommeldiameter: van 20 tot 30 ton max. trekkracht.
Alle trommels met gekombineerde friktiekoppelingen en bandremmen pneumatisch bediend vanaf de brug: 1 handle per trommel.

DE EERSTE VAARTUIGEN MET DEZE NIEUWSTE VISLIER UITGERUST:

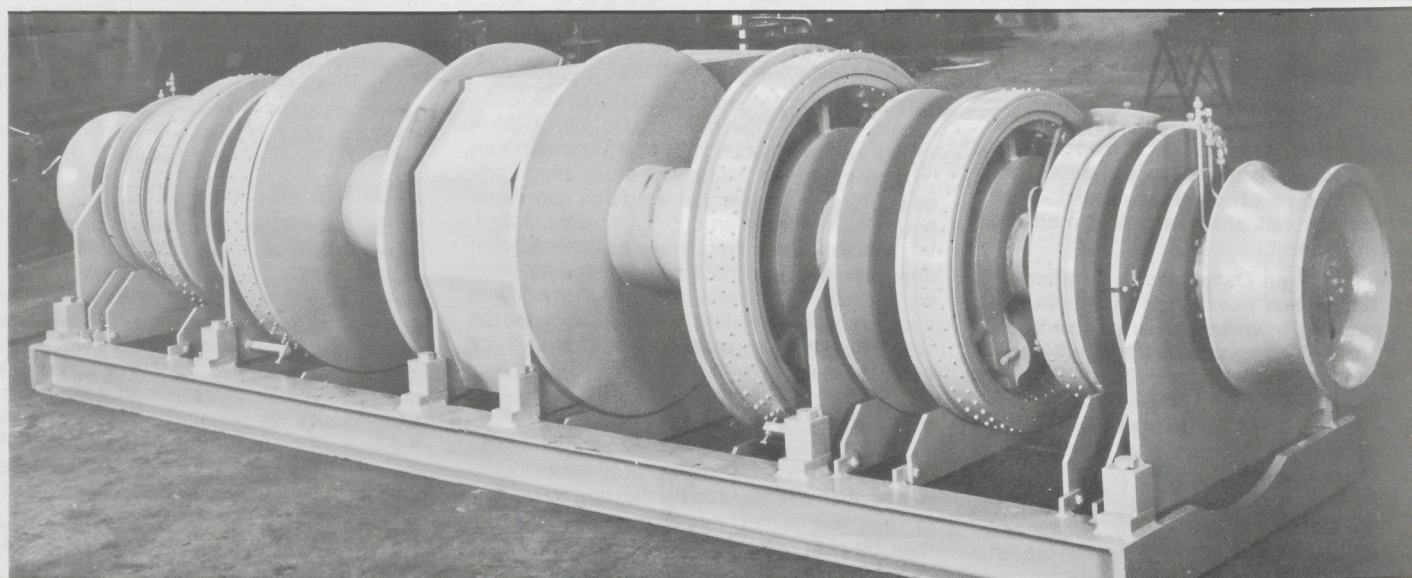
Z.46 „Neptunus”

Z.90 „Oosthinder”

+ negen in opdracht voor diverse reders

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

Westendelaan 1, 8450 NIEUWPOORT – ☎ (058) 234.871 – Tlx. 810.32



(Vervolg van blz. 1)

Een, deel van de garnaal werd in de „Joli Bois” verkocht, een groot part echter werd uitgeleurd of thuis besteld in Duinbergen, bij de „vrindelingen”. Maria kwam steds goed aan de kost. Hoe kon het ook anders! Ze was proper en beleefd, was goed van de tongriem gesneden, had veel, heel veel geduld en was bovendien niet van de domste. Dat weten de „Heistse Visbakkers” maar al te goed! Met deze groep propageert ze reeds meer dan tien jaar onze volkse vis. Ze doet dit benevool, uit warme genegenheid voor haar volk en voor de visserij (dat mag ook wel eens geschreven worden). En op welke manier doet ze aan promotie!

Ondergetekende heeft nog meegemaakt dat mensen, die absoluut van geen vis moesten weten (met de neus dichtgeknepen asjeblijf!) van Maria toch een visje aannamen, het ter plaatse nuttigden tot grote voldoening van onze propagandiste! En dan hoor je Maria's triomfantelijke repliek van... Wel meneer was dat nu niet lekker? Weet je waar die gevangen zijn, hoeveel ze kosten, wat de visser er voor krijgt, hoeveel proteïnen er daar in steken, hoeveel beter en gezonder die zijn dan opgejaagd vlees. Kijk naar Maurice De Grootte meneer, tachtig jaar en praktisch nooit geen vlees onder de neus gehad, enzovoort en zo verder met een enorme dosis moed. „Zonder trunten” hadden ze hun huis in Duinbergen moeten noemen.

'T IS MAAR EEN WETE

Het moet mij toch uit de pen, hoe Maria aan het vrijen is gegaan, of liever hoe Oscar haar het hof heeft gemaakt. Dat ging zo: Oscar was maat met Leon van Bubbels. De ene vriend had een oogje op een dochter van Barbara van Ko van Jan de Rostens, de andere aanbad er eentje van Kokkers. Bij Barbara in de „Poissonnerie du Joli Bois” verkocht men gerookte haring, bij Kokkers was er aan bananen te geraken. Oscar kocht dus overvloedig veel gerookte haring en Leon kocht bananen met hele bennen! De vrijers hadden natuurlijk van één soort té veel en regelmatig werd er geruild een haring voor een banaan. Reizen aan een stuk hebben ze bananen gewolgen, afgewisseld met een gerookte haring! Als 't Barbara was die voorkwam in de „Joli Bois” dan was de haring prompt gekocht. Maar als 't Maria was dan moest de haring (en de dochter) heel lang gekeurd worden, ge ziet dat van hier!

Zo'n vrijages bestaan er nu niet meer. Niet zozeer omdat de kwotering de haringvangst verbiedt, maar omdat de „Joli Bois” en de Maria's van toen uit de mode zijn!

TROUWEN EN WONEN

Na heel wat kisten haring te hebben gekocht en verkocht is Maria met Oscar getrouwd. Ze zijn gaan wonen bij Peetje Ko en hebben nog een hele tijd voor peetje gezorgd. Wat gingen zo'n soort zaken toch vlot in die dagen!

Oscar voer toen bij „Tuur” op de Heist 69 (kop en koente). 't Jaar daarop is hij aan boord gegaan bij Ko van Jan de Rostens.

't Leven en 't werk begon en de kinderen kwamen ter wereld. Acht hebben ze er gekregen, vijf zonen en drie dochters. De vijf zonen zijn naar zee getrokken en de dochters moesten zo nodig met een visser „onder zeil”.

„En zoudt ge niet liever een stiel aan de wal leren?” vroeg Maria telkens als er eentje naar Meester Ackx's school ging. Maar 't was verloren gepraat. De roep van de zee was te fel. Onze Hubert leerde reeds sturen toen hij drie jaar was, zegt Maria lachend, en 't is nog waar ook.



Oscar Rappé, de baken waarop de rederij „De Noordhinder” zich richt voor de goede koers.

GEVLUCHT

In 't jaar veertig vluchtten wij naar Engeland met vader Ko's schuitje. Hubert en Godelieve waren mee aan boord. Onze jongen was niet van het kompasboord weg te slaan, zegt Maria. Hij moest bij vader in de brug.

Met heel de familie hebben ze het bombardement van Dieppe overleefd! 't Was afschuwelijk! Vervolgens zijn ze naar het eiland Wight gestevend. Na de oorlog zijn ze met vier kinderen teruggekeerd en nadien zijn er nog vier bij gekomen! „Zonder trunten” zegt de gastvrouw!

In 1948 kochten ze hun eerste vaartuig, de Z.30. Het schip was tweedehands en uit Oostende afkomstig. Het mat veertig ton en er draaide een motor in van liefst honderdzestig P.K. Met wat gemaakte schuld, een flinke stielkennis en heel veel moed konden ze „van 't ende” gaan.

SCHULDEN MAKEN MAG STEEDS

Een visser die zichzelf respecteert, mag overal schulden maken, meent Maria, maar het moet zijn voor een vaartuig of voor een huis. De rest komt er al werkende bij! Er moet wel een tikje geluk mee gemoed zijn, maar daarop kan men nooit rekenen, wel hopen!

TOEN REEDS EMANCIPATIE

Maria Rappé is, zoals veel vissersvrouwen ten andere, een voorloopster geweest van de vrouwenemancipatie. Zij heeft meestal zelf haar plan moeten trekken. Niet dat ze aan vader Oscar geen goede steun had, verre vandaar, maar een visserman hoort nu eenmaal het grootste stuk van zijn leven op zee te zijn en op zee was Oscar.

Om al de blijde en ook de droeve zaken uit Maria's leven te vertellen, hebben wij twee Albatroskes nodig. Wij schrijven dus maar, dat Maria graag haar man en de kinderen thuis had. Na iedere reis werden ze door moeder de vrouw verwend. Een stukje goed eten en de warmte van het nette vissershuis speelden daarin mee, daar zorgde Maria voor. En dan was er telkens weer de voorbereiding voor de volgende reis. Etenzakken klaarmaken met voor ieder visser zijn lievelingssnoepje, de schabben, en het blauwgoed netjes wassen en klaarleggen, en dan telkens weer het afscheid, met de hoop op een veilige thuiskomst en een goede reis.

Gedurende de reis werd er thuis dagelijks over vader verteld. Vader Rappé was de boeman niet aan wie moeder alles ne keer zou gaan vertellen als hij thuis kwam. Het kattenkwaad werd door moeder bestraft, de prettige dingen werden aan vader verteld. Maria deed dit bewust: ze zag het zitten, zouden wij nu zeggen.

Onze zegsvrouw is gekipt, opgegroeid en getraind midden de visserij! Ze komt ons voor als een schakel tussen de vissers van toen en deze van thans: aan beide generaties heeft ze zich weten aan te passen.

EN MORGEN?...

Op onze vraag of ze het er in 1977 nog zou op wagen om een schip te leggen, antwoordt Maria twijfelend. Zij is van oordeel dat de huidige situatie te wankel is. Voor flink getrainde vissers echter, ziet ze de toekomst niet zo somber tegemoet. Zij gelooft in de resultaten van een goed beheer van de visstocks en is ervan overtuigd dat er spoedig weer een tijd komt, dat de visserman zijn kans krijgt, maar dat wordt dan een derde generatie, zegt Maria, het zal anders gaan, maar daarom niet slechter!

GEWEZEN REDER RICHARD ARNOYS SCHIELIJK OVERLEDEN

In het AZ-Ziekenhuis te Brugge is zondag jl. gewezen reder Richard Arnoys overleden. Dit afsterven kwam bijzonder hard over in de visserij-middens omdat betrokkene de voorafgaande vrijdag nog kerngezond in de Nieuwpoortse vismijn te zien was. Zondag werd hij plots onwel en niet-tegenstaande een snel ingrijpen overleed hij te Brugge. Richard Arnoys, echtgenoot van mevrouw Lucienne Devuyt, was vooral in de Nieuwpoortse visserijmiddens goed gekend als een zeer fijne mekanieker. Hij was achtereenvolgens visser, toen reder van de N.209 en vervolgens techniek bij de RMT. Hij was tevens oorlogsvrijwilliger tijdens de jongste wereldoorlog. Eenmaal het oorlogsgeweld geluwd trok hij met zijn familie naar het toenmalig Belgisch-Congo waar hij in een reusachtig concern tewerk gesteld was als mekanieker. Nadat hij enige tijd ter visserij had gevaren werd hij eigenaar van de N.209 maar om gezondheidsredenen moest hij de uitbating van dat vaartuig stil leggen. Hij kwam toen in dienst van de Regie voor Maritiem Transport waar hij tot aan zijn overlijden werkzaam was.

Richard Arnoys werd in de Nieuwpoortse vissersmiddens erg gewaardeerd omwille van zijn technische verfinjdheid. Zo gebeurde het vaak dat reders of motoristen op hem beroep deden om de scheepsmotor af te stellen of behulpzaam te zijn bij allerlei karweien. In ieder geval verliest men in de figuur van Richard Arnoys een zeer behulpzaam en gediensig man.

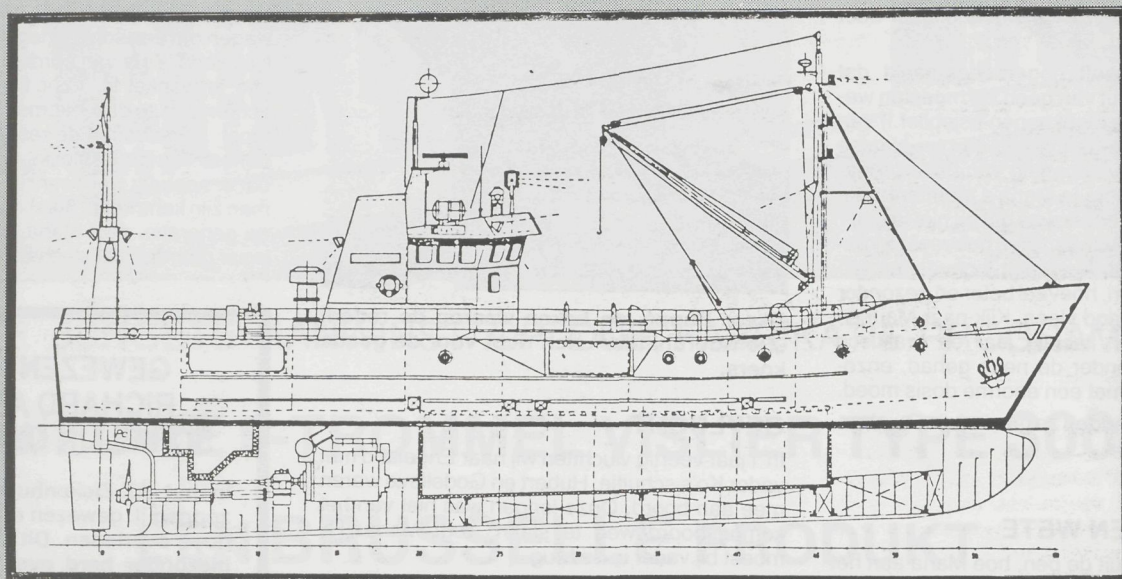
De rouwdienst grijpt heden vrijdag plaats in de St.-Pieterskerk te Koksijde om 10 u. Ons blad biedt aan zijn echtgenote en familie zijn oprecht rouwbeklag aan.



1783

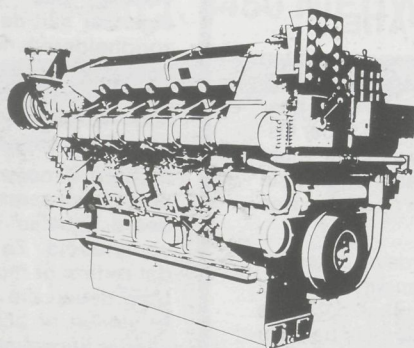
1983

VALCKE FRERES N.V.

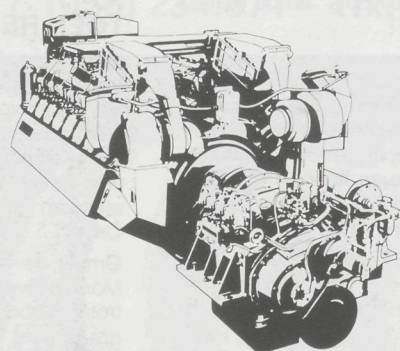


Deutz-Diesel-Motoren

Van 2 – 7250 kW



VM 628 – 1000 tot 4000 PK



AM 816 – 300 tot 1100 PK

Baanbrekend werk in dienst van de Zeevisserij

FIRMA VALCKE VIERDE 200-JARIG BESTAAN

Een familiebedrijf dat zijn 200-jarig bestaan viert zal wellicht een unicum betekenen in ons nationaal business-bestel. Vooral als men weet, dat de beheerders nog allemaal deel uitmaken van één imposante familie. De eer viel vorige week te beurt aan de firma Valcke Frères NV uit Oostende, in de betrokken middens beter gekend als de „Valckes” uit de Kapellestraat. Uitbundig werd dit unicum gevierd met de erbij horende recepties en 's avonds, in het Oostendse Kursaal, een groot feest waarop iedereen die ook maar iets te maken had met het bedrijf, was uitgenodigd.

Men kan gerust stellen dat de Firma Valcke een van de pronkstukken is van het Oostends zakenleven. Tweehonderd jaar geleden werd het bedrijf opgericht door Casimir Valcke en nu nog, niettegenstaande diverse crises in het zakenleven, staat de onderneming pal overeind. Meer zelfs, van het eertijdse éénmansbedrijf is de firma Valcke uitgegroeid tot een reusachtig concern met niet alleen vertakkingen op nationaal vlak maar ook een bloeiende uitbouw buiten de grenzen. Ondermeer in Frankrijk maar ook in Centraal Afrika.

Het verkoopprogramma van de firma Valcke is natuurlijk bijzonder uitgebreid maar in onderstaande bijdrage willen wij het als vakblad vooral hebben over de service die het bedrijf leverde t.a.v. de zeevisserij. Niettemin, als inleiding een kort historisch overzicht.

Stichter Casimir Valcke

Stichter van het bedrijf is, zoals we hiervoor melden, Casimir Valcke, geboren te Menen op 3 maart 1751. Uit de vele opzoekingen die door Eddy Van Haverbeke werden verricht, zou blijken dat Casimir Valcke zich rond 1779-1780 in Oostende kwam vestigen. Hij was „plombier” van beroep. Vanaf 1757 waren maatregelen getroffen om de macht van bepaalde ambachten te breken. Sommige ambachten waren inderdaad uitgegroeid tot ware familiemonopoliums en in andere ambachten waren de voorwaarden voor toetreding zo streng, dat alleen de zonen van de gevestigde meesters konden opgenomen worden. Van die versoepeling maakte Casimir Valcke gebruik om, tegen betaling van 72 gulden aan de St.-Elooisgilde, een vergunning te bekomen om als „vreemde” handel te mogen drijven. Dat is eigenlijk het prille begin van de firma Valcke. Een eerste spoor van de handelsactiviteiten van de firma Valcke vinden wij terug in de rekeningen van de uitbreidingswerken aan de Handelskom, in 1781-1783. Toen leverde Casimir Valcke daar „vijftighen en half ponden lood” voor de „somme van hondert eenen en dertigh guldens, seshien Stuyvers en drij derniers”. Via de weg der geleidelijkheid bouwde Casimir Valcke het bedrijf uit en huwde ondertussen met Joanna van Lede. Uit dit huwelijk sproten acht kinderen. Casimir Valcke overleed op 20 december 1834 te Brugge op 83-jarige leeftijd.

Opgevolgd door de oudste zoon Joannes

Hij werd opgevolgd door zijn oudste zoon, met name Joannes-Casimirius, geboren op 30 januari 1789. Hij was de enige zoon die zijn loopbaan te Oostende verder zette. Joannes-Casimirius, stond bekend als een driftkop, soms brutaal in zijn optreden maar schuchter tegenover de vrouwen. Zo ging hij eens als een razende te keer toen een Engelse zeekapitein zich in de winkel aanbod en vroeg de baas te spreken. „I am the master” tierde Joannes-Casimirius toen. Ook aan zijn huwelijk met Christina Van Hercke, een jonge dochter, die met haar blinde vader samen woonde, is een anecdote verbonden. Niet zo vlot ter tale als de liefdesperikelen aan bod kwamen stelde hij het meisje voor de keus. „'t Is te nemen of te laten. Ik verwacht tegen zondag Uw antwoord” zegde Joannes-Casimirius en... Christina zegde ja en kreeg zes kinderen. Joannes-Casimirius overleed op 73-jarige leeftijd in zijn huis aan de St.-Josephstraat op 26 mei 1862. De St.-Josephstraat is nu de Jozef II straat. Heel toevallig werd zijn grafmonument terug gevonden op het kerkhof aan de Nieuwpoortsteenweg te Oostende.

Joannes-Baptist-Constant, geboren op 23 juni 1822 als de oudste zoon, volgde Joannes-Casimirius op. Hij was amper 1,61 meter lang. Op 18 mei 1853 trad hij in het huwelijk met Elisa Cornelis, dochter van zeekapitein-reder Ludovicus Cornelis. Uit dit huwelijk sproten vijf kinderen. Jean-Baptist Valcke speelde een belangrijke rol in de burgerwacht en ging in oktober 1869 de

politieke toer op. Hij was tevens rechter bij de Koophandelsrechtbank te Oostende. Het was onder het beleid van Joannes-Baptist, dat de firma Valcke honderd jaar bestond. Joannes-Baptist stierf te Gistel in 1898, nadat hij zich reeds geruime tijd uit het bedrijf had teruggetrokken.

Louis-Jean-Baptist-Casimir Valcke, geboren te Oostende op 20 maart 1854 als oudste zoon van Joannes-Baptist, kwam vervolgens in de zaak en onder zijn beleid heeft het huis Valcke ongetwijfeld de grootste uitbreiding gekend. De „Valckes” waren nooit vlugge trouwers; ook Louis wachtte dus tot zijn 31e maar in juli 1885 huwde hij dan toch met Louise Bondue. Traditiegetrouw wordt ook dit een kinderrijk huwelijk. Het echtpaar kreeg zeven kinderen. Op 28-jarige leeftijd wordt hij ondermeer plaatsvervangend rechter bij de Koophandelsrechtbank te Oostende. Op 5 oktober 1888 koopt Louis Valcke, het huis gelegen aan de Kapellestraat, 76 voor de som van 50.000 fr. In deze woning bevindt zich nog steeds de maatschappelijke zetel. Er werden als gevolg hiervan zeer omvangrijke verbouwingen uitgevoerd. In 1892 legt de firma zich toe op de verkoop van fietsen (kostprijs 375 fr. met inbegrip van... gratis rijlessen). In 1897 levert de firma Valcke een stoomwals aan de Administratie van Bruggen en Wengen. Op zich zelf niets bijzonder maar... bij elke stoomwals hoorde een woonwagen voor de machinist en weldra trof men op alle Belgische wegen gelijkaardige stoomwalsen, merk „Valcke” aan. In deze periode, rond 1898, had de firma

(Vervolg volgende bladzijde)



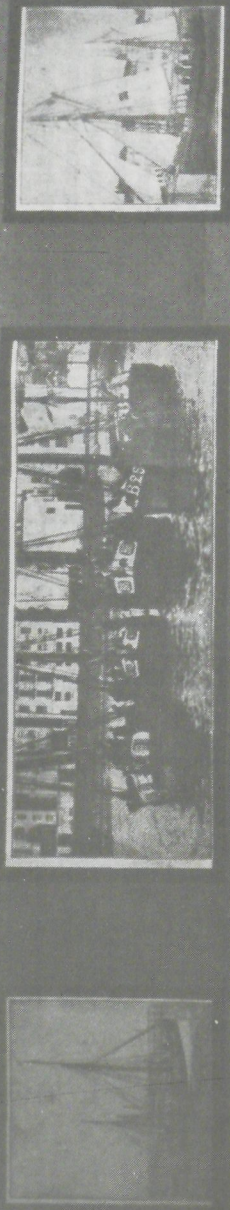
De heer A. Van Elslande (midden) geflankeerd door Generaal Bonnevie (links), vader van Jacques Bonnevie (rechts), huidig afgevaardigde-beheerder van de Firma Valcke.

0.35 0.69 0.108 0.110 0.120 0.153 0.190 0.215 0.216 0.220 0.225 0.228

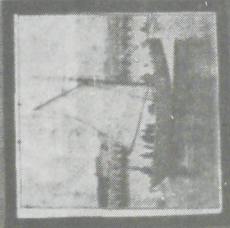
Z.12 Z.42 Z.105 Z.161 Z.240 Z.324 Z.408 Z.443 Z.470 N.346 N.470 N.722 N.737 N.470 N.805

0.239 0.242 0.250 P.265 0.269 0.271 0.282 0.285 0.286 0.287 0.292 0.295 0.310 0.316 0.317

SCHEEPSMOTOREN OTTO-DEUTZ



VALCKE GEBROEDERS OOSTENDE



Z.471 Z.472 Z.497 Z.535 Z.541 Z.546 Z.555 Z.556 0.318 0.345 0.348

BIJ NEVENSTAANDE AFFICHE

Nevenstaande affiche werd uitgevoerd in opdracht van de firma Valcke. Uit inlichtingen die wij hebben ingewonnen bij de heer Hostyn, conservator van het Museum te Oostende waar het origineel ook berust, is gebleken dat bedoelde affiche dateert van vóór de eerste wereldoorlog. Dat is inderdaad zeer waarschijnlijk want het op de voorgrond prijkkende motorzeilschip, de O.30 „Noordzee III” werd in 1912 gebouwd voor rekening van de SA. Noordzee. Het vaartuig had een brutotonnage van 66,16 ton, een nettotonnage van 30,05 ton en was voorzien van Deutzmotor met een vermogen van 60 PK. In 1925 werd het immatriculatienu-mer gewijzigd in O.74 maar het bleef verder eigendom van de SA. Noordzee. Op 14 maart 1926 verging het vaartuig maar de vijf-koppige bemanning kon gered worden. Ontwerper van nevenstaande affiche is de kunstenaar Cuyck.

Omheen de affiche hebben wij een aantal nummers van vissersvaartuigen aangebracht die destijds voorzien waren van een Deutz-motor of nu nog altijd voortgestuwd worden door een Deutzmotor.

reeds een uitgebreide activiteit en het is tevens rond dit tijdstip dat een nauwe samenwerking begon met de firma Otto-Deutz uit Keulen, die daarna veranderde in Humbolt-Deutz-Köln.

Met die firma onderhoudt Valcke, vandaag nog steeds bevoorrechte relaties. Het is in 1864, dat Nicolaus Otto en Eugène Langen de eerste fabriek ter wereld stichtten voor het bouwen van motoren met interne verbranding. Deze motoren, in serie gebouwd, konden niet anders dan een grote invloed hebben op de ontwikkeling van de vervoer-, ambachts- en industriële ondernemingen. Duizenden armgasmotoren en vervolgens dieselmotoren, werden door Valcke in België geplaatst in zagerijen, brouwerijen, molens, steengroeven, zeezeven, riviervaart, en... **vissersvaartuigen**. Er stelde zich wel een probleem, met name de financiering, daar voor kleine ondernemingen deze motorisatie wel een enorme vooruitgang betekende maar belangrijke investeringen met zich bracht. Het was op initiatief van John Valcke dat heel wat vissersvaartuigen door Valcke werden uitgerust met een „donkey”; zo een toestel bestond uit een verticale stoomketel die benedendeks stond samen met een tweecylinder stoommachine van 8 tot 10 PK. Een tandwielsysteem verbond deze machine met de op dek staande „kapestrang”. Voordien moesten de netten opgehaald worden met mankracht. Op 10 oktober 1908 overleed John op 50-jarige leeftijd.

De vijfde generatie

Terug nu naar Louis. Niettegenstaande dit grote verlies en een wankelende gezondheid dacht hij nog aan uitbreiding. De stress, veroorzaakt door het drukke zakenleven en het verlies van zijn zoon Georges, lieten echter diepe sporen na en op 7 mei 1912 overlijdt Louis te Elsene.

Komen wij uiteindelijk tot de vijfde generatie; dat zijn dan Jean-Eugène-Georges, André-Eugène-Jean, Louis-Georges-Jean en Pierre-Jules-Charles. Het is vooral deze laatste die in de visserij zeer goed was gekend. Hij werd onafgebroken met „Pietje” Valcke aangesproken en genoot in die middens een zeer hoog aanzien. Hij werd te Oostende op 25 november 1884 geboren en overleed in het Franse La Rochelle op jammerlijke wijze door verdrinking op 30 december 1940.

Aandacht dus voor deze bijzonder markante figuur.

Samen met zijn broers Louis en André, streed hij in 1914-18 aan het IJzerfront. Na de demobilisatie ging hij onmiddellijk aan het werk te Oostende, samen met zijn broer Louis. Er werd een filiaal te Brussel opgericht onder leiding van Louis Valcke, die zich voornamelijk bezig hield met de verkoop van landbouwmachines en motoren, terwijl Pierre de leiding van Valcke-Oostende kreeg toegewezen. Ondertussen – wij schrijven 1922-23 – ontstond er bij de reders en vissers belangstelling om de zeilschepen van motoren te

voorzien. Bovendien stond de technische vooruitgang niet stil. In 1923 waren de motoren veel betrouwbaarder geworden. Daarom besloot de firma Valcke allereerst de kustvisserij aan te pakken. Deutz bouwde in die jaren voor deze doeleinden alleen semi-diesel-tweetaktmotoren (gloeikop) van 10 en 20 PK. Toch bleek, dat de 20-PK-motoren goed aangepast waren voor de kustvloot. Niettegenstaande de moeilijke aanpassing van de vissers aan deze modernisering, was het rendement zo goed, dat er vaak vijf tot zes motoren per week werden verkocht. Na het succes dat de firma Valcke kende bij de kustvisserij en, gesteund door de opgedane ervaring, kwam de hoogzevisserij aan de beurt. Voor dit type vaartuigen was 20 PK natuurlijk onvoldoende. Bij Deutz werd dus een aanvang genomen met de bouw van scheepsmotoren van 20 tot 80 PK. Na wikken en wegen werden enkele schepen uitgerust met motoren van 40 PK. Het totaal gebrek aan ondervinding bij de vissers, het ontoereikend vermogen en een slechte berekening van de schroeven lagen aan de basis van veel moeilijkheden en vergden grote financiële offers. De meeste motoren van 40 PK werden vervangen door 60 en 80 PK, hetgeen tenslotte nog ontoereikend was. Aangespoord door het gedurfde initiatief van de Firma Valcke in de visserij, bereidde de Deutzmotorenfabriek zich voor om motoren te bouwen die aan alle verwachtingen beantwoorden en onverslijtbaar zouden zijn voor het visserijbedrijf dat enorm veel vergde van de motoren. Het ging hier om de

VM-motor. De eerste SVMZ 145 met een vermogen van 100 PK werd ingebouwd in een stalen vaartuig, de O.85. Tegenover de toen bestaande motoren, was dit een waar monument. Meteen was de zaak op gang gekomen en werden bestellingen genoteerd van de reders H. Vieren, Ed. Van Damme, Zwertvaegher, Janssens, Crekille, Zonnekeyn, Is. Geryl, Arthur Cogge, Henri Lambregt, Karel Lycke, Is. Depaep, J. Viaene, Ach. Christiaens, R. Vercouter, Cockerill, Pêcheries à Vapeur en vele anderen, die het aandurften om nieuwe schepen te bouwen en motoren te plaatsen tussen 100 en 240 PK. Intussen kregen de vissers ook meer ervaring met de werking van deze motoren.

Crisis van 1932

De visserij scholen richtten leergangen in en de firma beschikte reeds over ervaren en technisch flink onderlegd personeel.

In het jaar 1932 onderging de Belgische visserij een zeer scherpe crisis, veroorzaakt door een geweldige daling der visprijzen. Onze reders die hun motoren nog niet geheel hadden afbetaald, verkeerden in een zeer moeilijke financiële toestand. Doch de firma Valcke Frères sprong bij waar ze kon en verrichtte een ontzaglijke taak en redde, dikwijls ten koste van eigen financiële mogelijkheden, velen van een zekere ondergang.

(Vervolg volgende bladzijde)



Een beeld uit 1934 van de Oostendse vismijn, die men toen „De Cirk” noemde. „Pietje” Valcke is te herkennen midden op de foto met bleke regenjas en hoed.

Er mag hier terloops ook wel eens gewezen worden op de bijzonder constructieve rol toen door de „Banque de Commerce” te Oostende gespeeld.

Na de motoren VM 145 en 245, werd de VM 345 geboren, eveneens met 60 PK per cilinder bij 300 t/m of 75 PK bij 375 t/m. Dit type onderscheidde zich van de vorige modellen door de blokconstructie met cilindervoeringen in plaats van afzonderlijke cilinders. Spoedig kreeg deze motor ook het volle vertrouwen der reders.

Voor de kustvisserij hadden in 1928 de ZM-motoren waarmee de eerste motorisering begonnen was, afgedaan. Ze werden vervangen door de PM 130 en 230 eveneens 2-takt van 25 PK per cilinder bij 430 t/m. De motoren waren voorzien van lontontsteking en kregen de naam in de binnenscheepvaart van „cigarette-motoren”. Enkele jaren nadien werden de voorgaande motoren aangevuld door de OM 130 die dezelfde cilindergrootte hadden als de motoren van „blauwe Deutz”, maar van een spoelpomp voorzien waren. Deze motoren werden gebouwd in series van 1 à 4 cilinders en werden veelvuldig gebruikt op de vaartuigen van Zeebrugge. Deutz bracht omstreeks die tijd ook kleine en grotere broeders van de SVM 45 en SVM 345 op de markt, en wel de 3- en 4-cilinder blokmotoren VM 336 en VM 436 en de VM 266, VM 158 en VM 174.

De firma Valcke kon er zich op beroemen 80 pct. van de Belgische vissersvaartuigen met Deutz-motoren te hebben uitgerust. In de periode van 1920 tot 1940 werden duizenden Deutzmotoren geleverd en geplaatst. Eveneens hadden de filialen te Brussel en de Firma Valcke Frères Paris een leeuwenaandeel in de motorisering van de binnenscheepvaart en de Franse vissersvloot. In 1936 werd aan de Vissershaven een nieuw



„Pietje” Valcke aan boord van een Oostends vissersvaartuig tijdens de visvangst. Deze markante figuur was bijzonder gehecht aan de zeevisserij en de vissersbevolking. Vandaar de grote genegeheid die hij vanuit die middens mee kreeg.



Het filiaal van de Firma Valcke in Antwerpen.

werkhuis opgericht en werd service van de Deutz-motoren verricht, waar de schepen kwamen markten en zich bevoorraden.

Op 10 mei 1940, brak de oorlog met Duitsland uit. Onder de vluchtelingen waren ook Louis, André en Pierre Valcke en hun familie. Andre en Louis kwamen echter spoedig terug, terwijl Pierre met zijn familie in het Franse La Jarne verbleef, op enkele kilometer van La Rochelle waar ondertussen ook heel wat Belgen waren. Dagelijks trok Pierre met de fiets van La Jarne naar La Rochelle, waar hij zich het lot van de gevluchte Belgische vissers aantrok. Op 30 december 1940 gebeurde toen een verschrikkelijk ongeluk. Misleid door de mist en het duister kwam hij in een van de dokken terecht en verdronk. Hij werd daar op 4 januari 1941 ten grave gedragen, terwijl te Oostende op 15 februari een rouwdienst plaats had. Pierre Valcke werd na de oorlog met de treiler 0.245 „Evolution” van de broeders Verhaeghe - zoals hij het zelf zou gewild hebben naar Oostende gebracht - en de bijgezet op de begraafplaats te Gistel.

Na het beëindigen van de oorlog onstond een chaotische toestand maar toch wachtte de Firma Valcke een biezonder drukke periode. Alle vissers waren terug te Oostende, de werkplaatsen aan de vissershaven waren totaal vernield maar ook de Deutzfabrieken in Duitsland waren door het oorlogsgeweld tot puin herschapen. Als men nu weet, dat toen een zeer groot aantal vissersvaartuigen waren uitgerust met een Deutzmotor, kan men zich best deze naoorlogse toestand voorstellen. In 1947 werden aan de Vissershaven van Oostende ruime en nieuwe werkplaatsen opgetrokken en vanaf 1950, jaar waarin de Deutzfabrieken opnieuw konden leveren, nam de activiteit steeds grotere uitbreiding. Meteen stoomden de opdrachten uit de visserij weer binnen.

Door de firma werd in 1955 de eerste Deutzmotor BV8M van 2000 PK aan een Franse rederij verkocht.

Tijdens deze jaren werden ook verschillende opdrachten geboekt voor 2 x 2000 PK voor vrachtschepen en Deutz is terug de meest gewaardeerde en verkochte buitenlandse motor. Ontelbare Rijschepen werden eveneens uitgerust met motoren van 100 tot 1.000 PK.

In de visserij werd ondanks de na-oorlogse moeilijkheden de scherpe concurrentie en de

laatste crisisjaren mooi werk verricht en werden volgende schepen in de laatste jaren van nieuwe Deutzmotoren van 100 tot 1.200 PK voorzien: O.285, O.286, O.228, O.239, O.242, O.345, O.271, O.295, O.292, O.250, O.269, O.108, O.153, O.220, O.225, N.722, Z.555, Z.556, Z.240, Z.470, O.348, O.69, O.282, O.316, O.318, O.120, O.265, O.287, Z.546, Z.443, O.215, Z.535 en de twee laatste aanwinsten O.310 van de rederij Pamarco (Pêch. du Congo) en de O.216 rederij Lambregt.

In 1959 werd een tentoonstellingszaal met magazijn en werkhuis opgericht te Zeebrugge, zodat eveneens voor de reders van de Oostkust een „Valcke Service” kon verleend worden. De werkhuisen te Oostende namen eveneens een grote uitbreiding. Het technisch personeel en gespecialiseerde mecaniciens werden uitgebreid en verschillende nieuwe activiteiten werden aangegaan.

Op 14 juni 1958 werd het 175-jarig bestaan van de firma op een onvergetelijke wijze gevierd.

(Vervolg volgende bladzijde)

DE O.1 „FABIOLA”, EEN KONINKLIJK GESCHENK

De firma Valcke kreeg tevens kennis dat, naar aanleiding van het huwelijk van Koning Boudewijn, de stad Oostende een vissersvaartuig geschenk deed aan het Koninklijk paar. Het ging met name om de O.1 „Fabiola”. Dit kustvissersvaartuig werd volledig opgeknapt maar bij de overhandiging bleek dat de motor pruttelde en zelfs dienst weigerde. De firma Valcke, de oudste familiezaak van Oostende, sprong toen het Oostendse stadsbestuur bij met een glimmend nieuwe motor die tevens door Valcke zelf werd ingebouwd.

DE JONGSTE KWARTEEUW

Komen wij tot de voorbije vijftienvijftig jaar waarin de firma Valcke wel enigszins gas moet terug nemen wat de afzet in de visserij-middens betreft. Twee oorzaken liggen hier aan de basis. Er is enerzijds de bijna totale teloorgang van de IJslandse visserij in Oostende; zoals bekend bestaat er wel een Belgisch-IJslandse overeenkomst waardoor onze treilers in IJslandse vanggebieden mogen vissen maar, bij het wegvallen van een IJslandstreiler, mag er geen andere in de plaats komen. Destijds, na de tweede wereldoorlog en ook nog later, had Oostende nog een imposante IJslandvloot en het merendeel van die eenheden waren uitgerust met motoren die geleverd werden door de firma Valcke. Geleidelijk aan is evenwel de afbouw van de IJslandse vloot begonnen en meteen viel ook een zeer belangrijk afzetgebied weg. In de dertig jaren die volgden op de tweede wereldoorlog werden bijvoorbeeld 51 VM-motoren verkocht.

De tweede oorzaak was het invoeren van de slooppremie zonder nieuwbouwverplichting. Meerdere reders hebben hier destijds gebruik van gemaakt om hun vaartuig uit bedrijf te nemen en te laten slopen, zonder dat een vervangingseenheid in de vaart kwam. Ook dat heeft meegespeeld.

Niettemin, de firma Valcke, is nog altijd erg bedrijvig in onze kuststreek, zij het in andere maritieme sectoren zoals ondermeer de baggerboten, de sleepboten, de binnenvaart enz. Tenslotte is er nog een bijkomende reden, aldus de heer Bonnevie, waarom de verkoop enigszins terugviel in de visserij. Dat is met name het overschakelen door de scheepswerf Beliard Oostende op de bouw van polyestereenheden. Voornoemde werf was vele jaren een zeer belangrijke scheepskonstrukteur in de zeevisserij en meteen ook een goede zakenrelatie van Valcke. Door dit wegvallen verloor Valcke nog een afzetgebied.

Niettemin, er heerst overtuiging bij de firma Valcke dat er nog heel wat werk te verrichten valt in de maritieme sector en, als men de werkkraft van dit bedrijf kent, heeft men meteen de zekerheid dat Valcke, op maritiem vlak, verder een van de meest vooraanstaande bedrijven uit onze streek zal blijven.

TOESPRAAK VAN AFGEVAARDIGDE-BEHEERDER JACQUES BONNEVIE

Zoals gezegd grepen dus afgelopen zaterdag uitvoerige festiviteiten plaats naar aanleiding van het 200-jarig bestaan van de firma Valcke; in de namiddag werd het bedrijf ontvangen op het Oostendse stadhuis, nadien greep een herdenkingsmis plaats en uiteindelijk trok het ganse gezelschap naar het Oostendse Kursaal waar een orgelpunt werd geplaatst achter de viering met een ontvangst en banket. Zowel op het stadhuis als tijdens de receptie sprak afgevaardigde-beheerder Jacques Bonnevie enkele woorden van dank uit t.a.v. al die mensen die de firma Valcke genegen zijn geweest of nog zijn. De eigenlijke tafelrede werd gehouden tijdens het feestmaal in de Ambassadeurszaal van het Kursaal.

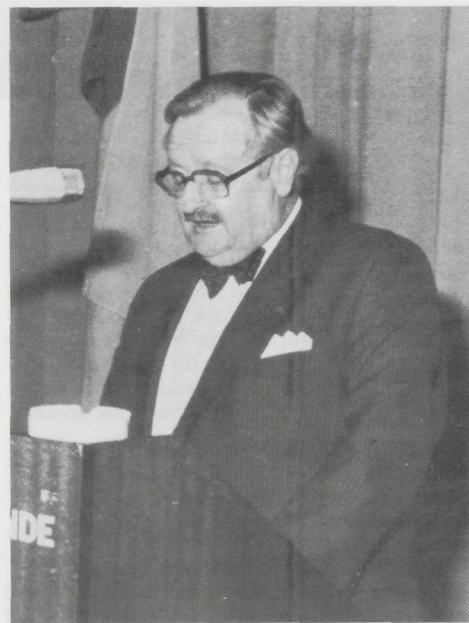
Hieronder de voornaamste passages uit de rede van de afgevaardigde-beheerder J. Bonnevie:

Wij zijn hier samen om ons jubileum te vieren van ons 200-jarig bestaan en hulde te brengen aan diegenen die ons zijn vooraf gegaan.

In eerste instantie de familie waarvan de 7de generatie nu actief in het bedrijf, maar ook ons personeel betrekken wij in deze hulde. In het bijzonder de families die met ons de groei van het bedrijf hebben medegeleefd, nl. de families Koten, Demeester en Francois die van vader op zoon van 100 tot 150 jaar bij ons werkzaam waren. Wij mogen ook wijlen de heer Van Elslande, wiens jongste dochter hier aanwezig is, niet vergeten.

Zijn eerste bazen waren mijn grootvader Louis Valcke en zijn broer John. De heer Van Elslande heeft 55 jaar bij ons gewerkt. Ik heb het grote geluk gehad bij hem mijn beroep te mogen leren, alsook de tradities van het huis.

(Vervolg volgende bladzijde)



Toespraak van dhr. Bonnevie, tijdens de receptie in het Casino-Kursaal.



De Vismijn-vrienden zorgden voor de nodige ambiance tijdens het banket zaterdagavond in het Casino-Kursaal.



De vereremerkte personeelsleden van de feestvierende firma.

Onze voorgangers waren uitvinders en door-drijvende mensen die in het verleden van Oostende een belangrijke rol hebben gespeeld.

Van het begin af werkten zij aan schepen en waren zij reders. Zij bezaten zeilschepen en namen deel aan de uitbouw van Oostende en zijn havens die toen reeds zeer belangrijk was.

Zij zijn altijd de eersten geweest om iets op de markt te brengen in staalbouw, schepen, landbouw, bouwmachines enz. Reeds in de vorige eeuw waren hun werkzaamheden zeer uitgebreid. Zij waren de eersten om machines te bouwen, waaronder stoommachines en gasmotoren voor alle doeleinden.

De eerste dieselmotoren waren van het merk Otto-Deutz die door mijn grootvader in het begin van deze eeuw geplaatst werden. Enkele jaren voor de eerste wereldoorlog stierven mijn grootvader en zijn broer John.

Onze grootmoeder komt aan het hoofd te staan van het bedrijf. Haar kinderen zijn jong maar zij is omringd door zeer gehecht personeel, waaronder de heer Van Elslande die velen onder U gekend hebben. Zeer jong melden de gebroeders Valcke zich als vrijwilligers bij het leger en namen deel aan de oorlog van 14-18. Kort na de oorlog kwamen de gebroeders Valcke in de zaak terug aan de zijde van hun moeder.

Jean Valcke vestigde zich in Parijs, Louis Valcke te Brussel en Pierre Valcke bleef aan de kust. Pierre Valcke bewerkte de visserij, de Belgische kust en de Franse kust tot Lorient. Hij slaagde erin dat de grootste meerderheid van de schepen met Deutz-motoren uitgerust werden. Hij leefde voor en met de visserij en stierf in het jaar 1940 in La Rochelle.

Zoals reeds gezegd vestigde Jean Valcke zich te Parijs en Louis Valcke in Brussel. De dieselmotoren werden dan reeds - ik spreek van de jaren 20 - in serie gebouwd wat een echte revolutie meebracht in de ambachtelijke bedrijven, in de industrie en in het vervoer. Na de laatste wereldoorlog kwam onze generatie de zaak verder uitbreiden met de stichting van een afdeling te Zeebrugge en te Antwerpen. Ons filiaal van Parijs werd als zelfstandige N.V. opgericht en nam in de laatste jaren een zeer grote uitbreiding.

Dit alles beste medewerkers en familie werd bekomen door een traditionele firma- en familiegeest en door een nauwe samenwerking tussen de leiding van de zaak en alle personeelsleden.

Persoonlijk en omdat het misschien vandaag de laatste gelegenheid is, wil ik iedereen bedanken, de gepensioneerden en de anderen, diegene die ik beter gekend heb, diegenen die mij goed gekend hebben en U allen voor de schone jaren, die ik heb mogen doorbrengen in deze firma.

VERDIENSTELIJKE PERSONEELSLEDEN

Tijdens het feestmaal in het Oostendse Kursaal werden meerdere personeelsleden gedecoreerd met arbeidseretekens omwille van de staat van verdienste. Onderstaande gevierden:

Eretekens van de arbeid van tweede klasse:

Aelbrecht François (Antwerpen); Geenrits Jozef (Antwerpen); Takx Guillaume (Antwerpen).

Eretekens van de arbeid van eerste klasse:

Absil Michel (Knokke); Bailly Marcel (Antwerpen); Francois Roland (Oostende); Van Eeckhoutte Harold (Zeebrugge); mevr. Devisscher-Warmoes Jeannine (Antwerpen).

Wegens het aantal jaren trouwe dienst en gehechtheid aan de firma schonk de raad van beheer een gouden uurwerk aan:

Aelbrecht François (Antwerpen); Bailly Marcel (Antwerpen); Cuypers Henri (Oostende); Everaert Charles (Oostende); Francois Roland (Oostende); Geenrits Jozef (Antwerpen); Logghe August (Oostende); 't Jonck Roger (Oostende); Truymen Lucien (Antwerpen); Vanderleen M (Opex-Sas); Van Eeckhoutte Harold (Zeebrugge).

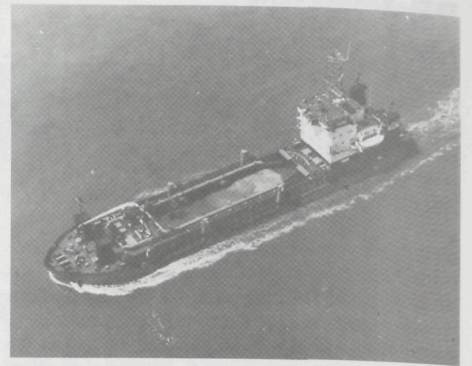
VALCKE AAN DE KUST



De sleepboot „Nathalie Letzer” van de Unie van Redding- en Sleepdienst. In de motorkamer kloppen twee SBA12M528-Deutzmotoren met een vermogen van 1.200 PK elk.



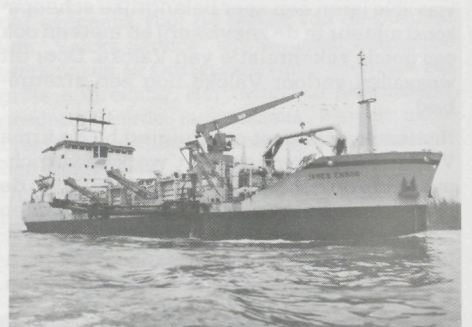
De sleepboot „Sea Horse” van de Unie van Redding- en Sleepdienst. Een Deutzmotor, type SBV12M628 geeft deze eenheid een vermogen van 3.000 PK



De baggerboot „Vlaanderen XXI” van de firma Decloedt & Zn is uitgerust met twee motoren van het type SBA8M528 en een motor van het type SBA6M528.



De „Vlaanderen XX”, een baggerboot van de firma Decloedt & Zn, die wordt voortgestuwd door twee Deutzmotoren van het type BV12M540.



De cutterzuiger „James Ensor” van de Rederij De Nul. Aan boord van dit vaartuig bevinden zich twee Deutz-motoren van het type SBV6M540 en twee motoren van het type SBA8M528, geleverd door de firma Valcke.

Apollinaris

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GASHOUDEND MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Het is weer armoe troef geweest in de Oostendse vismijn. Dinsdag en woensdag weer helemaal geen vaartuigen aan de afslag. Maandag zelfs geen volle mijn vis nadat vrijdag een drietal schepen kwamen verkopen. De aanvoer van kreeft wordt stilaan groter te Oostende, de prijs bleef voor die kreeftjes renderend met kleine sortering tussen 75 en 120 fr. en grote tussen 140 en 230 fr. het kg. Voor die kreeftenputters dus ook renderende reizen.

Van de Monkey Bank zijn de vangsten groter geworden dan een maand terug waar alle soorten peperduur verkocht werden (uitgenomen de kleine totten). Er werden ook hier zeer mooie cijfers bereikt. Kleine vangsten van de West werden al even duur verkocht terwijl ook de enige partij platvis zeer vlot van de hand ging. Alle schepen haalden dan ook mooie resultaten met de 1,6 miljoen fr. van de O.51 als hoogste cijfer, dit na een 10-tal dagen.

Kabeljauw kreeg tussen 100 en 135 fr. het kg, de grote shelfcodgul bleef eveneens boven de 100 fr., terwijl de andere sorteringen tussen 75 en 90 fr. kregen. Schelvis van de Monkey Bank werd gretig afgenomen en dit aan prijzen variërend tussen 52 en 80 fr. het kg. Kleine totten kregen de minimumprijs en werden zelfs gedeeltelijk opgevangen.

Voor pollak lag de prijs rond de 90 fr., de weinige bennen leng haalden tot 80 fr. en wijting (grote sortering) werd verkocht tegen 63 fr. Steenschol doet het ook weer beter met grote sortering tot 155 fr. en kleine sortering rond de 115 fr.

De kustvisserij vond ook deze week haar draai niet wegens het slechte weer. Verschillende dagen zonder garnaal dus. Bij gunstig weer kan er echter flink wat gevangen worden en dat zal dan moeten blijken als de wind achterwege blijft.

VRIJDAG 16 SEPTEMBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
NOORDZEE				
O.135	15	350	—	812.429
WEST				
O.35	9	130	—	511.976
KRP				
Z.563	8	85	900	370.016

MAANDAG 19 SEPTEMBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
NOORD				
O.51	10	490	—	1.642.638
WEST				
Z.502	6	100	—	308.445
N.40	4	25	—	106.842
N.708	8	180	—	739.926
MONKEY BANK				
N.719	13	370	—	1.088.195
O.134	11	470	—	1.223.182
O.229	12	310	—	785.827
KRP				
O.123	12	40	3.800	617.250
O.306	11	70	4.300	783.584

Verwachtingen

VRIJDAG 23 SEPTEMBER

Monkey Bank: O.369 (340 m. waarvan 230 schelvis en totten, 50 gul en 20 rog).

Noord: O.33 (620 m. waarvan 450 platvis, 85 rog, 25 steenschol).

IJslandse container: 75 koolvis en 150 rode zeebaars.

MAANDAG 26 SEPTEMBER

IJsland: O.318 (1.000 m. waarvan 250 kab. en gul, 220 rode zeebaars, 30 schol en miet, 60 leng, 50 kools, 40 varia en 250 kab. van Noop Head).

Monkey Bank: O.114.

Noord: O.275.

West: O.26, O.206, N.41, O.232, O.118, N.597.

DINSDAG 27 SEPTEMBER

Monkey Bank: N.706

West: O.128, O.279

WOENSDAG 28 SEPTEMBER

Noord: O.285, O.243

Monkey Bank: O.141

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

DONDERDAG 15 SEPTEMBER 1983

Z.43	W	1.200	250	10	1.131.290
Z.196	W	1.500	250	10	1.240.370
Z.198	KRP	—	140	10	638.355
Z.506	W	500	230	10	908.440
Z.30	W	500	230	10	1.012.910
					4.931.365

VRIJDAG 16 SEPTEMBER 1983

Z.55	K	300	80	9	314.470
Z.12	K	300	70	9	307.370
Z.462	W	400	110	8	556.440
Z.321	W	800	120	9	621.948
Z.578	K	500	35	8	323.730
Z.181	KRP	—	130	9	594.908
Z.300	K	300	40	8	377.750
Z.27	W	1.000	270	13	1.378.250
Z.402	KRP	10	100	9	421.165
Z.484	W	300	180	9	674.024
					5.570.055

MAANDAG 19 SEPTEMBER 1983

Z.564	W	300	70	9	479.650
Z.525	K	400	40	12	366.890
Z.408	K	600	45	12	499.680
Z.589	N	200	220	13	855.470
Z.324	W	300	270	15	1.267.170
Z.84	N	200	500	13	2.139.475
Z.176	W	300	220	10	1.245.870
Z.526	W	300	140	14	835.170
Z.424	W	400	300	13	1.241.220
					8.930.595

DINSDAG 20 SEPTEMBER 1983

Z.189	W	300	280	12	1.142.470
O.319	N	—	180	4	691.050
					1.833.520

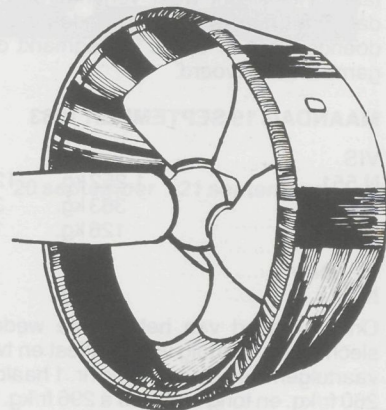
WOENSDAG 21 SEPTEMBER 1983

Z.92	W	—	210	—	559.550
Z.53	W	1.200	270	—	1.770.320
Z.289	W	2.800	300	—	1.669.660
Z.42	N	700	200	—	705.700
Z.510	KRP	—	160	—	794.640
Z.519	N	200	—	—	846.640
Z.418	N	—	150	—	518.570
Z.90	—	—	30	—	166.610
					7.031.680

VAN VOORDEN GROEP

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

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



HODI

Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effectieve rendementsverbeteringen.

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

Reparatie Van Voorden België
Dijkstraat 7
Rupelmonde
Tel.: 03-774 20 51

NIEUWPOORT

DONDERDAG 15 SEPTEMBER 1983

GARNAAL		
N.22	325 kg.	30.139 fr.
N.349	137 kg.	11.206 fr.
N.700	320 kg.	22.720 fr.

Op de donderdagmarkt losten slechts drie garnaaftuigen hun vangst. Samen voerden ze 782 kg. garnaal aan waarvan de prijs van 71 à 93 fr./kg. varieerde.

VRIJDAG 16 SEPTEMBER 1983

VIS		
N.88	62 kg.	8.596 fr.
N.575	595 kg.	38.235 fr.
N.720	167 kg.	32.420 fr.
N.590	276 kg.	34.998 fr.

Enkel vier kustvaartuigen losten op de vrijdagmarkt hun vangst. Wegens het aanhoudende stormweer waren de vangsten miniem, doch de genoteerde prijzen waren heel duur. Voor tong nr. 1 wordt 346 à 355 fr./kg. betaald en voor tong nr. 2 364 à 378 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 338 à 346 fr./kg. en fruitong of tong nr. 4 335 à 342 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 298 à 306 fr./kg. geboekt en kleine tong tegen 252 à 266 fr./kg.

Middenslag tarbot bekwaam 298 à 380 fr./kg., varia 190 à 250 fr./kg. en kleine griet 168 à 240 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 4.000 à 4.250 fr. de ben opgekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 3.900 à 4.200 fr. de ben en visjes tegen 2.400 à 2.600 fr. de ben. Voor kabeljauw werd de marktprijs op 130 à 140 fr./kg gesteld en voor kleine gul op 45 à 75 fr./kg.

Grote zandschar werd tegen 56 à 60 fr./kg. geboekt en kleine zandschar tegen 46 à 50 fr./kg. Voor knorhaan werd 2500 à 3000 fr. de ben bekomen, wijl voor bot tot 800 fr. de ben werd betaald. Het slecht weer verhinderde eveneens dat de garnaalvaartuigen konden uitvaren. Zodoende werd er op de vrijdagmarkt ook geen garnaal aangevoerd.

MAANDAG 19 SEPTEMBER 1983

VIS		
N.551	1.252 kg.	127.429 fr.
N.575	363 kg.	33.430 fr.
N.590	126 kg.	11.081 fr.

GARNAAL		
N.22	38 kg.	6.554 fr.

Onder invloed van het slechte weder losten slechts één vaartuig van de West en twee kustvaartuigen hun vangst. Tong nr. 1 haalden 240 à 260 fr./kg. en tong nr. 2 280 à 296 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 bekwaam 270 à 280 fr./kg. en fruitong of tong nr. 4 270 à 290 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 276 à 284 fr./kg. en kleine tong 230 à 234 fr./kg. Middenslag tarbot noteerde men tegen 260 à 320 fr./kg., varia tegen 180 à 260 fr./kg., en griet tegen 180 à 270 fr./kg. Grote pladijs werd geboekt tegen 75 à 85 fr./kg., middenslag of drieling pladijs tegen 3.500 à 3.750 de ben en visjes tegen 1.750 à 2.400 fr. de ben. Zandschar kreeg 45 à 55 fr./kg. en gul 70 à 85 fr./kg. Moerrog werd tegen 4.100 à 4.400 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 3.500 à 3.750 fr. de ben en scherpstaarten tegen 3.500 à 3.700 fr. de ben. Voor grote wijting werd 60 à 70 fr./kg. betaald en voor kleine wijting 2.280 à 2.500 fr. de ben. Voor zonnevis werd 354 à 364 fr./kg. neergeteld, voor robaard 90 à 95 fr./kg. en voor knorhaan 2.250 à 2.500 fr. de ben. Zeehaai aan 1.100 tot 1.400 fr. de ben en bot aan 700 tot 900 fr. de ben. Een matige be-

langstelling vanwege de handelaars werd genoteerd en alle geboekte prijzen konden duur genoemd worden.

DINSDAG 20 SEPTEMBER 1983

GARNAAL		
N.22	123 kg.	13.162 fr.
N.782	82 kg.	10.086 fr.

WOENSDAG 21 SEPTEMBER 1983

VIS		
N.720	571 kg.	45.825 fr.
N.597	3.567 kg.	204.337 fr.
N.590	427 kg.	40.345 fr.
N.788	48 kg.	10.292 fr.
N.88	388 kg.	27.890 fr.
N.575	895 kg.	74.921 fr.

GARNAAL		
N.22	196 kg.	24.313 fr.
N.349	111 kg.	14.802 fr.
N.782	138 kg.	18.354 fr.

Eén vaartuig van de West en vijf kustvaartuigen losten hun vangst op de woensdagmarkt. Voor tong nr. 1 werd 274 à 286 fr./kg. betaald en voor tong nr. 2 304 à 312 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong werd 306 à 310 fr./kg. genoteerd en voor tong nr. 4 of fruitong 286 à 294 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 248 à 260 fr./kg. en kleine tong 214 à 228 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 390 à 430 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 280 à 310 fr./kg., varia tegen 200 à 240 fr./kg. en griet tegen 180 à 226 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3.500 à 3.750 fr. de ben neergepend, voor drieling of middenslagpladijs 2.900 à 3.200 fr. de ben en voor visjes 1.700 à 2.000 fr. de ben.

Kabeljauw bekwaam 5.500 à 5.750 fr. de ben als marktwaarde en gul 3.000 à 4.750 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd 3.020 à 3.200 fr. de ben betaald. Koningsvis kreeg 160 à 190 fr./kg., tongschar 90 à 140 fr./kg., rode soldaten 85 à 90 fr./kg. en robaard 85 à 90 fr./kg.

Voor grote wijting werd 3.300 à 3.400 fr. de ben opgetekend en voor kleine wijting 2.600 à 2.750 fr. de ben. Grote zandschar haalde 2.420 à 2.500 fr. de ben en kleine zandschar 2.000 à 2.100 fr. de ben, terwijl voor knorhaan 1.500 à 1.800 fr. de ben werd opgetekend.

Op de woensdagmarkt werden eveneens 445 kg. garnaal geveild waarvan de prijs van 106 à 133 fr./kg. varieerde.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
16 sept.	4	1.100	114.249	
19 sept.	3	1.741	171.940	
21 sept.	6	5.951	407.657	

NEDERLANDSE MARKTBERICHTEN

Vorige week al gedeeltelijk en nu volledig, zijn wij in de onmogelijkheid de wettelijke marktberichten betreffende de aanvoeren in de Nederlandse vissershavens weer te geven.

Onze lezers zullen wel begrepen hebben dat dit het gevolg is van de staking in de posteriesen waardoor de correspondentie ons niet heeft bereikt.

Wij verontschuldigen ons hiervoor maar wij kunnen er echt niet aan verhelpen.

GETIJEN TE OOSTENDE

SEPTEMBER

	(1)	(2)	(3)	(4)
23 vrijdag	0144	483	0813	062
	1351	485	2038	043
24 zaterdag	0212	485	0842	063
	1420	488	2106	047
25 zondag	0242	484	0913	068
	1451	488	2136	052
26 maandag	0313	481	0943	075
	1525	487	2206	060
27 dinsdag	0348	474	1015	085
	1601	481	2238	072
28 woensdag	0424	461	1051	098
	1642	469	2316	090
LK 29 donderdag	0507	441	1137	115
	1730	450	—	—
30 vrijdag	0602	417	0009	114
	1839	428	1246	131

OKTOBER

	(1)	(2)	(3)	(4)
1 zaterdag	0724	395	0125	135
	2016	419	1419	134
2 zondag	0909	401	0301	136
	2150	438	1552	112
3 maandag	1026	429	0425	115
	2301	468	1708	074
4 dinsdag	1123	460	0531	085
	2355	493	1809	035
5 woensdag	—	—	0623	057
	1209	485	1900	007
NM 6 donderdag	0040	508	0706	040
	1251	503	1944	-006
7 vrijdag	0120	513	0749	035
	1330	513	2027	-003
8 zaterdag	0201	512	0832	039
	1411	516	2107	012
9 zondag	0239	506	0913	050
	1452	513	2143	035
10 maandag	0318	495	0951	063
	1533	500	2218	059
11 dinsdag	0357	477	1028	076
	1616	479	2252	083
12 woensdag	0435	453	1109	089
	1658	451	2330	106

VERKLARING

- 1e kolom : Uur van het hoogwater.
 2e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak
 3e kolom : Uur van het laag water.
 4e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak.

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE:

Dover	1 h 13	vóór	Oostende
Boulogne	1 h 04	»	»
Calais	0 h 53	»	»
Duinkerken	0 h 21	»	»
Nieuwpoort	0 h 10	»	»
Blankenberge	0 h 17	na	Oostende
Zeebrugge	0 h 21	»	»
Knokke	0 h 27	»	»
Vlissingen	0 h 53	»	»
Terneuzen	1 h 15	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»
Hoek v. Holland	1 h 42	»	»
IJmuiden	2 h 33	»	»
Rotterdam	3 h 43	»	»

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

Duinkerke	0 h 07	vóór	Oostende
Nieuwpoort	0 h 00	»	»
Zeebrugge	0 h 11	na	Oostende
Vlissingen	0 h 25	»	»
Terneuzen	0 h 55	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»
IJmuiden	3 h 48	»	»
Rotterdam	4 h 21	»	»

LIPS

scheepsschroevenbedrijf

te Drunen

wenst de

Z.90 „Oosthinder”

behouden vaart

en goede vangsten



LIPSSTRAAT, 52 – Postbus 6

5150 BB - DRUNEN

Tel. 04163-88115

Telex 35185 Lips NL

OPENBARE VERKOPINGEN

ONTVANGKANTOOR DER DOMEINEN

Sint Jansstraat 8, 8000 BRUGGE

Op dinsdag 11 oktober 1983, te 14 uur in het Hotel „DIE ROYA”, 't Zand, 5, Brugge, opening van de gesloten aanbiedingen voor de

OPENBARE VERKOPING van:

1 lot allerlei schrootafval, gestapeld bij het Bestuur der Wegen, K. Albertlaan, 293 - Brugge 2.

1 lot van 5.000 jerrycans van 20 l. stuk in het 93e Bataljon Logistiek, Veerbootstraat 20, Zeebrugge.

Wrak van een Yacht met buitenboordmotor „Yamaha 55 Electr.” liggende op het Werf van de Firma Van Heule te Oostende.

Een aslijnmachine, een Volkswagen bus (1973), een Camion Dodge (1971) en een auto Renault R 4 (1975) bij Bestuur der Wegen te Middelkerke.

1 lot van ongeveer 12.000 kg. oude metalen, bij het Bestuur der Wegen, K. Albertlaan 360, Brugge 2.

1 lot van ongeveer 3.905 kg. oud ijzer, bij het Bestuur der Wegen te Jabbeke.

4 personenwagens CITROEN DYANE (bouwjaren 1981 - 1976 - 1972 - 1977)

1 personenwagen FIAT PANDA (bouwj. 1981), staande Werkhuisstraat 11, Brugge.

Kosten: 20% (behalve voor de personenwagens): 5%.

Voor alle verdere inlichtingen, vraag kosteloos kataloog en kohier van lasten en voorwaarden aan voormeld kantoor (T. 050/33 17 50).

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	19 september	20 september	21 september
Lappen	338	.....	.....
Grote	373	.....	.....
3/4	305	.....	.....
Bloktongen	275	.....	.....
Vóór-kleine	255	.....	.....
Kleine	233	.....	.....
Slips .....	.....	.....	.....

ZEEBRUGGE

Grote	338	363	340	320	337
Bloktongen	274	308	295	301	303
Fruittongen	244	260	253	248	253
Schone kleine	215	236	235	201	185
Kleine	156	189	183	161	167
Tout petit	145	174	147	152	157
Slips	120	170	132	149	154

NIUWPOORT

Tong I	240	260	.....	274	286
Tong II	280	296	.....	304	312
Tong III	270	280	.....	306	310
Tong IV	270	290	.....	286	294
Tong V	276	284	.....	248	260
Kleine tongen	230	234	.....	214	228

PLADIJS

OOSTENDE

	19 september	20 september	21 september
Platen	57	63	.....
Iek (groot-klein) ...	63	74	.....
Derde slag	58	70	.....
Platjes	26	40	.....

ZEEBRUGGE

I	64	68	54	56	56	58
II	64	62	57	62	57	58
III	62	60	55	62	52	58
IV	39	44	43	46	50	.....
V .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NIUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs	75	85	.....	70	75
Platjes	35	48	.....	34	40
Drielingen	70	75	.....	58	64

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	19 sept.	19 sept.	19 sept.	19 sept.	20 sept.	20 sept.	20 sept.	20 sept.	21 sept.	21 sept.	21 sept.	21 sept.	19 sept.	19 sept.	21 sept.	21 sept.
Tarbot grote	422	450	459	462	.....	429	409	.....	449	469	.....	.....	.....	390	430	.....
Tarbot middel	292	399	368	378	.....	356	.....	.....	371	406	260	320	280	310	.....	.....
Tarbot klein	236	280	307	319	.....	275	293	.....	289	331	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	248	285	315	322	.....	359	.....	.....	306	311	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet middel	239	248	243	251	.....	264	.....	.....	295	307	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	.....	.....	196	183	.....	126	.....	.....	209	270	180	270	180	226	.....	.....
Schelvis groot	76	79	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	56	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	20	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	118	132	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85	137	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	97	111	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	71	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	103	.....	.....	.....	.....	.....	100	109	82	88	.....	.....	.....	.....
Keilrog	107	.....	99	90	.....	109	.....	.....	90	99	70	75	.....	.....	.....	.....
Rog	101	110	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	104	.....	76	88	.....	100	.....	.....	90	97	70	75	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	95	.....	97	85	.....	104	.....	.....	101	105	70	74	.....	.....	.....	.....
Halve mans	45	50	67	64	.....	73	.....	.....	72	79	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	36	45	.....	.....	.....	33	.....	.....	39	36	45	48	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	105	137	109	104	.....	.....	.....	.....	92	110	.....	.....	110	115	.....	.....
Gul (groot)	79	105	97	99	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	85	60	95	.....	.....
Gul (middel)	75	88	98	93	.....	87	89	.....	89	92	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	38	60	92	80	.....	.....	.....	.....	84	81	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	200	316	157	342	.....	202	364	.....	157	393	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	63	66	52	50	.....	.....	.....	.....	55	.....	60	70	66	68	.....	.....
Wijting klein	22	32	19	26	.....	.....	.....	.....	26	.....	45	50	52	55	.....	.....
Schar	24	39	26	31	.....	35	42	.....	40	.....	45	55	40	50	.....	.....
Steenschol	50	158	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	63	73	60	.....	.....	.....	.....	.....	69	.....	22	28	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	47	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	140	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	17	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	290	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	57	91	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	85	94	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	333	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	354	364	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	130	185	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	160	190	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	32	34	.....	.....	.....	.....	22	.....	60	65	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	18	12	15	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	60	81	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	95	85	90	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	38	.....	18	21	.....	14	.....	.....	.....	.....	45	50	30	36	.....	.....
Rode knorhaan	95	104	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	30	39	.....	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

VAN HET E.E.G.-FRONT

■ In de E.E.G. levert de visserij een 200 duizendtal banen op. Schijnt dit op het eerste zicht relatief hoog, dan moet men hier tegenover de 8,5 miljoen banen in de landbouw stellen of, van uit het oogpunt van de werkgelegenheid gezien, 42 maal belangrijker. Niet te verwonderen dat de visserij, telkens waar dit onder de bevoegdheid valt van een minister van landbouw en/of voeding, zeer stiefmoederlijk behandeld wordt, naar verhouding van wat zij... slechts als kiespottentiaal vertegenwoordigen. In België is dit niet het geval en naarmate onze ministers van Landbouw de visserij hebben leren kennen, mogen we zeggen, dat zij er de nodige en mogelijke steun aan geven als aan de landbouw. Geef aan Cesar wat Cesar toekomt.

■ Het is nu bijna 8 jaar geleden dat de voornaamste oeverstaten van de Atlantische Oceaan, vooral IJsland, Noorwegen en Canada, die over uitgestrekte kusten beschikken en over een groot visareaal de 200-mijlszone instelden. De Gemeenschap heeft hierop later ingehaakt vanaf 1977. Thans is de uitbreiding tot 200 mijl

van de economische zone van de kuststaten door de Internationale Zeerecht konferentie erkend, alhoewel juridische gezien de besluiten van deze konferentie nog niet rechtsgeldig zijn omdat er nog bijlange niet voldoende Staten dit door hun parlementen hebben laten ratificeren.

■ De eerste besluiten voor de visserij werden door de ministerraad van de E.E.G. in 1970 genomen, waarin onder mee de vrije toegang tot de visserijwateren van de Gemeenschap werd bevestigd. In 1973 traden Denemarken, Ierland en Groot-Brittannië tot de Gemeenschap toe. Gezien het economisch belang van de visserij, genieten zij een uitzonderingsregime. Tien jaar lang, dus tot 1 jan. 1983 kunnen deze lidstaten de visserij in hun wateren, zijnde 6 tot 12 mijl uit de kust, voorbehouden aan hun vissers en aan die van andere lidstaten, die traditioneel die zone bevissen en historische rechten kunnen laten gelden.

■ Het is sinds 1976 dat de Europese Commissie te Brussel met voorstellen voor de dag gekomen

is om tot een gemeenschappelijke visserijreglementering te komen, maar men heeft moeten een laatste compromis over de vangstmogelijkheden voor de Deense vissers afwachten om op 25 januari 1983 een oplossing te bereiken, die dan nog altijd niet volledig geregeld is in de uitvoeringsbesluiten.

IN ZEE ZETTEN VAN ZALMBROEDSEL UITERST GUNSTIG VOOR JAPANESE ZALMVISSERIJ

Zowel in Rusland als in Japan heeft men uitgebreide installaties voor het uitbroeden van zalm-eieren, waarna men de kleine zalmvisjes in zee uitzet. Deze techniek is gegrondest op het feit, dat de zalm op volwassen leeftijd, altijd terugkeert naar de rivier waar zij als broedsel ontstaan is. Op deze manier heeft men de Japanse kustzalmvisserij in 1982 reeds kunnen opvoeren tot het vangen van 20 miljoen stuks. Voor dit jaar verwacht men zelfs een vangst van 21 miljoen stuks. Eigenaardig is wel, dat men de vangst op de volwassen zalm in stuks uitdrukt in plaats van in bakken of in ton. Het in zee zetten in 1983 van zalmvisjes door Japanse zalmboerderijen zal zich uitstrekken over 1,165 miljard visjes. Hierop rekent men dat ongeveer 2,5% de gevaren op zee zal overleven en terugkomen naar de Japanse rivieren, hetgeen dan een vangst mogelijk zal maken van 28 miljoen stuks. Een verlies van 97,5% dat op het eerste zicht kolossaal blijkt, geeft dus toch nog zeer goede resultaten, dank zij de enorme hoeveelheid zalmfaren en kleine visjes die men in zee kan zetten.

VERANDERINGEN IN „OFFICIËLE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN” maand augustus 1983

Verandering van eigendom + naam;

Z.14 „DE BOUNTY” wordt
Z.14 „BRANDON STAR” – Eigendom: Rederij
BRANDON STAR P.V.B.A., F. Timmerman-
straat 13, 8390 KNOCKE-HEIST. Tel. 050/
51.35.47. Zeebrief: 2.8.1983.

Z.198 „LORENZO” wordt
Z.198 „ZEENIMF” – Eigendom: DE GROOTE
Norbert - VAN MASSENHOVE, Dennendreef 8,
8390 KNOCKE-HEIST. Tel. 050/60.42.62.
Zeebrief: 18.8.1983.

Verandering van eigendom + naam + thuis- haven:

N.211 „CYNDIE” wordt
O.211 „KIWI” – Eigendom: VANSEVENANT
John - NAESSENS, Populierenlaan 38, 8401
BREDENE. Tel. 059/32.33.71.
Zeebrief: 9.8.1983.

Adresverandering:

O.141 „DON BOSCO” – Eigendom: Rederij
RUDO P.V.B.A., Bosduivenstraat 12, 8401
BREDENE.

Verandering huisnummer:

Z.424 „ZEEPAARD” – Eigendom: Rederij
ZEEPAARD P.V.B.A., F. Timmermanstraat 32,
8390 KNOCKE-HEIST.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
☎ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

RESTAURANT 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, Oostende - ☎ (059) 32 36 03

- Patroon aan het fornuis
- Specialiteiten van visgerechtten
- Paling op grootmoeders wijze
- Ribstuk op 't Schuurkes wijze

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

Zalen ter beschikking voor alle feesten.
alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem contact met Guido Devolder
't Schuurke ☎ (059) 32 36 03

(10885N)

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en depothouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

„VAN MANNEN EN DE ZEE”

door Marcel Poppe
(tweede druk)

Prachtig boekje over een eeuw Vlaamse Zeevisserij, welke in al zijn kleuren en geuren de werkelijke geschiedenis is van onze Vlaamse Zeevisserij van de hand van iemand die door en door onze vissers en visserij kent en waarvan de weergave een brok geschiedenis is, eigen aan de werkelijke belevenissen in onze visserij. Het telt 64 bladzijden en is rijkelijk geïllustreerd.

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 175 fr., BTW inbegrepen, + 16 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust.

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begravenissen - Crematies
en voorafregelingen

LUC SERVATY

de begrafenisondernemer waar
de mens centraal staat;
waar op de eerste plaats
«DIENST» verleend wordt.

Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende
☎ (059) 50 25 43

Leffingestraat 130, 8400 Oostende
☎ (059) 50 25 40

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

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 -

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

SCHOTLAND

■ In de voornaamste Schotse havens vooral te Peterhead gebruiken de visserscheperen nog altijd de houten kisten met een inhoud van ongeveer 40 kg om hun vis na de vangst aan boord weg te steken. Het enige voordeel tegenover plastic bakken is het feit dat zij zwaarder wegen en bij winderig weder niet wegwaaien. Daartegenover zijn zij moeilijker te reinigen, kunnen niet in elkaar geschoven worden wanneer zij ledig aan boord mede genomen worden en nemen bijgevolg heel wat plaats in. Deze bakken zijn ook niet zo hygienisch maar beterkoop dan de plastic bakken.



Een zicht op de houten bakken in de visafslag te Peterhead.

■ De strijd tussen de Schotse havens Peterhead en Aberdeen om als eerste Schotse haven naar voren te komen, spitst zich toe. Peterhead

heeft het nu gewonnen, hetgeen men toeschrijft aan het feit dat de lossingskosten slechts één derde zijn van deze te Aberdeen. Deze laatste haven komt dan echter met statistieken voor de dag waarbij gewezen wordt op hogere visprijzen te Aberdeen in de afslag. Ook wordt er van uit deze haven op gewezen, dat de, in de afslag geplaatste visbakken te Peterhead tot 10% meer vis inhouden dan in Aberdeen waar de vis op de juiste inhoud gewogen wordt.

■ Van de opgevangen vis in de Schotse grote havens zoals Aberdeen en Peterhead komt 83% op rekening van de schelvis, voornamelijk de kleine schelvis de zogenaamde totten. Dit is het gevolg van een bijzondere grote aanvoer in de zomermaanden waardoor de prijs dan ook gevoelig daalt voor deze soort. Op de totaliteit van de aangevoerde vis, betekent de opgevangen vis toch maar van 1 tot 2%.

Paul HOSTYN

Ten dienste van de VISSERIJ
CENTRALE VERWARMING
SANITAIR — ZINKWERK
Onderhoudsdienst verzekerd

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

sterke plasticke 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

Hand in Hand

Tijdokstraat 34, Zeebrugge ☎ 050/54.41.17

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

DENEMARKEN

■ Denemarken, de grootste visaanvoerder uit de E.E.G., is thans de derde grootste uitvoerder van verse en verwerkte vis in de wereld. Reeds in 1981 werd door dit land 90% van de aangevoerde vis, hoofdzakelijk na verwerking, terug uitgevoerd. De uitvoerwaarde bedroeg toen 40 miljard B.fr. en de uitvoer ging naar 114 verschillende landen. De voornaamste uitvoermarkten zijn West-Duitsland, Groot-Brittannië, Frankrijk, Italië, de Beneluxlanden, Zweden en de Verenigde Staten. Ondertussen is ook Spanje als land met grote afzet bijgekomen. Onder de uitgevoerde al of niet verwerkte vis, komt eveneens vis voor van in Deense havens aanvoerende vaartuigen uit de andere landen van de Gemeenschap. Denemarken is anderzijds wel bekend voor zijn kwaliteitsvis.

■ De Deense vloot bestaat uit ongeveer 4 duizend vissersvaartuigen, waarvan toch de twee derden onder de 20 Brt. De Deense visserij bevist dan ook hoofdzakelijk de Noordzee ongeveer 50%, Skagerak met rond de 21%, de Baltische Zee met 14% en het Kattegat met 15%. Ongeveer 80% van de door Deense vaartuigen aangevoerde vis is bestemd voor de vismeelfabrieken. Na verwerking bijna in totaliteit uitgevoerd. In waarde uitgedrukt slechts 30% van de waarde van de aangevoerde vis.

■ Denemarken is gekend voor zijn kwaliteitsvis, maar daar doet het ministerie voor de visserij ook iets aan. Aldus mag geen vis (behalve pelagische als haring, makreel, sprot en de vis voor vismeeldoelinden) ongegut binnen gebracht worden. Alle vis dient aan boord in ijs bewaard, uitzondering voor de zeer kleine visserij, waar

de vis echter toch in ijs dient bewaard wanneer zij in de winter langer dan 8 uur gevangen werd. In de zomer dient de vis onmiddellijk afgeijsd. In de visafslagen wordt de vis naar kwaliteit nagegaan en onderverdeeld voor menselijk gebruik in verse toestand, verbruik voor verwerking en voor vismeeldoelinden. Alle verwerkingsbedrijven moeten over een kwaliteitsnormvergunning beschikken en hun produkten worden regelmatig door de inspectie nagegaan. Een strenge inspectie is inderdaad synoniem voor kwaliteitsvis.

INDONESIE

■ De Indonesische regering heeft 1,35 miljard B.fr. uitgetrokken om de visserij op het grote eiland Sumatra tot ontwikkeling te brengen. Aan dit ontwikkelingsplan werken heel wat internationale visserij-eksperten en biologen mede. Het plan voorziet niet alleen in het uitbouwen en opvoeren van de visserijbedrijvigheid, maar eveneens in het openen van nieuwe visafslagen en het bevorderen van de afzet. Het is de Britse White Fish Authority, die uitgekozen werd voor de organisatie en uitwerking, die 4 jaar zal in beslag nemen.

■ Het Indonesisch ontwikkelingsproject voor de visserij op Sumatra voorziet een nieuwbouw voor 60 houten vissersvaartuigen voor sleepnetten, 20 houten vaartuigen van 17 m. voor lijnvisserij en wrakkervisserij, twintig porseseiners van 17 m., drie stalen vaartuigen van 120 Brt elk met koelruimen voor het aan boord nemen van de, door de gewone vaartuigen gevangen vis en een vaartuig voor proefondervindelijke visserij. Dit wordt een bijkomende miljardenrekening met eveneens de bouw van nieuwe en/of de ont-

wikkeling en modernisatie van bestaande scheepswerven. Het project voorziet ten andere het aantrekken van een deskundige scheepsbouwarchitect, een meester scheepsbouwer, buitenlandse schippers, visverwerkingspecialisten, enzomeer. En zeggen dat dit geschiedt in zogezegde onderontwikkelde landen.

JAPAN

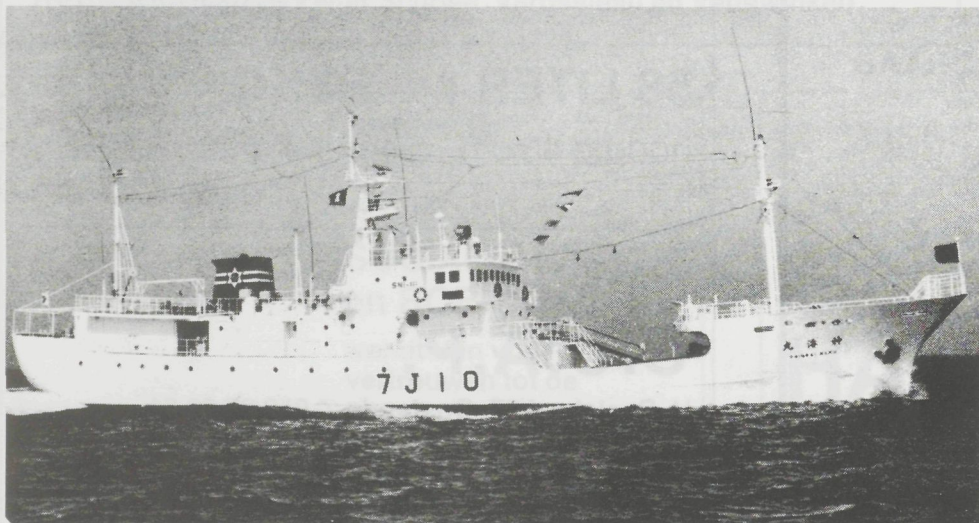
■ In Japan bestaat de Stichting voor Overzee-Visserijsamenwerking thans tien jaar. Deze stichting werkt met regeringstoelagen en met eigen middelen. Het doel is de uitbouw van Japanse visserijindustrieën in vreemde landen en de bevordering van gemengde visserijprojecten in het buitenland met inheemse bedrijven. De middelen waarover deze Stichting thans beschikt, bereiken bijna de 2 miljard B.fr. In de eerste 9 jaren van het bestaan heeft de Stichting leningen voor samenwerking in het buitenland verleend aan zeer lage interesten voor 108 projecten in 27 verschillende landen. Het is begrijpelijk dat Japan, als gevolg van de instelling van de 200-mijlszone in praktisch alle kustlanden, zich verplicht ziet met bepaalde organisaties en stichtingen van wal te steken om zijn dominerende rol in de visserij als eerste op de wereldlijst in stand te houden.

MEXICO

■ Vanwege het tekort aan koelingsfaciliteiten in de Mexicaanse vissershaven Mazatlan, is tonijn voor een waarde van 55 miljoen B.fr. verloren gegaan en terug in zee moeten gedumpt worden. Van 3 tonijnscepen die hun lading door gebrek aan koelruimte niet konden kwijt raken, werd een oplossing gevonden voor 2 der vaartuigen. Voor de derde werd het echter te laat en de vis was niet meer goed.

VOOR HET JAPANS VISSERIJONDERRICHT

De laatste Japanse aanwinst in het visserijonderricht is de 450 Brt metende „Shinkai Maru”, die ingericht werd voor het geven van een opleiding in de lijnvisserij op de tonijn in de zuidwest Stille Oceaan en in de Indische Oceaan. Dit vaartuig is eveneens uitgerust voor het volbrengen van Oceanografisch onderzoek. Het vaartuig is 54 m. lang en heeft een bemanning van 22 en kan 26 vissers opnemen voor een onderricht in de lijnvisserij op tonijn. Japan met zijn meer dan 11 miljoen ton aanvoer en de eerste plaats op de wereldranglijst kan zich dat wel veroorloven.



Het zeer moderne vaartuig „Shinkai Maru” dat ingericht werd voor het geven van onderricht op de lijntonijnvisserij.

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

ZATERDAG 24.9

*The English Musical Company
presents*

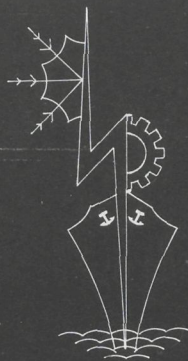
MY FAIR LADY

Auditorium - 20.30 u.

250 - 350 - 450 - 550 F

INFO: tel. (059) 70.76.18
(10-13/16-19 u.)

WERKHUIZEN s.v. S.C.A.P. OOSTENDE



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG: (059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD: (059) 32.31.48 J. PRAET
70.38.79 L. DEDRIE
26.64.99 JOS PRAET



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



Gedekte risico's :
 eigen schade — schade aan derden —
 opslepingen — totaal verlies —
 lichamelijke schade aan derden —
 navigatietoestellen — zeegoed — vistuig



Meer dan 20 miljoen frank kredieten
 werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
 tegen zeer lage interesten.

