50

1933 - 1983

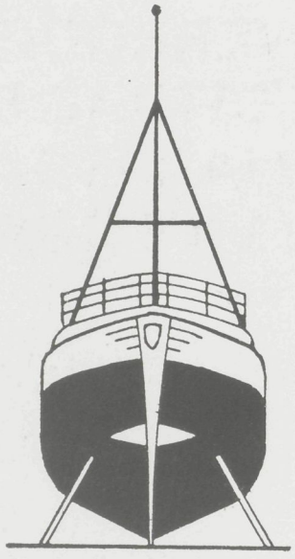
HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 2 DECEMBER 1983 – NR. 44



WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP

✆ 050/35.83.60
Priv. 050/31.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 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 – TELEFFOON (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 2 december 1983 – Nr. 44

DE HEFFING OP VIS

„STAAT" IN BEROEP TEGEN VONNIS TEN GUNSTE VAN GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

In onze uitgave van 11 november schreven wij reeds dat de Belgische Staat voor de rechtbank te Brugge in eerste instantie afgewezen werd in zijn vordering tegen de Groepering voor Visnijverheden voor een heffing wegens sanitaire kontrole aan de grens op de invoer van vis. De rechtbank steunde zich hierbij op een uitspraak van het Hof van Justitie van de E.E.G. te Luxemburg, die deze heffing niet alleen als een soort douanerecht aanzag of van gelijke werking, hetgeen tussen de lidstaten verboden is, maar eveneens als een beperking op het handelsverkeer tussen de lidstaten. In elk geval zou een bijkomende sanitaire kontrole aan de grens en dit nadat reeds in het land van uitvoer, één door het land van invoer erkende sanitaire kontrole gebeurde, slechts mogen dragen op de bijkomende risico's van het vervoer of als gevolg van eventuele handelingen na het vertrek van de vis tot aan de grens.

Het is duidelijk dat heel wat invoerders van vis dit nieuws met vreugde hebben ontvangen en zich onmiddellijk aan het werk gesteld hebben om een eisenbundel samen te stellen voor terugvordering van de, volgens de rechtbank van Eerste Instantie te Brugge, onrechtmatig geïnde heffingen voor sanitaire grenskontrole. Wij zelf vragen ons zelfs af of men daar geen bijkomende vordering zou kunnen aan toevoegen wegens beperking op het handelsvervoer, bijkomende personeelslasten, enz. We herhalen dat de invoerders, zowel van de visverwerkende nijverheden als groothandel, dit nieuws met vreugde ontvangen hebben omdat men, na de 7 jaar dat deze zaak reeds aansleept, alle hoop op een eventuele gunstige afloop had opgegeven. Al deze mensen mogen in elk geval de beide grote visverwerkende nijverheden „United Foods" en „P.V.B.A. Vanden Abeele" uit Brugge uiterst dankbaar zijn omdat ze deze zaak aanhaning gemaakt hebben voor het Hof van Justitie te Luxemburg en aldus ook voor de anderen de kastanjes uit het vuur hebben helpen halen.

Ondertussen vernemen we, dat de Belgische Staat zinnens is in beroep te gaan en het Visserijblad dat steeds het grootste begrip heeft opgebracht voor de Groepering van de Visnijverheden en voor de argumenten door deze Groepering naar voren gebracht, ziet dan ook met belangstelling uit naar de verdere evolutie van dit steekspel, een strijd die we gerust zouden mogen vergelijken tussen David en Goliath: de Staat. Vanwege de Groepering van de Visnijverheden in het algemeen en vanwege „P.V.B.A. Vanden Abeele" en „United Foods" in het bijzonder was het, in elk geval een gewaagde en moedige onderneming.

Samen met de Groepering zijn ook wij van mening, dat er een sanitaire keuring mag zijn, voor zover ze efficiënt, geen grote en nutteloze belemmeringen schept en niet moet gedragen worden door diegenen aan wie men deze maatregelen opdringt. Ten slotte werd de bestaande wetgeving hierop en de K.B.'s reeds zo dikwijls aangepast en gewijzigd, dat men specialist ter zake hoeft te zijn om er nog wijs uit te geraken en dit hele arsenaal onduidelijk geworden is, wat wettelijk mocht en mag, en niet mocht en mag. Men zegde eens dat het betrokken departement de hele bestaande onsamenhangende boel best eens zou oppakken en met een nieuwe klare duidelijke eenvoudige tekst zou afkomen.

In elk geval wordt hiermede eveneens aan het principe tegemoet gekomen dat de Staat haar eigen ambtenaren moet betalen via het stelsel van de belastingen en dit niet nogmaals moet laten betalen via individuele heffingen bij het presteren van de diensten. Het veeartsen-ambtenarenkorps zag in die heffingen het middel voor een grote uitbouw van het korps, een vette kaas zoals men het noemt, via de oprichting van een Instituut voor Veterinaire Keuring. Hoe groter belang dit Instituut, hoe groter het legioen veeartsen, hoe meer jobs van algemene directeurs, directeurs, adviseurs enz. zijnde de gewoon derpartementale opmaak.

We zullen niet nalaten onze lezers regelmatig van het verloop van het steekspel tussen de Groepering der Visnijverheden en de Staat op de hoogte te brengen.

P. VANDENBERGHE

DE VISVERKOOP OP 2e KERSTDAG EN 2e NIEUWJAARSDAG IN DE VISMIJN VAN OOSTENDE

KRACHTDADIG PROTEST

Zoals we vorige week melden, heeft de stad Oostende, zonder om het even wie te raadplegen en alleen voortgaande op syndikale eisen van het A.C.V., vorige week beslist op maandag 2e Kerst- en 2e Nieuwjaarsdag niet te verkopen en heeft zij zelf de lef gehad het gemeentebestuur van Brugge en Nieuwpoort hetzelfde te vragen.

Deze gemeentebesturen zijn hierop niet ingegaan, zodat dit voor de Oostendse reders, vishandel, de stad en alle aanverwante bedrijven, een miljoenenschade wordt, om de syndikalist Claerhoudt, daarin gesteund door zijn voorzitter Decorte van Heist, wraak te laten nemen omdat op maandag 2 mei toch verkocht werd. Toen heeft hij immers publiek gezegd: „Ik zal ze wel vinden".

Vanwege de Vislossersbond werd de stad gemeld, dat ze wel willen lossen met het volk dat zich aanbeidt. De bond van de visgroothandel alsook de Rederscentrale protesteren ook.

Deze laatste om weeral aan persoonlijke wraak te doen, schreef het stadsbestuur dat ze protesteren omdat de vislossers langer zouden weigeren te lossen. Ook de O.V.A. en de bedrijven van de vissershaven hebben een krachtdadig protesteren laten horen voor de zware verliezen welke het Oostends vissershavenbedrijf, om wat een paar vakbonzen plegen te doen, zal ondergaan.

We raden alle reders, de vishandel en de Rederscentrale aan, niet toe te geven, en deze dag als verkoopsdag te aanzien en desnoods zelf te lossen met de bemanning. Is er te Oostende nog werk te veel en de aanvoer van vis te groot?

We komen hierop volgende week terug en stellen nu al aan de stad Oostende de vraag of de syndikaten de stad beheren, waarom alle partijen niet geraadpleegd werden en waar ze zijn met hun beweringen over sanering, werkverschaffing en het gezond maken van ons visserijbedrijf?

Reders en handelaars, laat niet begaan en verkoop en koop zoals dit te Zeebrugge en Nieuwpoort het geval zal zijn.

Aan mijnheer Decorte stellen we de vraag: „Is uw vrouw nog directrice van de B.A.C. en zal zij ook die dag haar loketten sluiten en de plaatsing van het geld der reders weigeren, op een ogenblik dat gij de werklieden opruit om op die belangrijke verkoopdag, weigeren te lossen.

Zij heeft nochtans onder die reders te Heist een groot kliënteel door U en haar waarschijnlijk bijgebracht. Wij stellen U de vraag, Mr. Decorte, voorzitter van het A.C.V. van de kust en vakbondopruier?

(Vervolg volgende bladzijde)

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)

NEEM DE MAGNESIUM WAAR HIJ IS

Ons lichaam heeft iedere dag magnesium nodig. Drink *Apollinaris*, natuurlijk gashoudend mineraal water, één der rijkste aan magnesium.

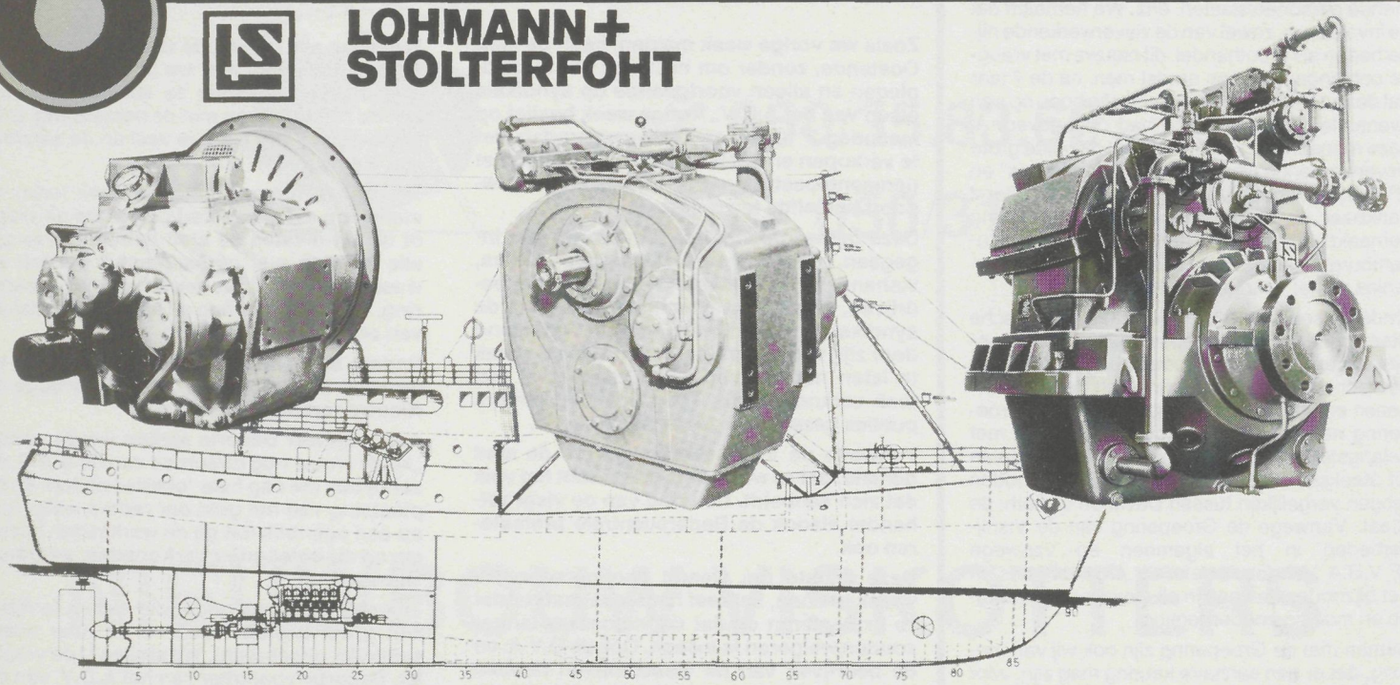


▲Apollinaris▲
het water dat ijzer doet verteren.

BRUINHOF
a mannesmann company

Keerkoppelingen voor visserijschepen
in diverse uitvoeringen voor vermogens van 175 tot 7000 kW, (240 tot 9500 DIN pk)

LOHMANN + STOLTERFOHT



BRUINHOF METROPOOLSTRAAT 1 (HOOGMOLENBRUG)
TEL.(03)658.80.62
2120 - SCHOTEN TELEX : 31.835 BRUNOF

Lohman + Stolterfoht bouwt keerkoppelingen die in de meest ongunstige omstandigheden *'het hoofd koel houden'. Onverstoorbare werkers met enkelschuine, geharde en geslepen* tandwielen, slijtvaste oliedruklamelkoppelingen en ruim gedimensioneerde, niet statisch belaste lagers. Keerkoppelingen die 'beseffen' wat snel maneuvreren betekent ... en van "vol vooruit" tot "vol achteruit" dezelfde onderdelen efficiënt benutten.

publivaria

EINDELIJK!

BENNENCONCESSIE EN HET VISLOSSEN AAN EEN ENKELE CONCESSIEHOUDER TE OOSTENDE

De Rederscentrale heeft het, met al zijn verkeerde argumenten en inlichtingen bij de Oostendse gemeenteraad vorige week vrijdag niet gehaald.

Op de 39 gemeenteraadsleden stemden er slechts 4 V.U.-ers die de oppositie telt, tegen, omdat zij waarschijnlijk er niets van kennen of uit oppositiezucht willen tonen dat zij van dergelijke modernisering niets willen afweten.

De Rederscentrale wenste voor de zoveelste maal nog een uitstel en de verlenging van de bennenconcessie aan de huidige houder voor één jaar, niettegenstaande deze concessie sedert 1982 afgelopen was en reeds voor één jaar verlengd was.

Ondertussen had men volgens de Rederscentrale weerom tijd nodig om het probleem nog maar eens onder de loupe te gaan nemen, niet om de gemeenschap te dienen, maar om de belangen van enkele personen, niettegenstaande men reeds sedert mei tot besprekingen uitgenodigd was en deze besprekingen voor zover mogelijk, steeds geboycoteerd werden. Er dient hier aan toegevoegd, dat de voorzitter, de heer Pintelon zelf twee jaar geleden een identiek voorstel tot modernisering voor eigen rekening had ingediend, voorstel welke wij reeds vorige week in ons vakblad openbaar gepubliceerd hebben.

De werkelijke reden was dus gans iets anders.

Wat meer is, nooit werden de leden over dit belangrijk vraagstuk in Algemene Vergadering geraadpleegd en het bleef onder enkelen besproken.

Dit project komt ten andere voor de reders veel duurder uit, waar nu geen verhogend losgeld te betalen zal vallen, het lossen vlugger zal geschieden en de vis kwalitatief beter zal behandeld worden.

Wij willen hier niet a priori beweren, dat met de modernisering van het vislossen alle problemen van de baan zullen zijn. Deze modernisatie was zeker niet meer te verwerpen, als men ziet wat in andere landen gebeurt. Van dit standpunt uit gezien, zitten wij dan op de golflengte van de Oostendse gemeenteraad en in het bijzonder van de meerderheid, voor de gelegenheid aangevuld met de stemmen van de socialisten, die nuchter bekeken, het belang er van boven politieke belangen hebben ingezien. Het waren alleen enkele leden van de volksunie, die daar geen onmiddellijke baat in zagen en dan ook als oppositie tegenstemden.

Volgens schepen van de haven en van de vismijn Maekelberge was het samenvoegen van de beide concessies en het overgaan tot een modernisering van het vislossen een eerste stap tot de modernisering van de vismijn. Het is de eerste zeer kleine bescheiden stap in het proces van de modernisering van de Oostendse vismijn. Inderdaad zijn hiervoor nog andere en moeilijker katten te geselen, zowel wat de infrastructuur betreft, als de kwestie van het gezond en hygiënisch maken van de pakhuizen, alsmede van de opruiming van het pakhuisvuil, enz. In elk geval moet men met iets beginnen, al ligt het eerder aan de bescheiden kant.

BEHOUD VAN DE TEWERKSTELLING

Volgens de oppositie zou de aanwending van een moderne transportband voor het lossen van de vis, de tewerkstelling schaden omdat thans reeds zeker vast staat, dat er **één** tafelman gaat verdwijnen. Wij vinden het onbegrijpelijk, dat de Heer Vanhecke zou kunnen verwachten, wanneer men 9 miljoen investeert in deze zaak van de kant van de concessiehouder, dit er niet op zou gericht zijn om het werk te rationaliseren en werklieden uit te sparen. Dit is immers de zin en de essentie zelf van een moderniseringsproces. Het besparen op de uitbatingskosten bij het lossen moet zeker aan de investeerder profiteren omdat hijzelf een goedkoper rekening voor het lossen aan de visser kan voorleggen. Deze modernisering zal ten andere meer schepen aanlokken, dus integendeel meer werk verschaffen.

Anderzijds zal het ook tijdwinnend zijn, hetgeen ook van belang is voor de kwaliteit van de vis. De investeringssom is daarbij ook geen peulschil, al beweert men dat de concessiehouder een geschenk krijgt van drie miljoen. Wij zien niet in welk geschenk, als men de interesten berekent van het belegd kapitaal. Tenslotte zal het toch altijd het schepencollege en de meerderheid zijn die de verantwoordelijkheid, ook voor de toekomst, zal te dragen hebben over hun beslissing. Een geruststelling voor de syndikaten is anderzijds, dat in het contract waarborgen voor de tewerkstelling van het personeel zijn ingebouwd. Ook zullen de vislossers zelf in betere arbeidsvoorwaarden kunnen werken. En zijn het ten andere de syndikaten die de visserij renderend maken of de reders?

Zeker ook wel van doorslaggevende aard is het feit, dat deze bescheidene modernisering, het lossen in de Oostendse vissershaven toch aantrekkelijker en hygiënischer moet maken en aan de stad zelf niets kost, vermits het de concessiehouder is die voor de investeringskosten instaat. Het brengen van een concessie voor bennen en vislossen onder één firma hoeft logisch als een zelfde uitbating aanzien te worden en ruimt voor de toekomst en de modernisatie veel moeilijkheden uit de weg.

De Rederscentrale heeft hier eens temeer een kans tot gezondmaking van het bedrijf laten gaan. Het heeft daar alle schijn van een „kliekjes" organisatie te worden. Waar meer dan ooit alleen de belangen of gezichtspunten van enkele belanghebbenden worden gediend en men voor de rest aan show doet in plaats van voor de reders nuttige beslissingen te nemen.

Hopen wij dus voor alle partijen, dat de modernisering van het vislossen aan allen ten goede zal komen. Wij drukken hierbij op de woordjes **„alle partijen"** zowel voor de investeerders, de reders, de Stad en de werknemers. Wat deze laatsten betreft, dan vooral in verband met betere werkvoorwaarden en wellicht aangenamer en minder zwaar werk **en meer aanvoer.**

HOOGWATERBOEKJE 1984

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijen voor Oostende verkrijgbaar.

Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 35 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 35 fr. + 22 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

DE VISVERKOOP OP 2e KERSTDAG EN 2e NIEUWJAARSDAG IN DE VISMIJN VAN OOSTENDE

(vervolg van blz. 1)

In verband hiermede wensen we onze lezers evenmin de brief te onthouden die het Oostends Schepencollege, waarvoor Schepen Maekelberghe ondertekende, vrijgaf. Dit schrijven luidt: „dat omwille van het bijzonder karakter van de feestdagen van Kerstmis en Nieuwjaar, beslist geen verkoop te organiseren op de tweede Kerst- en Nieuwjaarsdagen, OP WELKE DAG DEZE FEESTDAG OOK MOGEN VALLEN!!!"

Dit houdt dus in, zo volgend jaar Kerstmis en Nieuwjaar op een maandag vallen, evenmin op de dinsdag zal verkocht worden. Op een andere manier kan men inderdaad deze brief niet interpreteren. Bij ons weten is Kerst- en Nieuwjaardag een feestdag, maar niet tweede Kerst- en Nieuwjaarsdag! We vragen ons dan ook af of dit het schepencollege ontgaan is. In elk geval kunen we nu reeds zeggen dat het schepencollege er zeker aan zal zijn voor haar moeite indien zij ook op tweede kerstdag de verkoop zou gesloten houden. Dit is eenvoudig uitgesloten, en klinkt als een uitdaging. We verwachten dan ook een spoedige terechtzetting vanwege het Oostends stadsbestuur. Het is inderdaad reeds welletjes dat op de belangrijkste verkoopsdag, namelijk de maandag, de vismijn voor verkoop gesloten gehouden wordt, en dit heel eenvoudig op bevel van de syndikaten, de ondergravers van 's lands economie.

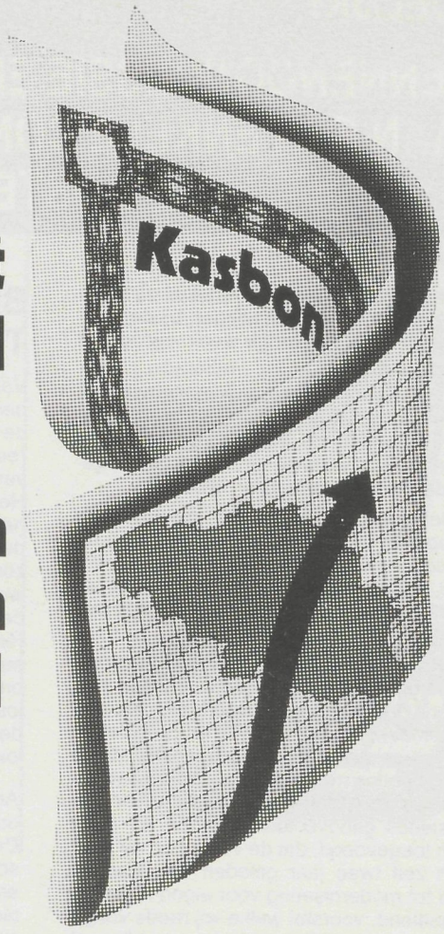
P.VANDENBERGHE

AFSPRAKEN S.C.A.P. - HULP IN NOOD

Onze lezers worden er aan herinnerd dat de heer VANDENBERGHE Prosper, direkteur van S.C.A.P. en Hulp in Nood, slechts OP AFSPRAAK te spreken is en dit zoveel mogelijk tussen 10 en 12 uur.

Beleggen in NMKN-kasbons

méér opbrengst voor uw spaargeld



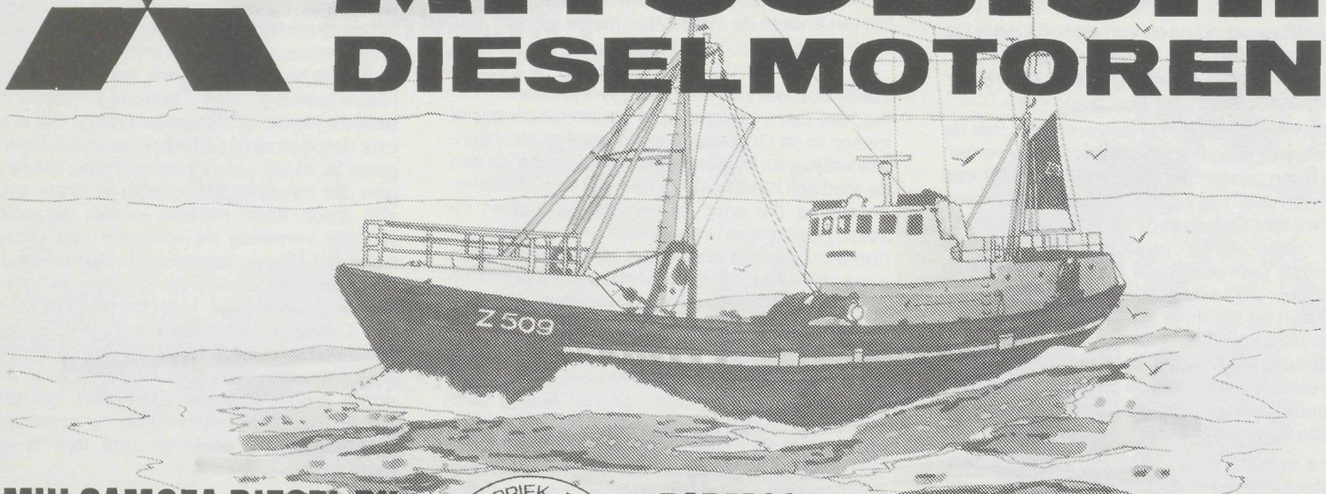
méér mogelijkheden voor het bedrijfsleven en de werkgelegenheid

NATIONALE MIJ. VOOR
KREDIET A/D NIJVERHEID

verstandig sparen

AAA THREE POINTS

MITSUBISHI DIESELMOTOREN



MHI SAMOFA DIESEL BV
IMPORTEUR VOOR DE BENELUX

Postbus 20
3840 AA HARDERWIJK HOLLAND
TELEFOON 03410 - 13041
TELEX 47330 SMOFA NL

MACHINEFABRIEK PADMOS BV HOLLAND

PADMOS MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ
OFFICIËEL DEALER VOOR DE BELGISCHE KUST EN Z.W.-NEDERLAND
REPARATIES AAN ALLE SOORTEN SCHEPEN! RUIM 50 JAAR ERVARING

Deltahaven 18, 3251 LC STELLENDAM-HOLLAND — Postbus 23, 3250 AA — Tel.: 01879-1766, 1792 Dok: Tel: 01879-1933
Havenkade 12, 4311 BA BRUINISSE-HOLLAND — Postbus 1, 4310 AA — Tel. 01113-1551, 1488

zuinig en betrouwbaar

Vandalisme en diefstallen in Oostendse visserhavenkompleks gaan ongeremd voort

ZWARE DIEFSTAL AAN BOORD VAN Z.48 „WODAN"

Nog voor de gloednieuwe treiler Z.48 „Wodan" kon afvaren voor de maidentrip – dat was voorzien voor het einde van deze week – hebben alsnog onbekenden zich toegang verschaft tot de scheepsbrug en zijn aan de haal gegaan met waardevolle navigatietoestellen.

„Een echt schandaal" zegde schipper Pauwaert, zoon van de reder, dat zo'n dingen mogelijk is. Oostende heeft op dat vlak een triestige reputatie gekregen. Ook in Zeebrugge vallen af en toe inbraken op te tekenen maar dan beperken de dieven zich tot het ratten van sigaretten en drank. Van de dure toestellen blijven zij af. Waar die gestolen toestellen heengaan? Ik heb er geen idee van. Misschien vindt men onder de jachting een afzetgebied in het buitenland. In ieder geval, in de visserij kan men geen weg met de buit, zucht schipper Pauwaert die nu helemaal niet zeker is of zijn vaartuig eind van de week zal kunnen varen.

De dieven hebben zich in de nacht van dinsdag op woensdag toegang verschaft tot de scheepsbrug van de „Wodan" en gingen aan de haal met een VHF-toestel, een scanning-ontvanger, een cassette-recorder, een Kenwood ontvanger, twee verrekijkers en een scheepsuurwerk. Men neemt aan dat de inbrekers bij middel van een loper de deur hebben opengemaakt want veel schade is er niet. Ook benedendeks gingen zij neuzen en daar werd een materiaalkist en hoeveelheid champagne, restant van de doopplechtigheid, gestolen. Al met al wordt de waarde van de gestolen voorwerpen op zo'n 200.000 fr. geraamd, zonder rekening te houden met de plaatsingskosten van de te vernieuwen apparaten.

Onmiddellijk werd klacht neergelegd bij de Rijkswacht die ter plaatse een onderzoek kwam instellen, foto's nam en speurde naar vingerafdrukken maar van de dieven werd alsnog geen spoor terug gevonden. Niets nieuws trouwens want het komt slechts sporadisch voor dat de daders ook kunnen geklist worden.

BEWAKING IN OOSTENDE VISSERSHAVENGEBIED IS EEN LACHERTJE

Bij herhaling hebben wij in onze voorgaande edities reeds gewezen op de werkelijke lamentabele toestand die sedert jaren heerst in de Oostendse vissershavenkompleks. Inbreken en zware diefstallen plegen aan boord van treilers en aldaar gevestigde bedrijven is inderdaad een lachertje omdat er van stadswege helemaal niets gedaan wordt om dat vandalisme en die inbraken tegen te gaan. Een bewaking bestaat gewoon niet en dan is het natuurlijk makkelijk te verstaan, dat de dieven zich vogelvrij voelen in dat gebied. Ongestoord kunnen zij hun slag slaan omdat er toch geen kontrole wordt uitgeoefend. Nochtans gaat het hier om zeer grote kapitalen die daar onbewaakt blijven liggen bij gebrek aan een degelijke bewaking.

Erger is nog de vaststelling dat er van stadswege geen enkel initiatief genomen wordt om tegen die feiten in te gaan. Het zal wel zo zijn dat het ... „maar om vissers" gaat. Nochtans is het zo, dat het stadspersoneel dat is tewerk gesteld in het vissershavenkompleks vele „lege" uren heeft; vooral 's nachts. Het komt ons voor dat die mensen wel met een extra taak kunnen belast worden, met name regelmatig inspectieronden te doen in het gebied met een zware hond. Alleen al de wetenschap dat er dan, **wel kontrole is**, zal de dieven al enigszins afschrikken, maar ja, de laissez-aller-allure van de verantwoordelijken is reeds eerder dan van vandaag gekend.

Verder vragen we ons af tot wat de Rederscentrale nog dient. Waarom wordt hier in samenspraak met al de reders geen nachtelijke bewakingsdienst ingericht, waarbij een goed afgerichte hond tevens de bewaker steunt. Waarom wordt met de industriële bedrijven en de visgroothandel hierover geen overleg gepleegd?

Dienen de meer dan 20 miljoen lidgelden dan alleen om naar Aberdeen en elders te gaan, om te zien hoe er de schepen verkopen en om relaties (?) te leggen met de privé afslagfirma's of Gaston van de Rederscentrale aan show te zien doen en eigen lofartikels in een Hollands Visserijblad te doen verschijnen over de vele tekortkomingen van een organisme, dat meer en meer zijn doeleinden en zijn verplichtingen ten opzichte van de leden vergeet.

Anderzijds blijft de verlichting aan de Vismijn beneden alles. Dat het tweede visserijdok, waar vroeger de Jet Foil huisde, fel verlicht blijft om de meeuwen veilig op de gebetoneerde kaai, het einde van de storm af te wachten, is een feit. En ook het materiaal van de firma Decloedt blijft fel verlicht. Is het gebruik van electriciteit hier misschien voor de stad kosteloos?

50.000 FR. PREMIE

Door de verzekeringsmaatschappij HULP IN NOOD en de rederscoöperatieve S.C.A.P. wordt een globale premie van **50.000 fr.** uitgeloofd aan diegenen die inlichtingen verschaffen welke rechtstreeks leiden tot de identificatie van de daders van inbraken en diefstallen in het Oostendse vissershavenkompleks en in het bijzonder op de Z.48 „Wodan", in de nacht van dinsdag op woensdag, en tevens aanleiding geven tot het recupereren van gestolen goederen aan boord van vissersvaartuigen en aldaar gevestigde bedrijven.

Inlichtingen kunnen overgemaakt worden aan HULP IN NOOD of S.C.A.P., beide gelegen aan de Hendrik Baelskaai 27, te Oostende of telefonisch op nummer 32.16.89. of 32.29.51.

FALINGEN

FALING GOUTSMIT

De schuldeisers toegelaten tot het passief der faling van dhr. Roger GOUTSMIT, reder van de O.301 „Stella Maris", 53, Albert I Wandeling, Oostende, HRO 24.383, verklaard bij vonnis dd. 21/6/73 der Rechtbank van Koophandel te Brugge, Afdeling Oostende, met als curator Mter Pierre Vanden Broecke, advokaat te Oostende, 52, Rogierlaan, worden bijeengeroepen in algemene vergadering op **dinsdag 13 december 1983 te 11.30 uur** op de Rechtbank van Koophandel te Oostende, Canadaplein, ten einde het verslag van de curator te horen en de vermoedelijke uitslag van de vereffening, en om zich nadien uit te spreken over de gebeurlijke voorstellen tot het bekomen van een concordaat.

Voor eensluidend uittreksel,

De curator
Pierre Vanden Broecke

MOOI CONTRACT AFGEWERKT BIJ TOWNSEND THORESEN ZEEBRUGGE

Op 24 mei 1983 had de eerste en op 4 november 1983 de laatste verscheping plaats van een groot contract tussen de glasfabrieken Piklington, St. Helens-Liverpool en Flachglas, Gladbeck (W.D.).

In totaal werden gedurende genoemde periode 4.452 overtochten genoteerd en werd een totaal van 44.492 ton glas vervoerd van St. Helens naar Gladbeck.

De glasfabrieken Flachglas te Gladbeck en te Gelsenkirchen waren voorheen vestigingen van de groep Glaverbel die nadien overgingen in Britse handen.

Wegens het uitvallen van een glasoven werd in een mum van tijd een contract gesloten met de rederij Townsend Thoresen/European Ferries die bekend is om haar goede diensten.

INVESTERINGSKREDIET

MET

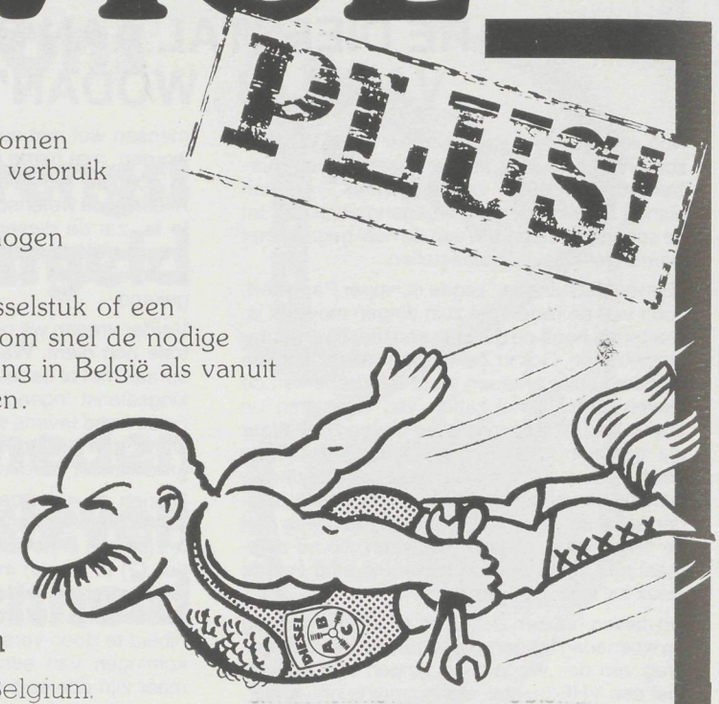
RENTETOELAGE?

RAADPLEEG ONZE

G -KANTOREN!

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

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 behoeft 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».

DIESEL A B C

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 DOLFIJN
van de Z.48 „WODAN"
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.

Nieuwbouw van Zeebrugse vissersvloot niet meer te stuiten

Z.48 „WODAN" IN BEDRIJF GENOMEN

Wij hebben het reeds eerder geschreven, de nieuwbouw ten voordele van de Zeebrugse vissersvloot is niet meer te stuiten. Reeds eerder dit jaar werden drie nieuwe treilers aan de respectievelijke rederijen overgedragen en afgelopen zaterdag was het andermaal feest in de Oosthoek. Aanleiding hiervoor was de doopplechtigheid van nog een nieuw vaartuig met name de Z.48 „Wodan" die, door de Coöperatieve Scheepsbouwwerven S.C.A.P. daarin voor de romp bijgestaan door de West Vlaamse Scheepswerven van Oostkamp, werd gebouwd.

Dit vaartuig werd dus zaterdag, midden een ruime belangstelling, overgedragen aan de rederij „Dolfijn", die opdracht gaf tot de bouw van deze stalen bokkentreiler. Iedereen weet ondertussen dat Constant Pauwaert de stuwende kracht is achter deze rederij, die straks zal bijdragen tot een verdere expansie van de Zeebrugse vissershaven, die nu al ruim deze van Oostende heeft overtroffen op, zowel het vlak van de aanvoer als de aanvoerwaarde, gezien reeds een drietal weken geleden de kaap van één miljard besomming werd overschreden en men aan het eind van het jaar weer luide hoeras zal horen omwille van een nieuwe recordomzet.

Dat staat nu al vast!

Dat de huidige schepen van de vissershaven Leys daarover fier is, hoeft niet gezegd.

Terug nu naar de doopplechtigheid van zaterdag die massaal werd bijgewoond door sympathisanten en familieleden van de reders, een groep personaliteiten, en mensen die iets voelen voor de visserij. Onder de personaliteiten de hh. Marcel Poppe, secretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, die de minister vertegenwoordigde, geflankeerd door directeur-generaal Vancraeynest en bestuursdirecteur Van den Bosch, alsmede de h. Blomme, bestuursdirecteur-districthoofd bij hetzelfde ministerie en verantwoordelijke voor de Zeevaartinspectie; namens de rederscoöperatieve SCAP bemerkten wij directeur P. Vandenberghe met zijn twee naaste medewerkers, de hh Praet en Dedrie, terwijl voor de Westvlaamse Scheepswerven de h. Vandercruyssen aanwezig was. Verder nog schepen Leys van Brugge; volksvertegenwoordiger Manu Desutter; bestendig afgevaardigde Pieters van de provincie West Vlaanderen, de havenkapitein Vannuffel, de heer Crockaert van het hypotheekkantoor te Antwerpen, de heer Bourgeois van de Zeevaartinspectie, de heer Maertens, het Ministerie van Landbouw vertegenwoordigend, Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende, W. Van Roose, secretaris van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij; Deroose, directeur van de Beroepsvereniging Hand in Hand te Zeebrugge; Ameel, directeur van de Zeebrugse vismijn; E.H. Cornillie, de visserijaalmoezenier; Van de Sande, notaris, van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, vergezeld door de h. Van Gerven, directeur van dezelfde instelling te Brugge en de Zeevaartinspecteurs Tratsaert en Deketelaere.

Daarbij voegden zich talrijke leveranciers, zoals directeur Tailli van de ABC-fabrieken, John Decroos voor SAIT, de heer Theunissen van Van Voorden groep, Staf Lauwereins van Sigma Coatings, enz.

En natuurlijk waren er de meter en de peter. Dat zijn respectievelijk mevrouw Constant Pauwaert, echtgenote van de reder en de h. De Croo, Minister van Verkeerswezen die diezelfde dag nog zaken had afgehandeld in het Limburgse Genk en te Antwerpen en dan inderhaast naar de Oostkust was gekomen om daar als peter van de nieuwe eenheid te fungeren, om vandaar uit terug te 19 uur te Luik te moeten zijn.

In afwachting heerste aan boord een opgewekte stemming tot E.H. Ben Gryson overging tot de eigenlijke doopplechtigheid. Toen werd het even stil omdat zo'n gelegenheid nog altijd diep doorvoeld wordt in de visserijmiddens maar dat is dan meteen ook de regelrechte aanloop tot de festiviteiten die moeten volgen en waarover wij hierna nog uitgebreid uitweiden.



De Z.48 „Wodan", gemeerd in de haven van Zeebrugge voor de doopplechtigheid. Sedert de heropflakkering van de nieuwbouw, begin 1980, is de „Wodan" het twintigste vaartuig dat sedertdien in bedrijf werd genomen.

MINISTER DE CROO MET GESCHENKEN OVERLADEN

Onmiddellijk na de doop en het gebruikelijk inkloppen van de Paasnagels, door de schipper, Peter en Meter, sprak de heer Vandenberghe, de heer Minister Decroo, namens de scheepsbouwwerven als volgt toe, hem terzelfdertijd namens de werf SCAP, een prachtige bronzen scheepsbel overhandigend.

Hij zei o.m.:

„Het heeft de ganse visserij groot genoegen gedaan, dat U het peterschap van het meest moderne schip van onze vloot, de Z.48 „WODAN" niettegenstaande Uw vele beslommeringen, hebt willen aanvaarden.

Mocht dus ook deze scheepsklok bij U thuis een bevoorrechte plaats innemen en U bij storm of voor de visserij slechte ogenblikken electronisch of met computers of robots er aan herinneren, dat ons vissersvolk nog steeds tot de meest harde werkers van ons land behoort, nooit spreken van staken maar steeds van een zo groot mogelijk aanbrengen van miljarden deviezen, die ons land zo nodig heeft.

Dit klein geschenk weze tevens de eenvoudige dank voor al wat U in korte tijd, samen met Uw knappe administratie van het Zeewezen van klein tot groot voor de visserij gedaan hebt, overtuigd dat U op de ingeslagen weg ons zult willen voorthelpen in de heropstanding van een vloot, welke nog voor 40% dient gemoderniseerd te worden.

Zo nodig zullen we op Uw kabinet of op Uw talrijke vergaderingen, waar ge naar het schijnt meer te vinden zijt dan thuis, voor een tweede klok moeten zorgen, welke we zouden trachten elektronisch met onze burelen te verbinden wanneer we Uw „Hulp in Nood" zouden nodig hebben.

Het spijt ons dat Uw drukke bezigheden U niet toegelaten hebben heden avond bij ons volk enkele uren in een gezellige visserijatmosfeer door te brengen. We drukken echter de hoop uit, dat dit wel eens binnenkort zou kunnen plaats hebben."

★
★ ★

Deze kleine rede en prachtig geschenk, op een luid handgeklap onthaald, werd gevolgd door een prachtige mooie foto hem geschonken door Mr. en Mw. Pauwaert en een keramieken bord van de kinderen.

Namens de West Vlaamse Scheepswerven overhandigde de heer Vander Cruyssen aan de Meter, Mw. Pauwaert, een scheepsklok in de vorm van een stuurrad, waarop de Minister ten zeerste gelukkig en aangenaam verrast, wees op de steun door zijn regering in de laatste jaren de visserij verleend en op de goede geest van samenwerking welke in de departementen ten voordele van de visserij heerste. Hij herinnerde aan zijn maidentrip met de O.29 „Broodwinner" en aan het feit dat ons Vlaamse vissersvolk nog behoort tot het ras der dezen die noch dag noch nacht, noch 39 uren arbeid kennen, maar in hun geliefd vak opgaan en in veel opzichten 's lands rijkdom in deviezen uitmaken.

(Vervolg volgende bladzijde)

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1
8450 NIEUWPOORT

Tel. 058/234.871
Tlx. 810.32

AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.48 „WODAN" ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

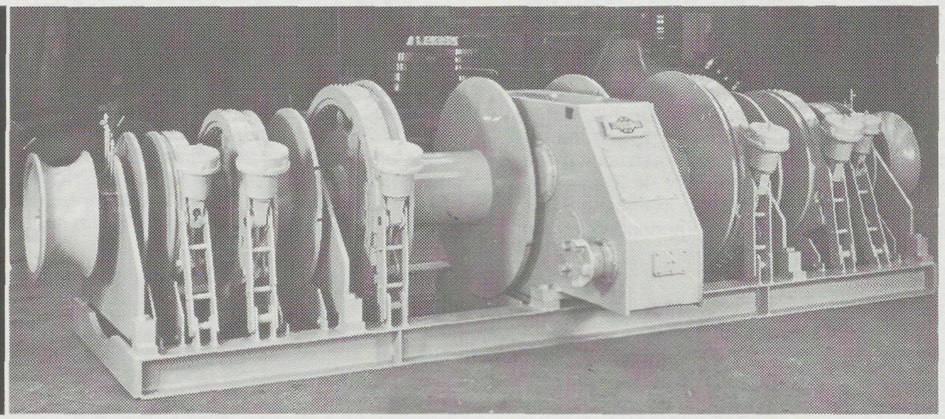
De „WODAN", jongste aanwinst in de vernieuwing van de Zeebrugse vloot, bezit naast vele andere twee opmerkelijke troeven:

1. Een krachtige „BRUSSELLE" 6-trommel vislier met een maximale trekkracht van 24 ton, aangedreven door een 145 pk elektromotor, en gelagerd op kogel- en rollagers.
   Pneumatische afstandsbediening van hoofd- en hulptrommelremmen en friktiekoppelingen.
   Tandwielkast met 2 snelheden instelbaar voor boom- en grondvisserij.
   Hoofdtrommels voor 800 m. kabel dia. 28 mm.
2. Een hydro-elektrische stuurmachine „BRUSSELLE" van het bekende twee paralleel opgestelde drukcylinders type met een ontdubbelde pompgroep in monoblok-uitvoering.
   De stuurknuppel kan aldus op 2 onafhankelijke elektro-magnetische kleppengroepen werken waarmede 2 volledige gescheiden elektrische stuurmogelijkheden met ontdubbelde hydraulische oliepompen een maximale veiligheid verzekeren.

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

„BRUSSELLE" HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

BRUSSELLE MARINE LEVERDE...



De 6-trommel vislier is van het bekende merk „Brusselle" type 2400-6 dat zijn efficiënte werking reeds op meerdere vaartuigen bewezen heeft. Speciaal ontworpen om zowel de boom- als de grondvisserij te beoefenen, is deze vislier keurig ingebouwd samen met de elektrische motor en volledig vanuit de brug bediend bij middel van licht bestuurbare pneumatische kleppen. Het bedieningspaneel geeft een duidelijk beeld voor het openen of sluiten van ieder van de 6 trommelremmen, waarbij in eenzelfde beweging de friktiekoppeling zonder stoten in- of uitgeschakeld wordt volgens de stand van de regelklep „trommel vrij - trommel op rem" - „trommel ingeschakeld".

Deze techniek vindt zijn oorsprong op de grote lieren voor fabrieksschepen en werd sedert enkele jaren nu ook op kleinere vaartuigen toegepast.

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

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

- Trekt op 1e laag 28,5 ton aan 20 m. min. - komt tot stilstand bij 42 ton;
- Trekt op buitenste laag: 11 ton aan 55 m. min. - komt tot stilstand bij 16 ton;
- Trekt op gemiddelde laag maximaal 24 ton.
- Trommelkapaciteit op de hoofdtrommels: ieder 800 m. kabel diam. 28 mm. en op de hulptrommels ieder 115 m. kabel diam. 24 mm. en 75 m. diam. 24 mm. op de kleinste hulptrommels.

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

De elektro-hydraulische stuurinrichting eveneens van het merk Bruselle vertoont enerzijds de traditionele evenwijdig opgestelde cilinders werkend op een zwenkjuk met rollen en anderzijds een onlangs vernieuwde uitgave van een elektrisch gedreven pompset, waarmede de besturing praktisch met één vinger kan gebeuren met daarnaast een handbestuurde pomp met stuurwiel voor het gemakkelijk manœuvreren in de haven. Overschakelen van pomp kan onmiddellijk gebeuren vanaf het stuurhuis. Een aardig stukje techniek dat ontworpen werd voor een grotere stuurveiligheid.

Tenslotte greep aan boord nog een sympathieke ontvangst plaats met als centraal thema de gesprekken, de verdere uitbouw en toekomst van de visserij.

's Avonds had dan te Zeebrugge een feestmaal plaats waarop zowat 150 genodigden aanwezig waren.

DE BEMANNING

Voor de maidentrip, die deze week moet plaats grijpen, werd volgende bemanning aangemonsterd: schipper André Pauwaert; motorist Mario Decock; stuurman Johan Savels; matrozen Leon Pauwaert, Johnny Brouckaert en Yvan Devos en tenslotte scheepsjongen Michael Pauwaert.

Namens ons blad wensen wij aan rederij en bemanning behouden vaart en lonende opbrengsten toe.

HET FEESTMAAL

Voor een 150-tal genodigden, familieleden en vrienden, had 's avonds in een echt familiaal kader van het Maritiem Hotel te Zeebrugge, zeedijk, een avondmaal plaats, waarop de gebruikelijke mooie bloemengarven aan de meter, de dames Pauwaert, mevr. Poppe en Vanquathem overhandigd werden.

Aan reder Constant Pauwaert werd het prachtig boek „Een hart aan Zee" van wijlen ere-burgemeester Pierre Vandamme namens de scheepswerf overhandigd en aan Meester Vanquathem die enorm veel voor de rederij Constant Pauwaert heeft gedaan, werden de twee werken „De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen" van Gaston en Roland Desnerck overhandigd.

Aan de schipper, zijnde zoon Andre werd een barometer met stuurrad overhandigd en aan de heer Leon Pauwaert ook het werk van wijlen Ere-burgemeester Vandamme.

De bemanning ontving het zeer interessant werkje „Van Mannen en de Zee" van de hand van sekretaris generaal Poppe.

DANK VAN DE WERF SCAP

Tenslotte werd tijdens de maaltijd, namens SCAP, door de heer Vandenberghe, een dankrede gehouden, welke we hierna als volgt hebben samengevat en waaruit eens te meer blijkt, dat de hogere overheid meer en meer de Vlaamse visserij genegen is en vergeleken bij vele jaren geleden er zeer veel voor doet, waarvan onze reders ruimschoots kunnen gebruik maken om een nog steeds te veel verouderde vloot op een moderne leest te schoenen.

Deze rede luidde:

Mijnheer de Secretaris Generaal,
Heren uit de politieke en ambtelijke wereld,
Dames, Heren,

Ons werd heden de delicate opdracht gegeven namens de Scheepswerven van SCAP en de West-Vlaamse Scheepswerven, die de romp van dit prachtig schip voor hun rekening namen, hier het woord te voeren om diegenen te danken, die door hun medewerking, de verwezenlijking er van in al zijn administratieve en technische vormen mogelijk maakten.

Als coöperatieve scheepswerf gaat onze dank in de eerste plaats naar de Heer Vandercruysse en zijn medewerkers van de West-Vlaamse Scheepswerven aan wie we de bouw van het casco hebben toevertrouwd en van wie we mogen zeggen, dat hij het op een puike wijze heeft uitgevoerd.

Vervolgens gaat onze dank naar de werkhuizen SCAP zelf, die met de volledige afwerking belast werden en aan wie ik hier als baas, openbaar hulde breng aan de twee leiders en hun personeel, die in de laatste maanden noch zonnoch feestdag hebben gekend om dit pareltje van onze middenslagvisserij werkelijkheid te doen geworden.

Ik noem de heren Praet en Dedrie.

Verder wil ik onze leveranciers en in het bijzonder de ABC-fabrieken, hier door de Heer Taillie vertegenwoordigd, danken, met wie we het weliswaar van tijd tot tijd aan de stok hebben, wanneer het om de prijs en voorwaarden gaat, maar die in de laatste jaren met hun uitstekende motoren de Belgische vlag zowel in buiten- als binnenland hoog in de top hebben gehesen waardoor ook ons land niet ten achter is gebleven in de modernisering van alle bedrijven die er iets mede te maken hebben.

(Vervolg volgende bladzijde)



De eigenlijke doopplechtigheid van de Z.48 „Wodan" met centraal in het beeld mevrouw Constant Pauwaert, „meter" van de treiler en Minister De Croo die het peterschap heeft aanvaard. Uiterst links schepen Leys van Brugge.

NIEUW NAVIGATOR NAVSTAR 601D OP DE MARKT

Voor kort werd onze redaktie op de hoogte gebracht van een nieuwe ontvanger voor plaatsbepaling, nl. de Navstar 601D. De ontvanger werkt op alle signalen van het klassieke Decca-keten formaat (100 KHZ band).

Uit de gemakkelijk afleesbare aanduidingen kunt u zelf bepalen welke gegevens U wenst te gebruiken: aflezing van de klassieke Decca-coördinaten en tevens aflezing van uw positie in geografische coördinaten is mogelijk. Het toestel laat u de keuze zelf de keten te bepalen waarop u wenst te werken ofwel deze keuze automatisch te laten gebeuren door het toestel. Laat u de keuze aan het toestel over, dan kiest hij de gunstigste keten, rekening houdend met de snijding der positielijnen en de signaalsterkte. Deze beide gegevens bepalen in hoofdzaak de nauwkeurigheid van uw genoteerde positie. De Navstar 601D kan men alleenstaand gebruiken ofwel samen met de Navstar 601S sateliet navigator. Indien men beide toestellen met elkander verbindt is het zo dat de satelietnavigator bij ieder satelietdoorgang de exacte geografische positie bepaalt. Deze exacte informatie wordt dan automatisch doorgegeven aan de 601D ontvanger en verbetert de aangeduide positie met de satelietpositie. Op deze wijze is het mogelijk zowel bij dag als bij nacht uw exacte positie te bepalen. Beide toestellen zijn rechtstreeks aansluitbaar op een gelijkspanning gelegen tussen 9 en 36 Volt en hebben een klein stroomverbruik van 0,8 Ampère.

De toestellen beschikken eveneens over een zelftest, standaard ingebouwd. Bij het opstarten van het toestel doorloopt de ingebouwde microprocessor een testprocedure welke alle kringen van het toestel test, zelfs de antenne. Bij defekt van enig onderdeel krijgt u automatisch aanduiding van het defekte onderdeel. Tal van mogelijkheden, nuttig voor navigatie zijn beschikbaar zoals snelheid van het vaartuig, snelheid van het getij, correctiefaktor, instelling van afwijking op het ware noorden, nauwkeurigheid, signaal-ruisverhouding met lezing van de signaalsterkte der zenders in de werkketen, enz.

Het is tevens mogelijk koersveranderingspunten (way points) in te voeren en daaruit aanduidingen te bekomen, zoals te varen koers, afstand tot dit punt, tijd nodig om dit punt te bereiken, gedurende de gevraagde vaart de mogelijke afwijking van de koers en een vooralarm bij benadering van dit punt.

Bij de Navstar 601D is het mogelijk zowel een trackplotter of een videoplotter aan te sluiten.

Voor videoplotter wordt de kleurenplotter Furuno GD170 voorgesteld met een vast geheugen tot 4000 punten gaande van een koersbestek tot alle mogelijke obstakels van wrakken, boeien, pijpleidingen, visserijlimieten, enz. Al deze gegevens worden door de gebruiker zelf ingevoerd en kunnen op ieder tijdstip terug worden opgevraagd en zelfs vergroot.

Alle beschreven apparatuur is sedert een tweetal maanden beschikbaar op de Belgische markt.

VAN VOORDEN GROEP

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



Betrouwbaarheid staat voorop..!

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

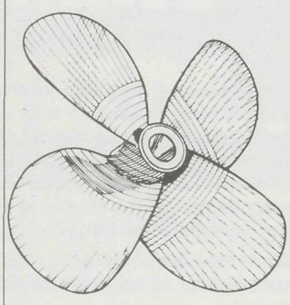
Oog en oor voor uw wensen.

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

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

Wij wensen de Rederij „Dolfijn" van de Z.48 „Wodan" behouden vaart en goede vangsten!

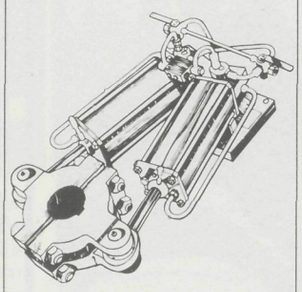
Vaste schroeven tot 4 m ø
Mangaanbrons en nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

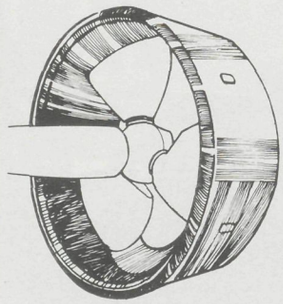
Hydraulische stuurmachines uitgevoerd in verschillende systemen. Roermomenten van 0.5 *ton/M t.e.m. 220 ton/M*



PROMAC

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

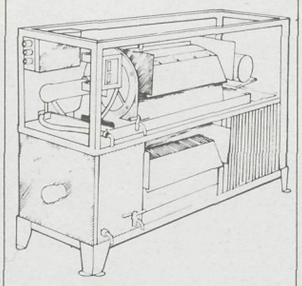
Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effektieve rendements-verbeteringen.



HODI

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

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



PROMAC

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

G&P 140/14

Ook gaat onze dank naar onze andere leveranciers, van wie we nochtans speciaal de firma Lowijck, beter gekend als Fonne, en zijn schoonzoon willen vernoemen, die op gebied van inbouw van houtwerk van dit schip, een staaltje van hun kunnen hebben gegeven, zonder daarom Staf Lauwereuns te vergeten, die het zandstralen en verven op prachtige wijze uitvoerde.

Tenslotte danken we ook de administratie van Verkeerswezen en in het bijzonder sekretaris-generaal Poppe, die beter dan wie ook het wel en wee, de fouten en gaven van onze visserij kent, maar die om de visserij goed te kontroleren, zich gelukkig omringd heeft van mensen, die ons beroepsgeweten maar al te vlug onderzoeken hem voor lichten en beletten, dat we dit Ministerie een voetje zouden lichten.

We noemen hier in een zelfde geest, directeur-generaal Van Craeynest, en de h. Marcel Van den Bosch te Brussel, te Oostende, de heer Blomme en zijn knappe medewerkers van de zeevaartinspectie, waar we bijna dagelijks een last zijn voor hem en zijn puike medewerkers, de visserij minded heren Bourgeois en Deblieck.

In diezelfde geest gaat onze beste dank naar het Ministerie van Landbouw, geleid door een uitstekende Staatssekretaris en een harde sekretaris-generaal, maar zeer goed bijgestaan door zijn medewerkers, de heer M. Vande Walle en Maertens.

Vergeten wij ook niet ons Provinciaal bestuur te danken, dat sedert een paar jaar op een voortreffelijke wijze, ter aanmoediging van de nieuwbouw in de visserij en werkgelegenheid telkens een twintigtal miljoenen ter beschikking stelt, waarvoor we bestendig afgevaardigde de heer Pieters onze hartelijke erkentelijkheid betuigen.

We zouden tevens aan onze plicht tekort schieten, moesten we hier terzelfdertijd geen hulde brengen aan de heren Van Gerven en Vander Stockt van de N.M.K.N. en hun medewerkers.

Dank ook aan notaris Vanden Zande, op wie we nooit vergeefs beroep doen om snel akten te zien verlijden, opdat de vele miljoenen voor de bouw van schepen toevertrouwd, spoedig ter plekke zouden geregeld zijn.

In dit opzicht hebben we de zeer verdienstelijke hulp niet vergeten van de Hypotheekbewaarder, Mr. Crockaert, te Antwerpen, die ons steeds vlug wijst op de leemten bij het te boekstellen van om het even welke hypotheken ons aanbelangend, een delicate zaak, welke door hem met de grootste stiptheid en zorg hem eigen, uitgevoerd wordt.

Na al deze dankbetuigingen zijn er echter enkele welke wij gemeend hebben voor het laatst te moeten houden, omdat ze voor ons een belangrijke betekenis hebben en onze levenswijsheid over de visserij nogmaals naar voren moeten brengen.

Mevrouw Pauwaert,

U hebt deze namiddag samen met een sympathieke Minister het meterschap van dit prachtig schip aanvaard. Denk dus voortaan niet te veel aan de trouw voor uw echtgenoot, maar eerst aan de belangen van de rederij van dit prachtig schip, welke geleid zal worden door uw zoon André, daarin bijgestaan door een jonge maar knappe bemanning.

In het kader van de emancipatie van de vrouw en de sluwheid vrouwen eigen, zijn we overtuigd, dat U uw Constant van tijd tot tijd op zijn tenen zult trappen opdat hij, zoals in het verleden, zich volledig zou kunnen inzetten voor de rederij maar niet zo braaf zou zijn.

Uw schranderheid, een Minister als Peter te hebben gekozen, moet U toelaten, ook wanneer nodig, bij deze aan te kloppen, want om een schip van 60 miljoen te zien renderen, zal het nodig zijn, dat men begrijpt, dat er in geen enkel opzicht cadeautjes mogen verleend worden.

Gelukkig voor U en voor Constant, wordt gij, sedert dit schip in bouw is, daarin juridisch bijgestaan en voorgelicht over al wat mag en niet mag, door een man welke we leren kennen hebben als uw zeer goede raadgever inzake financieel beleid, nl. Meester Vanquathem.

Wanneer wij U hier vandaag openbaar hulde brengen, dan is het omdat niemand beter dan wij en mr. De Roose, weten wat gij gedaan hebt om de vele financiële moeilijkheden waarin Constant verwikkeld zat, juridisch en financieel recht te trekken. We kunnen er U slechts voor danken, want ook de financiële verplichtingen ten opzichte van de werven, leveranciers, administratie en anderen waren er mee gemoeid en komen in orde.

Ik wil nochtans deze kleine toespraak niet sluiten, zonder een laatste woord te richten tot U Constant, uw zoon André als schipper en uw andere zoons, aan wie straks de leiding van een der mooiste schepen van onze vloot toevertrouwd wordt.

Vergeet het verleden.

Volg de raad van hem, die er U bovenop geholpen heeft voor wat al uw financiële en juridische problemen betreft.

Ga voor uw beroepsaangelegenheden te Zeebrugge naar Jef Deroose en zijn medewerkers, die U zeker steeds zullen helpen en raad geven.

En wanneer ge tenslotte eens wilt getroost worden of meent nog meer raad nodig te hebben, spring dan binnen bij Pros Vandenberghe, waar hij voor U en zoveel anderen, steeds „Hulp in nood" is geweest en zal blijven.

Deze zakelijke rede werd op een luid handgeklap onthaald en bij de koffie tenslotte gevolgd door een slotrede, door Sekretaris Generaal Poppe, waarvan de betekenis boekdelen spreekt omtrent de verwezenlijkingen door het departement van Zeewezen met de medewerking van het Ministerie van Landbouw tot stand gebracht.

262 MILJOEN TUSSENKOMST IN 1983
aldus Marcel Poppe

Marcel Poppe, secretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen en een man die de zeevisserij niet alleen genegen is maar ook door en door kent – van origine is hij immers een heuse Blankenbergenaar – liet in zijn toespraak duidelijk blijken, dat de overheid pal achter die toch wel bloeiende bedrijfstak staat. Dat illustreerde de heer Poppe nauwgezet aan de hand van wat cijfermateriaal.

De heer Poppe zei in zijn toespraak o.m.:

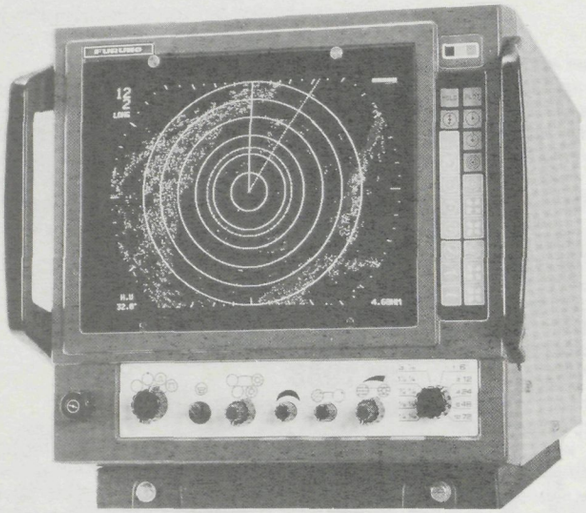
Op grond van de wet van 23 augustus 1948 met betrekking tot staatstussenkomsten voor het uittreden van vaartuigen werden alleen al aan de visserij, sedert de in werking treding van die wet, voor **2 miljard 354 miljoen fr. aan kredieten toegekend, uitsluitend voor de visserijsector.** Een enorm bedrag dus. Het lopend **jaar 1983** betekende wat dat betreft zelfs een record want men haalde voor dit jaar een bedrag **van 262 miljoen fr.** aan subsidies en dat is meteen het hoogste bedrag dat sedert 1948 werd uitgekeerd. Een grootste deel van die som werd besteed aan de nieuwbouw van zes treilers die reeds in bedrijf zijn of straks in de vaart zullen komen. De rest ging naar de onderlinge verkoop van vissersvaartuigen of de installatie van nieuwe motoren. Het was, zo vervolgde de heer Poppe, in januari 1980 dat de eerste tekenen van nieuwbouw zich manifesteerden en sedertdien is het als een sneltrein gaan lopen. Het begon met de Z.289 „Jan Breydel" van de rederij Vandebroucke-Schiltz en, tussen dit tijdstip en vandaag, werd het aantal nieuwe eenheden opgevoerd tot twintig. De Z.48 „Wodan" is voorlopig de laatste van die reeks maar er volgen er straks nog. Nu moet men daaruit niet gaan afleiden, dat door die verwoede nieuwbouw, de numerieke sterkte van de vloot fors is opgevoerd. Helemaal niet! Op 1 januari 1980 omvatte de vissersvloot in totaal 205 eenheden; welnu, momenteel is de Z.48 „Wodan" de 204e eenheid van onze vloot maar het is wel zo, dat het vangvermogen van onze vloot, door het in bedrijf nemen van groter eenheden met sterker motoren, werd opgevoerd.

En, zo vervolgde de heer Poppe, er is ook nog de likwidatie van de VOZOR. Ook van die fondsen, die ingevolge de ontbinding vrij kwamen, ging méér dan 100 miljoen naar de visserij. Een deel, met name 60 miljoen, werd besteed aan de nieuwbouw van 16 eenheden, 24 miljoen ging naar de aankoop van 18 vaartuigen waarvan 17 in België en tenslotte werd ook nog voor 18 miljoen fr. tussen gekomen in de sloopprémie. Indrukwekkende cijfers dus wel die aantonen, dat de hogere overheid de visserij helemaal niet in de kou laat staan.

(Vervolg volgende bladzijde)



De fiere bemanning van de Z.48 „Wodan". Op hen rust nu de taak het vaartuig een lonende exploitatie te waarborgen maar zo te zien is de ambitie van die mensen niet te meten.



SAIT ZEEKUST

stelt U een nieuw produkt voor :

DE KLEURENRADAR FURUNO FCR 1411

Deze kleurenradar geeft u een stabiel kleurenbeeld. De kleuren van de echos veranderen met de signaalsterkte, het is dus niet enkel de gekleurde voorstelling van het radarbeeld maar het laat u toe zwakkere en sterkere echos te onderscheiden en bijgevolg een lezing te kunnen maken van het objekt waar de echo vandaan komt.

Tevens is het toestel door zijn unieke beeldbuis een daglicht radar, wat het gebruik van de gekende lichtafschermingskap overbodig maakt.

Het beeldscherm is 14 duim groot en wordt volledig gebruikt.
Het toestel is standaard uitgerust met twee variabele afstandringen.

Rechtstreekse digitale aflezing van alle nuttige gegevens en instellingen op het beeldscherm, alsook tal van mogelijkheden die de schipper kunnen leiden voor een maximale veiligheid bij het sturen.

SAIT ZEEKUST

LAAT NIET NA MEER INLICHTINGEN TE VRAGEN OP VOLGENDE ADRESSEN :

8400	**OOSTENDE**	**Hendrik Baelskaai 21**	**✆ (059) 32 08 11 - 32 08 16 Telex 82149**
8450	**NIEUWPOORT**	**Kaai 46**	**✆ (058) 23 31 51**
8380	**ZEEBRUGGE**	**Wandelaarstraat 4**	**✆ (050) 54 41 21**

Nu is het wel zo, dat ingevolge onderrichtingen van de E.E.G., het stelsel van de sloopprémie en de kredietverlening, in samenspraak met het departement van Landbouw, enigszins werden aangepast maar de essentie en de doeleinden blijven ongewijzigd, met name streven naar de verdere uitbouw van de visserijsector met prioriteit aan die mensen die slopen en een vervangende eenheid in bedrijf nemen, aldus de h. Poppe.

Totdaar deze belangrijke uiteenzetting welke tenslotte gevolgd werd door een aandoenlijk familiegeschenk, welke we zelden hebben meegemaakt.

EEN PRACHTIG GESCHENK VOOR MAMA EN PAPA

Tot aller verrassing en ook tot de volledige verrassing der ouders, groepeerden zich daarop kinderen en kleinkinderen, en riepen ze mama en papa op het „matje" om een in het geheim afgesproken geschenk aan te bieden, waarover vader Constant destijds wel gedroomd had, maar nooit gedacht had, dat zulks zou werkelijkheid worden.

Een geschenk van een meter lang, zorgvuldig in papier ingepakt, werd langzaam geopend. En wat zagen we te voorschijn komen?

Een prachtige maquette, het werk van een grote kunstenaar, zijnde de Z.48 „Wodan" met al zijn materialen aan boord, prachtig verwezenlijkt en waarvan we de foto hier graag weergeven.

EEN SCHITTERENDE SCHEEPSMAKETTE VAN DE Z.48 „WODAN"

Zoals in de reportage vermeld kreeg reder Constant Pauwaert, namens zijn familie een prachtige scheepsmakette aangeboden, als blijvende herinnering aan de doopplechtigheid. Bovenstaand ziet U deze makette van de Z.48 „Wodan" die gemaakt werd door de nu al 75-jarige Heistenaar Firmin Desmedt, wonende aan de Graaf Ursellaan te Knokke-Heist (op foto met echtgenote) op schaal 1/33. Scheepsmaketten maken is de geliefkoosde hobby van deze vaardige houtbewerker die in de dertiger jaren werkzaam was op de scheepswerf van de gebroeders J. en L. Haerinck te Zeebrugge. De heer Desmedt houdt zich reeds een 45 jaar bezig met het bouwen van scheepsmaketten en bracht het aantal tussen de 70 tot 80 stuks. Voorwaar een hele prestatie die wel een proficiat verdient.



Dit aandoenlijk ogenblik van de liefde van kinderen, kleinkinderen en schoondochters, beschrijven, is onmogelijk voor wie het allemaal meegemaakt heeft en eens te meer het bewijs levert hoe gehecht onze vissersfamilies aan mekaar zijn en hoe ze op een wijze hen eigen vader en moeder een onmetelijk genoegen hebben verschaft, na meer dan 25 jaar visser en reder te zijn geweest van talrijke vissersvaartuigen.

Ook dergelijk toneeltje was in het kader van dit feest de moeite waard en misschien de bekroning van een feest en prachtig gebouwd schip, welke zal bestuurd worden door eigen zoons, begaafd met een uitzonderlijk sterk visserskarakter, die getuigt van de liefde van ons vissersvolk voor hun visserij en hun familiegeest.

ENKELE TECHNISCHE GEGEVENS

De Z.48 „Wodan" is, zoals gezegd, een stalen bokkentreiler met volgende hoofdkarakteristieken:

- lengte over alles: 32,50 m.
- breedte: 8 m.
- diepgang: 4,10 m.

De voortstuwing van de „Wodan" wordt verzekerd door een ABC-motor met een vermogen van 1.080 pk - type 8 MDXC bij 750 t.p.m. en geleverd door de firma Anglo Belgian Company. De firma Padmos stond in voor de levering van een hulpmotor Mitsubishi met een vermogen van 105 pk bij 1.500 t.p.m. De hoofdmotor is voorzien van een keerkoppeling Masson type RSL 1850 met een reductie 3,582 : 1 en geleverd door de firma Van Stigt.

De Z.48 „Wodan" is uitgerust met een vierbladschroef met een doormeter van 2,200 m., draaiende in een Hodi-straalbuis. Beide werden geleverd door de firma Van Voorden Groep uit Zaltbommel. Eveneens aan boord bevindt zich een ijsmachiene Promac.

De firma Brusselle uit Nieuwpoort stond in voor de levering van enerzijds een zestrommelvislier

(Vervolg volgende bladzijde)

CONSTANT PAUWAERT ALS REDER

Ter gelegenheid van de doop van de Z.48 „Wodan", heeft ons blad eens nagegaan van hoeveel schepen reder Constant Pauwaert al eigenaar is geweest en met welke soort reder we eigenlijk te maken hebben, zijnde een man met een gouden hart, die in alle gieren welke rond de visserij zwerven veel te veel vertrouwen had, gans zijn leven hard heeft gewerkt en zijn kinderen een opvoeding heeft gegeven, waardig van een prachtig gezin, zoals we dat zaterdag tijdens het gezamelijk overhandigen van een geschenk aan vader en moeder hebben kunnen vaststellen, ogenblik welke vele dames de tranen in de ogen deed komen en ons versterkte in de wil hen steeds te helpen en goede raad te geven.

Gelukkig voor hen hebben de oudste zoons dat ook sedert vele maanden doorzien en zijn ze verhard in de strijd voor een rechtvaardig bestaan in vader en moeders levenswerk.

Papa Constant is ten andere in het vissersmilieu van Heist op 15 juni 1922 geboren en is straks 61 jaar. Zijn echtgenote, een uitstekende vrouw, is ook uit een vissersfamilie afkomstig en een waardige steun voor haar man en een brave moeder voor haar kinderen.

Constant bezit geen diplomas en brevetten en vaarde tijdens en na de 2e wereldoorlog als matroos om in 1963 agent te worden van Ostend Stores en te Zeebrugge, „Zeebrugse Stores" tot stand te brengen.

Hij was toen reeds sedert 1960 reder geworden van het houten garnaalvissersvaartuig Z.161 „Ronny" van 30 Brt en voorzien van een motor M.A.N. in 1962, gebouwd op de werf der gebrs Borrey te Oostende.

Maar dit was niet genoeg. In 1962 volgde een visvanger, de Z.568 „Zeespiegel" een houten vissersvaartuig gebouwd op de werf Degraeve en voorzien van een ABC motor van 145 PK.

Dit schip werd in 1964 gevolgd door de Z.586 „Mermaid" gebouwd in staal bij Hoekman en Zn te Urk Holland en voorzien van een motor Kromhout.

Dit vaartuig had als mede-eigenaar de heer L. Dhondt en een Bruto tonnage van 38,95.

Daarna en wel in 1966, kwam de Z.497 met 109 Brt en een Lister Blackstone van de werf Degraeve in de vaart, die nu in sloop is.

In 1968 kocht hij ook de Z.496, een stalen vissersvaartuig van 109 Brt welke in 1976 verging om in 1969 door de Z.492 „Espada" vervangen te worden, een stalen vaartuig gebouwd op de werven Degraeve te Zeebrugge en welke hij samen met M. Carton uitbaatte. Dit vaartuig verkocht hij dit jaar.

Ook de Z.161 „Ronny" werd in 1972 zijn eigendom. Dit vaartuig voorzien van een Sultzer van 750 PK was in 1961 gebouwd en wordt ook thans gesloopt om vervangen te worden door de Z.48.

In 1974 kocht hij van Leon Gheselle de Z.462 welke in 1968 gebouwd was uit staal op de werf Degraeve en voorzien van een Bolnes van 500 PK. Dit vaartuig is ten andere nog in de vaart voor rekening van de man die een vissersvaartuig ingezwolgen heeft en thans als bekroning het mooiste vaartuig van de Zeebrugse vloot komt aanvullen.

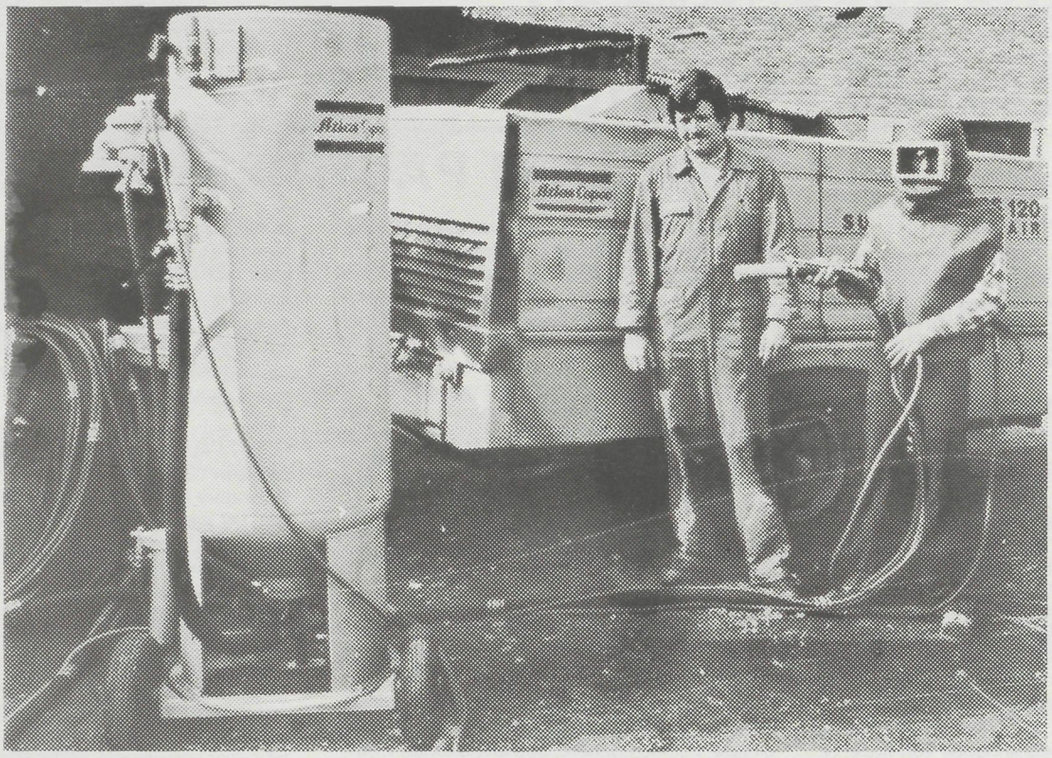
Maar Constant is nog maar 61 jaar, heeft drie zoons die visser zijn en ook het vissersbloed in hun lichaam hebben. 't Zijn knappe kerels en eens vader er door geholpen dan zal de Z.462 aan de sloop moeten geloven om plaats te maken voor een nieuwe, zodat elke zoon langzaam maar zeker eigenaar zal worden van een modern vissersvaartuig waarover onze Belgische visserij fier mag zijn.



Fier als een gieter toont Constant Pauwaert de prachtige makette van zijn nieuwe treiler, die hij zopas overhandigd kreeg namens zijn familie. Een pakkend moment tussen al dat uitbundig feest vieren.

LAUWEREINS & Zoon
SIGMA COATINGS

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



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

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

type 2400-6 alsmede een hydraulische stuurmachine type HSE 120R terwijl de firma Sempress uit Nederland de volledige pneumatische hydraulische afstandsbediening voor de diverse apparaten leverde. De firma Electro Industrie Bakker leverde de electrische machienes met schakelapparaten. De schilderwerken werden uitgevoerd door Sigma Lauwereins uit Oostende, de timmerwerken werden verzorgd door Lowyck terwijl de firma Haegeman instond voor leveringen en plaatsing van de centrale verwarming.

De firma SAIT-Electronics tenslotte leverde volgende toestellen aan boord van de „Wodan": een zender-ontvanger Skanti TRP 600, een zender-ontvanger VHF D72A, een zender-ontvanger SD72A, een ontvanger Kenwood R.2000, een scanning ontvanger M100, een radar Furuno FR1011, een kleurenradar Furuno FCR1411, een dieptemeter Furuno FE813, een kleurendieptemeter Furuno FCV121 en een automatic pilot Wagner MK4.

BRIEVENBUS

WAAR BLIJFT DE VISHANDEL EN DE PROPAGANDACOMMISSIE VOOR MEER VISVERBRUIK?

Algemeen wordt thans aangenomen dat, als gevolg van de toenemende werkloosheid en het inleveren, de huisvrouw aan het sparen toe is en het aksent van haar aankopen zich verzet naar beterkope produkten. Dit is niet alleen in de vleeshandel het geval, maar zeker ook wel in het visverbruik. Wellicht is het ogenblik dan ook aangekomen om wat meer en duidelijker aan promotiekampagne's te doen voor het verbruik van meer goedkope en volkse soorten zoals pladijs, schar, wijting, kleine schelvis, enz... Het visafnemend kliënteel moet inderdaad op de hoogte gebracht worden dat, buiten de dure soorten, die zij gewoon zijn af te nemen, er nog een ganse rij, zeer smakelijke goedkoper soorten aanwezig zijn. Aldus zou men misschien dit kliënteel aanhouden en niet verliezen als visverbruiker. Men moet hierbij alleen maar zorgen voor een aanbod van goedkoper soorten van heel goede kwaliteit. Vele verbruikers zijn maar al te veel overtuigd dat het visverbruik zich alleen maar beperkt tot tong, griet, tarbot, staart, rog en nog een paar andere dure soorten. Het is aan de handel om aan de visverbruikers van dure vissoorten die, wegens de economische recessie, deze niet meer aankunnen, de meer volkser soorten aan te bieden en te leren eten. Verse vis is altijd smakelijk eten en het is werkelijk onaanvaardbaar dat we meemaken dat ganse partijen levend-verse vis, zoals wijting, makreel, enz... geen koper vinden en naar de vismeelfabrieken verwezen worden.

P.B

Nota der Red.: Volledig akkoord. Maar waar blijft de Propagandacommissie of bestaat die alleen om toelagen te verlenen voor kermisfeestjes van de Heistse klakkertjes of de Oostendse vismijnvrienden.

Waar blijft de Rederscentrale om samen met radio, televisie, grootwarenhuizen een reuze propaganda in te richten voor het verbruik van levend verse haring aan 35 fr. per kg., waar de reder nu slechts de opvangprijs ontvangt en zich met 10 tot hoogstens 15 fr. per kg. moet tevreden stellen?

Triestiger kan het niet, wanneer men vaststelt wat onze reders en vissers dagelijks moeten doen om gezond voedsel zonder hormonen aan te voeren.

Abonnementen 1984

Overwegende dat het abonnement op ons vakblad sedert 1978 niet verhoogd werd en zowel het papier, de lonen en de posttarieven sedertdien met minstens 20% verhoogden, hebben we ons verplicht gezien de abonnementsprijs voor 1984 lichtjes te verhogen in acht nemend, dat ons vakblad van inhoud en vorm veel vergroot is en elkeen de waarde en het groot nut er van heeft leren waarderen.

Vanaf volgend jaar zijn de prijzen aldus als volgt vastgesteld:

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. — 6 MAANDEN 1.200 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 OP 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

Wie van nu af inschrijft krijgt „Het Visserijblad" tot 1 januari 1984 kosteloos.

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werden niet minder dan zes beslissingen genomen en het ging allemaal om overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel maar later meer daarover.

Eerst werd een vrij pikant geval behandeld, met name de overtreding die schipper André Vancraeynest, bevelvoerder op het opleidingsschip O.29 „Broodwinner" beging, toen zijn vaartuig de havengeul invaarde, richting zee. Uitgerekend op twee weken van zijn oppensioenstelling beging deze anders zo vakbekwame schipper een fout of, zoals de schipper het zelf zegt, een verkeerde beoordeling. De feiten deden zich voor toen het vaartuig op 16 juni van dit jaar uitvaarde met leerlingen aan boord. Volgens de schipper stond het verbodsein tot uitvaren wel bij maar, zo zegt hij, het gebeurt wel meer dat toch toelating tot uitvaren gegeven wordt wanneer de trafiek zulks toelaat. Ik had dus begrepen, zegt schipper Vancraeynest dat wij mochten uitvaren nadat de „Sciaffino" veilig de haven binnen was. Verderop lag nog de pakketboot „Reine Astrid" maar volgens de schipper lag dit vaartuig nog vast. Bovendien, zo besluit schipper Vancraeynest, is het de gewoonte de VHF wat te minderen in volume om de leerlingen behoorlijk te kunnen toespreken. Ik heb, zo lacht schipper Vancraeynest, minstens 4.000 keren de havengeul in en uitgevaren met de „Broodwinner". Dat zulks nu nog moet gebeuren.

Verder onderhoort de Raad ook een verantwoordelijke van de verkeersleiding in de havengeul en die zegt dat het inderdaad het gebruik is dat soms afgeweken wordt en toch toelating wordt verleend om uit te varen niettegenstaande het verbodsein bijstaat. Volgens getuige was de pakketboot „Reine Astrid" evenwel reeds los van de kaai en had hij toelating gegeven om ... na dit vaartuig eveneens uit te varen.

VASTLOPEN VAN Z.34 „TWILIGHT"

Inzake het vastlopen van de Z.34 „Twilight" in de Nieuwpoortse havengeul wordt matroos Brys onderhoord maar die weet natuurlijk bitter weinig te vertellen. Alleen verklaart hij, dat er inderdaad twaalf flessen cognac aan boord zijn gegaan maar bij zijn weten werd er ... niets gedronken **in de haven** van Nieuwpoort. Hij zelf had er geen erg in dat de „Twilight" tot twee keer toe in een verkeerde koers kwam te zitten tijdens het uitvaren.

Tenslotte behandelde de Raad ook nog het stranden van de kusttreiler N.700 „Alex" ter hoogte van Oostduinkerke op 5 augustus jl. Terzake wordt schipper-eigenaar Ronny Vanhoute onderhoord, die verkaart dat de stranding dient gezocht in een belemmering die zich op de schroef had vastgezet. Hierdoor geraakte zijn vaartuig onmaneuvreerbaar. De feiten deden zich voor ingevolge het afbreken van een pin waardoor de bakboordmotor met perslucht niet meer kon gestart worden. Bovendien was het anker onbruikbaar omdat het ... 250 kg. woog en niet over boord kan gezet worden. Nu heeft de schipper wel een bijkomend en lichter anker aan boord. Verder geeft hij toe, dat hij er misschien beter had aangedaan de beide netten op de bodem te laten zakken die aldus zouden dienstig zijn als anker. Misschien had dit de stranding kunnen voorkomen. Al met al, liep het allemaal nog zonder veel averij af.

SANCTIES WEGENS OVERTREDINGEN TEGEN VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

Tenslotte sprak de Raad nog beslissingen uit tegen schippers die een foute koers stuurden en een overtreding begingen tegen het verkeersscheidingsstelsel. Hier volgen de sancties:

– schipper **Rappé Eric** van de Z.506 „Noordhinder" krijgt een schorsing van zijn schippersbrevet gedurende zes dagen;

– wegens dezelfde feiten, op een andere datum gepleegd, hoort diezelfde schipper **Rappé Eric**, zich nadien nogmaals veroordeeld tot een schorsing van zes dagen;

– schipper **Rappé Jack** van de Z.30 „Westhinder" liet zijn vaartuig eveneens scheve koers lopen en dat kost hem een schorsing van drie dagen;

– eveneens drie dagen is het verdict dat schipper **Savels Pierre** krijgt aangesmeerd nadat hij zijn vaartuig, de Z.296 „Mooie Meid" in een foutieve koers liet lopen;

– schipper **Neyts Johnny** is de volgende aan de beurt; hij stuurde zijn Z.526 „Venus" in een niet reglementaire koers en dat kost hem een schorsing van drie dagen;

– en tenslotte is er nog schipper **Vantorre André** van de Z.589 „Eperanza". Hij beging eveneens een overtreding tegen het routeringssysteem en dat resulteert in een schorsing van vier dagen.

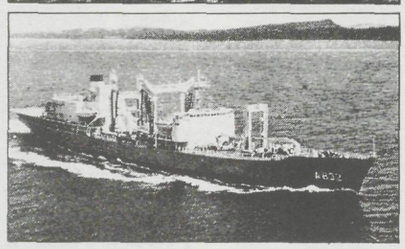
SEMPRESS

PNEUMATISCHE-/HYDRAULISCHE AFSTANDSBEDIENINGEN VOOR :

- voortstuwingsmotoren schoepenaandrijvingen
- hulpmotoren en generatoren
- keerkoppelingen en regulateurs
- kleppen en afsluiters
- ballast-, lens- en brandstofsystemen
- ankerlieren, trossenlieren, vislieren, verhaallieren
- het in- en uitschakelen van luchtkompressoren
- deur-, schot- en raambedieningen
- pneumatische tankniveaumetingen
- alarmeringen
- veiligheidsinrichtingen
- het besturen van hydraulische circuits
- hef- en strijkinrichtingen







BEDIENINGSPANELEN EN SCHAKELKASTEN VOOR BOVENSTAANDE APPARATUUR

SEMPRESS kan u hierbij een kompleet dienstenpakket aanbieden : technisch advies, engineering, fabrikage, installatie, onderhoud en service, SEMPRESS heeft dit alles in één hand.

NEDERLAND
Machinefabriek Sempress B.V.
Postbus 60
3340 AB Hendrik-Ido-Ambacht
✆ 01858 - 4011
Telex 29316

DEUTSCHLAND
Sempress Pneumatik GmbH
4018-Langenfeld
Rontgenstrasse 8
✆ 02173 - 71050
Telex 8515715

BELGIË
Sempress N.V.
Antwerpsestraat 202-204
2510 - Mortsel
✆ 03/4490618 - 4402614
Telex 32827

OOK IN 1983 TE DIENSTE VAN DE ZEEVISSERIJ

Uit sympathie

STORK POMPEN

Apollinaris

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

Firma LOUIS CREVITS & Zonen

p.v.b.a.

— Import - Export
— Allerlei kettingen en kettingmatten
— Ankers
— Herbruikbare materialen
— Visserijbenodigdheden
— Rubber bollen & rubber ringen

Zeebruggelaan 137
8380 Lissewege BRUGGE
Tel. (050) 54.48.33
(van uit Nederland : 09.32.50.54.48.33)

Ere-directeur van Stedelijke Visserijschool „John Bauwens" ETIENNE LINGIER na kortstondige ziekte overleden



Zondag jl. is de heer Etienne Lingier, na een kortstondige ziekte, overleden in het Henri Serruysziekenhuis te Oostende. Korte tijd eerder was hij ter verpleging opgenomen maar de ultieme strijd heeft Etienne Lingier niet meer gehaald.

De afgestorvene werd geboren op 11 december 1925 en begon zijn loopbaan als lesgever in de Stedelijke Visserijschool op 16 september 1946; in die functie wist hij, omwille van zijn bekwaamheid en begrip, eenieders waardering af te dwingen. Dat resulteerde uiteindelijk, in 1979, tot zijn benoeming van directeur der Stedelijke visserijschool. Die functie nam hij waar tot hij in 1979 zijn oppensioenstelling nam.

Etienne Lingier was, naast een algemeen gewaardeerd schoolhoofd, ook een fervent zeiler. In die hoedanigheid werd hij trouwens voorzitter van de Vlaamse Vereniging voor Watersport te Oostende en was hij de promotor van de Stedelijke Cursus voor de pleziervaart, die onder zijn impuls in 1975 werd ingericht.

Als directeur van de Stedelijke Visserijschool, was wijlen Etienne Lingier een dynamisch man die met een eigen aanpak de leerlingen opving en begeleidde waardoor hij niet als alleen een goede directeur werd aanzien maar evenzeer als een begripvol mens en een betrouwbare vriend. Hij was verder een loyaal collega die plichtsbewust zijn tijd verdeelde tussen zijn gezin, zijn job en zijn hobby.

Toen Etienne Lingier, in 1979 afscheid nam als schoolhoofd, had hij heel wat bijgedragen tot de vorming van schippers, aspiranten, motoristen en matrozen en dat is misschien wel de beste herinnering, die wij steeds zullen koesteren van een man, die veel te vroeg is heen gegaan en in het mileu van de visserij en de watersport, zeer geliefd was.

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

GEEN GARNALEN MEER VOOR DE DUITSE EN NOORD-NEDERLANDSE KUSTEN

Niettegenstaande de heel goede vooruitzichten op grote garnaalvangsten als gevolg van studies door de biologen van het Nederlands R.I-.V.O., (Rijksinstituut voor Visserij-Onderzoek), op de garnalenlarven in de voorzomer 1983 ondernomen, waardoor zich vanaf de maanden september en volgende, rijke garnalenvangsten zouden voordoen op de West-Duitse Noordzeekust, het Waddengebied, de Nederlandse en ook bij middel van gevolgtrekking voor de Belgische kusten, is dit verkeerd uitgevallen zodanig dat reeds een maand terug Duitse garnalenvissers voor de Nederlandse kust kwamen afgezakt en er thans zelfs een Duits vaartuig onder de Belgische kust op garnaal vist, waarvan de vangsten te Nieuwpoort aangevoerd werden.

Men kan ongeveer zeggen dat er voor de West-Duitse Noordzeekust geen garnaal meer te vissen valt. Dit is het gevolg van geweldige scholen van zeer jonge wijting en gul die de garnalenstand drastisch aangetast hebben. Zoals elke visser weet is de garnaal zeer geliefd door deze jonge vis en als men de buik (gutten) van deze vis open snijdt dan stelt men vast dat de maag hoofdzakelijk met garnaal gevuld is. Ook voor de Belgische kust is bijlange niet zoveel garnaal te vangen als dit het geval vorig jaar was, alhoewel de grote jonge wijtingscholen zich eerst voordeden voor de Noordzeekust van Sleeswijk-Holstein tegen Denemarken, nadien zich verspreidde over de kusten van Neder-Saksen, het Waddengebied, Midden- en Zuid-Holland en thans ook reeds naar de Belgische kust toe.

Is de garnalenstand zwaar aangevreten geweest door deze grote scholen jonge wijting en gul, en is dit zeker geen meevaller geweest voor de garnaalvisserij, dan kunnen we ons misschien troosten in het vooruitzicht van goede jaarklassen wijting en gul. Dit alles bewijst nogmaals dat biologen best en liefst hun onderzoekingen en hun adviezen zouden richten, niet in functie van één enkele vissoort, zoals men dit sinds jaren doet met de haring, maar in functie van het multivissoort-denken. De uitdunning van de garnalenstapel geeft hier een treffend voorbeeld aan, hoe afhankelijk bepaalde vissoorten van elkaar zijn. Daarom is ook een eventueel te ver gedreven bescherming van de haring een gevaar voor de andere vissoorten omdat de haring een zeer vraatzuchtige vis is het vooral de kuit is en de larven van de andere vissoorten die van deze vraatzucht het slachtoffer zijn. We menen dan ook dat men gerust wat groter algemeen vangstkwotum voor de haring kan voorzien en dit zou dan terzelfdertijd het grote voordeel opleveren dat men wel zou kunnen tot een overeenkomst komen kwa toekenning van haringkontingenten aan de Lidstaten. Men moet alleen maar zorg dragen dat geen kontingenten haring meer toegekend word louter voor vismeeldoeleinden. Niet verkochte haring in de afslagen gaan dan wel de weg vinden naar de vismeelfabrieken, maar speciale kwota hiervoor te voorzien is zeker totaal af te keuren.

„DE BESTE TREINEN – INTERNATIONALE VERBINDINGEN"

Zopas is de winteruitgave van de brochure „De beste treinen - internationale verbindingen" verschenen.

Die brochure geeft, onder een beknopte vorm, de dienstregeling voor de beste spoorwegverbindingen met de buurlanden. De dienstregeling is geldig tot 2 juni 1984.

Tevens vestigen wij er de aandacht op dat voor het winterseizoen een folder „Vakantietreinen" en een brochure „Autoslaaptreinen" beschikbaar zijn. Op verzoek worden die toegestuurd. De zomereditie van deze laatste kan tegen eind januari bekomen worden.



In het opleidingscentrum van de R.V.A. in de stedelijke vismijn werden afgelopen week de getuigschriften uitgereikt aan de geslaagden van de cursus visbewerker.
Het was dhr. Braeck, administrateur-generaal van het Ministerie van Tewerkstelling die de getuigschriften uitreikte aan M. Borny, P. Devos, M. Dondeyne (afwezig), F. Knudde, R. Vercruysse, E. Verfaillie en H. Vermote in het bijzijn van de heren Jacobs, directeur van de R.V.A.; Vermeersch, centrumchef van de beroepsopleiding; Gekiere, secretaris van de beroepsvereniging der visgroothandelaars van België en instructeur Louis Poppe.

UW KLEUREN-TV en HI-FI STEREO-VIDEO-SPECIALIST
BARCO
55 JAAR
pvba CAZAUX JVC
ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK rack-s
Vindictivelaan 11 — Zandvoordestraat 19
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.
HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

„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.

A.v.d.Velden

Levering en reparatie van:
- Hydraulische stuurmachines
- Hydraulische aandrijvingen van Lieren, Winches en nettenrollen
- Vaste roeren en speciale flaproeren

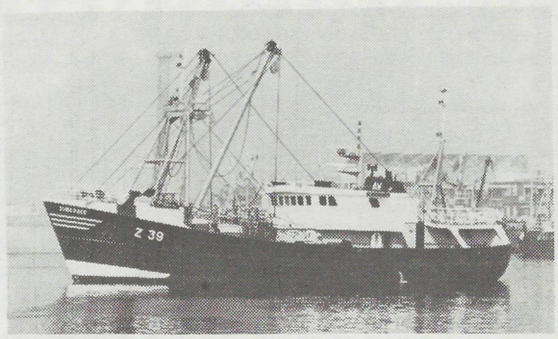
Leertouwen v.d.Velden

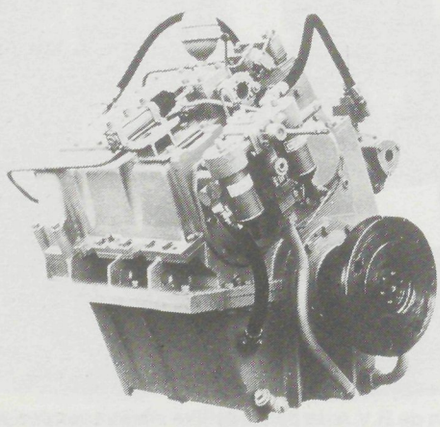
Levering en reparatie van:
- Automatische piloten
- OKI radars
- Honda echoloden en sonars
- Shipmate Decca ontvangers en plotters
- Marifoon en radio-telefonie installaties

Dorpsstraat 67a – 2931 AD Krimpen a/d Lek – Tel.: 01807 - 1 15 77 – Telex 24532
Filiaal: Harlingen – Noorderhaven 4 – Tel.: 05178 - 30 77

Paul HOSTYN
Ten dienste van de VISSERIJ
CENTRALE VERWARMING
SANITAIR — ZINKWERK
Onderhoudsdienst verzekerd
Tel. (059) 32.31.80
BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

MASSON
&
VAN STIGT BV





MASSON keerkoppelingen worden veelvuldig toegepast in visserijschepen.
Bij hermotorisering of nieuwbouw, voor iedere dieselmotor tussen 100 en 2000 Pk, is er een MASSON keerkoppeling met een passende vertraging en een goede vermogensreserve.
Door het toepassen van hoogwaardige staalkwaliteiten, geharde en geslepen tandwielen en een uitgekiend schakelsysteem zijn MASSON keerkoppelingen betrouwbaar, geruisarm en snel- en soepel schakelend.
Reden waarom voor bovenstaand vaartuig een "MASSON" werd gekozen.
Reden waarom ook in recent bestelde schepen MASSON keerkoppelingen zullen worden geïnstalleerd.
Kiezen voor MASSON is investeren in kwaliteit met de zekerheid dat VAN STIGT B.V. borg staat voor een doeltreffend en snel werkende service.

VAN STIGT BV
avelingen west 30 - gorinchem
tel. 01830-31066* - telex 24798
in België: (091) 261224

NOG NIETS DEFINITIEFS BESLIST OVER DE R.M.T.

Men zegt wel meer dat de soep nooit zo heet gegeten wordt dan ze uitgeschept wordt.

Dit zal zeker ook wel van toepassing zijn in verband met het voorstel van staatssekretaris voor het openbaar ambt Waltniel, die zelfs de privatisering ook voorziet, zeggende het afstoten van de Regie als parastatale. Toch is het duidelijk dat er zal moeten gesaneerd worden.

Het overhevelen van de R.M.T. naar het privaat zal wel nooit kunnen verwezenlijkt worden, omdat het buiten kijf vast staat, dat het privaat zich nooit zal wagen aan het overnemen van een bedrijf met 6 miljard schuld met een logge administratie en een sinds lange jaren verziekte werkverdeling. Herinneren we ons in dit verband niet dat er zelfs werkliedenpersoneel voor het gerecht is gekomen en veroordeeld omdat men in de ateliers van de R.M.T. werken uitvoerde voor eigen rekening! We gaan daar nu natuurlijk geen algemene regel van maken, maar het typeert toch enigszins de, in de loop van jaren uit de hand gelopen toestand en de dringende noodzaak van sanering, waaraan men toch in de laatste twee jaren veel gedokterd heeft. Maar ook hier is de ziekelijke aktie van de syndikaten steeds zeer schadelijk geweest.

Dit gezegd zijnde, is het duidelijk, dat alle krachten dienen gebundeld om de R.M.T. als dusdanig te behouden en dat het een ware ramp zou zijn voor Oostende, moest dit bedrijf opgedoekt worden of in handen van vreemde overzetdiensten komen, die wel zorg zouden dragen dat de voornaamste en vette posten door buitenlanders zouden uitgeoefend worden, het varend personeel idem en dat er alleen nog wat sjouwers voor de tewerkstelling in eigen streek zouden overblijven.

De minister van Verkeer Decroo zou zich anderzijds verzetten tegen het afstoten van de R.M.T., maar is ook overtuigd, dat er moet gesaneerd worden echter zonder dat aan het geldelijk statuut van het personeel zou geraakt worden, dat wil zeggen geen inlevering dus.

HET BELANG VAN DE R.M.T.

De R.M.T. is op verre na de belangrijkste werkgever van Oostende en omliggende. Het personeelsbestand bedraagt tussen de 2.300 en 2.400 en in de zomer komt daar nog heel wat gelegenheidspersoneel bij. Jaarlijks vervoert de R.M.T. zowat 2,5 miljoen passagiers, waardoor de Regie toch een belangrijke plaats inneemt in het passagiersverkeer naar Groot-Brittannië. Een samenloop van omstandigheden heeft echter wel gewild, dat er in de laatste jaren slechte resultaten uit de bus kwamen. Men wijst hiervoor op de dure brandstofprijzen, alsmede de hogé koers van het pond als voornaamste schuldigen aan evenals de prijzenslag tussen Franse konkurrerende overzetdiensten waardoor ook de R.M.T. haar prijzen diende aan te passen. We kunnen hier zeker wel inkomen, dat wil zeggen begrip voor opbrengen, maar anderzijds wordt gewoonlijk slechts gesaneerd wanneer het praktisch te laat is. Nu zou er wel een saneringsplan kunnen opgesteld worden om de Regie te redden. Onze vraag is waarom men dat slechts nu doet, dat wil zeggen wanneer gedreigd wordt, dat het verder zo niet meer kan. Waarom heeft men hiertoe niet eerder uit eigen beweging toe kunnen besluiten, zelfs toen het nog beter ging. Ook toen kon reeds heel wat gedaan worden in die zin.

DE TUSSENKOMSTEN

Het is best begrijpelijk dat voor zo een belangrijke zaak, kwa werkverschaffing bij de bevoegde overheid, heel wat instanties zijn tussengekomen.

We noteren de tussenkomst van het Oostendse Schepenkollege, die reeds verleden maandag de nodige afspraken belegde voor een onderhoud op het kabinet van staatssekretaris van het Openbaar Ambt Waltniel. Ook burgemeester en schepenen aanvaarden een saneringsplan, maar dan een doordachte manier. Anderzijds had er een bijeenkomst plaats op het kabinet van de minister Decroo met de vakbonden, die het hadden over een saneringsplan voor de R.M.T. In verband hiermede betreuren de vakbonden het feit dat hun zelfs geen konkrete informatie is voorgelegd, alsof zij de tekorten zullen bijleggen. Nochtans werden de syndikaten verzocht hun standpunt voor te leggen. Inderdaad zou heden vrijdag 2 december de zaak van de Regie reeds terug voor de kabinetsraad worden gebracht. Eén zaak is anderzijds wel duidelijk dat men, eventueel krachtdadiger zal ingrijpen tegen een, bij uitstek Vlaams bedrijf dan wat men gewaagt met het Waals staal. Ook konden de vakbonden niet vernemen of het bij eventuele saneringsplannen zou blijven, ofwel of er toch nog aan afstoten van de R.M.T. gedacht wordt. We vinden het hier toch ook noodzakelijk voorop te stellen dat het juist de vakbonden zijn die er voor gezorgd hebben dat zoveel zaken gebeuren in bepaalde bedrijven die door de beugel niet kunnen en dat het altijd hun actie is die op de lange duur ten slotte tot toestanden leidt zoals deze bij het Waals staal en de Regie voor Maritiem Transport, terwijl ze zich nu onbeschaamd als reddende engel wensen voor te doen.

We hebben nog dergelijke geluiden gehoord, onder meer van de Waalse socialistische minister Spitaels, die de werkloosheid ging oplossen met zijn fameus plan van de 80 duizend nieuwe ambtenaren die aan het reeds te log staatsapparatuur zouden toegevoegd worden. Men is nu tot juist het omgekeerde moeten terug komen om de ambtenarenstand te ontvetten, en met reden.

En zeggen dat mensen als Spitaels geroepen zijn om de Staat te leiden, of binnenkort weer aan het hoofd van een regering of een departement zouden kunnen staan. Arm België die door de invloed van de syndikaten op de rand van de afgrond is gebracht.

SCHADEGEVALLEN

■ Tijdens de visserij is de O.20 „Goewind" van de gelijknamige rederij met de visboel vastgeslagen aan het anker van een open boot. Het anker ging verloren.

■ Op de visgronden kreeg men tijdens het vissen aan boord van de Z.584 op de stuurboordboei een zware ruk te verduren. Bij het boven halen werd vastgesteld, dat de korrestok gebroken was. Men staakte de visserij en er werd koers gezet naar Aberdeen, waar de korrestok vernieuwd werd waarop de visserij werd voortgezet.

■ Tijdens het verhalen van de N.752 in de Oostendse vissershaven werd door dit vaartuig een waterslang, eigendom van de mandenconcessionaris, volledig afgerukt.

VIER BELGISCHE VISSERS UITGENODIGD NAAR DENEMARKEN

Er zal een werkbezoek gebracht worden van enkele Belgische, Nederlandse en Franse vissers aan Denemarken waar kennis zal gemaakt worden met de Deense visserij en het visserijbedrijf. In totaal zullen 4 Belgische, 4 Nederlandse en 12 Franse vissers de kans hiertoe krijgen. In Denemarken zal onder meer een bezoek gebracht worden aan de belangrijke Deense vissershaven Esbjerg waar ook kontakt zal kunnen opgenomen worden met de Europese Parlementair voor Denemarken, tevens reder van enkele kotters, Kent Kirk. Het is deze man die zich onder meer onderscheiden heeft, of minstens in de belangstelling gekomen is, toen hij tegen het Brits verbod in, de netten van één zijner kotters in Britse wateren ging uitzetten en prompt opgebracht werd. Aan boord van zijn vaartuig was hij toen vergezeld door heel wat journalisten en ploegen kameras. Er zal ook de mogelijkheid geboden worden om een reis met een Deense kotter te maken, waardoor wellicht één en ander zal kunnen opgestoken worden bij vissers die zeker als van de beste uit de EEG bekend staan. Er zal ook een Fjord bezocht worden, waar de kleine kustvisserij zal kunnen gevolgd worden, evenals de mosselteelt.

Behalve Esbjerg zal eveneens de zeer befaamde vissershaven Hirtshall bezocht worden, met een bezoek aan de „Flumetank" waar de gedragingen van de netten onder water kunnen nagegaan worden. Ook de visserijschool te Frederijkshaven zal bezocht worden. Er zal eveneens gelegenheid gegeven worden om in kennis gesteld te worden van de Deense visserijtechnieken.

Wel zal men de groep in twee splitsen en zal er voor elke groep een afzonderlijk programma zijn. Voor diegenen die hieraan wensen deel te nemen, worden wel voorwaarden gesteld. Ze moeten minstens 18 jaar zijn en niet ouder dan 28 jaar. Men schrijft in voor ongeveer 1.050 Bfr. Omgezet uit de Deense munt zal er moeten ongeveer 270 fr. per middagmaal betaald, terwijl de reiskosten, het slapen en het avondeten ten laste komen van de organisatoren.

Gezien het bezoek veertien dagen zal duren, zal dit voor middagmaal en inschrijvingsgeld op een kleine vierduizend Bfr. komen te staan. Toch nog altijd zeer aanlokkend.

Het is begrijpelijk dat er wellicht meer kandidaten zullen zijn dan open plaatsen. Het zal er dus waarschijnlijk op aan komen om zo spoedig mogelijk zijn kandidatuur te stellen van zohaast dit officieel zal medegedeeld worden.

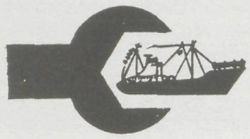
Bij SCAP kunnen verder alle nodige inlichtingen en hulp verleend worden.

P. Vandenberghe

„HET VISSERIJBLAD"

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

SCHEEPSWERVEN



SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende
✆ 059/32.13.30

Privé na 18 u. :
Jacques Seghers : 059/70.74.14
Jean Seghers : 059/23.49.43

- *Scheepsherstellingen*
- *Scheepsbouw*
- *Industriële werken*
- *Houtbewerking*
- *Herstelling en revisie van alle dieselmotoren*

Gullevissers

Gebruikt voor de **DANISH PAIR VISSERIJ**
onze speciaal **„DUIVELSTERK" KABEL**
van 16 mm. 6 × 7 gegalvaniseerd

(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE – ✆ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : ✆ (059) 32 39 79 – (059) 32 08 20

VAN MENSEN, SCHEPEN EN VAN DE ZEE

ZEILEN (1)

't Is al meer dan honderd jaar geleden, dat de fameuze conventie van Den Haag werd afgesloten. Dat was eigenlijk op 6 mei 1882. Deze overeenkomst besloot dat zou worden begonnen met een internationale visserijwacht, die zou worden uitgevoerd door Duitsland, Groot-Brittannië, Denemarken, Nederland en België.

Eigenlijk was deze overeenkomst al lang aan het broeden en wij hadden gereed een schip op de stapel gezet dat reeds in 1881 te Antwerpen van stapel zou lopen. Het was een driemastbark, die de naam kreeg „Ville d'Ostende". Het was 33,8 m. lang, 7 meter breed en mat 382 ton. De maksimum bemanning kon 74 koppen bedragen, met inbegrip van de 40 kadetten. Commandant Van Schooten voerde het bevel en de bewapening van het schip bestond alleen maar uit twintig geweren.

Het vaartuig vertrok voor zijn eerste reis op 2 juni 1881 met bestemming Grenton. De staf bestond uit de gezagvoerder, 3 dekofficieren en 2 bootsmannen. Verder waren ingescheept 1 meester-timmerman, 12 matrozen en 30 scheepsjongens. Een zekere ingenieur Lecointe was eveneens ingescheept samen met de Heer Corbisier, geneesheer, verbonden aan het Gentse hospitaal. Het schip werd ontworpen door hoofdingenieur Delcourt en het was als zeilschip bijzonder geslaagd, al bestond er grote twijfel omtrent de mogelijkheden van het vaartuig voor wat de uitvoering van de haar opgedragen taken aanging. Toen was voor de bouw van het schip een som van 160.000 fr. uitgetrokken! (moet ge nu eens proberen...!) Aan boord was eveneens een hospitaal voorzien.

De grote vraag in de maritieme middens was wel of een zeilschip van dat soort aangepast was om de funktie van visserijwachtschip uit te oefenen en in hoever men aan boord scheepsjongens zou kunnen opleiden. Mannen uit de zeilvaart voorspelden al meteen, dat de ondermasten veel te hoog waren en dat de tuigage niet beantwoordde aan hetgeen men van een opleidingsschip moet verwachten. „l'Echo d'Ostende" schreef letterlijk dat het schip niet als visserijwachtschip kon varen. Toen schreef men 15 mei 1881.

ZEILEN (2)

En inderdaad, in die jaren bestond al reeds de stoomvaart en de man die het artikel in de Oostendse krant had gepend was wellicht van een vooruitstrevende soort. Zijn bewering was eigenlijk heel logisch en eenvoudig: „Hoe zal die driemastbark de overtreders die met stoommachines worden voortgestuwd, kunnen achtervolgen", schreef hij?

Met stoommachines kan men zich toch veel rapper uit de voeten maken? Waarom het traagste middel gebruiken om de politiereglementen te doen eerbiedigen en om een humanitaire taak te vervullen?

Vermoedelijk was de tijd niet ver meer af schreef men nog, dat de Britse en de Nederlandse controleschepen binnen onze territoriale wateren zouden moeten komen opereren!

Toch zou het schip op behoorlijke wijze de haar opgedragen taak uitvoeren. Het beleefde ondertussen allerhande avonturen en de moeite waard om te noteren is het volgende.

ZEILEN (3)

Op maandag 7 juli 1903 vertrok de „Ville d'Ostende" uit Oostende met bestemming het Schotse Lerwick. Vandaar zou de reis gaan naar Bergen in Noorwegen en ook de Faroë eilanden zouden worden aangedaan. Ondertussen stond het schip onder het bevel van een nieuwe gezagvoerder, n.l. Commandant De Hoest. Het moet in die tijd ook een serieuze noordwester geweest zijn, die het schip al meteen deed uitwijken naar de Scheldemonding. Daar werd beschutting gezocht tussen de zandbanken en het liep vast op een der gevaarlijkste banken van de Scheldemonding, n.l. de suikerplaat, tussen Borsele en Terneuzen.

Er werd zoveel mogelijk ballast overboord gegooid maar het vaartuig zonk steeds maar dieper.

Uit Oostende en Antwerpen waren ondertussen sleepboten ter assistentie vertrokken maar op dinsdag 8 juli werd besloten de aalmoezenier samen met de scheepsjongen te ontschepen en zij werden dan ook meteen naar Oostende teruggebracht. Reeds was de fokkemast van het schip afgebroken en men verwachtte er zich aan, dat het zou verloren gaan.

Het moet zijn, dat deze gebeurtenis ontsteltenis veroorzaakte want de Koning vroeg de toenmalige Directeur van het Zeewezen, de Heer Verbrugghen, hem rechtstreeks te informeren over het verder verloop van de gebeurtenissen. De hulp van de Genie werd ingeroepen en inderdaad, men slaagde erin, na een paar dagen van hard werken, het schip terug vlot te krijgen.

Er werd nl. vanaf het gestrande schip tot aan het diepe water een gracht gegraven. Daardoor kon men al dadelijk het schip weer vlot krijgen. De eerste herstellingen werden te Vlissingen uitgevoerd en ooggetuigen meldden toen, dat het schip een wrak geworden was en de publieke opinie vroeg zich af of de Belgische Staat nog grote uitgaven zou willen doen om het schip in behoorlijke staat terug te brengen.

In 1904 voerde Commandant Fourcault het bevel op het herstelde vaartuig. Deze gezagvoerder was de man die later dan samen met het opleidingsschip „Comte De Smet Denayer" zou ten onder gaan. Nu nog leeft de naam van deze kapitein voort door het opleidingsschip „Commandant Fourcault" van de Hogere Zeevaartschool, dat Oostende als thuishaven heeft.

ZEILEN (4)

De driemastbark bleef voorts de visserijwacht uitoefenen in de zomermaanden. Bij de ontruiming door het Zeewezen te Oostende in 1914 toen de Duitsers binnenvielen, werd het schip achtergelaten en door de Duitse troepen in beslag genomen. In 1916 werd het naar Hamburg gesleept. Het was volgeladen met allerlei koperen en bronzen kunstwerken, die de inwoners van Oostende en het omliggende hadden moeten inleveren bij de Duitse overheid. Onder de kunstwerken bevonden zich eveneens de bronzen beelden van de De Smet de Naeyerbrug.

Na 1918 heeft onze regering herhaalde malen bij de Duitsers om inlichtingen gevraagd over de „Ville d'Ostende". Maar tot op heden bleef men het spoor van het schip bijster.

Maar de „Ville d'Ostende" was niet het enige visserijwachtschip, dat we in ons bezit hadden. Reeds in 1882 was men met de bouw van een tweede dergelijk vaartuig begonnen bij de Cockerill werven te Hoboken.

In 1884 werd het tewatergelaten en in 1886 deed het zijn maidentrip. En inderdaad – was men op de woorden van de Oostendse dagbladschrijver ingegaan? Dit vaartuig was een echt stoomschip voorzien van een schroef en van een stoomcabine van 950 paardekracht. De romp was uit staal gebouwd en de dekken waren vervaardigd uit teakhout. De „Ville d'Anvers" was kennelijk groter dan de „Ville d'Ostende". Het vaartuig was 69 meter lang, 9 meter breed en had een diepgang van 3,58 meter. De snelheid bedroeg 9 knopen. De bemanning bestond uit 47 koppen en er konden veertig jongens ingescheept worden. Het verzekerde de visserijwacht gedurende de winter.

Tot in het jaar 1914 vervulde het schip zijn tweeledige funktie: dat van visserijwachtschip en van schoolschip. In het oorlogsjaar 1914 voer het naar Le Havre. In 1917 legde het eens aan in Calais en werd daar ter beschikking gesteld van de nieuw opgerichte „Marine Militaire". Het werd eenvoudig een „dépot" voor bemanningen. Op 15 november 1918 legde het schip opnieuw aan te Oostende. Het werd hersteld en terug als visserijwachtschip opgetuigd. Commandant Dehoest was bevelvoerder aan boord en later zouden wij deze naam nog eens tegenkomen als bevelvoerder aan boord van een onzer maalboten.

De „Ville d'Anvers" moet inderdaad een sterk schip geweest zijn, want het vaarde nog tot in oktober 1925. En in dat jaar werd het afgebroken bij een Gents slopersbedrijf.

ZEILEN (5)

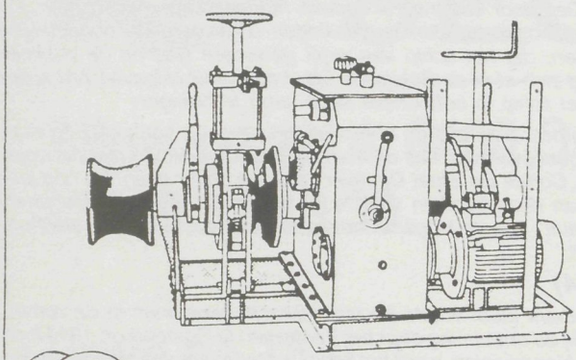
Een van de eerste aalmoezeniers die werd ingescheept aan boord van de Belgische visserijwachtschepen was Paster Pype. Hij werd in 1854 te Gheluwe geboren. Op 22 mei 1886 werd hij benoemd tot aalmoezenier van de Belgische Staatsmarine. Paster Pype maakte zich meteen heel verdienstelijk in de visserijmiddens. Na een zeer bedrijvig apostolaat dat 36 jaar duurde, ging hij op 2 mei 1922 met rust. Hij overleed vier jaar later en wel op 3 juni 1926.

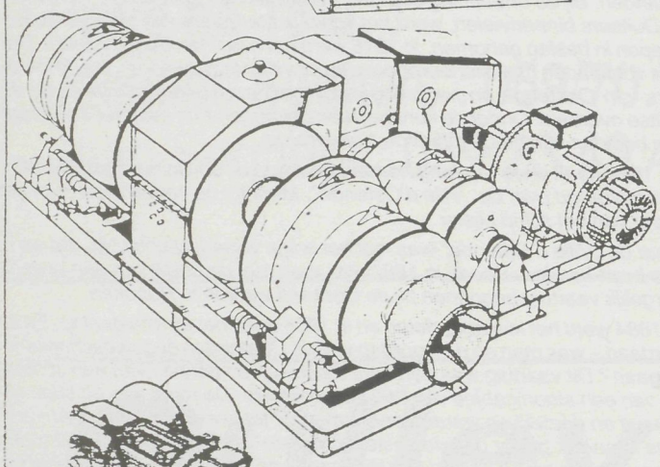
Nu nog draagt het hydrografisch vaartuig zijn naam.

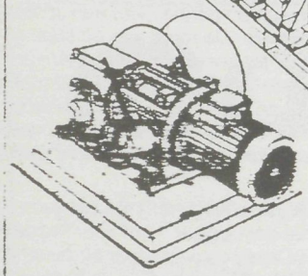
ZEILEN (6)

't kan mijn schip niet qualik gaen,
't kan mijn schip niet qualik gaen,
'k sie mijn sterre in 't Oosten staen,
Mijn morgensterre;
Stiermann houw vrij Oostewaerd aen,
Het land en is niet verre!

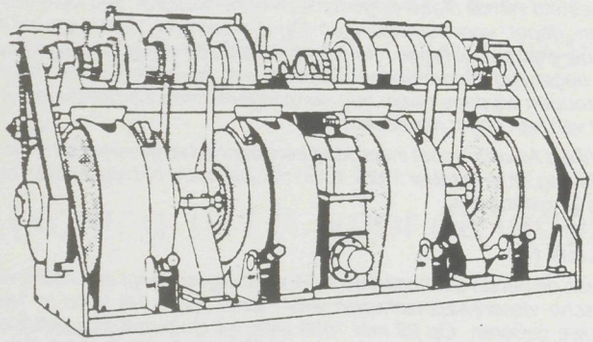
● ankerlieren ● ankerslipdraad-lieren ● bufferlieren ● hijslieren ● koppellieren ● nettenlieren ● vislieren ● verhaallieren ● mosselieren ● lieren voor: offshore, baggervaartuigen, aannemerij, afvierpontons etc.







Aandrijvingen en bedieningen: o.a. mechanisch - elektrisch - pneumatisch en overige onderlinge kombinaties.



MAASKANT LIERENBOUW

Bruinisse
tel. 01113-1710
telex 55342

Stellendam
tel. 01879-1477
telex 26695

Correspondentieadres:
Meester Snijderweg 40
3251 LJ Stellendam

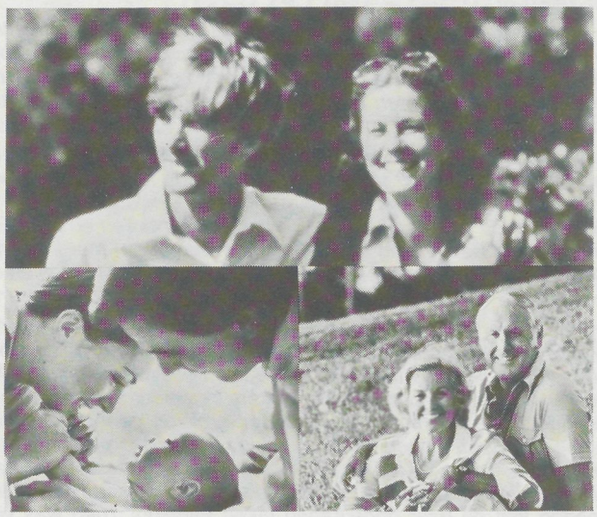
RESTAURANT 'T SCHUURKE
Voorhavenlaan 20, Oostende – ✆ (059) 32 36 03

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

Neem kontakt met Guido Devolder
't Schuurke ✆ (059) 32 36 03 (10885N)



Eén van de duizend Bank Brussel Lambert-kantoren is in uw buurt. Zijn raadgevingen en diensten kunnen u het dagelijkse leven vergemakkelijken. U bent er van harte welkom. Denk eraan.

De BBL denkt aan u...

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 –

NOG HET NEDERLANDS MAKREELGEWETEN

Nadat we het verleden week hadden in een eigen artikel over het makreelgeweten van Nederland, lezen we thans ook één en ander hierover in de Franse vakbladpers. Volgens deze pers, had Nederland in 1982 een makreelkwotum van 35 duizend ton en zou zij er naar derde landen 178 duizend ton uitgevoerd hebben waarvoor zij een uitvoerpremie kreeg.

Nederland zou dus 120 duizend ton illegaal gevist hebben. Deze pers voegt er aan toe, dat men voor de eerste tien maanden van 1983 dezelfde Nederlandse makreelfraude vaststelt, terwijl de uitvoerpremies voor makreel naar derde landen voor 1983 reeds op 140 duizend ton liggen, tegenover een kwotum dat op dezelfde hoogte ligt als voor 1982, namelijk 35 duizend ton. Inderdaad vermits nog geen cijfers voor 1983 vastgelegd worden, vist men op hetzelfde kwotum als 1982. Dus ook hier reeds 105 duizend ton te veel, want het is duidelijk, dat Nederland slechts weinig invoert van aard om bepaalde betwiste cijfers wat recht te kunnen zetten.

De Britse vakbladpers heeft al meer dan eens bol gestaan over het frauduleus en illegaal optreden vanwege de Nederlandse makreelvissers en we vinden het spijtig dat de feiten hen ten slotte gelijk geven. Dat een dergelijke illegale visserij dan nog gesubventioneerd wordt door de E.E.G. zelf via de uitvoerpremies naar derde landen, vinden bepaalde vakbladen zoals onder meer „Le Marin", echt schandalig. Allemaal zaken die niet van aard zijn om de visserijgemeenschapsgedachte wind in de zeilen te brengen. En nochtans hebben, niet alleen wij uit België, maar ook zeker Nederland, de Gemeenschapsvisserij hard nodig. Zonder de Gemeenschapswateren wordt het een echte uitverkoop van de visserijvloten voor bepaalde landen en het failliet van de visserij. We weten wel, dat er altijd kleine overtredingen zullen plaats vinden. We vinden dit zelfs menselijk. Dergelijke, praktisch officiële **illegale** overbevissing en **deze dan nog door de Gemeenschap zelf te laten betalen via uitvoerpremies voor levering aan derde landen,** is van een bepaald cynisme te veel.

Ook Noorwegen heeft onlangs te Brussel nog openlijk bezwaren laten gelden tegen de visserijvloten van verscheidene landen, die op een grove gemene manier de hun, in Noorse wateren toegekende kwota, ver overschrijden. Dit is trouwens de reden waarom Noorwegen, het houden van een visserijlogboek verplicht gesteld heeft voor de vaartuigen die in Noorse wateren komen vissen. Deze maatregel die inderdaad aanleiding geeft tot moeilijk bijkomend administratief werk voor de schipper, is in feite door hen zelf uitgelokt. Deze illegale visserij in Noorse wateren is zo duidelijk en onweerlegbaar, dat de Commissie te Brussel zich verplicht gezien heeft aan Noorwegen, ter kompensatie, een bijkomend kwotum te vangen kabeljauw van 6 duizend ton toe te kennen in de Gemeenschapswateren. Een meer typerende illustratie van de illegale visserij door schippers van de Gemeenschapsvloten, waaronder in het bijzonder de Britten en voornamelijk Schotten, kan moeilijk gegeven worden.

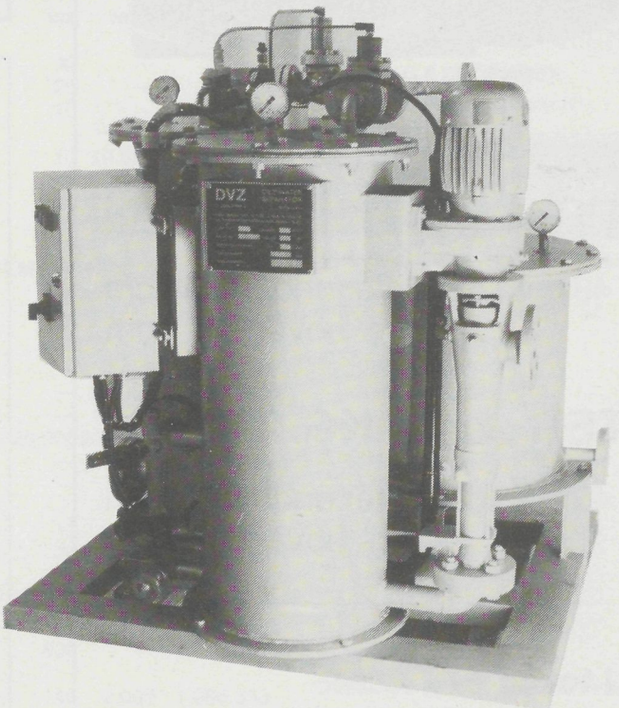
NOORSE PREMIER TE BRUSSEL

Op woensdag 23 november was de eerste minister van Noorwegen, de heer Kare Willock te Brussel en zegde er onder meer, dat de kontrole op de vangsten in hun wateren, van de gemeenschappelijke Noordzeestocks, hem bijzonder aan het hart ligt. Onder meer werd de Deense visserijvloot beschuldigd van overbevissing van de haringstocks en ook als gevolg van de illegale visserij zag de Gemeenschap zich verplicht bijkomende kwota vis uit de Gemeenschapswateren aan Noorwegen toe te kennen. De Noorse Eerste-minister had het eveneens over het uitblijven van het vastleggen van de kwota in de E.E.G. als gevolg van de onmogelijkheid om tot een overeenkomst te geraken desbetreffende onder de E.E.G.-landen en ten slotte over de moeilijkheden die de Noorse visserijprodukten ondervinden om tot de West-Europese markten toegelaten te worden wegens douaneheffingen allerlei.

De Noorse Eerste-minister werd vergezeld door de Duitse E.E.G.-Commissaris Haverkamp en voor deze laatste was er geen sprake van, de onwettelijkheden en illegale visserijen door bepaalde E.E.G.-vloten wit te wassen. Met andere woorden was men verplicht de Noren hierin gelijk te geven. En met reden!

kompakte, goedgekeurde
LENSWATERREINIGERS

vlgs. IMO-Res. A 393(x) - minder dan 5 ppm



K&R

in 4 types – aansluitklaar
en... SCHERP GEPRIJSD !

utrecht
POMPEN

kuyl & rottinghuis bv
Wittevrouwensingel 71 – 3572 CC Utrecht
Telefoon 030-716842 – Telex 40093 Kaenr. nl.

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

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

58 LITER : ± 50 KG.

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

wend U tot :

S.C.A.P.

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

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

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
✆ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

Ostend Stores en Ropeworks

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Burelen en Administratie: Tel. (059) 32.12.10 (5 lijnen)
Fabriek - Oudenburgstwg, 31
Tel.: (059) 70.15.42 / (059) 70.14.41 / (059) 70.70.33
Telex: 810.28 & 821.65 – Telegramadres: PEFLOS - Oostende

Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethylene, polypropylene en nylon

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN, NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

Gedeponeerd merk



SPECIALITEITEN:

Voor de Zeevisserij:
Manilla, sisal, polyethyleen en nylon trawltwine - Touwwerk - Alle soorten netten - Staaldraad - Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw:
Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid:
Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

Sport: Allerlei netten

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Een erg schrale week met maandag een half mijntje vis, dinsdag helemaal niets en woensdag één vangst. Vrijdag werd van de Monkey Bank schelvis en gul gebracht die erg vlot verkocht werden, schelvis was zelfs bepaald duur. De IJslandse vangst die maandag door de O.318 in de afslag gebracht werd bracht 2,9 miljoen op. De ruim 800 bennen werden erg duur verkocht met rode zeebaars en blauwe leng rond de 80 fr. en kabeljauw rond de 75 fr. Schelvis was ook hier peperduur en kreeg tot 84 fr. De enkele bennen schaat noteerden ruim 100 tot 110 fr. en voor koolvis werd maandag rond de 45 fr. genoteerd. Een ruime partij staartvis, lang geleden dat nog zoiets werd gezien van IJsland, ging ook aan flinke prijzen van de hand zodat het uiteindelijk wel een reisje mocht genoemd worden.

Van het kanaal was het dit keer heel wat minder dan de voorgaande weken. Een vangstje slechts van rond de 3000 kg. De prijs voor tong lag hoger vooral voor de kleine sorteringen die nu tot 215 fr. haalden.

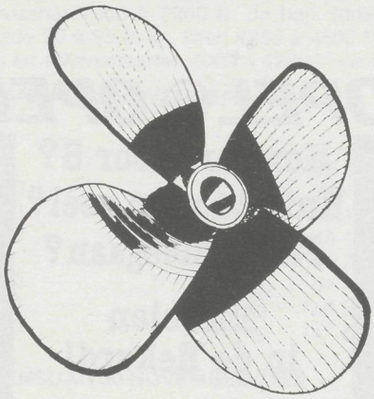
Van de West kwamen de meeste vaartuigen. De vangsten bevatten vooral gul en wijting, meest kleine sortering. Kleine wijting kreeg rond de 22 fr., grote sortering tot 45 fr. De kabeljauw, die vrij schaars was, noteerde tot 116 fr. het kg terwijl de gullen verkocht werden tussen 53 en 86 fr. Rog was heel erg schaars en meteen ook weer zeer duur met prijzen die tot 115 fr. bedroegen. Steenschol is ook weer opgewaardeerd en noteerde tot 165 fr. Voor rode knorhaan en rode poon lagen de prijzen ook een stuk hoger dan de voorgaande weken ook al weer door de erg kleine aanvoer.

Voor de haringvissers was het ook nu weer geen week om hoog van de toren te blazen, integendeel. Alleen dinsdag hadden een paar koppels een ruime vangst waar ze spijtig genoeg nogal laat mee aan de afslag kwamen.

De garnaalaanvoer is nog gedaald ten opzichte van de voorgaande weken. Van prijsdaling zal ook hier wel geen sprake meer zijn.

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

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



VORDAP

Vaste schroeven tot 4 m ∅
Mangaanbrons,
nikkelaluminiumbrons,
gietijzer en semistaal.

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

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

DONDERDAG 24 NOVEMBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
KUST				
O.225/455	1	30	—	70.822
O.116/142	1	26	—	61.548
O.23	1	10	—	20.862
NOORDZEE				
O.128/279	1	10	19.850	221.776
O.141/369	1	5	15.150	166.910
N.3/232	1	10	21.950	246.322
O.127/303	1	10	18.650	207.158

VRIJDAG 25 NOVEMBER 1983

MONKEY BANK				
O.274	17	225	—	584.010
NOORDZEE				
O.26/306	1	—	54.400	343.170
O.135/275	1	—	36.050	270.176
O.141/369	1	—	14.900	163.900
O.309/N.719	1	20.900	208.744	
O.128/279	1	—	11.000	120.720
N.3/O.232	1	—	7.400	80.440
KUST				
O.116/142	1	13	—	30.606
O.225/455	1	24	—	54.770

MAANDAG 28 NOVEMBER 1983

IJSLAND				
O.318	18	830	—	2.972.392
KANAAL				
O.518	18	140	2.000	1.086.353
WEST				
O.118	12	210	—	529.486
Z.502	12	230	—	605.946
N.706	12	230	—	546.040
N.597	9	160	—	374.226
NOORD				
Z.525	12	60	900	440.939
O.206	12	270	—	706.836

DINSDAG 29 NOVEMBER 1983

NOORDZEE				
N.708/709	1	14	45.250	448.746
N.3/232	1	—	47.350	453.906
O.135/275	1	4	18.550	213.124
O.141/369	1	2	19.900	225.416
O.128/279	1	10	50.000	505.660

WOENSDAG 30 NOVEMBER 1983

NOORD				
O.285	12	210	—	487.622
WEST				
N.752	8	170	—	370.890

Verwachtingen

VRIJDAG 2 DECEMBER

WEST: O.35

MAANDAG 5 DECEMBER

IJSLAND: O.129 (360 m. ttz. 25 kab - gul, 35 kools, 25 schotse schol, 30 leng, 180 rode zeebaars, 50 schelvis, 15 varia)
O.216 (525 m. ttz. 200 rode zeebaars, 40 heilbot en staartvis, 40 schotse schol en mieten, 70 kab. - gul, 35 shelfcod, 40 bl. leng, 30 kools)
O.317 (600 m. ttz. 250 schelvis, 150 kools, 100 rode zeebaars, 10 kab., 50 leng, 40 varia)
KREEFTENPUT: Z.509
NOORD: Z.284 (300 m.)
MONKEY BANK: O.114
WEST: N.40 - N.45 - O.108 - O.705 - O.243 - O.134

DINSDAG 6 DECEMBER

WEST: N.36 (vermoedelijk)

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 25 NOVEMBER 1983

Z.84	N	1.250	340	14	1.545.288
Z.564	W	400	60	5	242.190
Z.578/580	K				482.538
Z.554/560	K				37.670
					2.307.686

MAANDAG 28 NOVEMBER 1983

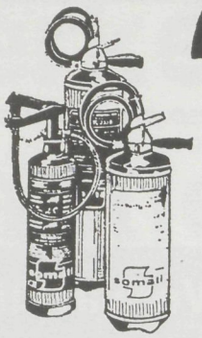
Z.408	K	700	80	11	537.280
Z.300	K	800	75	10	560.120
Z.98	KN	5.000	300	16	2.225.420
Z.402	KRP	200	120	10	450.440
Z.200	KN	3.000	250	16	1.445.928
Z.186	KN	6.000	350	16	2.060.980
Z.189	N	1.000	320	14	896.430
Z.90	W	3.600	500	16	2.594.845
					10.771.443

DINSDAG 29 NOVEMBER 1983

Z.569	KRP	100	90	11	661.105
Z.321	W	1.200	130	12	720.370
Z.46	W	6.000	270	15	1.992.935
					3.374.410

WOENSDAG 30 NOVEMBER 1983

Z.596	W	400	70	6	467.160
Z.324	N	600	200	16	884.630
O.313	N	230	500	10	1.324.380
Z.519	—	3.000	180	15	1.288.060
Z.14	—	2.500	160	14	1.348.380
Z.99	—	2.500	350	16	1.268.845
					6.581.455



— brandbeveiliging in machinekamer

— snelblussers, nazicht en hervulling

— Somati 100 % Belgische firma

— wendt U tot S.V. SCAP

somati

IIIe Industriezone, 9440 EREMBODEGEM

Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

BERICHT

Werving en aanleg werfreserve personeel in vast verband van:

a. **HALFGESCHOOLD WERKMAN**
(na proefperiode van 6 maanden)

b. **GESCHOOLD WERKMAN B LOODGIETER**
(na proefperiode van 6 maanden)

c. **HULPREKENPLICHTIGE VISMIJN**
(na proefperiode van 6 maanden)

De wervingsvoorwaarden en alle inlichtingen zijn te bekomen op het stadssecretariaat en worden kosteloos toegezonden op aanvraag.

De schriftelijke aanvragen, vergezeld van de nodige bewijsstukken dienen aangetekend gericht aan het college van burgemeester en schepenen van de stad Nieuwpoort en ontvangen uiterlijk op 25 december 1983.

Namens het College,

De Secretaris, R. T'Jaeckx — De Burgemeester, G. Mommerency

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**

UW STEUN IN DROEVIGE DAGEN

Begrafenissen - 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

OPEL ⊖ OPEL

Komfort voor 5?
Ruimte voor veel?
Jaren meegaan?

Dieselen in de Rekord!

GM

AUTOCENTER PROVOOST

TORHOUTSESTEENWEG 415
8400 OOSTENDE
✆ **(059) 70.09.04**

NIEUWPOORT

DONDERDAG 24 NOVEMBER 1983

GARNAAL

N.782	98 kg.	12.078 fr.
SC.15	466 kg.	54.006 fr.

Een Duitse garnaalkotter loste op donderdag 24.11.1983 voor de eerste maal in de stedelijke vismijn van Nieuwpoort zijn vangst. Dit kan als een unicum in de annalen der Nieuwpoortse vismijn geboekt worden. Het betrof de Eurokotter SC.15 uit Büsum die 466 kg garnaal loste en een bruto-besomming lukte van 54.006 fr. Gans de vangst werd door de Hr. Michel Vanelverdinghe uit Nieuwpoort aangekocht. De Hr. Vanelverdinghe M. baat zowel een groot- als kleinhandel uit die gelegen is Kaai 30 te Nieuwpoort.

VRIJDAG 25 NOVEMBER 1983

VIS

N.349	1.449 kg.	62.520 fr.
N.512	1.450 kg.	62.520 fr.
N.172	676 kg.	33.080 fr.
N.788	677 kg.	33.080 fr.
N.346	608 kg.	35.091 fr.

Slechts twee koppels gullenvissers en één vaartuig van de West losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong der sortering 1 à 3 kreeg 260 à 264 fr./kg en tong der sortering 4 à 5 264 à 268 fr./kg. Voor kleine tong werd 200 à 204 fr./kg betaald. Middenslag tarbot haalde 230 à 240 fr./kg en varia 190 à 220 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 70 à 80 fr./kg opgekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 65 à 75 fr./kg en visjes tegen 1750 à 2250 fr. de ben. Kabeljauw bekwam 4700 à 4850 fr. de ben en gul 2500 à 4400 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd 2500 à 2650 fr. de ben geboekt. Grote wijting kreeg 2000 à 2200 fr. de ben en kleine wijting 1050 à 1150 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2200 à 2300 fr. de ben genoteerd en voor kleine zandschar 1900 à 2000 fr. de ben. Moerrog haalde 90 à 95 fr./kg, tilten 4250 à 4500 fr. de ben en scherpstaarten 4000 à 4250 fr. de ben.

MAANDAG 28 NOVEMBER 1983

VIS

N.88	743 kg.	35.197 fr.
N.590	743 kg.	35.197 fr.
N.736	877 kg.	48.162 fr.
N.738	877 kg.	48.162 fr.
N.22	973 kg.	51.293 fr.
N.720	973 kg.	51.293 fr.
N.551	1.401 kg.	146.575 fr.
N.723	3.445 kg.	151.466 fr.

WOENSDAG 30 NOVEMBER 1983

VIS

N.22	2.152 kg.	89.380 fr.
N.720	2.153 kg.	89.380 fr.
N.172	928 kg.	33.950 fr.
N.788	928 kg.	33.950 fr.
N.349	1.887 kg.	76.230 fr.
N.512	1.887 kg.	76.230 fr.
N.88	1.234 kg.	34.434 fr.
N.590	1.234 kg.	34.434 fr.
N.736	1.585 kg.	60.290 fr.
N.738	1.586 kg.	60.290 fr.

GARNAAL

N.782	62 kg.	10.086 fr.

Vijf koppels spanvissers losten op de woensdagmarkt ongeveer 15.600 kg vis voor een bruto-bedrag van 588.568 fr. Er werd noch tong noch varia aangevoerd zodat hoofdzakelijk gul en wijting te koop werd aangeboden. Kabeljauw kreeg 4050 à 4300 fr. de ben en gul 2250 à 3750 de ben. Voor grote wijting werd 1700 à 1900 fr. de ben iogetekend en voor kleine wijting 1050 à 1150 fr. de ben. Grote zandschar haalde 1900 à 2050 fr. de ben en kleine zandschar 1650 à 1700 fr. de ben. Voor grote pladijs werd 65 à 70 fr./kg opgetekend, voor drieling- of middenslag pladijs 3000 à 3250 fr. de ben en voor visjes 1500 à 1750 fr. de ben. Alle prijsnoteringen kenden een gevoelige daling in vergelijking met de prijzen op de maandagmarkt geboekt.

GEKEND NIEUWPOORTS VISSERSFIGUUR OVERLEDEN

Te Nieuwpoort overleed zaterdag jl. op 81-jarige leeftijd gewezen visser **Maurits Vandenabeele**. Deze zeer gekende vissersfiguur was heel zijn leven matroos op diverse kusttreilers en ondermeer gedurende negen jaar op rij aangemonsterd aan boord van de N.27 en N.52, die destijds werden uitgebaat door Alex Verbanck, vader van de gewezen vismijndirecteur Jef Verbanck. Maurits Vandenabeele was een van de acht zoons van het echtpaar Simeon Vandenabeele-Vantrooyen. Zes van de zoons waren visser en één ervan baatte te Oostende een gekende vishandelszaak uit. Een van die zoons, met name Eduard, is gebleven nadat zijn vaartuig op een mijn was gelopen. Tijdens de oorlog verbleef Maurits Vandenabeele in Engeland nadat hij had deelgenomen aan de evacuatie van Duinkerke. Na de oorlog vaarde hij verder met de visserij tot hij op rust ging. Dagelijks was hij nog in de kontreien van de Nieuwpoortse vismijn te zien tot een ziekte hem velde.

Heden vrijdag 2 december wordt de afgestorvene ten grave gedragen na een uitvaartmis in de O.L.V.-Kerk te Nieuwpoort om 10 u.

Ons blad biedt aan de familie van de afgestorvene zijn oprecht rouwbeklag aan.

DE BRANDSTOFPRIJZEN IN ENGELAND

De fabels welke aan de overheid meegedeeld worden om te bewijzen dat men voordeel heeft door in Engeland, en in de eerste plaats Aberdeen of Grimsby, te verkopen, zijn nogmaals deze week achterhaald.

Op het huidig ogenblik is de prijs van de gasoil daar 13,75 fr. en dan moet men erbij zijn opdat het werkelijke aantal liters geleverd wordt, zoals men erbij moet zijn, om de vangsten niet **te veel** te zien verdwijnen.

Een Oostends schipper meldt ons dat bij het lossen en wegen, de bemanning er bestendig bij moet zijn om alles te bewaken.

Dit behoeft geen tekening!

Als men dan vaststeld, dat de officiële brandstofprijs op het huidig ogenblik in België 13,13 fr. is, min een ristourne draaiend tussen 0,70 fr. en één frank, zonder te spreken van een eindejaarsristourne welke de reders in de coöperatieve S.C.A.P. of Hand in Hand krijgen, dan zijn de zogegezegde voordelen van de verkoop in Engeland, ver te zoeken.

Een vaartuig van 1.000 p.k. laadt per reis 60 à 70 duizend liter.

Als men het verschil in prijs berekent, dan betekent dit een goedkoper bedrag van 100 à 150 duizend frank bij aankoop van de brandstof in België, zonder van de rest te spreken.

GETIJEN TE OOSTENDE

DECEMBER

		(1)	(2)	(3)	(4)
	1 donderdag	1038	450	0449	094
		2313	469	1728	043
	2 vrijdag	1127	465	0541	075
		2357	474	1815	036
	3 zaterdag	—	—	0628	062
		1209	475	1856	038
NM	4 zondag	0035	475	0709	056
		1250	482	1934	050
	5 maandag	0110	476	0750	057
		1331	487	2009	064
	6 dinsdag	0148	477	0831	059
		1412	487	2045	078
	7 woensdag	0226	477	0909	061
		1454	482	2121	087
	8 donderdag	0307	471	0950	061
		1537	469	2158	093
	9 vrijdag	0347	457	1030	063
		1619	451	2238	097
	10 zaterdag	0429	438	1114	068
		1704	431	2323	106
	11 zondag	0513	417	—	—
		1751	414	1203	080
EK	12 maandag	0607	399	0014	118
		1850	403	1258	097
	13 dinsdag	0710	389	0114	133
		1954	402	1401	113
	14 woensdag	0817	389	0223	142
		2057	409	1506	121
	15 donderdag	0919	398	0328	142
		2156	420	1608	118
	16 vrijdag	1014	414	0428	132
		2246	433	1703	107
	17 zaterdag	1102	431	0518	116
		2330	447	1747	093
	18 zondag	1143	451	0602	100
		—	—	1827	080
	19 maandag	0007	460	0642	086
		1223	470	1906	070
VM	20 dinsdag	0046	473	0724	074
		1303	487	1945	064
	21 woensdag	0125	484	0807	063
		1347	498	2027	061
	22 donderdag	0209	489	0854	052
		1435	501	2114	060

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	»	»	»

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	28 november		29 november		30 november	
Lappen	272	275	.....		.....	
Grote	260	266	.....		.....	
3/4	235	237	.....		.....	
Bloktongen	210	240	.....		.....	
Vóór-kleine	210	220	.....		.....	
Kleine	178	181	.....		.....	
Slips	155	162	.....		.....	

ZEEBRUGGE

Grote	273	287	263	275	273	280
Bloktongen	258	264	255	264	258	266
Fruittongen	205	225	227	290	191	213
Schone kleine	203	228	178	188	176	213
Kleine	178	197	194	161	178	190
Tout petit	138	157	166	142	158	176
Slips	130	132	138	128	139	146

NIEUWPOORT

Tong I	270	274	.....		.....	
Tong II	285	268	.....		.....	
Tong III	254	268	.....		.....	
Tong IV	230	234	.....		.....	
Tong V	218	220	.....		.....	
Kleine tongen	200	206	.....		.....	

PLADIJS

OOSTENDE

	28 november		29 november		30 november	
Platen	70	80	.....		.....	
Iek (groot-klein)	71	73	.....		.....	
Derde slag	64	66	.....		.....	
Platjes	32	42	.....		.....	

ZEEBRUGGE

I	66	78	75	76	57	58
II	60	67	63	72	60	61
III	57	62	62	64	56	57
IV	34	42	35	37	45	50
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....		.....		.....	
Grote pladijs	74	78	.....		65	70
Platjes	32	35	.....		30	35
Drielingen	70	75	.....		60	65

NEDERLANDSE HARING KREEG SLECHTS OPVANGPRIJS IN OOSTENDSE AFSLAG

Heden donderdagmorgen om half zeven ging in de Oostendse afslag de verkoop door van een Nederlands haringspan van de SL42-SL7 die iets boven de 1.500 ben in de markt zetten. Niettegenstaande alle haringgrootkopers aanwezig waren, deed er geen enkele koper een bod en de haring werd dan ook opgevangen aan 175 fr. de ben. Haasten we ons te schrijven dat dit niets te zien heeft met het feit, dat het om een vreemd koppel ging. De kwaliteit was niets bijzonder.

Het is anders duidelijk dat de grootkopers niet beter vragen dan haring te kopen en af te zetten omdat nu hun zware vrachtwagens en lorries er werkloos bij staan, niettegenstaande alle kosten hiervan toch lopen. Maar dan vraagt dit kwaliteit.

Ook op woensdag werden er van de eigen haringspannen reeds 1.400 bennen opgevangen en toen het Nederlands span aankondigde, dat zij donderdagmorgen aan de Oostendse afslag gingen komen met een 1.500 bennen, werden de schippers door het stadsbestuur verwittigd, dat de eventualiteit van een opvang er dik in zat. Men was echter aan boord van de Nederlandse vaartuigen toch van oordeel, het er op te wagen. De aangevoerde haring van de „SL 47 - SL 7" was ledige haring die reeds kuit en milt geschoten had. Het was praktisch de eerste ledige haring die hier aangevoerd werd. Na de verkoop, of liever de opvang, zijn de Nederlanders naar huis gevaren om hun vaten haring die zij aan boord hadden, waarschijnlijk gezouten, daar af te leveren. De Nederlandse schippers en de bemanning vonden het wel erg jammer, dat de haring opgevangen werd. Ook voor de Oostendse afslag is het opvangen van haring jammer omdat anders waarschijnlijk wel meer Nederlandse koppels de weg naar Oostende zouden gevonden hebben, hetgeen ten slotte toch nering en tering bijbrengt. Men heeft een ogenblik gezegd dat de Nederlandse bemanningsleden moeilijkheden zouden veroorzaakt hebben, maar dit is zeker niet waar. Ze werden, spijtig genoeg gekonfronteerd met een opvang. Maar dit gold eveneens voor heel wat Belgische haring.

Anderzijds mogen we ons ook wel afvragen, waarom de fabrieken geen haring opnemen? Is het vanwege de kwaliteit, vanwege het feit dat de laatste dagen de haring besmeurd was met kuit? Zal de levering zich hervatten met ledige haring? Of is er te veel haring aangevoerd?

Dit alles dient zeker ernstig nagegaan te worden om eventueel hierop te kunnen inspelen. En eens temeer zeggen we: waar blijft de propaganda langs de radio en televisie.

PARITAIR COMITE VOOR DE ZEEVISSERIJ VERVANGING VAN EEN LID

Bij K. B. van 20 oktober 1983, dat in werking treedt op 9 november 1983, wordt de heer Gerard Ackx, te Knokke-Heist, als vertegenwoordiger van een werknemersorganisatie tot plaatsvervangend lid benoemd van het Paritair Comité voor de zeevisserij, ter vervanging van de heer Erik Leeman, te Gent, wiens mandaat een einde nam op verzoek van de organisatie die hem had voorgedragen; hij zal het mandaat van zijn voorganger voleindigen.

DANK NAMENS „DE BOLLE"

Zoals in een vorige bijdrage gemeld, hebben de rederscoöperatieven Hulp in Nood, S.C.A.P., Hand in Hand Oostende en de O.V.A. een financiële bijdrage geleverd ten voordele van het Visserstehuis „De Bolle", dat vorige week dinsdag het twintigjarig bestaan herdacht.

Aansluitend hierop ontving de h. P. Vandenberghe een schrijven van de h. Opstaele, voorzitter van „De Bolle" waarvan wij onderstaande enkele citaten weergeven:

„Waarde Pros,

Niet zonder ontroering ontvingen wij de checks door U aan onze jongens van het Visserstehuis overgemaakt ter gelegenheid van onze twintigste verjaardag.

Alhoewel U niet op de gezellige viering aanwezig waart, hebben wij toch én met overtuiging, Uw dynamisme en Uw inzet voor de Bolle onderlijnd en ten overstaan van allen die het horen wilden en moesten, bevestigd dat de Bolle er nooit zou geweest zijn, zonder U en Uw medewerking, zonder Uw enthousiasme, zonder Uw aanmoediging.

Honderd acht en tachtig jongens hebben tot op vandaag door de Bolle, hun plaats in de maatschappij kunnen innemen en het meest verheugend feit zal U zeker bijzonder genoegen doen, wanneer U verneemt dat de eerste jongen, die in de Bolle opgenomen werd, bij ons op 22 november aanwezig was, samen met zijn echtgenote. Die jongen die nu een grote Mijnheer geworden is, is gelukkig en welstellend. Ik meende, Waarde Pros, dat wij U geen mooier geschenk dan deze mededeling konden aanbieden.

Mogen wij U vragen, onze tolk te zijn bij Uw medewerkers en verantwoordelijken van Uw verenigingen om hen onze meest erkentelijke dank te betuigen voor hun trouwe sympathie.

Wij vonden het echt spijtig dat U persoonlijk niet kon aanwezig zijn. Het feest was geen uiterlijk vertoon, maar wel een bijeenkomst van ware vrienden van de Bolle en van zijn jongens.

Met hartelijke groeten,
A. Opstaele
voorzitter"

Nota der Red.: waarvan akte voor de beheerders en de medewerkers der verschillende organismen waarvan de heer Vandenberghe nog steeds de leiding heeft.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	28/11		28/11		29/11		29/11		30/11		30/11		28/11		30/11	
Tarbot groot	350	371	370	408	.....		380	315	.....		400	409	396	404	.....	
Tarbot middel	247	300	274	365	.....		282	231	.....		235	333	285	320	.....	
Tarbot klein	160	190	192	228	.....		170	207	.....		159	217	.....		.....	
Griet groot	161	218	190	214	.....		172	160	.....		176	180	168	276	.....	
Griet middel	140	160	143	154	.....		100	125	.....		132	136	.....		.....	
Griet klein	110	130	74	113	.....		77	87	.....		69	70	.....		.....	
Schelvis groot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis middel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis klein	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek grote	173		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek middel	82	112	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek klein	86		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Leng	62		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rog I	136	112	87	90	85		87		.....		64	83	98	103	.....	
Keilrog	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rog	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Tilten	100	70	72	76	70		64	85	.....		44	77	.....		.....	
Scherpstaart	59	100	91	94	.....		55		45		.....		40	61	.....	
Halve Mans	70	110	52	58	55		45		.....		40	61	.....		.....	
Teelt	46		50	55	.....		43	42	.....		40		.....		.....	
Katrog	30		30	34	.....		15	17	.....		14		.....		.....	
Kabeljauw	91	116	84	92	85	105	88		.....		90		95	105	81	86
Gul (groot)	83	87	79		53	65	.....		.....		64	85	85		86	
Gul (middel)	75	79	68	72	52	62	.....		.....		86		.....		.....	
Gul (klein)	53	66	36	41	44	51	43	46	.....		41	43	49		45	
Hozemondhamme	132	286	153	295	.....		164	299	.....		60	300	190	295	.....	
Wijting groot	27	46	28	34	40	45	40		.....		38		42	47	34	38
Wijting klein	19	22	19	22	21	24	30	44	.....		19		25	27	21	23
Schar	36	40	30	34	28	33	38		.....		35		40	54	34	40
Steenschol	75	166	.....		63	155	.....		.....		.....		.....		.....	
Zeehaai	40	60	40	50	55	59	50		.....		42	49	.....		.....	
Hondshaai	28		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Kongeraal	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schartong	18	52	.....		.....		.....		.....		.....		50	150	.....	
Volle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steenholk	28	39	.....		31		.....		.....		.....		.....		.....	
Heilbot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koolvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeewolf	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pollak	86		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zonnevis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koningsvis	140		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Vlaswijting	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schotse schol	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeehond	.....		24	30	.....		23	22	.....		32	28	45	55	.....	
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		12	16	.....	
Rode Poon (roobaard)	41	66	40	46	.....		20		.....		45	55	75	80	.....	
Grauwe poon (knorhaan)	12	16	15	21	.....		25	12	.....		7		45	50	.....	
Rode knorhaan	80	88	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Posten	.....		20	28	.....		.....		.....		34		.....		.....	

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **maandagmarkt van 21 november** werd aangevoerd: 22.665 kg tong; 240 kisten tarbot en griet; 819 kisten kabeljauw; 7 kisten schelvis; 479 kisten wijting; 1542 kisten schol; 172 kisten schar; 2.353 kisten haring en 319 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 17,36-16,05; grote tong 16,93-15,82; grootmiddel tong 13,71-12,97; kleinmiddel tong 10,56-9,83; tong één 8,41-7,93; tong twee 8,10-7,50.

Per 40 kg.:
krab 30-23; tarbot 628-275; griet 349-188; kabeljauw één 234-190; kabeljauw twee 254-156; kabeljauw drie 178-144; kabeljauw vier 152-126; kabeljauw vijf 124-90; schelvis drie 208; schelvis vier 202-166; schol één 160-126; schol twee 148-124; schol drie 138-110; schol vier 112-80; wijting drie 69-33; haring één 34-26,80; schar 70-40; tongschar 300-170; steenbolk 34-26; poontjes 47-36; haai 124-76; inktvis 114.

De besommingen waren:
KW 4 + KW 149 ƒ 18.300; KW 11 ƒ 32.200; KW 12 ƒ 2.100; KW 22 ƒ 55.400; KW 25 ƒ 50.000; KW 34 ƒ 46.100; KW 36 ƒ 69.500; KW 45 ƒ 44.300; KW 77 ƒ 17.200; KW 88 ƒ 35.900; KW 113 ƒ 32.000; KW 145 ƒ 37.500; KW 152 ƒ 26.000; KW 189 ƒ 39.200; UK 27 + UK 307 ƒ 11.000; VD 54 + VD 77 ƒ 4.000; WR 67 + WR 68 ƒ 5.100; IJM 44 ƒ 30.900; IJM 154 ƒ 23.500.

Aan de **dinsdagmarkt van 22 november** werd slechts door één span aangevoerd: 85 kisten kabeljauw; 68 kisten wijting; 3 kisten schar en 1 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:
kabeljauw drie 226-170; kabeljauw vier 164-156; kabeljauw vijf 136-100; wijting drie 70-56; schar 114-98.

De besommingen waren:
WR 160 + UK 90 ƒ 15.400.

Aan de **woensdagmarkt van 23 november** werd aangevoerd: 865 kisten kabeljauw; 362 kisten wijting; 7 kisten schol; 21 kisten schar en 26 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:
kabeljauw één 245-238; kabeljauw twee 236-210; kabeljauw drie 190-160; kabeljauw vier 162-130; kabeljauw vijf 132-84; schol vier 176-156; schar 126-88; wijting drie 66-40; bot 30-26; steenbolk 26.

De besommingen waren:
HD 5 + VD 18 ƒ 10.100; HD 28 + HD 103 ƒ 12.200; HD 63 + SL 9 ƒ 15.200; UK 27 + UK 307 ƒ 14.100; UK 90 + WR 160 ƒ 9.900; UK 233 + ƒ UK 234 ƒ 10.120; VD 19 + VD 73 ƒ 22.700; VD 54 + VD 77 ƒ 17.000; WR 36 ƒ 2.200; IJM 3 + IJM 27 ƒ 11.600.

GOEDEREEDE

DONDERDAG 24 NOVEMBER 1983

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	340	5.599	16,47
Tong gm	639	8.828	13,82
Tong km	493	5.437	11,03
Tong I	629	5.716	9,09
Tong II	376	3.166	8,42
Tarbot I	73	1.362	18,66
Tarbot II	63	971	15,41
Tarbot III	191	1.921	10,06
Tarbot IV	110	1.048	9,52
Tarbot afw	89	733	8,24
Griet I	126	1.086	8,62
Griet II	295	1.503	5,10
Kab 1 (G)	65	280	4,31
Kab 2 (G)	470	2.023	4,30
Kab 3 (G)	3.075	10.586	3,44
Kab 4 (G)	1.848	5.519	2,99
Kab 5 (G)	4.590	11.842	2,58
Kab (afw)	18	9	0,50
Wijt. 3 (G)	3.143	4.136	1,32
Schar 1	1.070	2.087	1,95
Makr. III	5	7	1,34
Poon 2	34	52	1,54
Rog I	35	132	3,77
Rog II	108	256	2,37
Koolv. 1 (G)	1	2	2,38
Schel. 3 (G)	14	65	4,66
Bot	1.465	1.377	0,94
Tongschar	65	305	4,70
Schol 1 (O)	340	1.237	3,64
Schol 2 (O)	1.461	5.553	3,80
Schol 3 (O)	5.344	17.335	3,24
Schol 4 (O)	2.632	6.7842,58	
Haai + P	49	139	2,83
Inktvis W	15	113	7,56
Steenbolk	462	500	1,08
Hammen	5	71	14,28
Paling	4	45	11,18
Diversen	2.302	7.196	3,13
Garn. EXP 2	3.732	27.198	7,29
Garn. BNL 2	3.107	23.157	7,45
TOTAAL	**38.883**	**165.379**	

VRIJDAG 25 NOVEMBER 1983

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	2.327	40.057	17,21
Tong gm	7.022	95.808	13,64
Tong km	7.114	75.164	10,57
Tong I	10.305	87.629	8,50
Tong II	5.826	44.011	7,55
Tarbot I	1.221	23.475	19,23
Tarbot II	776	12.241	15,77
Tarbot III	2.572	23.563	9,16
Tarbot IV	2.343	21.891	9,34
Tarbot afw	919	6.624	7,21
Griet I	1.335	11.632	8,71
Griet II	5.471	27.596	5,04
Schol 4 (G)	448	1.259	2,81
Kab 1 (G)	386	1.462	3,79
Kab 2 (G)	1.857	6.995	3,77
Kab 3 (G)	6.775	22.526	3,32
Kab 4 (G)	4.141	12.042	2,91
Kab 5 (G)	11.997	29.099	2,43
Kab (afw)	97	49	0,50
Wijt. 3 (G)	11.166	13.042	1,17
Wijt. 4 (G)	3.383	3.351	0,99
Schar 1	9.163	18.463	2,01
Poon 2	528	722	1,37
Rog I	523	1.783	3,41
Rog II	1.079	1.996	1,85
Koolv. 1 (G)	7	16	2,34
Schel. 3 (G)	52	217	4,18
Bot	678	485	0,71
Zalm-forel	301	3.161	10,50
Tongschar	620	2.347	3,79
Schol 1 (O)	4.879	17.306	3,55
Schol 2 (O)	14.123	51.008	3,61
Schol 3 (O)	48.345	152.020	3,14
Schol 4 (O)	52.484	136.415	2,60
Haai + P	1.010	2.081	2,06
Haai – P	11	14	1,23
Krab	830	442	0,53
Inktvis W	50	385	7,71
Inktvis ZW	829	1.588	1,92
Kuit/Lever	9	55	6,06
Steenbolk	8.189	7.437	0,91
Kreeft	3	43	14,31
Hammen	38	532	13,99
Paling	6	72	12,02
Diversen	41.738	148.697	3,56
Garn. EXP 2	2.829	21.707	7,67
Garn. BNL 2	2.261	18.679	8,26
TOTAAL	**278.066**	**1.147.185**	

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 21-11 t.e.m. 25-11.1983

Door 99 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
123.434 kg.	Tong	ƒ 1.121.819,16	van ƒ 9,09
29.782 kg.	Tarbot	ƒ 313.350,50	van ƒ 10,52
189.095 kg.	Schol	ƒ 600.888,94	van ƒ 3,18
57.270 kg.	Kabeljauw	ƒ 174.549,02	van ƒ 3,05
6.890 kg.	Griet	ƒ 37.609,73	van ƒ 5.46
8.335 kg.	Schar	ƒ 16.295,68	van ƒ 1,96
24.360 kg.	Wijting	ƒ 28.245,98	van ƒ 1,16
229.902 kg.	Diversen	ƒ 1.053.101,92	
669.068 kg.		**ƒ 3.345.800,93**	

NEDERLAND

BRESKENS

Aanvoer over de week van 21 t.m. 25 november 1983

		Gemidd. prijs per kg.
6.196 kg.	export garnalen	voor ƒ 7,87
4.087 kg.	pellerij garnalen	voor ƒ 7,84
562 kg.	bot	voor ƒ 0,66
1.780 kg.	schar	voor ƒ 2,00
27.446 kg.	schol	voor ƒ 3,22
8.185 kg.	tong	voor ƒ 10,57
1.789 kg.	tarbot	voor ƒ 10,88
2.779 kg.	griet	voor ƒ 6,31
31.702 kg.	kabeljauw	voor ƒ 2,97
9.536 kg.	wijting	voor ƒ 1,23
1.567 kg.	rog	voor ƒ 2,59
13 kg.	makreel	voor ƒ 1,33
1.039 kg.	poon	voor ƒ 1,23
218 kg.	haai	voor ƒ 2,47
18 kg.	ham	voot ƒ 15,71
49 kg.	baars en herder	voor ƒ 17,73
367 kg.	tongschar	voor ƒ 5,26
20 kg.	schelvis	voor ƒ 3,85
4.833 kg.	inktvis	voor ƒ 2,19
1.148 kg.	bolk	voor ƒ 0,76
17 kg.	koolvis	voor ƒ 4,19
115 kg.	schardijn	voor ƒ 1,32

VLISSINGEN

VRIJDAG 25 NOVEMBER 1983

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	1.344	23.336	17,29
Tong gm	5.175	69.453	13,42
Tong km	5.955	61.690	10,36
Tong I	10.594	91.743	8,66
Tong II	5.920	44.480	7,51
Tarbot I	949	17.767	18,72
Tarbot II	671	9.977	14,87
Tarbot III	1.152	10.513	9,13
Tarbot IV	540	4.926	9,12
Tarbot afw	6	93	15,50
Griet I	2.810	22.153	7,88
Griet II	2.258	11.760	5,21
Schol 1 (G)	3.242	12.271	3,78
Schol 2 (G)	9.167	35.632	3,89
Schol 3 (G)	37.849	124.068	3,28
Schol 4 (G)	18.952	59.241	3,13
Kab 1 (G)	1.164	4.516	3,88
Kab 2 (G)	2.327	9.455	4,06
Kab 3 (G)	9.603	30.291	3,15
Kab 4 (G)	11.477	34.739	3,03
Kab 5 (G)	22.350	56.637	2,53
Kab (afw)	43	38	1,13
Wijt. 3 (G)	13.256	18.748	1,41
Wijt. 4 (G)	3.636	3.466	0,95
Schar 1	6.029	12.538	2,08
Tongschr 1	1.726	8.569	4,96
Tongschr II	1.764	6.685	3,79
Zeebaars	29	502	17,30
Tng besch.	2	4	2,11
Poon gr	19	69	3,61
Poon 1	828	1.942	2,35
Poon 2	2.325	3.134	1,35
Rog I	516	1.730	3,35
Rog II	1.174	3.481	2,97
Rog III	3.645	4.747	1,30
Koolv. 4 (G)	9	26	2,91
Schel. 4 (G)	153	349	2,28
Bot	418	313	0,75
Haai + P	34	96	2,83
Zandhaai	113	179	1,58
Inktvis W	1.211	8.710	7,19
Inktvis ZW	18.059	35.575	1,97
Kuit/Lever	32	105	3,28
Steenbolk	9.756	7.538	0,77
Mullen	24	142	5,90
Kreeft	1	11	11,00
Hammen	202	2.697	13,35
Paling	7	81	11,61
Diversen	14.463	37.159	2,57
Krabben	393	501	1,28
H. Makreel	985	1.326	1,35
St. Zuigers	2	1	0,57
Zonnevis	11	46	4,17
Heek	2	8	4,06
Krab. poot	2	354	3,03
TOTAAL	**234.478**	**895.594**	

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 20 t.m. 26 november 1983

	kg.	*gem. prijs*
Export Garnalen	29.146	7,85
Tong	2	11,92
Schol	633	3,32
Schar	239	2,44
Bot	988	0,68
Kabeljauw	15.061	3,30
Wijting	6.810	1,27
Zeebaars	8	15,16
Makreel	61	1,64
Paling	12	13,09
Zalm-Forel	50	8,16
Krab	20	3,38
Steenbolk	253	0,82
Kuit	8	5,89
Diversen	47	—

■ De belangen van landbouw en visserij zijn nog al eens tegengesteld, en waar het zo is, is de visserij gewoonlijk het kind van de rekening. Zal ook zoiets gebeuren in verband met de vraag die men zich stelt of het Nederlands Grevelingenmeer „zout" of „zoet" moet gehouden worden? Het is namelijk zo dat het voor de oester (meer dan 100 miljoen wilde goede platte oesters) en voor de mossel, zout moet gehouden worden, maar voor de landbouw zoet. Of bestaat er een middel om voor de landbouw zoet water aan te voeren voor het vochtig houden van de landerijen?

■ De Z.492 de „Espada" die uit België werd weggekocht door de Nederlandse rederij De Visser, ligt thans voor een fikse nazichtbeurt voor een Nederlandse werf. Eerst komt er een zandstraalbeurt waarna het kasko een laag zink toebedeeld krijgt en verder een chloorrubberlaag. De Hollandse degelijkheid zal van de oude Z.492 wel een mooie kotter maken. De Z.492 meet iets boven de 100 Brt. en was (?) uitgerust met een motor van 490 p.k. Voor onze noorderburen zeker wel aan de lage kant. Het schip wordt onder de Nederlandse vlag geregistreerd onder WR 19 (Wieringen).

■ Opnieuw komt een nieuwe Nederlandse kotter via de proefvaart bedrijfsklaar voor de visserij. Het gaat om de UK.367 „Ella Petronella". Het is de typische 40-meter kotter met een breedte van 8 m en een holte van 4,40 m, uitgerust met een motor van 2.050 p.k. aan 900 t/m. Er zijn ook twee hulpmotoren aan boord met een vermogen van 260 p.k. en een zes-trommel vislier. Thans komt eentje min of meer er beslist niet meer op aan.

■ In Nederland heeft Ton Borghouts, de hoofd redacteur van het visserijweekblad „Visserijnieuws" ontstaan door de versmelting van de twee weekbladen „Visserijwereld" en „Visserijnieuws" ontslag genomen. Door de redactie wordt het voorgesteld dat Ton Borghouts van mening was dat het redactie-team te veel tijd moest besteden aan advertentie-verkoop en daardoor te weinig diepgang in het blad kon brengen. Wij laten dit voor wat het is. Het vuil linnen moet immers in familiekring gewassen worden. We kunnen deze gang van zaken best vergelijken zoals twee oppositiepartijen, die samen gaan strijden om aan de macht te komen. Eens zover, is hetgeen hen vroeger verbindt plots vergeten en wordt het tussen beiden een gevecht om het laken naar zich toe te halen. Aan de nieuwe redactieleiding toch onze beste wensen, hopend dat ze het wat vakkundiger en onbevooroordeeld zullen aanvangen.

■ In de Nederlandse begroting van Landbouw en Visserij wordt het struktuurbeleid voor de visserij, door de E.E.G. te Brussel gevoerd, met gemengde gevoelens onthaald omdat dit beleid zich beperkt tot de vaartuigen van maximum 33 meter. Zoals men weet, ligt de doorsnee-maat van de Nederlandse kotter rond de 40 meter.

■ In de Nederlandse begrotingsnota voor de visserij 1984 wenst men financiële steun te zien verlenen voor het aanschaffen op de diepvriestreilers van visverwerkende apparatuur zoals fileermachines e.a. Gezien de voor de deur staande invoering van het visserijlogboek, zouden de Nederlandse begrotingsopstellers voor de visserij, best eens nagaan op welke manier men aan de noodzakelijke visruimte zou trachten te komen om hun talrijke, over-uitgeruste en in overtal verkerende diepvriestreilers het leven te verschaffen. Het liedje voor het vangen van 150 duizend ton makreel via een toegekend kwotum van 35 duizend ton, zal waarschijnlijk niet verder kunnen gezongen worden. Ook in inspectiemiddens, op de E.E.G. tot voor het Hof van Justitie te Luxemburg, bestaat er hieromtrent intussen bekendheid.

■ De bekende Nederlandse vissersplaats „Urk" wordt binnen afzienbare tijd zeker een provinciehoofdplaats. Inderdaad zal Urk vanaf het nieuwe jaar, losgemaakt worden uit de provincie Overijssel en tot een nieuw te vormen provincie behoren samen met de Flevopolder en de Noord-Oostpolder. Het zal de kleinste Nederlandse provincie worden. Een zorg zullen de Urkervissers zeggen. Hadden wij maar liefst een betere toegangsgeul tot Urk, dat zou ons beter passen.

Reders, verzorgt uw vaartuigen. Deze nuttige kosten besparen u veel uit aan herstellingen, opslepingen en marktverliezen.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

IJSLAND

KABELJAUWSTOCKS

■ De IJslandbiologen die heel wat kleiner kabeljauwkwota in de laatste jaren voor het vangen vrijgaven dan de regering zelf, schijnen gelijk te krijgen met hun, zogezegde pessimistische voorspellingen over de kabeljauwstocks. Telkens deed de regering er enkele tien duizend tonnen bij. Thans blijkt dat in de eerste 9 maand van dit jaar slechts 251.700 ton aangevoerd werd tegen nog 320.300 ton in 1982. Dit is 70 duizend ton in min. De totale aanvoer van alle vissoorten over dezelfde perioden vergeleken, is 60 duizend ton min in 1983. Er werd dus 10 duizend ton meer aangevoerd aan andere vissoorten in 1983 dan in het vorig jaar.

IJSLANDVISSERIJTREILERS AAN VERNIEUWING TOE

■ Er wordt in IJsland rekening gehouden met het feit, dat bijna 200 treilers in de eerstkomende jaren zouden moeten vernieuwd worden. Het idee om volgend jaar een internationale visserijtentoonstelling in september in IJsland te houden zou in verband met de dringende vernieuwing van de IJslandse vloot bijzonder gelegen komen, zowel voor de eigen visserij als voor de buitenlandse firma's die er zouden komen tentoonstellen.

■ De IJslandse hektreiler „Bardi" kwam verleden week met 2.520 van onze bennen van 50 kg. te Grimsby aan de markt en verwezenlijkte hiermede 9,208 miljoen B.fr., hetzij één van de grootste gemiddelde prijzen, die ooit door een IJslander te Grimsby verwezenlijkt werden nagemelijk 3.650 kg. Kabeljauw noteerde 96 fr. het kg., gullen 70 fr. en kleine gullen 63 fr. Toch nog een stuk lager dan deze week in de Belgische afslagen. En dan nog voor uitstekende kwaliteit.

IERLAND

■ Voor de Ierse rechtbank van Cork werden dertien Ierse schippers veroordeeld tot een boete van 80 duizend B.fr. en in drie van de gevallen liep de boete zelfs op tot 200 duizend fr. Ze werden beboet om haring aan boord te hebben, terwijl er een verbod op de haringvisserij was in het gebied waarin zij vissende waren. Terzelfdertijd werd er eveneens een schipper uit Plymouth veroordeeld tot een boete van 400 duizend fr. en het in beslag nemen van zijn vistuig omdat aan boord van dit ex-Spaanse vaartuig dat thans onder Britse vlag vaart, minder dan 75% van de bemanning uit E.E.G.-onderdanen bestonden. Verder werden drie Spaanse schippers voor dezelfde rechtbank veroordeeld tot een boete van 1 miljoen B.fr. wegens illegale visserij in Ierse wateren. Eveneens voor dezelfde rechtbank werden nogmaals elf Spaanse schippers veroordeeld tot 1 miljoen B.fr. boete wegens het vissen op haring voor de Ierse kust zonder in het bezit te zijn van een vergunning hiertoe. Zo te zien, alles bij elkaar genomen een aardig stuivertje aan boete-inkomen.

■ In Ierland werd er terug veel haring in zee gedumpt omdat er geen kopers voor gevonden werden. Vooral op de kusten van de Ierse graafschappen Kerry en Cork in Reenard en Ballycotton, is er veel haring te vangen. Het gebrek aan belangstelling en afzet voor deze haring, verplicht heel wat haringvissers tot opliggen. Voor het terug dumpen in zee van de haring krijgen de vissers een tussenkomt van rond de 300 fr. de ben.

SPANJE

■ Spanje is thans tot de NAVO toegetreden, de Noord-westelijke Atlantische Organisatie voor de Visserij. Spanje is inderdaad op zoek naar nieuwe visserijgebieden en visserijkontrakten. Ook met Marokko heeft het een nieuw kontrakt afgesloten alhoewel dit meer moeite en geld gekost heeft dan het voorgaande. Dit visserij-akkoord laat dit land echter toe haar sardienenkonservenindustrie op de Canarische eilanden terug te openen. Eén van de nieuwe voorwaarden van het kontrakt met Marokko is anderzijds de verhoging van de netmaaswijdte voor de netten van de Spaanse betrokken schepen en dit zal voor vele Spaanse schippers zeker heel wat voeten in de aarde hebben. En de Marokkanen hebben gelijk.

NIEUWE INDELING VOLGENS GROOTTE VOOR SCHELVIS EN WIJTING

Bij verordening van de E.E.G.-Commissie van 17 november 1983 tot aanpassing van de gemeenschappelijke handelsnormen voor bepaalde soorten gekoelde of verse vis, werd de indeling volgens grootte van schelvis en wijting herzien en aangepast. De Commissie is inderdaad van oordeel dat deze normen dienen te worden aangepast om rekening te houden met wijzigingen in de produktie- en verkoopsvoorwaarden en dat dergelijke wijzigingen werden vastgesteld voor schelvis en wijting en dat daarom het schema voor de grootte-indeling voor deze produkten dient te worden aangepast. Hierbij stipt de Commissie nog aan dat deze wijzigingen in overeenstemming zijn met het advies van het Comité van Beheer voor Visserijprodukten.

De nieuwe tabel bepaalt de indeling in grootte volgens het gewicht zoals hieronder.

	Schelvis	Wijting
	kg/vis	kg/vis
Grootte 1	1 en meer	0,5 en meer
Grootte 2	van 0,57 tot 1	van 0,35 tot 0,5
Grootte 3	van 0,3 tot 0,57	van 0,25 tot 0,35
Grootte 4	van 0,17 tot 0,3	van 0,11 tot 0,25

HET GAAT SLECHT IN DE E.E.G.

VERSTANDHOUDING TOTAAL ZOEK DE GEVOLGEN VOOR DE VISSERIJ?

De „Tien" die de top te Athene moeten voorbereiden komen er maar niet toe een eensgezind standpunt te bereiken. Over de bijdrage die de landen-leden in de E.E.G.-pot moeten steken, gaan verscheidene landen niet akkoord en wel in de eerste plaats Groot-Brittannië waarvan de Eerste Minister, de ijzeren lady, mevr. Thatcher, beweert dat ze 50 miljard meer in de E.E.G.-pot steekt dan ze er uithaalt. Als elkeen meer uit de pot wenst te halen dan hun eigen bijdrage, dan is het duidelijk dat men meteen de Gemeenschap kan laten opdoeken. De logge E.E.G.-administratie-apparatuur alleen reeds loopt met een aanzienlijk deel van de pot weg. Honderden Europese Parlementairen, die elk een vergoeding van drie miljoen toegewezen krijgen, over een eigen particuliere sekretaris(esse) mogen beschikken ten laste van de E.E.G., allerlei soorten vergoedingen voor verblijfs- en reiskosten toegewezen krijgen, die op zichtzelf ver een gewone ambtenaarswedde overschrijden, het recht om van de kostelijke spijzen aan de E.E.G.-bar te mogen genieten en hiervoor zelfs ongenode gasten mogen meebrengen. E.E.G.-Parlementairen, waarvan het officieel vastgesteld werd, dat zij dranken en eetwaren inpakten en medenamen om bij hen zelf een feestje te geven en orgiën in te richten op de kap van de brave E.E.G.-belastingsbetalers. Moeten we nog even herinneren aan het bezoek van de vroegere voorzitster, de Franse Simone Veil, die ter gelegenheid van haar bezoek aan de landen van Zuid-Amerika, miljoenenfeesten gaf, waar de champagne in beken stroomde en dit ten laste van de E.E.G.-begroting! Zou men niet liefst eens deze Agiusstal gaan kuisen om de put te helpen vullen?

Ondertussen dreigt de Gemeenschap uiteen te vallen zoals onder meer de heer Tindemans, Belgische Minister voor Buitenlandse betrekkingen, het liet verstaan. Zo Groot-Brittannië met Noord-Ierland beschikt over de twee derden van de visserijwateren van de Gemeenschap. Indien dan eventueel ook Ierland nog aan de kant van de Britten zou gaan staan, wordt het een ware ramp voor onze en andere visserijen, of het zou minstens heel wat geld kosten aan de regering om voor onze vloot nog het kleine plaatsje toegewezen te krijgen waarmede wij ten slotte tevreden zouden kunnen gesteld worden.

In dit verband, en gezien men reeds met „Tien" niet tot een overeenkomst geraakt, kan men gerust Spanje en Portugal vergeten. Dit zijn immers landen die in een toetreding tot de E.E.G. slechts en alleen voordelen wensen te zien en te halen. Voor de Spanjaarden op landbouwgebied en voor de visserij. Dan zullen de dertien E.E.G.-visserijïnspecteurs zeker niet meer volstaan en zal er een veelvoud moeten benoemd worden en ingezet voor de Spaanse visserijvloot alleen.

Nog eens een miljoenenverkwisting op administratief vlak alleen!

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

E.E.G.

■ Twee leden van de onlangs benoemde E.E.G.-visserijïnspecteurs, namelijk de Nederlander Geertsma en de Ier Mc Garvey, hebben verleden week kontakt opgenomen met hun nieuwe werkkring door het brengen van een bezoek aan de Schotse havens Aberdeen en Ullapool. Ze bezochten eveneens de afslagen van beide visserijhavens. Ze waren hierbij vergezeld door de kapitein van het goed bekende visserijwachtschip „Vigilant". Was het om de zwarte markt te beoordelen of om de wijze van verkopen?

■ Er is toch een opening gekomen in de toelating voor haringvisserij in de noordelijke en centrale Noordzee. Deze visserij moest in de zomer stopgezet worden omdat er te Brussel tot geen overeenkomst kon gekomen worden wat de opdeling van het algemeen E.E.G.-viskwotum in nationale kwota betreft. De verdere zomerharingvisserij werd hieraan ondergeschikt gemaakt. Thans kregen de Britten sinds dinsdag toelating voor drie weken, meer bepaald tot 15 december om 13 duizend ton haring te vissen in de gebieden ICES 4 a en b. Nochtans werd de uiteindelijke beslissing bepaalde tijd nog opgehouden door de Franse, West-Duitse en Belgische regeringen, doch het ging hier echter in wezen slechts om details.

■ Te Brussel heeft de Commissie haar nieuwe orientatieprijzen voorgesteld voor het jaar 1984 voor de verschillende vissoorten. Deze voorstellen worden overgemaakt aan de ministerraad van de EEG, die de visserij in haar bevoegdheid heeft en zullen de basis vormen voor eventuele diskussies ter zake. Ten overstane van 1983 werden de visprijzen in de nieuwe voorstellen van 1 tot 6% verhoogd.

ALLERLEI

■ Verleden week deelden we nog mede dat het vissen op de „krill", een klein garnaaltje dat in massa's aanwezig is vanaf het zuidelijk punt van Argentinië tot aan de Zuidpool, moeilijk tot ontwikkeling komt omdat slechts het vlees van het klein staartje kommerciëel gewaardeerd wordt. Thans heeft een Poolse woordvoerder laten weten, dat Polen een revolutionaire techniek ontwikkeld heeft in het automatisch pellen van de krill zodat, indien dit zich bewaarheidt, binnenkort aan het vissen hierop de volle aandacht zal kunnen verleend worden.

■ Aan het jaarverslag „Visserij 1982" uit Nederland ontlenen we uit een studie gemaakt door het Rijksinstituut voor Visserij-Onderzoek dat, door een strikte toepassing van de 80 mm netmaaswijdte de paaimassa tong met 25% zal verhogen omdat de 80 mm toelaat dat de tong hierdoor minstens éénmaal tot paaien zal komen. We hebben de verhoging van netmaaswijdte in onze kolommen altijd warm verdedigd omdat dit ten slotte voordelig uitdraait voor de visser. Mocht men nu nog veel strenger worden op ondermaatse tong, vooral dan binnen de 12-mijlszone, en voor de grote schepen het eventueel illegaal vissen binnen deze zone, dan zou de visserij heel wat betere tongenseizoenen kennen dan in de laatste jaren het geval was.

■ De werken voor de verbinding van de Franse en Britse elektriciteitsnetten bij middel van verscheidene onderzeese kabels, zullen einde van de zomer 1986 klaar komen. De werken zullen dan naar schatting 50 miljard B.fr. gekost hebben, waarin de EEG voor meer dan 7 miljard tussengekomen is. De kabels zullen in 4 sleuven van 1,5 m diep in de zeebodem gelegd worden tussen het Franse Calais en het Engels Sellindge (24 km van Dover). De kabels hebben een lengte van bijna 70 km waarvan 45 km in zee. Zowel zal Frankrijk dan aan Engeland kunnen leveren als omgekeerd. Gezien de kabels 1,5 m onder de grond zullen gelegd worden, zullen zij geen hinder vormen voor de visserij.

■ Men spreekt thans veel over Eurokotters, namelijk de kotter die maximum 70 Brt mag meten, voorzien van een motor van 300 Pk om in de 12-mijlszone uit de kust, toegelaten te worden. Deze Eurokotter heeft nagenoeg een lengte van 24,20 m., een breedte van iets boven de 6 m. en een holte van rond de 2,70 m. Wie kan er echter waarborgen dat deze tonnage, motorsterkte en eventueel maximummaten binnen enkele jaren weerom niet zullen veranderen of aangepast worden? Als er een ganse vloot van dergelijke Eurokotters, de thans eerder bescheiden en kleine kustvissersvaartuigen zullen komen vervangen of aan mededinging zullen komen doen, dan zal er binnenkort geen visje meer te veel in de kustzone zitten. Het is ons bekend dat de lengte van 24,20 m. niet meer beantwoordt aan de gestelde eisen en hoogstens een 23,75 m. nog verantwoord is. We komen hierop terug.

■ Van de 75 miljoen ton wereldaanvoer van vis, is er ongeveer 55 miljoen bestemd voor menselijk verbruik en het overige voor vismeel en visolie. Aan de hand van de grote bevolkingsaangroei in de landen van de derde wereld, zou de vraag naar vis voor menselijk verbruik tegen het eind van deze eeuw echter verdubbelen tot 110 miljoen. Volgens de FAO, de U.N.O.-wereldorganisatie voor Voeding, is dit wel te doen wanneer men de visserij-inspanning opvoert, een beter gebruik maakt van de gevangen vis, een beter beheer van de vistocks, samen met een aanpak van het vissen op onderbeviste soorten, waarvoor dan eerst wel een markt dient gevonden te worden. In feite leidt zich veel tot een betere en aangepaster commercialisatie.

DE VERSPREIDING VAN «HET VISSERIJBLAD»

Om te voldoen aan de vraag van veel vissersfamilies en al wie belang stelt in de visserij en vishandel, is HET VISSERIJBLAD elke vrijdag te verkrijgen, tegen de prijs van 50 fr., bij de dagbladverkopers en in de hiernavolgende boekhandels.

Wie zich wil abonneren, kan dit steeds ten kantore of ter post.

AAN DE MIDDENKUST:

Algemene Lektuur	Torhoutsesteenweg 332, Oostende
Dedecker O.	Torhoutsesteenweg 442, Oostende
Dirix	Spaarzaamheidstraat 1, Oostende
Internationale Boekhandel	Kapellestraat 65, Oostende
Internationale Boekhandel	Ad. Buylstraat 33, Oostende
Internationale Boekhandel	Alf. Pieterslaan 9, Oostende
Internationale Boekhandel	Th. Van Loostraat 26, Oostende
Lievens M. Fr.	Koninginnelaan 39, Oostende
Saelens	Langestraat 95, Oostende
Thoon G.	Voorhavenlaan 179, Oostende
Van Belle J.	Stuiverstraat 422, Oostende
Algemene Lektuur	Duinenstraat 302, Bredene
Berten M.	Buurtspoorwegstraat 48, Bredene
Bolle G.	P. Elisabethlaan 72, Bredene
Paulus	Vosseslag 123, De Haan

AAN DE OOSTKUST:

Verstraete	Heiststraat 71, Zeebrugge
Alg. Lektuur	Knokkestraat 118, Heist
Vanderveen A.	Vlamingstraat 22, Heist
Verstappen	St. Antoniusstraat 45, Heist
Wicke	Stationsplein 2, Knokke-Heist

AAN DE WESTKUST:

Vermote	Langestraat 127, Nieuwpoort
Vandenbruwaene	Pyliserlaan 25, Koksijde

„HET VISSERIJBLAD"

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANKRIJK

■ De grote Franse rederij „Jégo-Quéré" verkoopt thans haar visvangsten in Denemarken. Voorheen gebeurde dit in Groot-Brittannië en zelfs in West-Duitsland. Deze verkopen in het buitenland gebeuren hoofdzakelijk voor het uitsparen van brandstof. De bemanning wordt dan bij het aandoen van een vreemde haven afgelost. Deze manier van vissen bezorgt een tijdwinst van 15% voor het vissen, door het uitschakelen van het heen en terug varen van de thuishaven, terwijl de kosten voor het lossen in de Deense haven Hanstholm zo maar liefst 35 tot 40% lager liggen dan in de thuishaven Lorient! Zeker geen meevallertje voor de dokkersbond van het Franse Lorient, die er eigenmachtig optreedt en overtuigd is van zijn grote waarde. Ook op het gebied van besparing aan brandstof betekent dit ongeveer 15%. Voor dergelijke grote treilers zeker niet te verwaarlozen. Deze besparing spruit voort uit het feit, dat de **brandstof** in Frankrijk en ook Engeland ongeveer één frank duurder is dan in **België** of Denemarken.

■ Te Cannes is een nieuwe moderne Franse vedette te water gelaten. Het gaat om de „Mauve" een vaartuig van 29 m lang, 5,70 m breed en uitgerust met liefst twee motoren van elk 1.400 p.k. die aan deze vedette een snelheid zullen verlenen van 28 mijl per uur. Het vaartuig krijgt „Bayonne" als thuishaven en dit mogen we wel enigszins als een verwittiging aanzien voor de Spaanse vissers die aan illegale visserij doen in de Golf van Gascogne en de Baai van Biscaye.

■ Een spektakulair ongeval deed zich in de Franse vissershaven Lesconil voor. Door het blijven openstaan van een zeekraan, kwam in de nacht een vissersvaartuig aan de grond en schoof zich onder een ander vissersvaartuig dat er aldus te paard vast bovenop zat. Er moest een kraan met hefvermogen van 100 ton bij te pas komen om beide vaartuigen los van elkaar te maken en het ondergelopen vaartuig langzaam te lichten.

■ Om de verkoop en de uitvoer te kunnen bekomen van twee grote treilers die in de Franse haven van Lorient stil lagen, heeft de rederij zich moeten verbinden om, hetzij zich twee nieuwe treilers aan te schaffen of twee tweedehandse, en dit vóór 30 juni 1984. Het waren vooral de syndikaten die zich tegen de verkoop en de uitvoer naar het buitenland verzet hadden. De twee verkochte treilers kregen als bestemming Dakar in Senegal.

■ De grote Franse rederij Pierre-Yves Delhemme uit Concarneau liet haar zevende nieuwe treiler in de loop van de laatste jaren te water. Zo te zien zou men menen, dat er nog altijd rederijen zijn die in een toekomst van de visserij geloven. Het nieuwe vaartuig van 34 m lang werd de „Tourmalet" gedoopt. Het vaartuig is 8,30 m breed, bezit een speciaal gekoelde visruimte van 180 M^3, een motor van 800 p.k. en kan 57 M^3 gasolie aan boord nemen. Zoals dit met de Belgische nieuwe treilers het geval is, is de motorensterkte aan de Franse treilers aan de bescheiden kant tegenover deze van de Nederlanders, die voor éénzelfde lengte en brutotonnage van 225 Brt., zeker bijna het dubbele in p.k.'s zouden aanwenden.

■ Twee rederijen uit het Franse La Rochelle hebben de bemanningsleden van elk een grote treiler met samen 22 man aan boord, hun opzeg betekend wegens deficitaire uitbating. Het gaat over treilers met een lengte van 30 meter. Eén der treilers zou reeds aan Sénégal doorverkocht zijn en bestemd voor Dakar. Nochtans is een uitvoervergunning nog niet door het ministerie afgeleverd omdat dit slechts afgeleverd wordt, wanneer de rederij tot nieuwbouw van een gelijke eenheid beslist. We staan wel even verbaasd, dat men een rederij, ofwel zou verplichten tot een verdere deficitaire uitbating, ofwel tot een opleggen van het vaartuig met de vele onderhoudskosten hieraan verbonden. Men is dan verwonderd dat zovele falingen zich voordoen. Dit is natuurlijk een maatregel opgelegd door de syndikaten, die alles naar de vaantjes helpen in plaats de zaken rendeerbaar te maken!

ALLERLEI

■ Op het Visserijsymposium Europort '83 te Amsterdam op 11 november gehouden, hadden verscheidene sprekers het over „zware olie". Hieruit is gebleken, dat het voor de visserijmotoren toch, op zekere manier een waagstuk is, omdat zware olie een restprodukt is en bijgevolg geen enkele leverancier hieromtrent waarborgen kan bieden. Voor de zware motoren uit het vrachtschipvervoer kan dit niet zoveel maken omdat het hier over, laat ons zeggen, motoren gaat die tegen een duwtje kunnen. In de visserij zou men het dan meer van een mengeling van zware olie tot maximum 25% moeten, of kunnen hebben, de rest met normale olie. Maar dan moet men over een betrouwbare olieleverancier kunnen beschikken, die de mengeling respekteert en er niet gauw nog een scheut bij doet kwestie van het leveranciersprofijtje. Het „wijsje" dat men hierbij zingt dat, als men maar zorgt dat ... en maar zorgt voor ... zware olie of een mengeling geen kwaad kan voor de motoren, juist van aard is om wantrouwen te zaaien.

■ Meer en meer reuzetankers die opliggen wegens gebrek aan vervoerlading, worden omgebouwd in drijvende opslagplaatsen voor petroleumprodukten, al of niet geraffineerd. Dit is nu onder meer het geval met de „Serepea", een tanker van 465 m lang (!) en 84 m breed ! Het ombouwen alleen reeds zal 350 miljoen B.fr. kosten en gebeurt op een scheepswerf te Marseille. Vlottende opslagplaatsen voor petroleumprodukten bieden waarschijnlijk wel voordelen, maar anderzijds toch ook nadelen. Een ramp met dergelijke vlottende opslagplaatsen ware dan ook voor het milieu onoverzichtelijk.

EN IN DE VISVERWERKENDE NIJVERHEID?

■ De machines die thans gebruikt of aangeboden worden om in de **visverwerkende bedrijven** gebruikt te worden, sparen niet alleen veel handenarbeid uit, maar doen de bewerkingen ook veel nauwgezetter en zuiverder. Aldus een nieuw model van ontkopmachine voor de kabeljauw, die 20 tot 30 koppen van kabeljauw ontkopt in één minuut en dit zo zorgzaam dat men gewaagt van bijna 10 % meer visgewicht. Moeilijk om te geloven als onderlegde visbewerkers dit onder ogen zullen krijgen. De modernisering wordt overal snel doorgedreven. En als men dan ziet, dat een Rederscentrale alle middelen gebruikt om vertragingsmaneuvers te betrachten, waar het past in het kraam van een der belanghebbenden, dan stelt men zich de vraag, hoe geloofwaardig hun tussenkomsten in allerlei aangelegenheden de visserij aanbelangend, nog mogen aanzien worden, wat de taak van de hogere overheid niet vergemakkelijkt en deze verplicht eerst goed te overleggen vooraleer te beslissen.

HET VISSERSVAARTUIG VAN DE TOEKOMST IS ER REEDS

In het Franse La Rochelle wordt een 24-meter lang vissersvaartuig in bedrijf genomen dat waarschijnlijk wel het neusje van de zalm voorstelt. Het vaartuig is bovendien ook 6,80 m. breed, waarschijnlijk om voor alle akkomodaties en nieuwigheden voldoende ruimte te bieden mede voor de stabiliteit van het vaartuig. Het is de eerste maal, dat dergelijk, relatief klein vaartuig voorzien is van een bulb op de voorsteven die zorgt voor minder weerstand in het water en het breken van de zware kopgolven. Er is eveneens een instrument aan boord dat de evenwichtige ligging van het vaartuig in het water aangeeft. De schipper kan hierop inspelen door het aanpassen van zijn balasten. Ook dit gebeurt van uit de brug. Er zijn 5 camera's op verscheidene plaatsen in het vaartuig opgesteld, zodat de schipper, zowel van uit zijn brug als van uit zijn kabien, alles kan nagaan en koördineren, zowel bij het uitzetten als inhalen van de netten als van wat er zich voordoet onder de werkbrug. Er is eveneens een apparaat aanwezig dat de vochtigheid aan boord van het vaartuig terugbrengt tot normale omstandigheden. Er werd inderdaad bewezen, dat de vissers, onbewust op zee nog al veel te lijden hebben van de vochtigheidsgraad aan boord. Deze ontvochter kost tweehonderdduizend B.fr. en verbruikt één KW elektriciteit per uur. In de brug zou men zich werkelijk in een elektrisch rijk wanen. Al de voornaamste apparatuur werd er verdubbeld. Sonars, radars in kleur en in zwart-wit, een Furuno-kleurenapparaat voorzien van een antiaanvaringsalarm. De kapsul van het girokompas is hetzelfde als dit op de Amerikaanse Hawac-Vliegtuigen! De akkomodatie voor de bemanning is een pareltje. Verder kan de schipper en/of de man van wacht van uit de brug, door de cameras, alle delen van het vaartuig kontroleren. Het is duidelijk dat onze lezers zich zullen afvragen wat dit vaartuig van 24 meter dan zo wat kost en welke reder zich dat nog kan veroorloven. Volgens onze inlichtingsbron kost dit vaartuig slechts (?) 44 miljoen B.fr.

't Is een peulschilletje. Het ware tevens interessant te weten hoe men er zal toe komen dit ekonomisch renderend te maken.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

■ Na een kruisvaart in de Caraïben en Madeira aangedaan te hebben, werd de prachtige pleziervaarder „Queen Elisabeth" niet in Southampton toegelaten. Inderdaad zal dit vaartuig een grote heropschik krijgen op de werven Happag Lloyd te Bremershaven die de beste waarborgen biedt en de voordeligste prijs. De Britse syndikaten nemen het niet, dat dit niet in England zelf gebeurt en als tegenmaatregel vaardigen zij een verbod uit aan hun aangesloten leden, om geen sleepboten ter beschikking te stellen om het vaartuig in de dokken te loodsen. De „Queen Elisabeth" zag zich dan ook verplicht Cherbourg aan te doen om meer dan 1.700 passagiers van boord te laten gaan en met andere middelen naar Londen over te brengen. Terzelfdertijd werden er in Cherbourg opnieuw 1.650 passagiers opgenomen en 150 ton bevoorrading. Een buitenkansje voor Cherbourg en een bijkomend deksel op de neus van de Britse Unions die aldus ook deze nevenaktiviteiten aan hun neus zagen voorbij gaan. De syndikaten zijn het trouwens gewoon de eigen ruiten van hun mensen in te gooien.

■ Veel Bretoense mensen en gemeenschappen (gemeenten) die veel schade geleden hebben door de olieramp op de Bretoense kust met het op de klippen lopen van de reuzetanker „Amoco-Cadiz" worden geweldig ontnuchterd door de lange aansleep van het proces voor de rechtbank te Chicago die vele burgerlijke partijen ingesteld hebben. Hieronder bevinden zich ook visserijgemeenschappen en kwekers van oesterparken. Het proces is inderdaad reeds meer dan een anderhalf jaar aan de gang. Wij zelf menen dat de eigenlijke ontnuchtering nog moet komen, want dergelijke processen waar het om honderden miljoenen en zelfs miljarden gaat kunnen nog heel veel jaren aanslepen.

HET NUT VAN ZEEWIER

■ Volgens professor Arne Jensens van het Noors Technologisch Instituut voor Marine-biochemie, zal men er binnen afzienbare tijd in slagen biogas en petroleum te produceren uit zeewier. Voor het ogenblik zijn de zeewieren echter vooral belangrijk voor de scheikundige industrie en voor dierenvoeding. Wel zou zorg dienen gedragen te worden voor het aanleggen van ekonomisch uitbaatbare zeewiervelden en hiervoor zouden de noordelijke kusten van Noorwegen zich zeker goed lenen. Voor de Noorse kusten van Stavanger kan elke meter kustlengte 18 ton zeewierprodukten opleveren.

EN DE KRILL

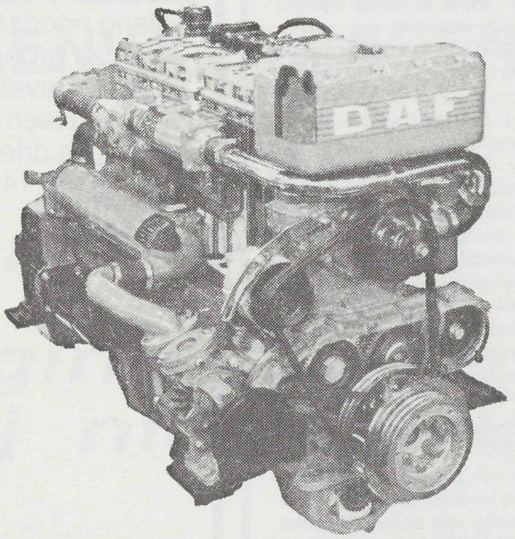
■ Het is niet de eerste maal dat men de blikken wendt tot de krill, een soort klein garnaaltje dat in geweldige massa's aanwezig is in de zuidelijke Poolzee vanaf de zuidpunt van Argentinië. Verzoeken om deze, proteïnerijke garnaaltjes ekonomisch rendabel uit te baten, dateren reeds van het begin der zeventiger jaren. Japan, Rusland, West-Duitsland en zelfs Frankrijk hebben echter tevergeefs gezocht om van deze krill een verkoopbaar produkt te maken. Alleen van de staarten kon men een zeer aanvaardbaar produkt op de markt brengen. Het pellen van dit kleine garnaaltje is echter ondoenbaar. Deze tegenvaller zal wel uiterst welkom zijn voor de walvisachtigen voor wie de krill de voornaamste voedselbron uitmaakt.

■ Volgens wetenschappelijke voedingsspecialisten van de Cornel Universiteit in de Verenigde Staten kan de vis nu weken fris gehouden worden, nadat deze gediepvriesd werd in een ondoordringbare verpakking met binnenin lucht vermengd met 60 % koolstofdioxydegas. Hierna bewaart de vis buiten de diepvries voor minstens 4 weken. De koolstofdioxyde zorgt er voor, dat, noch de smaak, noch de kleur, noch de voedingswaarde van de vis aangetast wordt. Tevens zorgt deze er eveneens voor, dat de groei en ontwikkeling van bacteriën die oorzaak zijn van bederf gevoelig verminderd wordt. Over een korte periode gezien, kunnen zij zelfs voordelig de plaats innemen van de blikjesprodukten, die het nadeel opleveren dat daar veranderingen in de smaak en in de weefsels van het produkt optreden. Deze laatste hebben echter een veel langer houdbaarheid, maar zijn door het inblikproces veel van hun vitamines verloren. Zoals men ziet, heeft alles zijn voor- en nadeel. Wat ons betreft, kan niets verse vis overtreffen, maar dan moet men aan de zee wonen of in een landje zoals België, waar men in drie uur van de kust in de Ardennen zit.

DIEPVRIESKABELJAUW

■ Diepvriesfilets van kabeljauw die na een week ontdooid worden zijn 2 dagen langer houdbaar, dan verse kabeljauwfilets. Diepgevroren vis die slechts na drie maand tot één jaar ontdooid werd is zelfs 3 tot 4 dagen langer houdbaar dan verse visfilets.

Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier.

DAF Diesel

Antwerpsesteenweg, 126
2630 AARTSELAAR
Tel. (03) 887.40.00 – Telex 31647

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

OOSTBLOK-FAKTORIJSCHEPEN BEWIJZEN BELANG VAN HUN AANWEZIGHEID VOOR BRITSE MAKREELVISSERIJ

Van de 80.000 ton makreel, die op de Schotse westkust gevangen werd, zijn er in totaal slechts 800 ton naar de vismeelfabrieken gegaan, hetzij amper 1 %. Het was de Schotse Visserijfederatie, die de verkoopsleiding in handen had en er voor zorgde, dat voldoende vreemde faktorijschepen aanwezig waren om eventuele overvloedige aanvoer op te vangen.

Anders werd het echter met de makreelvisserij op de zuid-westkust van Engeland. Inderdaad zijn daar reeds 5.300 ton zeer goede kwaliteitsmakreel, groot van stuk, opgevangen. Het is de regering, die de aanvoer en verkoop vastgelegd heeft en alle makreel moest in Britse havens aangevoerd worden met uitsluiting van overladingen op zee aan boord van faktorijschepen. Door deze massale opvang worden eveneens de betrokken producentschappen het slachtoffer, gezien de door de E.E.G. toegepaste terugvallende tussenkomsten naar gelang de opgevangen hoeveelheden. Eén en ander heeft nu echter toch geleid tot een herziening van het regeringsstandpunt ter zake, zodat deze nu wel bereid zou gevonden worden overladingen op zee aan boord van vreemde faktorijschepen toe te laten. Een ander oplossing zou ook de overweging zijn om individuele weekkwota per vaartuig vast te leggen. Thans krijgen de vissers 90 pond voor een ton makreel wanneer deze naar de vismeelfabriek gaan. In onze munt uitgedrukt is dit slechts 7,20 B.fr. het kg. of 360 B.fr. de ben.

Volgens heel wat schippers hebben de biologen geen rekening gehouden met de mogelijkheid van de aanwezigheid van zo'n grote makreelscholen van zeer goede kwaliteit en grootte. Deze verkeerde voorspelling valt echter, jammer genoeg, niet ten nadele uit van de betrokken biologen maar van reder en visser.

Ook door de lijnenvissers worden er goede en grote vangsten verwezenlijkt vooral ten westen van de Falmouth-Baai. Maar ook deze vissers zouden er beter aan toe zijn, mochten de treilers en seine-pursers hun vangsten verkopen aan de faktorijschepen. Dit zou dan heel wat ruimte scheppen voor deze mensen in de plaatselijke afslagen. Melden we nog, dat verleden week te Plymouth op de vrijdag 600 ton makreel (12 duizend bennen) van slechts enkele uren oud naar de vismeelfabrieken gingen bij gebrek aan kopers. De volgende zaterdag was dit reeds 1.400 ton, hetzij 28 duizend van onze bennen! De Britse regering zal zeker zeer spoedig op haar beslissing moeten terug komen en wel overladingen op zee aan boord van faktorijschepen toe laten.

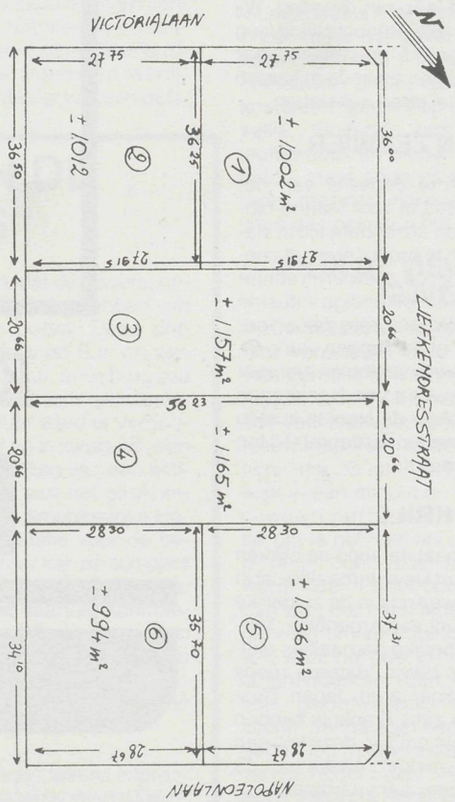
En zeggen dat er in de onderontwikkelde landen nog zovelen honger lijden en dat ook in onze landen een lekkere makreel goed gereed gemaakt, gezond en voedzaam is.

FRANKRIJK

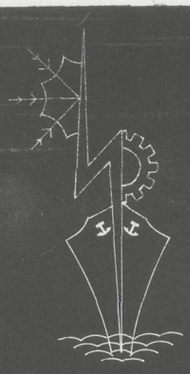
De Franse vissers en vooral de kleine visserij zijn niet te spreken over het stilleggen gedurende de nacht van de meteodienst van Brest, die de ganse streek van het oostelijk en westelijk kanaalgebied bedient evenals west-Bretange en noord-Gascogne. Uit besparingsoverwegingen offert men een deel van de veiligheid van hoofdzakelijk de visserij op. Ook heeft men vernomen dat de twee Franse weerschepen, de „France I" en de „France II" die elkaar aflossen in de Atlantische Oceaan schijnen op hun laatste benen te lopen omdat ook dit kontrakt niet zal hernieuwd worden. Voor de kleine visserij langs de Franse kusten betekent het uitvallen van de nachtmeteo van Brest een zware dobber omdat al deze kleine vaartuigen zich hierop richtten om desnoods de visserij te staken en te gaan schuilen.

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m^2 naargelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.
Op deze gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.
Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoeleinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.
Tel. tussen 14 en 17 u., 059/32.29.51.



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 risiko'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.

■