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

Bijlage aan «Het Visserijblad» nummer 47 van 23 december 1983





NIEUW OP DE MARKT:
de 190 Mercedes-Benz
in DIESELVERSIE

— ☆ —

een combinatie van
kwaliteit en
zuinig rijden

— ☆ —

vanaf heden,
na afspraak,
beschikbaar voor proefrit bij:

N.V. AUTO TERMINUS
MARCONISTRAAT 1, 8400 OOSTENDE
(059) 70.25.11 - 70.91.48

WAT BRENGT ONS 1984?

Door MANU DE SUTTER
Volksvertegenwoordiger

Het belangrijkste voor de visserij is zeker dat de vloot uitgerust is met goede moderne vaartuigen. Wanneer men weet dat 40% van onze vissersboten ouder is dan 20 jaar dan begrijpt U onmiddellijk dat nieuwbouw en modernisering van onze vloot een dringende noodzaak is. Waar tussen 1961 en 1971 honderd twee en zestig vissersvaartuigen werden gebouwd dient eveneens onderlijnd dat tussen 1977 en 1979 geen enkel nieuw vissersvaartuig onze vloot kwam versterken.

Mede onder impuls van Ere-Volksvertegenwoordiger Claeys werden ruimere krediet-mogelijkheden uitgewerkt met het gevolg dat sedert 1980 er opnieuw aan nieuwbouw gedaan wordt. Er is dus weer **HOOP** voor de visserij, bepaald voor deze die er in **GELOVEN** en willen werken met **LIEFDE** voor het beroep.

Vorige week besprak de Kamer de begroting van Landbouw voor het jaar 1984. Het was een gelegenheid om de Staatssecretaris De Keersmaeker te ondervragen over zijn beleid.

Het dient gezegd dat hij veel belangstelling vertoont voor onze reders, vissers en de visserij in 't algemeen. Hij is ook een hard onderhandelaar. Dat hebben de Europese visserijministers al herhaaldelijk ondervonden.

De Staatssecretaris heb ik o.a. ondervraagd over de moderniseringspremie en het te laag beschikbaar krediet. De Heer De Keersmaeker heeft erop gewezen dat er geen automatisch recht ontstaat op de maximale tussenkomst van 30 %. De premie wordt toegekend in functie van de aard van de investering.

Aanpassingen van het visruim, automatische garnaalzeef of viswasmachine genieten een maximale tussenkomst terwijl voor aanpassingen aan de brug en behandelingen van het dek minder gerekend wordt.

Op Europees vlak houdt men het aan TAC's, quota's en andere beperkende maatregelen. Ware het niet beter indien de E.E.G. meer aktie en initiatief aan de dag legde om de paai- en broedplaatsen te beschermen en de viskweek aan te moedigen.

Gelukkig worden in het Parlement jaar na jaar nieuwe reglementen gestemd om de oliebezoedeling, het dumpen van afval en thermische bezoedeling in te dijken. De controle op zand- en grindwinning en het uitstorten van baggerspecie vebetert van jaar tot jaar.

Moet in ons land ook de handel en de visverwerkende sector niet meer gesteund en gestimuleerd worden? Er kan zeker meer vis verwerkt en uitgevoerd worden Reders, vissers en handelaars hebben dezelfde belangen. Ook voor 1984 hoop ik dat deze samenwerking verder zal groeien ten bate van de ganse visserijsector en het ganse land.



MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Een goed verdeelde aanvoer met iets te veel vis op de vrijdagmarkt en iets te weinig op maandag. Maandag dan ook sterk stijgende tong- en tarbotprijzen. In tegenstelling met voorgaande Kerstweken kregen nu ook de andere vissoorten erg goede prijzen. Niet in het minst kabeljauw, gul en IJslandse soorten. Van IJsland inderdaad twee (te) kleine vangsten van ieder een 450 bennen. Ze brachten toch nog elk 1,5 miljoen op. Of dat volstaat is een andere vraag. Rode zeebaars haalde toch weer rond de 60 fr. en leng tot bij de 80 fr.

Kabeljauw van de Kust tot 150 fr., de andere sorteringen tussen 120 en 140 fr. Voor gul eveneens zeer renderende prijzen met de grote soorten veruit het duurst. Gulsortering vijf kreeg rond de 45 fr., de sortering 4 tussen 55 en 60 fr. en de gul 3 varieerde tussen 65 en 94 fr., dit kan volgens kwaliteit. Grote wijting noteerde maandag tussen 50 en 56 fr. en kreeg dinsdag nog rond de 40 fr. De kleine sortering viel die dag terug naar het minimumpeil.

Voor pladijs was er opnieuw Nederlandse belangstelling en schar werd eveneens door de Nederlanders opgekocht. Meteen bleven de prijzen van die soorten op een redelijk hoog peil. Toch lagen die prijzen dinsdag lager dan maandag.

Tongen waren dus stukken duurder dan de voorgaande weken. Kleine sortering volgde de stijgende tendens minder uitgesproken dan de grote soorten die tot 100 fr. het kg. duurder waren. Middensoorten kregen zelfs tot 130 fr. het kg. meer op maandag dan vrijdag. Tarbot is ook weer tot feesthoogte gestegen. Zodoende werd er dinsdag tot 685 fr. het kg. betaald voor de grote sortering terwijl de kleine soorten nog tussen 340 en 500 fr. kregen. Voor griet liep de prijs op tot 350 fr. en staartvis steeg maandag tot bij de 490 fr. Grote steenschol werd opgekocht tussen 202 en 225 fr., de middensortering kreeg rond de 180 fr. en kleine tussen 40 en 75 fr.

De haringvissers hebben dit keer minder voor de vismeelfabriek gewerkt. De prijs bleef wel rond het minimumpeil schommelen.

Voor de garnaalvissers bleven de vangsten eerder klein. De prijzen waren wel goed en varieerden tussen 170 en 200 het kg.

VRIJDAG 16 DECEMBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
O.51	17	180	6.800	2.080.320
NOORD				
Z.48	8	140	1.400	695.807
O.705	9	120	800	489.779
WEST				
O.108	9	180	1.000	689.062
N.752	8	230	—	555.520
O.35	9	190	—	520.247
O.285	13	130	—	282.748
KUST				
N.719/O.309	1		— 20.600	222.480
O.127/303	1		— 8.850	92.040
O.26/306	1		— 2.400	25.260
O.128/279	1		— 1.100	11.440
N.708/709	1		— 19.750	219.776
O.141/243	1		— 15.950	168.380
O.135/275	1		— 16.900	87.880
N.3/232	1		— 19.900	213.318

MAANDAG 19 DECEMBER 1983

IJSLAND				
O.318	18	450	—	1.511.459
O.81	18	450	—	1.525.952
WEST				
Z.39	9	240	2.000	1.288.738
Z.19	9	160	2.000	1.001.118
Z.300	4	20	300	168.783
Z.525	4	25	300	189.920
NOORD				
Z.196	14	260	2.000	1.441.072
KUST				
O.26/306	1	15	5.150	71.820
O.309/729	1	2	9.350	104.896
O.141/243	1	—	7.300	80.526
N.3/232	1	—	8.700	95.700
O.135/275	1	—	18.200	199.712
O.127/303	1	—	14.500	156.600
N.708/709	1	—	8.750	95.726

DINSDAG 20 DECEMBER 1983

KREEFTENPUT				
O.123	12	130	500	1.095.057
			2.200 kr	
WEST				
O.114	8	200	—	421.046
N.45	8	220	—	524.106
O.274	9	190	—	421.281
N.706	8	220	—	482.734
NOOP HEAD				
O.129	9	150	—	359.794
KUST				
O.26/306	1		— 29.250	310.050
O.128/279	1		— 15.100	157.040
O.127/303	1	7	35.500	378.440
N.708/709	1	4	17.400	187.204
N.3/232	1		— 23.850	243.556
O.309/N.719	1		— 13.250	57.626
O.141/369	1	2	12.500	132.460

WOENSDAG 21 DECEMBER 1983

KANAAL				
Z.200	14	100	2.000	960.646
NOORD				
Z.296	12	250	2.200	1.370.478
WEST				
N.40	8	95	—	217.005
N.597	8	170	—	328.116
O.114	10	250	—	392.441
O.33	7	140	1.700	767.170

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 19 december 1983

Grote schelvis	71,00/ 75,00
Mid. schelvis	56,00/ 62,00
Kleine schelvis	57,00/
Kabeljauw	107,00/121,00
Gul	67,00/ 82,00
Wijting	52,00/ 56,00
Schaat	68,00/ 79,00
Zeebaars	54,00/ 62,00
Leng (witte)	72,00/ 76,00
Blauwe leng	78,00/ 82,00
Schartong (Schotse schol)	43,00/ 52,00
Heilbot	227,00/300,00
Koolvis	44,00/ 60,00
Zeewolf	128,00/
Staart	348,00/453,00

Te koop: Stalen MOTORVISSERSVAARTUIG, bouwjaar 1973, lengte 25,58 m., breedte 6,48 m., bruto-tonnemaat 103,68, uitstekende staat, dieselmotor ABC van 375 pk. Bruto-jaarbesomming circa 15 miljoen.

Zich wenden: tel. (059) 70 56 73.

Verwachtingen

VRIJDAG 23 DECEMBER

KANAAL: GO.54 (250 m. vis - 150 tong)
O.518 (55 m. vis - 800 tong)
WEST: N.36 (100 m. vis - 1500 tong)
Z.563 (40 m. vis - 400 tong)

DINSDAG 27 DECEMBER

KANAAL: Z.183
WEST: Z.502 - N.752 - O.108 - O.118 - O.51 - O.206 - Z.583

WOENSDAG 28 DECEMBER

WEST: O.705 - O.35

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 15 DECEMBER 1983

Z.14	N	3.500	300	13	17.566.670
Z.596	N	1.200	220	14	1.196.600
					2.244.260

VRIJDAG 16 DECEMBER 1983

Z.507	W	100	50	5	300.900
Z.99	W	2.600	420	12	1.420.361
Z.189	N	1.000	200	14	876.510
Z.92	N	2.000	260	10	1.191.580
Z.589	W	500	60	6	383.003
Z.198	KRP	100	150	11	956.940
Z.201/601	K				109.750
Z.437/548	K				170.820
Z.578/580	K				97.520
					5.507.384

MAANDAG 19 DECEMBER 1983

Z.60	W	4.300	350	—	1.912.118
Z.176	W	1.800	220	—	1.310.300
Z.47	W	3.900	340	—	1.716.000
Z.324	KN	4.100	400	—	1.918.060
Z.548/437	K				280.270
Z.201/601	K				321.570
Z.447/471	K				270.490
Z.554/560	K				319.430
Z.580/578	K				448.580
					8.496.818

DINSDAG 20 DECEMBER 1983

Z.126	W	1.200	150	10	1.040.760
Z.510	KRP	100	170	10	1.166.623
Z.576	W	1.800	250	13	1.298.233
					3.505.616

WOENSDAG 21 DECEMBER 1983

Z.53	W	2.500	290	11	1.376.780
Z.573	KRP	—	100	10	675.878
Z.89	W	3.000	350	15	2.016.420
Z.559	KRP	100	135	10	983.815
N.582	W	500	70	10	490.050
Z.536	W	1.700	150	12	1.051.360

NIEUWPOORT

VRIJDAG 16 DECEMBER 1983

VIS		
N.700	628 kg.	47.650 fr.
GARNAAL		
N.700	237 kg.	36.972 fr.
N.782	98 kg.	18.760 fr.

Slechts één vaartuig van de West loste zijn kleine slechte weervangst. Pladijs haalde 60 à 70 fr./kg en wijting 40 à 45 fr./kg. Voor kabeljauw werd 4900 à 5050 fr. de ben bekomen en voor gul 3300 à 4400 fr. de ben. Grote zandschar kreeg tot 50 fr./kg en kleine zandschar 1600 à 1750 fr. de ben. De N.700 bedreef de warrelnetvisserij en beoefende nadien de garnaalvisserij. 237 kg garnaal werden gelost waarvoor 156 fr./kg werd bekomen. De prijs der garnaal varieerde van 156 à 185 fr./kg.

ZATERDAG 17 DECEMBER 1983

GARNAAL		
N.349	165 kg.	27.330 fr.
N.700	310kg.	50.680 fr.

Twee garnaalvaartuigen losten hun vangst op de zaterdagmarkt. Met het oog op de komende kerstdagen werd reeds een marktprijs betaald die van 160 à 168 fr./kg varieerde.

MAANDAG 19 DECEMBER 1983

VIS		
N.22	702 kg.	25.240 fr.
N.720	703 kg.	25.240 fr.
N.172	973 kg.	39.165 fr.
N.788	973 kg.	39.165 fr.
N.88	988 kg.	29.797 fr.
N.590	988 kg.	29.798 fr.
N.736	1.554 kg.	44.757 fr.
N.738	1.555 kg.	44.758 fr.
N.723	3.963 kg.	170.106 fr.
N.346	2.661 kg.	167.598 fr.
GARNAAL		
N.349	147 kg.	21.792 fr.
N.700	210 kg.	33.820 fr.

Vier koppels gullevissers en twee westvaartuigen losten samen ongeveer 15.000 kg vis op de maandagmarkt. Met het oog op het kerstweekend werd voor alle aangevoerde soorten een dure prijsnotering geboekt. Tong der sortering 1 à 3 haalde 320 à 336 fr./kg en tong der sortering 4 à 6 280 à 290 fr./kg. Voor varia werd een recordprijs betaald. Grote tarbot bekwam 650 à 660 fr./kg, middenslag tarbot 320 à 380 fr./kg, griet 180 à 290 fr./kg en steur 487 fr./kg. Grote pladijs werd aan 65 tot 75 fr./kg aangekocht, middenslag- of drieling pladijs aan 3500 tot 4000 fr. de ben en visjes aan 2300 tot 2500 fr. de ben. Kabeljauw kreeg 5750 à 5900 fr. de ben en gul 2400 à 4500 fr. de ben. De grote wijting werd aan 2500 tot 2600 fr. de ben genoteerd en de kleine aan 1100 tot 1350 fr. de ben. Moerrog werd tegen 5000 à 5100 fr. de ben opgekocht, tilten tegen 4500 à 4750 fr. de ben en scherpstaarten tegen 3800 à 4250 fr. de ben. Tongschar werd tegen 95 à 182 fr./kg geboekt, rode soldaten tegen 100 à 102 fr./kg en knorhaan tegen 2000 à 2250 fr. de ben. Doorn- of speurhaai haalde 2500 à 3000 fr. de ben en zeehond 2500 à 2750 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2200 à 2300 fr. de ben geboekt en voor kleine zandschar 1800 à 1900 fr. de ben. Er werden eveneens twee vangsten garnaal gelost waarvoor 136 à 167 fr./kg werd opgetekend.

DINSDAG 20 DECEMBER 1983

GARNAAL		
N.349	158 kg.	26.132 fr.
N.700	216 kg.	35.140 fr.

WOENSDAG 21 DECEMBER 1983

VIS		
N.720	434 kg.	18.100 fr.
N.736	435 kg.	18.100 fr.
GARNAAL		
N.22	186 kg.	36.999 fr.
N.349	109 kg.	18.539 fr.

Slechts één vaartuig van de West loste één kleine vangst op de woensdagmarkt. Het betrof het koppel N.720 en N.736 die samen in span de gullevisserij bedreven. Varia haalde 190 à 230 fr./kg, grote pladijs 65 à 70 fr./kg, middenslag- of drielingpladijs 75 à 85 fr./kg en visjes 2500 à 3000 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 6500 à 7000 fr. de ben opgetekend en voor gul 4500 à 6000 fr. de ben. Grote wijting werd aan 2500 tot 2700 fr. de ben genoterd en kleine wijting aan 1150 tot 1250 fr. de ben. Voor garnaal werd de marktprijs op 161 à 182 fr./kg gesteld.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*
16 dec.	1	628	47.650
19 dec.	6	15.080	615.624
21 dec.	1	870	36.200

GARNAALAANVOER

NIEUWPOORT

(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*	*(5)*	*(6)*
16 dec.	2	335	55.102	156	185
17 dec.	2	475	77.810	160	168
19 dec.	2	357	55.612	136	167
20 dec.	2	374	61.272	145	169
21 dec.	2	295	55.538	161	182

(1) Datum; (2) Vangsten; (3) Kgr.; (4) Fr.; (5) Minimum; (6) Maximum.

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

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN TE GRIMSBY

Verleden week verkochten twee vaartuigen te Grimsby namelijk de Z.571 „Zéphyr" van de rederij Claeys Raymond-Savels en de Z.319 „Philadelphian" van de Noordvisserij N.V. De Z.571 zette 527 van onze bennen in de markt en verwezenlijkte hiermede een brutobesomming van 2,227 miljoen B.fr., hetgeen een gemiddelde afslagprijs geeft per ben van 4.200 B.fr.

De Z.319 verwezenlijkte een brutobesomming van 2,033 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 486 van onze bennen, hetzij een gemiddelde afslagprijs per ben van 4.180 fr.

GETIJEN TE OOSTENDE

DECEMBER

	23 vrijdag	0256	487	0946	042
		1526	497	2203	063
	24 zaterdag	0346	478	1039	035
		1621	486	2255	070
	25 zondag	0441	464	1136	035
		1720	471	2349	083
LK	26 maandag	0538	449	—	—
		1821	456	1237	043
	27 dinsdag	0642	435	0049	099
		1930	444	1343	056
	28 woensdag	0752	427	0200	113
		2039	438	1453	066
	29 donderdag	0903	428	0312	115
		2146	438	1600	070
	30 vrijdag	1010	434	0419	107
		2245	441	1700	070
	31 zaterdag	1107	444	0520	093
		2334	445	1753	069

JANUARI

	1 zondag	1156	415	0611	041
		——	——	1837	033
	2 maandag	0017	411	0657	031
		1239	423	1916	038
NM	3 dinsdag	0056	419	0739	024
		1321	433	1952	013
	4 woensdag	0133	428	0820	018
		1401	439	2028	045
	5 donderdag	0211	435	0857	012
		1441	439	2104	043
	6 vrijdag	0250	435	0937	007
		1521	433	2142	040
	7 zaterdag	0329	429	1016	006
		1600	422	2221	039
	8 zondag	0408	416	1054	011
		1636	408	2300	046
	9 maandag	0444	400	1132	025
		1714	394	2339	060
	10 dinsdag	0322	385	——	——
		1755	382	1213	046
EK	11 woensdag	0603	372	0023	080
		1842	373	1259	069
	12 donderdag	0658	364	0116	100
		1942	367	1356	087
	13 vrijdag	0801	361	0219	112

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

	19 december		20 december		21 december	
Lappen	350	370	332		325	340
Grote	321	352	355		318	342
3/4	342	346	328		297	312
Bloktongen	310	346	322	325	255	312
Vóór-kleine	245	280	269	281	197	217
Kleine	170	205	177	187	150	163
Slips	145	176	151		121	126

ZEEBRUGGE

Grote	353	376	340	347	332	361
Bloktongen	330	359	319	326	328	366
Fruittongen	342	350	302	320	291	315
Schone kleine	273	309	266	174	260	303
Kleine	207	236	208	222	182	214
Tout petit	172	177	134	159	125	140
Slips	123	127	121	123	118	123

NIEUWPOORT

Tong I	320	336	.....	.....
Tong II	320	336	.....	.....
Tong III	320	336	.....	.....
Tong IV	280	290	.....	.....
Tong V	280	290	.....	.....
Kleine tongen	280	290	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	19 december		20 december		21 december	
Platen	56	74	56	60	43	50
Iek (groot-klein)	56	62	52	56	32	42
Derde slag	54	60	40	50	29	47
Platjes	42	44	27	33	24	42

ZEEBRUGGE

I	55	59	50	55	48	50
II	54	58	54	57	50	53
III	56	60	55	59	50	54
IV	46	50	45	49	42	48
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....		.....		.....	
Grote pladijs	65	75	.....		65	70
Platjes	70	80	.....		75	85
Drielingen	46	50	.....		50	60

DE VEILIGHEIDSHAKEN VOOR BOKKENINSTALLATIES

In verband met de kwaliteit en sterkte van de veiligheidshaken voor bokkeninstallaties, werd door de directie van de zeevaartinspectie aan de scheepswerven hiernavolgend schrijven gezonden.

Dit schrijven luidt:

Mijne Heren,

Art. 77 van het KB 20.7.1973 houdend zeevaartinspectiereglement bepaalt: „Aan boord van vissersvaartuigen moeten de voor het visbedrijf bestemde inrichtingen, de vaste toestellen, het lopend vistuig, de masten, het staand en lopend want, het laad- en losgerei alsmede de tot het tuig behorende blokken en ander toebehorende blokken en ander toebehoren voldoende sterk en zodaning uitgevoerd en aangebracht dat zij geen gevaar opleveren voor de veiligheid der opvarenden".

Krachtens dit artikel verzoek ik U voor elke veiligheidshaak, bestemd voor de bokkeninstallatie van vissersvaartuigen, een door een erkend keuringsorganisme afgeleverd testrapport in duplo voor te leggen waaruit blijkt dat de veiligheidshaak onderworpen werd aan een proefbelasting in overeenstemming met het goedgekeurd krachtenschema.

Bovendien zal mij een constructietekening van de veiligheidshaak in duplo ter goedkeuring worden voorgelegd.

Het is duidelijk dat de veiligheidshaak slechts dan mag geplaatst worden aan boord van een vaartuig wanneer het beproevingsrapport en de constructietekening voorzien zijn van mijn goedkeuring.

Hoogachtend
De Bestuursdirecteur-Districthoofd,
Ir. R. Blomme"

Wij hebben gemeend dit schrijven in het belang van de reders, de scheepsbouwwerven en de herstellers, in ons blad van heden te moeten inlassen opdat in de toekomst hieromtrent tussen reders en scheepsherstellers of werven geen misverstanden zouden ontstaan.

VOLKSVERTEGENWOORDIGER MANU DESUTTER VERDEDIGT ONZE VISSERIJBELANGEN

Tijdens een zitting van de Kamer van Volksvertegenwoordigers heeft volksvertegenwoordiger Manu Desutter uit Knokke-Heist, zoals bekend een fel voorvechter van de visserijbelangen, een zeer belangrijke tussenkomst gehouden. Gezien echter het laattijdig toekomen van de kopij van die tussenkomst alsmede de lengte van het betoog zien wij ons verplicht de tekst uit te stellen tot de eerstvolgende bijdrage. Nu al kunnen wij vermelden dat Manu Desutter het had over de brandstofpremie in België en in de buurlanden, de stillegpremie, het in stand houden van de visstocks, de moderniseringsprogramma, de handel en visverwerkende sector, de promovering van het visverbruik en de viskeuring.

Wij komen hierop uitgebreid terug in onze eerstkomende editie.

STEDELIJKE VISSERIJSCHOOL „JOHN BAUWENS" UITSLAG TOMBOLA

Winnende nummers:

159	181	300	464	516
742	818	1418	1918	2131
3156	3340	3351	3405	4002
4103	4766	4787	5176	5337
5741	6059	6063	6150	6239
6273	6462	6620	6766	6923
6947	6989	7196	7277	7449
7661	8414	8516	9798	9984
10543	10668	10692	11083	11735
11887	11922	12570	12574	12640
12759	13216	14242	14878	14919
15234	15238	15310	15377	15996
16017	16265	16621	16668	16690
16844	17034	17527	18117	18129
18583	18798	18810	18824	19706
19935	19980			

Omslagen:

322	491	671	718	908	1152
1406	1416	1707	1822		

Prijzen af te halen op het adres van de school, Mercatorlaan 15 te Oostende van 19 december tot 23 december 1983 en van 9 januari tot 31 januari 1984.

Schippers, verzorgt bijzonder uw gevangen vis. Het verhoogt de kwaliteit. Indien u hierdoor iets minder vangt, wordt u ruimschoots vergoed door een betere prijs.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende 19/12		Zeebrugge 19/12		Oostende 20/12		Zeebrugge 20/12		Oostende 21/12		Zeebrugge 21/12		Nieuwpoort 19/11		Nieuwpoort 21/12	
Tarbot groot	560	597	646	665	629	687	656	676	643	700	710	720	650	660	.....	
Tarbot middel	381	463	427	574	301	385	500	526	349	473	387	440	320	380	.....	
Tarbot klein	294	373	280	329	260	295	264	304	182	293	331	301	180	230	190	230
Griet groot	300	341	329	355	342		219	308	240	256	240	256	304	309	.....	
Griet middel	239	270	280	313	254		197	250	196	222	219	200	.....		.....	
Griet klein	130	166	130	200	.....		152	175	110	146	144	149	.....		.....	
Schelvis groot	.....		.....		78		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis middel	.....		.....		38	44	.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis klein	.....		.....		26		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek grote	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek middel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek klein	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Leng	.....		.....		40	54	.....		.....		.....		.....		.....	
Rog I	.....		.....		95		.....		80		.....		.....		.....	
Keilrog	.....		.....		.....		79		97		.....		.....		.....	
Rog	.....		112	114	.....		78		.....		69	77	100	102	.....	
Tilten	.....		87	90	66	80	73		34	85	70	72	90	95	.....	
Scherpstaart	.....		120	124	70	81	95	97	26	66	85	97	76	85	.....	
Halve Mans	.....		68	71	.....		70		.....		50	54	.....		.....	
Teelt	.....		69	75	.....		76	72	.....		48	51	.....		.....	
Katrog	20	44	16	24	.....		40		22	36	28	29	60	70	.....	
Kabeljauw	130	150	112	134	120	154	102	110	57	118	118	120	130	140	.....	
Gul (groot)	108	124	92	105	82	96	87	92	70	92	116	119	90		120	
Gul (middel)	86	101	64	89	66	77	70	80	61	69	77	85	.....		.....	
Gul (klein)	51	70	42	52	32	47	27	35	36	46	43	45	48		90	
Hozemondhamme	251	493	219	508	260	500	547		210	522	545		.....		.....	
Wijting groot	46	59	24	50	33	46	38		34	42	29	31	50	52	50	54
Wijting klein	30	40	19	24	18	92	19		18	21	19	21	22	27	23	25
Schar	34	46	32	38	34	41	35		22	34	30	32	36	45	.....	
Steenschol	80	217	54	204	42	225	40	213	30	223	90	185	.....		.....	
Zeehaai	.....		61		36	40	54	58	40	44	.....		.....		.....	
Hondshaai	45	47	.....		31		.....		23	28	.....		.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Makreel	.....		.....		32	34	.....		.....		.....		.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Kongeraal	.....		.....		.....		.....		50	58	.....		.....		.....	
Schartong	.....		.....		.....		.....		16	42	.....		92	182	.....	
Volle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steenholk	21	34	.....		17	22	.....		14	17	.....		.....		.....	
Heilbot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koolvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeewolf	.....		.....		108		.....		.....		.....		.....		.....	
Pollak	.....		.....		102		.....		61	102	.....		.....		.....	
Zonnevis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koningsvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Vlaswijting	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schotse schol	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeehond	.....		19	24	.....		.....		.....		38	42	50	55	.....	
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rode Poon (roobaard)	35	47	54	62	.....		.....		12	39	28		15	20	.....	
Grauwe poon (knorhaan)	.....		12		6	17	.....		6		16		40	45	.....	
Rode knorhaan	58	85	.....		.....		.....		47	85	.....		.....		.....	
Posten	.....		19	24	.....		18		.....		14	17	.....		.....	

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 13 december** werd aangevoerd: 512 kisten kabeljauw; 348 kisten wijting; 6 kisten schol; 28 kisten schar en 23 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:
kabeljauw één 274-232; kabeljauw twee 236-212; kabeljauw drie 192-168; kabeljauw vier 154-140; kabeljauw vijf 140-98; schol vier 166-156; schar 134-104; bot 32-30; fint 28-25;

De besommingen waren:
HD 21 + HD 71 ƒ 17.300; UK 27 + UK 307 ƒ 14.400; UK 90 + WR 160 ƒ 13.600; UK 129 + VD 20 ƒ 7.900; UK 233 + UK 224 ƒ 8.600; VD 19 + VD 73 ƒ 15.100; VD 54 + ƒ 11.100; IJM 3 + IJM 27 ƒ 8.100.

Aan de **woensdagmarkt van 14 december** werd aangevoerd: 256 kisten kabeljauw; 303 kisten wijting; 4 kisten schol; 22 kisten haring; 13 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:
kabeljauw één 172; kabeljauw twee 236-190; kabeljauw drie 206-174; kabeljauw vier 170-152; kabeljauw vijf 154-112; fint 28-18; schol vier 156; wijting drie 88-45; bot 37-29; haring 24,60-24,40.

De besommingen waren:
UK 27 + UK 307 ƒ 6.000; UK 128 + UK 142 ƒ 11.600; UK 129 + VD 20 ƒ 3.750; UK 141 + UK 271 ƒ 26.000; VD 6 ƒ 7.000; VD 19 + VD 73 ƒ 11.400; VD 54 + VD 77 ƒ 2.700; IJM 3 + IJM 27 ƒ 6.250.

Aan de **donderdagmarkt van 15 december** werd aangevoerd: 419 kisten kabeljauw; 174 kisten wijting; 3 kisten schol; 9 kisten schar; 2.082 kisten haring; 1 kist tarbot en griet; 7 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:
tarbot 512-504; griet 424-264; kabeljauw één 218; kabeljauw twee 224-196; kabeljauw drie 200-154; kabeljauw vier 166-136; kabeljauw vijf 148-114; schol vier 154; wijting drie 84-65; schar 114-114; haring één 25,40-24,40; bot 29-28.

De besommingen waren:
KW 4 + KW 149 ƒ 18.900; UK 27 + UK 307 ƒ 2.800; UK 129 + VD 20 ƒ 900; UK 208 ƒ 8.100; VD 19 + VD 73 ƒ 7.200; WR 67 + WR 68 ƒ 35.200; IJM 27 ƒ 7.650; IJM 154 ƒ 31.300;

Aan de **vrijdagmarkt van 16 december** werd aangevoerd: 8.035 kg tong; 65 kisten tarbot en griet; 316 kisten kabeljauw; 293 kisten wijting; 634 kisten schol; 44 kisten schar; 1.014 kisten haring; 49 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 31,09-29,75; grote tong 23,15-22,34; grootmiddel tong 19,36-17,75; kleinmiddel tong 15,21-13,54; tong één 13,79-12,13; tong twee 9,52-8,69.

Per 40 kg.:
tarbot 1.045-371; griet 455-212; kabeljauw één 198-152; kabeljauw twee 242-159; kabeljauw drie 192-150; kabeljauw vier 170-134; kabeljauw vijf 152-104; schol één 168-132; schol twee 170-134; schol drie 146-130; schol vier 126-96; wijting drie 82-45; schar 132-114; tongschar 308-144; kleine kreeft 308; krabbepoten 70; inktvis 56; bot 34-26; steenbolk 60-34; haai 130-120; haring één 28,40-27,40; haring twee 25,40-23-20.

De besommingen waren:
KW 12 ƒ 8.900; KW 51 + KW 221 ƒ 17.900; KW 173 + KW 214 ƒ 17.900; VD 6 + IJM 21 ƒ 5.380; IJM 3 + IJM 27 ƒ 10.700; verder nog een drie Goedereedere en één Texelaar welke te zamen ƒ 230.000 besomden.

Aan de **maandagmarkt van 19 december** werd aangevoerd: 22.215 kg tong; 171 kisten tarbot en griet; 836 kisten kabeljauw; 622 kisten wijting; 2.093 kisten schol; 82 kisten schar en 5.352 kisten haring en 204 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 35,89-30,11; grote tong 21,70-20,50; grootmiddel tong 19,31-17,15; kleinmiddel tong 16,92-14,42; tong één 14,73-13,10; tong twee 9,30-8,53.

Per 40 kg.:
kleine kreeft 142; haai 124-114; steenbolk 50-33; krab 45-40; bot 28-26; tarbot 1.298-502; griet 512-220; kabeljauw één 186-146; kabeljauw twee 178-158; kabeljauw drie 152-122; kabeljauw vier 134-114; kabeljauw vijf 124-90; schol één 150-122; schol twee 138-124; schol drie 136-126; schol vier 124-67; wijting drie 60-33; inktvis 114-98; poontjes 67-59; haring één 27,00-24,40; haring twee 22,80; hammen met kop 360-152; roggen 150-30; tongschar 355-152.

De besommingen waren:
KW 4 + KW 149 ƒ 10.500; KW 11 ƒ 36.300; KW 22 ƒ 61.700; KW 25 ƒ 117.900; KW 26 + KW 167 ƒ 24.800; KW 45 ƒ 73.000; KW 51 + KW 221 ƒ 2.600; KW 77 ƒ 14.900; KW 88 ƒ 37.200; KW 113 ƒ 51.500; KW 145 ƒ 48.200; KW 152 ƒ 49.100; KW 189 ƒ 49.000; UK 1 ƒ 72.600; UK 208 ƒ 7.600; VD 19 + VD 73 ƒ 4.800; WR 67 + WR 68 ƒ 14.900; IJM 20 ƒ 11.200; IJM 44 ƒ 47.700; IJM 154 ƒ 11.600; verder acht Texelaars met een gezamelijke besomming van ƒ 140.000 groot.

LAUWERSOOG

Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog over week 12/12 t/m 16/12.

Pelling garnalen	13.331 kg.	8,41 - 9,52	per kg.
Export garnalen	1.710	10'18 -	per kg.
Tong	1.606 kg.	7,17 - 19,03	per kg.
Tarbot	1.236 kg.	8,49 - 28,03	per kg.
Griet	1.479 kg.	4,55 - 7,34	per kg.
Tongschar	800 kg.	3,63 - 4,07	per kg.
Schol	59.509 kg.	2,53 - 3,75	per kg.
Kabeljauw	171.928 kg.	2,23 - 4,81	per kg.
Wijting	24.787 kg.	0,62 - 2,08	per kg.
Schelvis	2.783 kg.	2,53 - 5,07	per kg.
Schar	4.254 kg.	1,45 - 2,30	per kg.
Bot	1.691 kg.	0,74 - 1,11	per kg.
Leng	41 kg.	2,37 - 2,46	per kg.
Kuit	190 kg.	1,02 - 2,77	per kg.
Koolvis	77 kg.	2,55 - 2,89	per kg.
Steenbolk	196 kg.	0,65 - 0,68	per kg.
Zeewolf	53	6,03 - 7,71	per kg.
Diverse zeevis	soorten 10.114	0,37 - 12,51	per kg.

Maandag 12 december slechts twee kotters met in totaal 300 kisten platvis. De gestripte schol IV bracht tot ƒ 3,17 per kg. op terwijl de grovere soorten boven de ƒ 3,40 bleven.

Eerst woensdag was er aanvoer nl. 550 kisten rondvis in de hal geplaatst door een Deense kotter, een span- en twee kabelvissers. De kleine gul bracht rond een rijksdaalder op en kabeljauw V rond de drie gulden. Gestripte wijting lag op ƒ 1,71 per kg. Donderdag zowel rond- als platvis aan de markt. De rondvis bracht nog iets meer op dan woensdag met kabeljauw V tot ƒ 3,31, middel gullen tot ƒ 3,52 en de grote gul tot over de vier gulden.

Gestripte wijting eindelijk weer eens boven de twee gulden. Voor dichte schol IV bleef de klok op ƒ 2,82-2,75 staan en schol III op ƒ 3,57. De tong en tarbot prijzen trokken i.v.m. de komende feestdagen behoorlijk aan.

Aan de vrijdagmarkt verschenen 24 schepen met in totaal 5.000 kisten rond- en platvis. Ook deze dag weer uitstekende prijzen voor alle vissoorten.

Dichte schol was slechts een weinig goedkoper dan voorgaande dag. Slechts één schip met gestripte schol, waarvan schol IV ƒ 2,94 per kg. opleverde en schol III rond de ƒ 3,50.

De kleine gul ging over in andere handen tot ƒ 2,44 per kg. Kabeljauw V leverde ƒ 2,60-2,92 per kg. op.

(Vervolg volgende bladzijde)

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 10-10 t.e.m. 14-10-1983

Door 69 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
52.353 kg.	Tong	ƒ 625.940,07	van ƒ 11,96
12.568 kg.	Tarbot	ƒ 185.145,63	van ƒ 14,73
138.105 kg.	Schol	ƒ 455.132,43	van ƒ 3,30
59.980 kg.	Kabeljauw	ƒ 208.613,33	van ƒ 3,48
4.636 kg.	Griet	ƒ 30.903,07	van ƒ 6.64
5.825 kg.	Schar	ƒ 14.193,52	van ƒ 2,44
12.920 kg.	Wijting	ƒ 17.365,43	van ƒ 1,34
105.714 kg.	Diversen	ƒ 555.047,24	
392.001 kg.		**ƒ 2.092.240,72**	

NEDERLAND

De middelgullen *f* 3,10-3,35 en de grote gul *f* 3,21-3,65, kabeljauw II kon verkocht worden tot *f* 4,81 en kabeljauw I tot *f* 4,54 per kg.

Schelvis met toch een redelijk aanvoer leverde van *f* 3,28-3,73 per kg. op en zeewolf zelfs tot *f* 7,71 per kg.

Ook nu weer hogere opbrengsten voor tong en tarbot met weegbot tot bijna dertig gulden per kg.

Het hoogste resultaat bij de spanvissers was *f* 95.296 voor een vangst van 846 kisten. Bij de platviskotters was de hoogste besomming *f* 45.894.

VLISSINGEN

VRIJDAG 28 OKTOBER 1983

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	2.044	41.853	20,48
Tong gm	7.943	134.546	16,96
Tong km	9.224	133.831	14,51
Tong I	16.348	205.869	12,59
Tong II	8.592	71.912	8,37
Tarbot I	752	24.350	32,38
Tarbot II	720	17.749	24,65
Tarbot III	2.436	37.606	15,44
Tarbot IV	851	10.916	12,83
Tarbot afw	13	214	16,46
Griet I	2.226	26.026	11,69
Griet II	3.348	19.709	5,89
Schol 1 (G)	3.626	11.975	3,30
Schol 2 (G)	11.916	41.369	3,47
Schol 3 (G)	47.898	157.505	3,29
Schol 4 (G)	38.815	119.066	3,07
Kab 1 (G)	1.591	6.493	4,08
Kab 2 (G)	2.329	9.299	3,99
Kab 3 (G)	12.743	41.592	3,26
Kab 4 (G)	11.981	36.773	3,07
Kab 5 (G)	23.760	63.563	2,68
Kab (afw)	16	20	1,22
Wijt. 3 (G)	21.368	26.233	1,23
Wijt. 4 (G)	5.691	5.314	0,93
Schar 1	6.395	14.672	2,29
Tongschr 1	1.725	11.858	6,87
Tongschr II	2.977	12.544	4,21
Zeebaars	7	139	19,91
Tng besch.	5	17	3,36
Poon 1	619	492	0,79
Poon 2	1.690	2.856	1,69
Rog I	77	307	3,98
Rog II	271	897	3,31
Rog III	2.007	3.097	1,54
Koolv. 4 (G)	86	288	3,35
Schel. 3 (G)	120	551	4,59
Bot	277	182	0,80
Wijt 3 (O)	57	540,95	
Haai + P	1	49	3,69
Zandhaai	169	296	1,75
Inktvis W	158	1.314	8,32
Inktvis ZW	533	1.182	2,22
Kuit/Lever	274	1.284	4,69
Steenbolk	12.867	7.943	0,62
Mullen	1	6	6,27
Kreeft	17	198	11,65
Hammen	261	4.581	17,55
Paling	3	14	4,62
Diversen	14.147	43.380	3,07
Krabben	95	131	1,38
Kommeraal	19	47	2,50
H. Makreel	121	220	1,82
St. zuigers	6	4	0,65
Zonnnevis	44	251	5,70
Parlourdes	4	5	1,36
Heek	4	19	4,75
Krab. poot	52	220	4,24
TOTAAL	**281.261**	**1.352.837**	

DE MOEILIJKE JOB: NEDERLANDSE MINISTER VOOR VISSERIJ

In feite bestaat er geen Nederlandse minister van Visserij, maar onze lezers is het wel duidelijk, dat het gaat over de Nederlandse minister van Landbouw die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft. Ook in België is de visserij van bijkomend belang en bestaat er geen minister van de Visserij.

Het moeilijke aan deze functie is terug te voeren tot het feit dat de Nederlandse visserijvloot overuitgerust is en een overkapaciteit bezit, die onmogelijk tot haar rechten kan komen. In dergelijk geval kan geen enkel minister aan elkeen geven wat elkeen wenst, namelijk een ononderbroken visserij het ganse jaar door. Het is ergens fout gelopen in Nederland en het loopt nog altijd foutief door. De gevolgen zijn er.

Minister Braks heeft zich de woede van de Nederlandse visserij op de hals gehaald door de euvele moed te hebben opgebracht de makreelvisserij voor de Nederlandse visser te verbieden omdat zij (zeker langer dan sinds het ogenblik van het verbod) hun kontingent opgevist hebben. Voor 1983 zou het kontingent van 35 duizend ton zijn opgevist.

In dit verband verwijzen wij naar onze artikelen in voorgaande uitgaven waarin we het hadden over het Nederlands makreelgeweten. Een klein beetje realiteitszin zou men dan ook mogen verwachten van de betrokken sektor in de visserij, die haar wensen maar al te gemakkelijk voor werkelijkheid wil nemen en niet wil begrijpen, dat er een E.E.G.-regeling bestaat en Nederland schromelijk aan overbouw van steeds machtiger schepen doet.

Op woensdag 14 december bereikte dan betrokken verbodsbepaling, die van de Nederlandse minister uitging, de Nederlandse trawlervloot, die aan het vissen was ten Westen en ten Zuiden van Engeland, Ierland, de Golf van Biscaye en in het Faroër-gebied. Het was dan ook niet met dank in het hart, dat de visserij moest gestaakt worden en, ofwel naar huis gevaren of een andere pelagische visserij te betrachten. De meeste trawlers verkozen dit laatste en wenden de steven naar het Kanaal en naar de Franse kust ter hoogte van Boulogne om nog wat horsmakreel en/of haring aan de haak te slaan.

WOEDE-UITBARSTING VAN HET VISSERIJSCHAP

Drs. D.J. Langstraat van het Nederlandse Visserijschap, verwoordde de woede van de makreelrederijen en noemde de manier waarop het verbod werd medegedeeld en ingang vond, een echt schandaal, door in het midden van de visserij een vangstverbod op te leggen. Miljoenen gingen aldus verloren aan onnodige stookkosten, inzet en materiaalkosten. We kunnen echter wel de vraag ter overweging geven hoelang de grote reuzetreilers, die er op de makreel visten, nog van doen hadden om vùlle bak te halen? Wel had de minister misschien wel een week eerder de sluitingsdag voor 14 december kunnen doorgeven. Dit was echter officieus toch al voorheen geweten. Anderzijds stellen we toch vast, dat zelfs Drs. Langstaat het feit van de al of niet-overschrijding van de 35 duizend ton niet durft in vraag stellen.

Ook Dr. Boddeke van de R.I.V.O., het Nederlands Rijks-Instituut voor Visserij Onderzoek is de mening toegedaan, dat het best is de vissers tegen zichzelf te beschermen omdat maar al te dikwijls en te veel de toegekende kwota overschreden worden.

Verder wees hij eveneens op de overkapaciteit van de Nederlandse vloot ter zake. De Nederlandse visser werd hier reeds zo dikwijls op gewezen, dat het eerstdaag fout zou lopen, door de nieuwbouw van immer groter hekdiepvriestreilers, maar het was al boter aan de galg. Er werd grof verdiend aan uitvoer naar West-Afrikaanse landen en aan de uitvoerrestituties, terwijl voort in 't geheim zelfs aan overbevissing werd gedaan.

Men wilde geen rekening houden met vermaningen van de zijde van de overheid, waaronder onder meer Ir. Tienstra, directeur van de Visserijdienst, minister Konings, enz..., zodat het ten slotte uit de hand moest lopen en is gelopen. Het is dan ook totaal verkeerd, dat men zijn woede keert op mensen die tot taak hebben de hand te houden aan de kwota om het gezicht niet te verliezen tegenover de andere lidstaten en ministers. Ook de Nederlandse minister Braks staat in dit verband onder sterke druk van de Commissie en vooral van het Brits visserijbedrijf.

Als het Nederlands bedrijf de kwotaregeling niet wenst te volgen, dan moeten zij ook toelaten dat de andere landen dit niet meer doen en dan gaan we regelrecht naar een totale overbevissing en naar het failliet binnen een paar jaar van de totale E.E.G.-visserij. Ofwel moet Nederland dan maar uit de E.E.G. stappen. Of dit echter de oplossing zal brengen is een ander paar mouwen! Zij die er ons inziens het eerste slachtoffer van zullen zijn, is ons dunkens Nederland zelf.

Wij vragen ons dan ook af wat er zal gebeuren met de, voor de deur staande invoering van het vislogboek. Indien daar de hand aan gehouden wordt, dan wordt de ramp voor de Nederlandse visserijvloot nog aanzienlijker en mag men binnenkort aan een herstrukturering beginnen, herstrukturering, die duidelijk synoniem zal zijn voor een uitsanering, van de overkapaciteit en het faillissement voor veel rederijen. Waar is in hemelsnaam de Nederlandse nuchterheid ter zake gebleven?

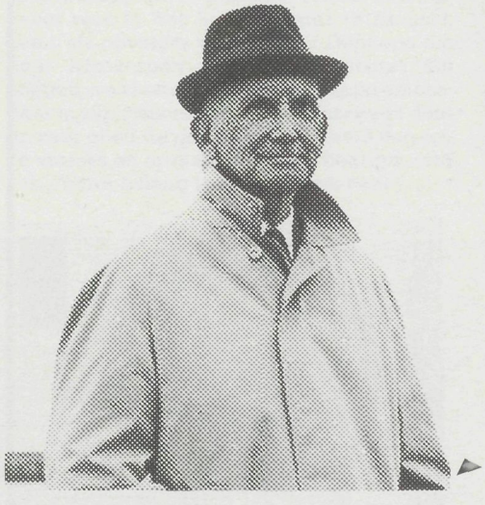
Het Nederlands bedrijfsleven moet nu het „meaculpa" op eigen borst gaan slaan maar zeker niet op de borst van één of andere Nederlandse minister of overheid. Dat weze dan ook maar terloops aan de heer Langstraat, sekretaris van het Visserijschap, gezegd.

■ In maart overleed in het Brusselse op 85-jarige leeftijd de h. Charles Gillis. De afgestorvene was in de visserijmiddens vooral gekend als technicus die ondermeer meerdere rapporten samenstelde over de haringvisserij. Charles Gillis werd in de visserijmiddens aangesproken als „meneire Charel", en was een zeer bevoegd ambtenaar in wetenschappelijke navorsingen. Zijn oordeel was steeds matig en gespeend van overdrijvingen.

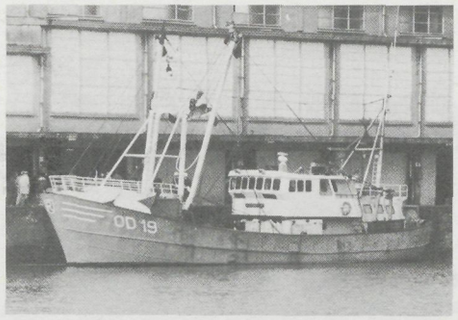


■ Op maandag 14 maart werd in de Oostendse vismijn een nieuw dagrecord opgetekend. Die dag losten vijftien treilers, waaronder een paar Deense vissersvaartuigen in totaal 23.200 kg tong en 3.700 manden vis en dat was goed voor een omzet van 17 miljoen 644.578 fr.

■ Te Brugge overleed op 87-jarige leeftijd de h. Pierre Vandamme, ere-burgemeester van Brugge. Geboren op een boogscheut van de zee, zou Pierre Vandamme in zijn verdere politieke loopbaan nooit zijn verknochtheid aan de zee en de Zeebrugse visserij verloochenen. Pierre Vandamme was vooral een voorvechter voor de uitbreiding van de Zeebrugse haven en, als Zeebrugge op het huidig ogenblik een goede reputatie heeft bereikt, dan is dit voor een zeer groot deel te danken aan de inzet en de toewijding van Pierre Vandamme die, in een boek getiteld „Een hart aan zee", zijn genegenheid t.a.v. de Oosthoek, de handelsvaart en de zeevisserij ten volle liet blijken. Dit prachtig werk is ten andere nog steeds verkrijgbaar in onze burelen.



■ Per traditie begint eind maart, begin april het tongseizoen in de kustwateren en dat zorgt ieder jaar voor herrie met Nederlandse vissers, die zich niet houden aan de voorgeschreven reglementering die zegt, dat er niet op platvissoorten mag gevist worden binnen de twaalfmijlszone met treilers van méér dan 70 brutoton of 300 p.k. Ook de schipper van de OD.19 stoorde zich daar niet aan maar werd wel in overtreding genomen door de hoogzeesleper „Valcke" en naar Oostende opgeleid. De aangeslagen vis werd verkocht voor 294.842 fr., terwijl van de reder een borgsom van 200.000 fr. werd gevorderd alvorens de OD.19 weer de haven mocht uitvaren.



APRIL

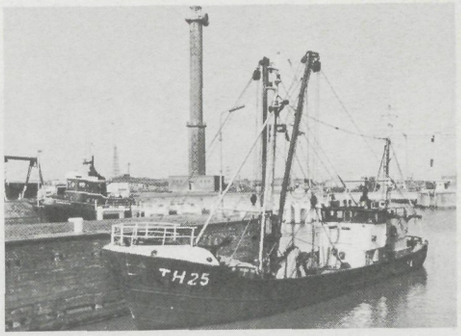
■ Begin april werd in de haven van Oostende de O.51 „Stormvogel" gedoopt en in bedrijf genomen. De casco van dit vaartuig werd gebouwd op, de scheepswerven Seghers, terwijl de rederscoöperatieve S.C.A.P. instond voor de verdere afbouw. Het ruim 30 meter lange vaartuig werd gebouwd voor de rederij Versluys-Decuypere. De voorstuwing gebeurt bij middel van een ABC-motor met een vermogen van 900 p.k. De O.51 doet het ondertussen uitstekend.



■ Eveneens begin april, overleed op 88-jarige leeftijd Adolphe Acken, in de Oostendse vissersmiddens beter gekend als „Dolf Acking". Op amper 9-jarige leeftijd trok hij reeds naar zee aan boord van de zeilschepen. Later bracht hij het tot reder van enkele vissersvaartuigen en nadien fungeerde hij tot in 1957 als walkapitein voor de rederij Brunet.

■ De beroepsvereniging Hand in Hand Oostende hield haar algemene vergadering en tevens werd er aan herinnerd dat deze voor de visserij zo belangrijke instantie, vijftig jaar bestaat. Het was inderdaad in 1933 dat Hand in Hand door enkele vooruitziende kustvissers werd opgericht. Hopen we dit in 1984 te kunnen vieren, want deze vereniging heeft op sociaal vlak zeer veel voor onze kustvissersreders gedaan.

■ Nadat reeds in maart een Nederlandse treiler werd opgeleid wegens illegaal vissen binnen de twaalfmijlszone, volgde in april andermaal een gelijkaardig feit. Dit keer was het de schipper van de TH.25 die zich schuldig maakte aan de voornoemde feiten. Hier werd een borgsom van 500.000 fr. geëist alvorens het vaartuig de Oostendse haven kon verlaten.



■ Half april werd in Bredene feest gevierd. Aanleiding hiertoe was de honderdste verjaardag van Staf Versluys. De gevierde is de vader van reder Kamiel Versluys. Staf stelt het nog altijd goed, maar eet veel vis.



■ In april trok het opleidingsvaartuig voor de visserij, de O.29 „Broodwinner" de grote vlakte op met aan boord de secretarissen-generaal van zeven ministeriële departementen. Zodoende konden de topfunctionarissen ook eens in „live" de visserij op zee beleven. Of ze die job met de hunne wensen te verwisselen, is wat anders, al smaakt de vis nog zo goed.



■ Te Nieuwpoort deed zich aan boord van de N.551 „Sandra" een dodelijk ongeval voor. Toen de 51-jarige Urbain Clarysse het vaartuig via de kaailadder wilde verlaten, stortte hij op het dek van het vaartuig en bleek op slag dood.

Chandler, Hargreaves, Whittall & Co. Ltd.

■ HERVERZEKERINGSMAKELAARS
VOOR DE
BELGISCHE VISSERSVLOOT
EN IN 'T BIJZONDER HULP IN NOOD

CHANDLER HOUSE

5 - 7 Marshalsea Road

LONDON SE 1 - 1 EF.

✆ 01 - 407 8000

Telex : 883973

AND AT LLOYD'S

MEI

■ Begin mei overleed te Gent op 67-jarige leeftijd de Oostendse visgroothandelaar Fernand Verleye. Fernand Verleye begon met niks en wist zich op te werken tot een vooraanstaand handelaar die zaken had in Gent en Oostende. Tevens was hij ondervoorzitter van de Beroepsvereniging van Vishandelaars te Gent. In die functie presteerde hij enorm veel voor het propageren van de vis. Voor de vishandelvereniging was zijn heengaan een groot verlies.



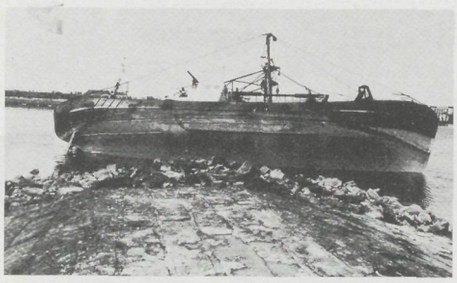
■ Tijdens de eerste week van mei, hielden de rederscoöperatieven S.C.A.P. en Hulp in Nood hun statutaire algemene vergadering. Aan de hand van cijfermateriaal werd andermaal bewezen welk groot nut deze maatschappijen hebben t.a.v. de visserij. De leden van de verzekeringsmaatschappij kregen een ristourne van 20% op de door hen betaalde premies en de leden van S.C.A.P. ontvingen een bijkomende teruggave van 0,50 fr. per liter gasoil alsmede 10% op de aankopen in het magazijn, zodat de leden voor gans het jaar een gemiddelde korting van 1,40 fr. per liter ontvingen en 20% in magazijn aankopen.

■ Met ingang van 1 mei werd de heer Blomme aangesteld als bestuursdirecteur-districtshoofd bij het Bestuur van het Zeewezen te Oostende. De h. Blomme, die eerst werkzaam was in het hoofdbestuur te Brussel, komt als opvolger van de heer Depaepe die naar Antwerpen werd overgeplaatst. En zeggen we terstond dat deze knappe ambtenaar in zijn vissersmilieu het uitstekend doet en zeer goed de geestesgesteldheid van onze vissers en artisanale reders begrijpt, wat van enorm belang is voor het vak zelf.

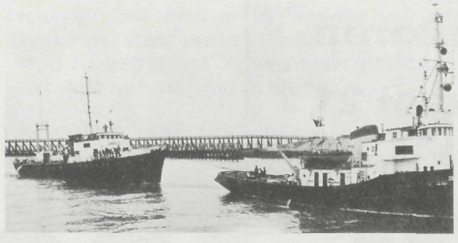


JUNI

■ Half juni deed zich in de Nieuwpoortse haven een ware scheepsramp voor. De Z.34 „Twilight" was daar in de loop van de nacht binnen gevaren maar nadien, tijdens het uitvaren, deden zich dergelijke dubieuse toestanden voor, dat het vaartuig in de buurt van de jachthaven vastliep en reddeloos verloren ging. Nadien werd de „Twilight" vlot getrokken en naar Oostende gesleept maar er was geen herstellen meer aan. De schipper en de opvarenden worden er van verdacht zwaar te hebben gedronken waardoor deze droeve feiten zich voordeden. Nu nog wordt de zaak verder onderzocht door de Onderzoeksraad voor de Zeevaart.



■ De „Anna II" een gewezen treiler, die werd omgebouwd tot vissersvaartuig, sloeg op ongeveer tien mijl van Oostende lek. Aan boord bevonden zich 42 sportvissers. De motorkamer was reeds onder water gelopen maar het snel en accuraat optreden van de sleepdiensten van Oostende voorkwam erger. De sleepboot „Zeetijger" slaagde er in de „Anna II" veilig de Oostendse haven binnen te brengen. Men spreekt van het stoppen van hulpverlening van de Staat. Hopen we voor de visserij dat zulks geen werkelijkheid wordt, daar deze sleepdienst steeds zijn groot nut heeft bewezen en hoofdtoezie*ner Coenye en zijn volk de rechte mensen* zijn op de rechte plaats.

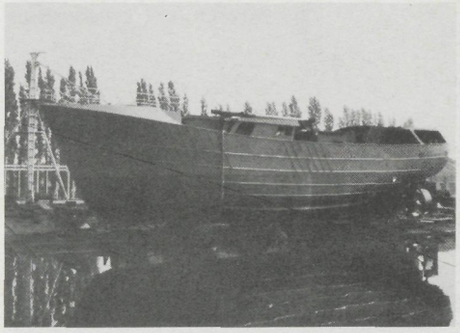


■ Eind juni nam Robert Rycx afscheid in zijn hoedanigheid van voorzitter van de Federatie der Belgische Zeelieden van de beide wereldoorlogen nadat hij die functie gedurende vele jaren had waargenomen. In zijn plaats kwam Frans Lauwerijns. Robert Rycx was vele jaren een knap schipper op IJsland en vooral de graag geziene kapitein van wijlen John Bauwens en de P.V.



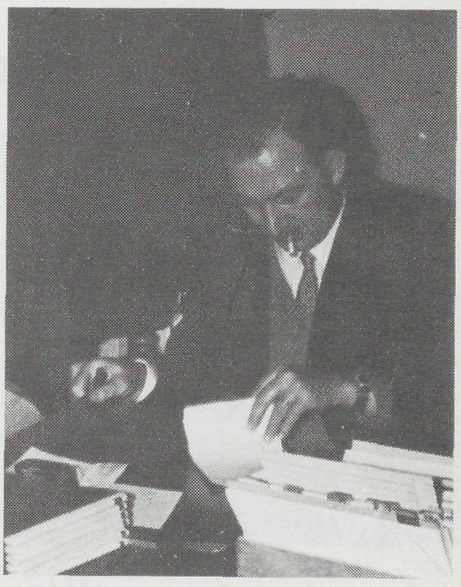
JULI

■ Op de Westvlaamse Scheepswerven werd de stalen middenslagtreiler Z.48 „Wodan" te water gelaten. Nadien werd dit vaartuig, dat in aanbouw is voor de rederij Dolfijn, naar Oostende gesleept waar de rederscoöperatieve S.C.A.P. moest instaan voor de verdere afbouw, die intussen is geschied, zodat het vaartuig in december in vaart kon gebracht na op 26 november door Minister Decroo, als peter en mevr. Pauwaerts, als meter, boven de doopvont te zijn gehouden.



AUGUSTUS

■ In augustus ging Fré Vanderwal met pensioen. Wie kent er in de Oostendse vismijn Fré Vanderwal niet? Zo schreven wij toen en dat was zeer terecht. Fré Vanderwal stapte als visser onze middens binnen en trok met diverse treilers de grote vlakte op. Later trad Fré Vanderwal in dienst van het Oostendse stadsbestuur. Hij werd tegenschrijver in de plaatselijke vismijn en nadien opsteller. Het was in die functie dat hij op rust ging na een welgevulde loopbaan in dienst van de visserij.



■ Het nieuws sloeg in als een bom. Premier Martens was dringend in het St.-Raphaëlziekenhuis te Leuven opgenomen voor een hartoperatie. Premier Martens heeft een biezondere gehechtheid met de zeevisserij gezien hij zelf peter is van de Z.46 „Neptunus", terwijl zijn echtgenote het meterschap had aanvaard over de O.231 „St.-Carolus". Namens de visserij werd aan de Premier een

REDERS
en VISSERS

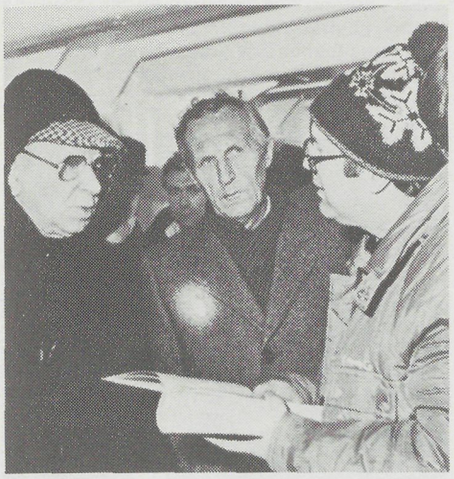
koopt
steeds
bij
Uw
coöperatieve

hand
in
hand

Kantoren
Rederskaai 21
Zeebrugge
✆ (050) 54 41 17 / 54 41 92

Na de uren :
Joz. Deroose
✆ (050) 51 17 40

hoeveelheid vis overgemaakt die, tijdens de herstelperiode van de eerste minister, in het voornoemd ziekenhuis werd bereid.



■ Te Nieuwpoort overleed op 84-jarige leeftijd gewezen reder Maurits Calcoen. De afgestorvene was in de Westhoekmiddens een biezonder gekend figuur en was reder van meerdere vissersvaartuigen zoals de N.414, de N.434 en de N.498. Samen met zijn zoons bedreef hij gedurende vele jaren de visserij op de zo geroemde panharing. Later baatte hij te De Panne een druk beklante vishandel uit.



■ Eind augustus werd op de Scheepswerven Seghers te Oostende de Z.121 „Barentszee" te water gelaten. Het gaat hier om een stalen middenslagtreiler die in aanbouw was voor de rederij „Seabird" uit Zeebrugge. Nadien zorgde de rederscoöperatieve S.C.A.P. voor de verdere afbouw en volgende maand, januari 1984, wordt de „Barentszee" afgeleverd, en zal dit vaartuig de zeevisserij vervoegen.



■ Augustus was een drukke maand wat de nieuwbouw betreft want op de Scheepswerven De Graeve te Zeebrugge werd de Z.90 „Oosthinder" te water gelaten. Het gaat hier om een stalen middenslagtreiler die gebouwd werd door de rederij „Noordhinder" en die ondertussen reeds in november in bedrijf werd genomen. Hier waren de peter Staatssecretaris De Keersmaecker en de meter, mevr. Roger De Graeve.



Nog een ander verdienstelijk man ging op rust, met name sluismeester Staf Deckmyn. In 1946 kwam Staf Deckmyn in dienst als sluismeester nadat hij in de voorgaande jaren met de kustvisserij zijn boterham had verdiend. Het was in 1968 dat hij tot sluismeester benoemd werd omwille van zijn zeer grote staat van verdiensten t.a.v. de visserij. Nu nog is Staf Deckmyn niet uit zijn vertrouwde midden weg te krijgen.

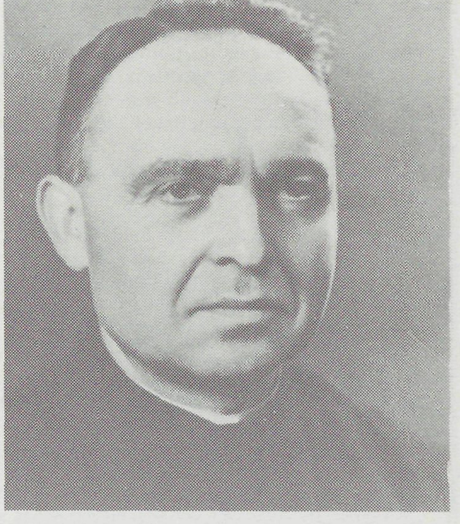


SEPTEMBER

■ De maand september werd ingezet met een scheepsramp. Op weg naar de thuishaven werd de N.710 „Tracy" gegrepen door een hevige storm waardoor een lek werd geslagen. Het vaartuig maakte aanstonds veel water. Schipper Asaert zond onmiddellijk een noodsein uit waarop enkele vaartuigen in de buurt kwamen. De ontketende zee maakte het evenwel onmogelijk hulp te bieden. Uiteindelijk stapte de driekoppige bemanning over in het vlot. Nadien werden de vissers opgepikt door een helicopter van de luchtmachtbasis te Koksyde.



■ Eveneens in september overleed in een rusthuis te Zelzate de in de visserijmiddens zeer gekende en gewaardeerde Alfons Broeckx, beter bekend als Broeder Annobert. Op 1 januari 1923 werd Broeder Annobert aangesteld als lesgever aan de Vrije Visserijschool „Pastor Pype" te Oostende. Door zijn vele initiatieven werden de visserijcursussen op een belangrijke manier uitgebreid; zo ondermeer wat de cursus „motoren" betreft. Later werd hij inspecteur van het vrij onderwijs en in 1948 werd hij tot Ridder in de Orde van Leopold II benoemd. Het was een leraar die in **alle** visserijmiddens graag gezien werd en eerbied afdwong.



■ In het AZ-ziekenhuis te Brugge overleed gewezen reder Richard Arnoys, die vooral in de Nieuwpoortse visserijmiddens zeer goed was gekend. Eerst was hij visser en nadien reder van de N.209 om tenslotte in dienst te treden van de RMT als mekanieker. Het was vooral in die hoedanigheid, dat hij hoog aanzien genoot in de Nieuwpoortse visserijmiddens want vele reders gingen bij Richard Arnoys te rade om hun scheepsmotor af te stellen of om geholpen te worden.

Onderlinge Visafslag

O.
V.
A.

SAMENWERKENDE VENNOOTSCHAP

VISMIJN 70 A, 71, 71 A – OOSTENDE

Stelt zich ten dienste van de reders voor alle verhandelingen betreffende de visverkoop ter Stedelijke Vismijn.

Speciale Afdeling voor Sociale aangelegenheden door zeer bevoegd personeel.

Handelsregister Oostende 16841

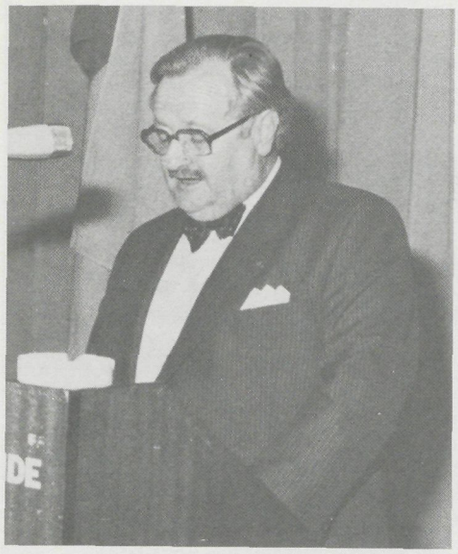
BANK BRUSSEL LAMBERT
Generale Bankmaatschappij
Kredietbank

Postrekening nr. 000-0001333-72

✆ 32.21.73

B.T.W. 405.303.909

■ Te Oostende vierde de firma Valcke het 200-jarig bestaan van het bedrijf. Tijdens een groots opgezet feest in het Oostendse Kursaal werd in diverse toespraken gememoreerd aan de historiek van de firma Valcke, die ook in de visserij zeer bedrijvig was en nog is door de levering van scheepsmotoren en als herstelbedrijf aan de Hendrik Baelskaai gevestigd is.



■ Te Zeebrugge werd in september de nieuwe treiler Z.90 „Oosthinder" gedoopt en overgedragen aan de Rederij „De Noordhinder" waarvan de heren Rappé de stuwende kracht zijn. De „Oosthinder" werd gebouwd op de Scheepswerven Roger De Graeve. Peter is Staatssecretaris De Keersmaecker, terwijl mevrouw De Graeve, echtgenote van de scheepsbouwer, het meterschap had aanvaard. De „Oosthinder" is een stalen bokkentreiler van 35 meter lang, voortgestuwd door een ABC-motor met een vermogen van 1.200 p.k. De resultaten van het nieuwe vaartuig zijn uitstekend.



OKTOBER

■ Begin oktober werd de vloot van de RMT andermaal afgeslankt. De ro/ro-veerboot „Koningin Fabiola" werd inderdaad verkocht aan de Griekse rederij Agapitos die vroeger reeds de „Artevelde", het zusterschip van de „Koningin Fabiola" aankochten. De „Koningin Fabiola" wordt thans vanuit de nieuwe aanleghaven ingezet voor kruisvaarten op de Middellandse Zee. Bij RMT mogen we zeggen, dat men ook met de middelen waarover men beschikt, aan sanering doet.

■ Vanaf 1 oktober mochten onze haringvissers weer de grote vlakte optrekken naar de per traditie beviste gebieden. Een achttal koppels vaarde uit maar, gezien er geen akkoord kon bereikt worden op E.E.G.-niveau, wist men nog steeds niet welk haringkwotum aan België en de andere haringvissende landen was toegekend. Nu nog is men niet uit de impasse geraakt. Het haringseizoen duurt tot eind februari van volgend jaar. Het was het span N.3-O.232 die de eerste haring aanvoerde in de Oostendse vismijn.



■ Op zes oktober werd gefuifd in de Zeebrugse vismijn, maar daar was dan ook een zeer voorname reden toe. Op die dag immers, tijdens de verkoop van de vangst van de Z.568 van reder Vlietinck René werd in de voornoemde vismijn het verkoopcijfer van één miljard bereikt. Dat is nagenoeg een maand eerder dan vorig jaar.

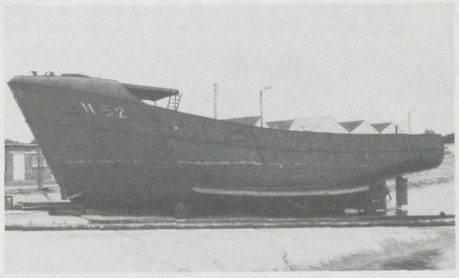


■ In oktober greep in de Oostendse vismijn een ontvangst plaats als bekroning van een initiatief dat genomen werd door de Beroepsvereniging van Visgroothandelaars in samenwerking met de RVA. Het doel is de opleiding te verzekeren van visbewerkers tijdens een herscholingscursus. Op 24 mei begonnen acht cursisten aan die herscholing en thans, na afloop van de opleiding, hebben zij allemaal werk gevonden in het visserijbedrijf. Een schitterend initiatief dus, waarvoor de visgroothandelvereniging en de RVA onze gelukwensen verdienen.

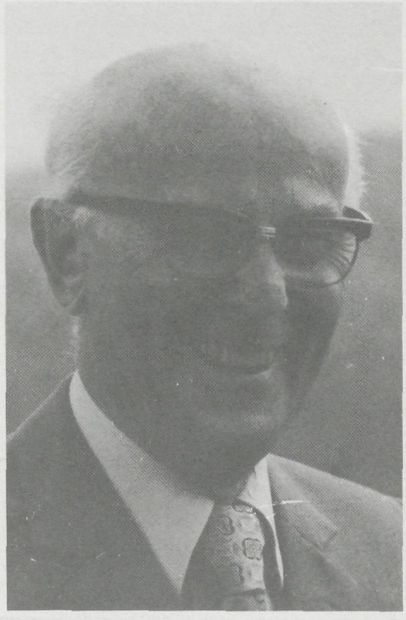
■ Feest was er in oktober eveneens bij het echtpaar Barbaix-Kimpe, die de diamanten bruiloft vierde. Pierre Barbaix, beter gekend als „Barbeetje", stond zijn ganse leven midden in de kustvisserij. Als een broekvent trok „Barbeetje" de grote vlakte op aan boord van de toenmalige zeilschepen en slechts in 1963 legde hij er het bijltje bij neer. 't Was steeds een echte!!



■ Op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp werd N.52 te water gelaten en meteen gaat het hier om de eerste zgn. „Eurokotter", een vaartuig dat met de bokken en de planken mag vissen binnen de twaalfmijlzone. Eigenaar is de rederij Calcoen Roger - Ivan Hennebert. Momenteel wordt door de Scheepswerf De Graeve aan de afbouw van dit vaartuig gewerkt, dat begin volgend jaar in bedrijf zal worden genomen.



■ Eind oktober overleed op 87-jarige leeftijd de heer Charles Decrop die met broer Lucien, werd aangezien als een van de voornaamste pioniers van de Oostendse visserij. In 1919 vestigde hij zich, samen met zijn broer Lucien, te Oostende waar een handel in garen en touwwerk begonnen werd. Door de zeer ambitieuse werking groeide dit kleine bedrijfje in de loop der jaren uit tot een machtig concern, dat werk geeft aan 250 mensen. In Charles Decrop verloor de visserij een van de meest markante figuren van onze tijd.



REDERS en VISSERS, voor uw

SOCIALE LASTEN
EN BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND
IN HAND

BURELEN : VISMIJN (O.V.A.) OOSTENDE

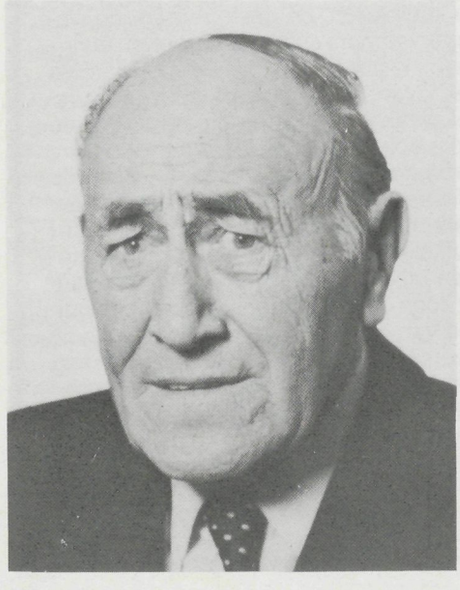
✆ 32.11.01

NOVEMBER

■ Begin november werd op de Scheepswerven van de Industrielle des Pêcheries te Oostende de Z.185 „Esmarald Star" te water gelaten. Dit vaartuig, die meteen de grootste bokkentreiler is van de vissersvloot, is in aanbouw voor de rederij Shamrock pvba met Frans Vanderveen en August Flitser als de stuwende krachten. De „Esmerald Star" is 37 meter lang en zal worden voortgestuwd door een Bolnesmotor van 1.360 p.k. Het vaartuig heeft deze week zijn proefreis afgelegd en mag als een koningstuk van onze visserij aangezien worden.



■ De h. Henk Zwart, die in onze viserijmiddens biezonder gekend is en zeer gewaardeerd wordt omwille van zijn enorme verdiensten, werd in november benoemd tot Officier in de Leopold II orde. Deze onderscheiding werd hem in De Haag overhandigd. Wij moeten hier niet andermaal wijzen op de zeer grote steun die onze visserij in al die jaren heeft gehad aan de heer Henk Zwart. Nooit deed men tevergeefs beroep op zijn tussenkomst. Zelfs tijdens de nachtelijke uren was de heer Zwart bereid onze Belgische vissers steeds met raad en daad bij te staan.



■ November werd op een bijzondere droevige manier afgesloten met het afsterven van Etienne Lingier, Ere-directeur van de Stedelijke Visserijschool John Bauwens te Oostende. De heer Lingier was amper 58-jaar oud. In 1946 trad hij als lesgever in dienst van voornoemde visserijschool, tot hij in 1973 werd benoemd tot directeur. Naast een algemeen gewaardeerd schoolhoofd was wijlen Etienne Lingier ook een fervent zeiler en was zelfs voorzitter van de Vlaamse Vereniging voor Watersport te Oostende. Bovendien was hij de promotor van de stedelijke cursus voor de pleziervaart die onder zijn impuls in 1975 werd ingericht.

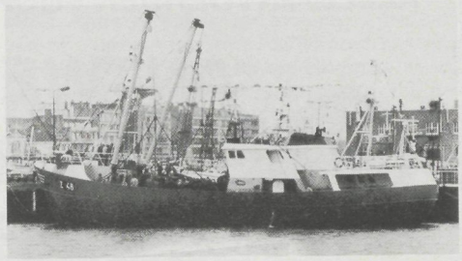


■ Te Oostende overleed op amper 58-jarige leeftijd de heer Henri Dumarey, gewezen schepen van de Haven en Industrie en tot aan zijn afsterven gemeenteraadslid. Kort na de tweede wereldoorlog werd Henri Dumarey vakbondsmedewerker en daarin wist hij zich op te werken tot een vooraanstaand leider. In zijn loopbaan als schepen van de haven realiseerde hij meerdere belangrijke werken zoals het Vuurtorendok, het wegenpark in het vissershavenkompleks, het nieuwe slipwaygebouw, enz... Vooral zijn gehechtheid aan de visserij was spreekwoordelijk.



■ Het visserstehuis „De Bolle" vierde medio november zijn twintig-jarig bestaan. Geen groots opgezet feest maar wel een bijeenkomst van vele mensen die in de loop van die twintig jaar hun gehechtheid aan „De Bolle" hebben bewezen. Voorzitter Opstaele dankte dan ook gemeend al die filantropen en legde er nogmaals de nadruk op dat „De Bolle" gerezen is uit de noodzaak de vissers op te vangen die geen tehuis hebben en die mensen zowel op sociaal als familiaal vlak op te vangen.

■ Op het eind van november tenslotte werd overgegaan tot de doop en in bedrijfname van de stalen bokkentreiler Z.48 „Wodan" die gebouwd werd voor de rederij Dolfijn van de familie Pauwaert. De Westvlaamse Scheepswerven zorgden voor de bouw van de casco terwijl de rederscoöperatieve S.C.A.P. zorgde voor de verdere afbouw. De „Wodan" is 32,50 meter lang en wordt voortgestuwd door een ABC-motor van 1.080 p.k. Peter was Minister Decroo terwijl de echtgenote van reder Pauwaert als meter fungeerde.



■ In november overleed te Merelbeke de h. Marcel Stuyck, gewezen directeur-generaal en hoofd van het Bestuur der Economische Diensten bij het Ministerie van Landbouw. Tijdens zijn laatste dienstjaren vervulde deze vooraanstaande ambtenaar nog een belangrijke taak ten bate van de visserij. Hij was het immers, die van rechtswege voorzitter was van de Adviescommissie Visserijprojekten, opgericht voor de aanpassing van onze zeevisserij aan het internationaal gebeuren. In de heer Stuyck verloor het Ministerie van Landbouw een zeer bekwaam ambtenaar en voor de visserij een grote voorvechter.

DECEMBER

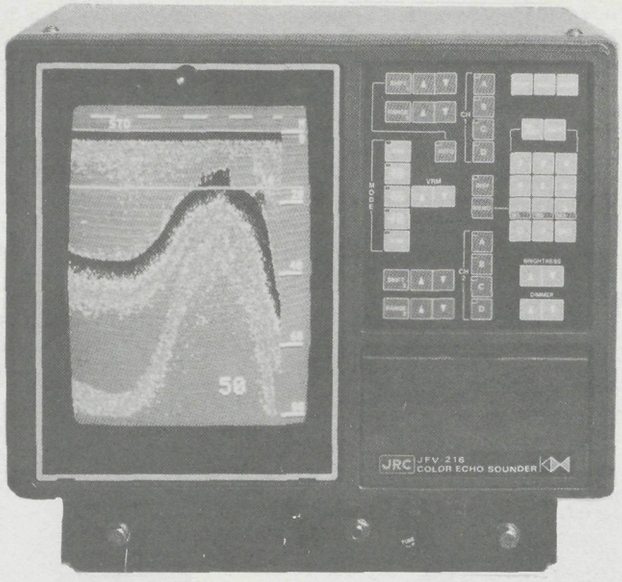
■ Het jaar werd afgesloten met de zoveelste in bedrijfneming van een nieuwe treiler, met name de Z.185 „Emerald Star" die voor de rederij Shamrock pvba werd gebouwd op de Scheepswerven Industrielle des Pecheries te Oostende. De „Emerald Star" wordt meteen de grootste bokkentreiler van onze vloot, met zijn 37 meter lengte. De voortstuwing geschiedt bij middel van een Bolnesmotor met een vermogen van 1.360 PK. Pros Vandenberghe is peter van het vaartuig terwijl Mevrouw Flitser August, echtgenote van een der vennoten van de rederij het meterschap aanvaardde.



DE MEEST KOMPLETE KLEURENDIEPTEMETER DE JRC - JFV 21G

IN GEBRUIK BIJ

b.v. Z.501
Z.53
Z.89
Z.284
Z.39
Z.19

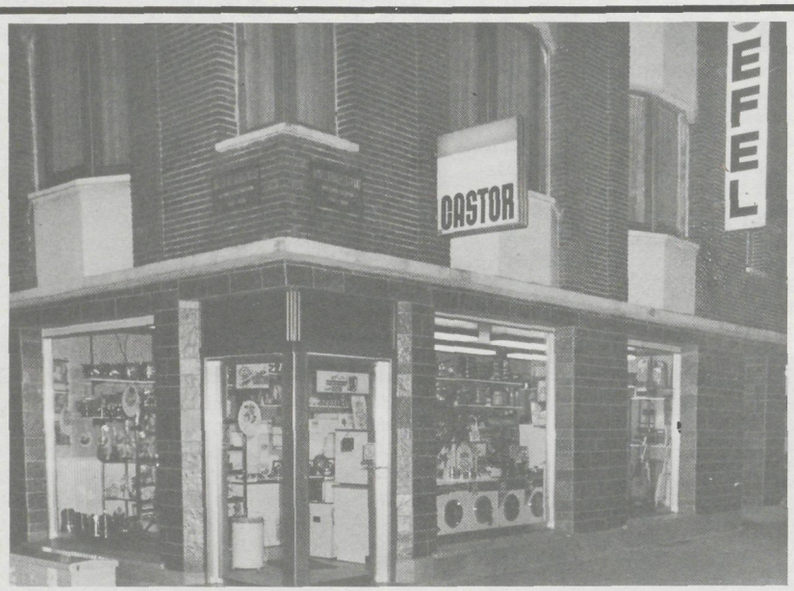


ALLEENINVOERDER VOOR BELGIE:

ANTWERP MARINE RADIO

8380 ZEEBRUGGE
NOORD-HINDERSTR. 6-8

TEL. (050) 54 42 71



p.v.b.a. VANSEVENANT-VANDAMME & zoon

A. LIEBAERSTRAAT 32 - 34, 8400 OOSTENDE (Vuurtorenwijk)
✆ (059) 32.27.06

GROTE KEUS IN
– VERWARMING – HUISHOUDTOESTELLEN – GESCHENKEN
– BUTAAN, PROPAAN EN INDUSTRIELE GASSEN

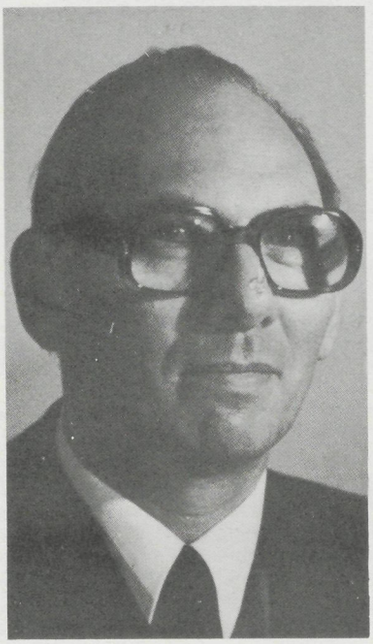
Eigen technische dienst

Ruim 18 jaar geleden, om precies te zijn in juli 1965, kwam het bedrijf zich op de Vuurtorenwijk vestigen. Er werd begonnen in een kleine winkelruimte maar na enkele tijd werd het pand er naast ook in huur genomen om een toonzaal uit te bouwen. Een jaar later werd dit huis zelfs aangekocht. In 1982 werd het ganse kompleks dan volledig vernieuwd en kregen de kliënten nog een beter idee van de zaak. Door die grotere ruimte die beschikbaar is werd ook de keus van de goederen fors uitgebreid. De kliënten krijgen nu een beeld van de wasautomaten, de koelkasten, de gasfornuizen, de waterverwarmers en niet te vergeten de verwarmingstoestellen, zowel met gas als met kolen, evenals geschenken en huishoudartikelen. Kort na de start werd de firma ook hoofdverdeler van gasflessen, waaronder butaan en propaan – alsmede officieel verdeler van industriële gassen waaronder zuurstof en acetyleen. Aanvankelijk werkte de h. Vansevenant samen met zijn vrouw maar nadien kwam de zoon ook in het bedrijf na het beëindigen van zijn studies en vervolmaking bij diverse firmas. Ook bij de bevoorrading aan boord van schepen wordt druk gewerkt.

★

AAN ALLEN EEN ZALIG KERSTFEEST EN EEN VOORSPOEDIG 1984

KERST- EN NIEUWJAARSGROET UIT HET KONINKLIJK WERK IBIS



Door H. CAESTECKER,
Directeur K.W. Ibis

Wanneer ik, jaar na jaar, door de Heer P. Vandenberghe aangesproken wordt om via het eindejaarsnummer „Het Visserijblad" een nieuwjaarsgroet met de laatste nieuwsjes van IBIS over te brengen, dan krab ik wel eens in de steeds maar dunner gezaaide haren.

't Is waar! Er valt op een school als IBIS dagelijks wel één en ander te beleven maar of dat nu belevenissen zijn die echt 't vertellen waard zijn blijft toch maar een open vraag.

Bovendien doet men wel eens aan „wishful thinking" waarbij men naderhand met spijt moet vaststellen dat de zo vlijtig geschetste (lucht)kastelen in feite in het land der dromen en verzuchtingen dienden gesitueerd.

Zo werd al meer dan eens gewag gemaakt van de zo noodzakelijke vernieuwing van de akkomodatie voor de IBIS-leerlingen. De huidige gebouwen dateren grotendeels van 1923 en, al zijn ze heel stevig neergezet, ze beantwoorden qua inrichting zeker niet meer aan de noden van deze tijd. Op IBIS is men zich daar al lang van bewust en sinds vele, vele jaren wordt het nieuwbouwproject besproken, behandeld, gedraaid, gekeerd en nog eens gewenteld zoals een pannekoek in wording. Stapels papieren werden reeds besteed aan rapporten, analyses en nog eens ..., van-vooraf-aan, studies en voorstellen desbetreffend.

Verleden jaar durfde ik heel voorzichtig, – na al die jaren wordt men toch wel heel omzichtig inzake vooruitzichten, – een optimistische noot laten weerklinken. Ik meende toen wat licht te bespeuren aan het eind van de tunnel. Tijdens het voorbije jaar zijn wij dan maar blijven stappen, blijven stappen door de tunnel en stap voor stap is het steeds maar klaarder geworden.

Zodat ik nu zou durven zeggen dat de realisatie van het zolang gedroomde „kasteel" eigenlijk nog nooit zo tastbaar is geweest als nu. 'k Moet zeggen dat er de laatste maanden door de Voorzitter, Vice-Admiraal A. SCHLIM, en door de leden van de Raad van Beheer ferm doorgeduwd werd bij de „opmars" door de tunnel. Ik blijf er hen allen echt dankbaar voor maar het is ook zo dat de komende generaties IBIS-jongens hen nog heel wat meer dank zullen verschuldigd zijn.

Als er geen kink in de kabel meer komt kan, met de zegen (en ook heel wat centen!) van de Vlaamse Executieve, begin 1984 een eerste spadesteek verwacht worden. Dat zal in werkelijkheid het inheien van de eerste funderingspaal betekenen en tevens de start van de bouw van een nieuwe zogenaamde „Verblijfinstelling" ofte internaat.

Aan de Vlaamse Executieve en meer in 't bijzonder aan Gemeenschapsminister J. Lenssens en zijn ambtenaren gaat mijn oprechte erkentelijkheid uit voor de bekwame spoed waarmede het dossier werd behandeld.

Ook aan het Provinciebestuur van West-Vlaanderen, dat medebetoelaging toezegde, is het K.W. IBIS gemeende dank verschuldigd.

't Blijft in eerste instantie een financiële „dobber", een heel zware dan nog, om een nieuw verblijf met 100 bedden uit de grond te stampen. Dat zal gebeuren op de bestaande vestiging te Sas-Slykens/Bredene waar, met inschikkelijke medewerking van zowel de Dienst der Kust van het Ministerie van Openbare Werken als van het Gemeentebestuur van Bredene, het beschikbare terrein met enkele noodzakelijke geachte aren terrein kon uitgebreid worden. Ook deze instanties verdienen een oprecht woord van dank!

Het geplande gebouw zal vijf verdiepingen tellen en benevens de administratie ook omvatten: keukens met voorraadkamers, refter, leefkamers, ziekenboeg, slaapkamers met bijhorend sanitair, dit alles op basis van honderd bedden. Verhoopt wordt het nieuwe gebouw op 1 september 1985 in gebruik te kunnen nemen.

In een daaropvolgende tweede faze wordt gepland de huidige slaapzaal, refter, sanitaire blok en keuken te verbouwen tot klaslokalen en leefkamers.

Het blijft een ambitieus programma dat nog heel wat energie, inzet en financiële inbreng zal vergen vooraleer de IBIS-jongens hun intrek zullen kunnen nemen in een verblijfsinstelling die beantwoordt aan onze huidige opvattingen. Wellicht zullen oud-leerlingen uit lang vervlogen tijden, met of zonder heimwee, terugdenken aan de hangmatten van weleer en de akkomodatie aan boord van het opliggend schip IBIS I.

't Waren toen heel andere tijden met misschien een vleugje meer romantiek maar ook heel wat meer spartaanse ambiance. De sfeer van toen, tot 75 jaar geleden, is ten huidige dage eenvoudig ondenkbaar. Zou iemand nu nog kunnen aanvaarden dat jongens van twaalf à vijftien jaar oud met een geweer, voorzien van bajonet, op wacht zouden staan nabij de toegangspoort van een school? 't Klinkt nu ongelooflijk!

Jawel, de tijden zijn veranderd en IBIS past zich aan. Nog steeds beantwoordt de instelling aan een reeële behoefte. Momenteel zijn de motieven van opneming niet meer dezelfde als vroeger, de aksenten zijn wat verlegd, maar dat de school bestendig aan een quasi volle bezetting toe is blijft betekenisvol.

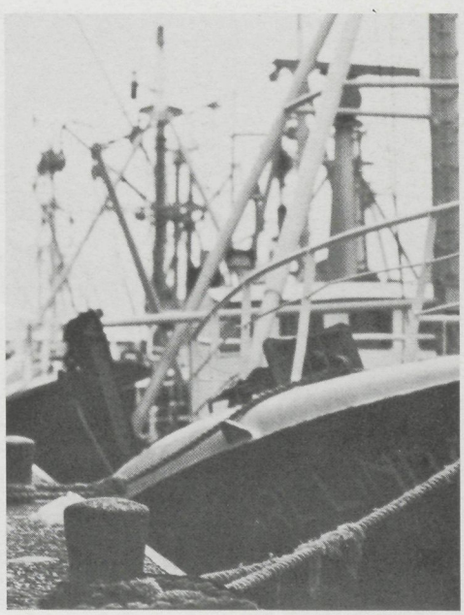
Nog steeds worden de leerlingen na het lager onderwijs voor de zeevisserij of een andere maritieme loopbaan opgeleid. Nog altijd komen er heel wat van de afzwaaiers onmiddellijk, soms ook later, in de visserij terecht. Anderen schakelen over naar de koopvaardij, de sleepboten, off-shorediensten, baggerboten of gaan, na enkele jaren vaart ter visserij, hun geluk beproeven bij de R.M.T. Van kleins af vertrouwd gemaakt met de zee en aangetrokken tot een loopbaan op het zilte nat vindt men ex-IBIS-boys in alle takken van het maritiem bedrijf.

Aan al deze zeelui die vroeger op IBIS hun eerste matrozenbroek versleten breng ik een hartelijke groet met beste wensen voor een heel gezellig Kerstfeest op zee of bij moeder thuis aan wal.

Aan alle lezers en lezeressen van het Visserijblad wens ik een heel vrolijke Kerst en een prima, gezond en gelukkig 1984 toe.

Beste eindejaarswensen maak ik bij deze gelegenheid ook over aan alle personen en instanties die op eender welke manier tijdens het voorbije jaar belangstelling, sympathie of daadwerkelijke steun verleenden om het ons mogelijk te maken verder koers en vaart te houden en af te blijven stevenen op het doel dat door de Stichter van het Koninklijk Werk IBIS, wijlen Koning Albert I, in 1906 werd vooropgesteld.

Zovele generaties IBIS-jongens ten bate.



125 „appetit"

als het om vis gaat:

aug. van den abeele, p.v.b.a.
pathoekeweg 68 – 8000 brugge
tel. 050/315141 – telex: 81153

1859 - 1984
reeds 125 jaar in het vak



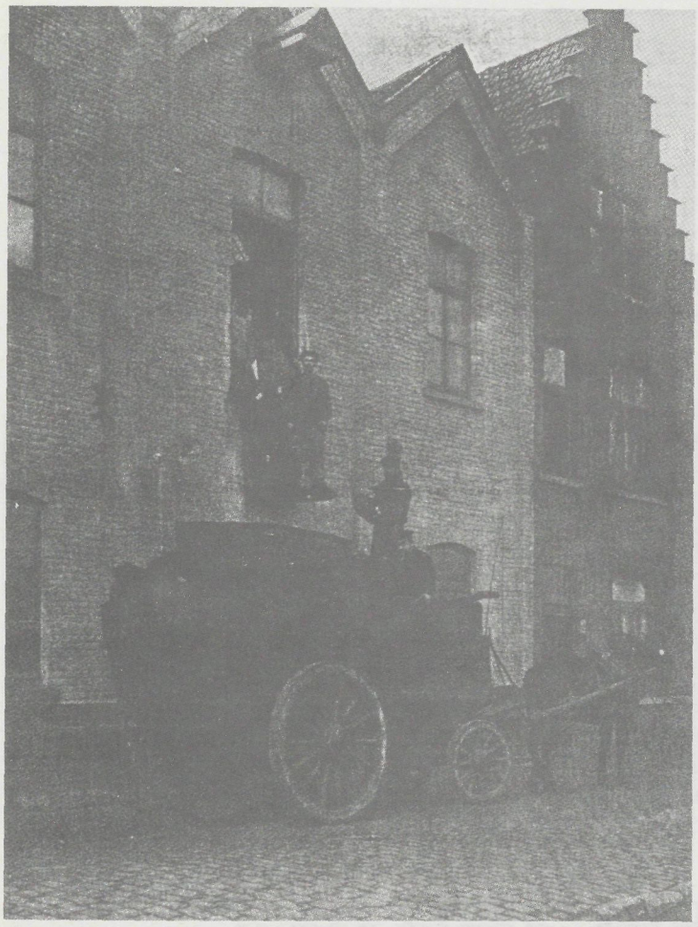


HERINNERINGEN BIJ EEN NAKEND JUBILEUM

Door Maurice VAN DEN ABEELE

Volgend jaar herdenkt het visverwerkingsbedrijf Aug. Van den Abeele het 125-jarig bestaan van deze familiale onderneming. Wat zeggen wil dat gedurende al die tijd, met wel en wee doch ononderbroken, het bedrijf werd gaande gehouden door de opeenvolgende generaties, waarvan thans de vijfde het roer in handen heeft. In zestig jaar beroepsaktiviteit heeft steller van dit artikel heel wat evoluties beleefd die de visserijwereld hebben beïnvloed en vaak ten goede zijn gekomen.

Daaronder ongetwijfeld de vervoersmogelijkheden die, aangevuld door de vooruitgang in de koeltechniek, een totale ommekeer hebben gebracht.



Het laden van manden haring aan de Coupure (1911). Vooraan op de kar Jules de voerman, beter gekend als „Dikke Jules".

Gezien Brugge en de kuststreek de meeste visverwerkende bedrijven telden sluiten deze herinneringen dan ook meest aan bij dit gewest en nog meer speciaal bij de jubilerende firma.

In de twintiger jaren verliep omzeggens alle lokaal vervoer nog met paard en kar. En zoals te zien geschiedde het behandelen nog met mankracht daar men van heftrucks en gepaletiseerde manutatie nog geen vermoeden had.

Zoals de hierbij vereeuwigde voerman verknocht was aan zijn paard en zijn werk, zo was hij ook vergroeid met zijn firma waar hij zijn hele loopbaan heeft gesleten. In de volksbuurt was hij dan ook door iedereen gekend; in één adem noemde men hem „dikke-Jules".

Voor verdere afstanden bracht men de goederen naar de trein, de buurtspoorweg of ook nog naar de voermansdiensten die te Brugge op woensdag en zaterdag naar de markten afzakten om er goederen op te nemen of over te dragen. De Smedenstraat, de Hallestraat en de Woensdagmarkt (of Patattenmarkt) waren zowat de vaste standplaatsen. De buurtspoorweg naar Gent had zijn vertrekpunt vooraan op de Baron Ruzettelaan (toen nog Steenbrugse Wandeling) aan het „Café Boldershof" dat intussen is gesloopt; voor de tram, richting Diksmuide, moest men naar de Smedenpoort, langs de Consciencelaan.

Ook vervoer te water was nog fel in gebruik; het waren de zogenaamde „beurtdiensten".

Druk gebezigde vervoerlijnen verbonden Antwerpen met Oostende, en hadden tussenaanleg te Gent en te Brugge. Deze barges droegen de karakteristieke namen: de „OCTAVIE", de „ZORG en VLYT" en de „JAMAIS PENSE", waarvan de kapiteins of beurtschippers allen kloekgebouwde zeebonken waren.

Jaren lang heeft VAN DEN ABEELE van deze schepen gebruik gemaakt om import-goederen vanuit Antwerpen naar Brugge over te brengen.

Aansluitend waren daar nog de „Stad Brugge" en de „Stad Gent", deze laatste met aanlegplaats aan de Katelijnepoort waar nu sedert kort een café-restaurant „Bargehuis" de ruimte heeft ingenomen. Men noemde het de „Barge van Pardoen". Deze lijn werd uitgebaat door John P. Best, een toentertijd zeer gekende firma in het Brugse; zoals de naam van het schip liet vermoeden had deze lijn Gent als bestemming.

De „Stad Brugge" verzekerde de dienst naar Oostende en was eigendom van de familie Wentein; de aanlegplaats was aan de Houtkaai tegenaan de Scheepsdalebrug.

Twee maal per week vertrokken deze barges naar hun eindbestemming; zij deden er een dagje over, wat in die tijd als een vrij vlug transport werd aangezien, en Van den Abeele heeft ze heel wat gerookte vis ter vervoer toevertrouwd.

Na de eerste wereldoorlog was de haringrokerij voor haar bevoorrading grotendeels op de hollandse visserij aangewezen. Aan diepvriesharing dacht men toen nog niet eens; alles was gezouten en werd in vaten aangebracht.

(Vervolg volgende bladzijde)

Een relatie van over de zestig jaar is meer dan een zakelijke overeenkomst.

Kabeljauw uit Denemarken, tarbot uit Groenland, inktvis uit Thailand, makreel uit Schotland, kikkerbillen uit Indonesië, paling uit Tasmanië, zalm uit Canada, haring uit Nederland. En natuurlijk onze eigen Noordzeevis. Het zijn allemaal produkten, die door de p.v.b.a. Van den Abeele in Brugge worden ingevroren, gerookt, gestoomd, gezouten, gemarineerd en verwerkt tot eetbare gerechten. In totaal voor een omzet van 600 miljoen, waarvan zowat 12 procent bestemd is voor de export. Het is allemaal heel lang geleden begonnen: op 25 april 1860.

Nu, 125 jaar later, wordt het bedrijf nog altijd geleid door de rechtstreekse afstammelingen van de stichters.
André en Jan Van den Abeele vormen, samen met Herman De Preter, als zaakvoerders, een triumviraat, met 100 man personeel in een ingewikkelde sector, die sterk seizoengebonden is en niet gemakkelijk kan geautomatiseerd worden.

"De Canadese kreeftenvangst bijvoorbeeld duurt slechts enkele weken. Voor zalm is dat 2 à 3 maanden. Zowat alle vangsten zijn gereglementeerd. Dat betekent dus dat wij op korte tijd veel moeten verwerken en dan met grote voorraden zitten. Dat moet natuurlijk allemaal gefinancierd worden."

Met rechtmatige trots worden de nieuwste aanwinsten getoond. Een machine, die volkomen automatisch haring fileert en een gesofistikeerde invriesinstallatie.

"Wij voeren zo'n 70 procent van onze vissoorten in. En dat uit meer dan 40 landen. Het ligt dan ook voor de hand dat wij zeer streng zijn bij de produktie en een beroep doen op hooggeschoolde specialisten, zoals koks, diëtisten, voedingsingenieurs e.d."

Wij hebben gespecialiseerde bankiers nodig

In hoofdzaak werkt de pvba Van den Abeele, met zijn merknaam "appetit," voor de Belgische markt: groothandel, warenhuizen, horeca-bedrijven en grootkeukens.

"In deze speciale sektor is een goede bankrelatie van het grootste belang. De diverse reglementeringen zijn al even talrijk als ingewikkeld. Dagelijks hebben wij te maken met wisselkoersen, dokumentaire kredieten, invoerrechten, stock-financiering. Dan moeten wij voor 200 procent kunnen vertrouwen op onze financiële adviseurs. De service, die wij van de BBL krijgen, is dan ook onvervangbaar.

Soms moeten wij heel vlug kunnen beslissen over belangrijke bedragen. Wanneer wij dan geen beroep kunnen doen op de goed gestruktureerde background van een betrouwbare relatie, die ons onmiddellijk en juist de nodige informaties kan doorspelen en ons de meest voordelige werkwijze kan aanbevelen, zouden wij een groot deel van onze konkurrentiepositie op de markt kwijtraken. Tele-Link is zo'n onschatbare service voor een rechtstreekse dialoog, zonder tijdverlies voor briefwisseling en over-en-weer geloop. En dan hebben we het nog niet over het financieren van investeringen. Een nieuwe vriesinstallatie bijvoorbeeld, om onze kapaciteit op te voeren, kost een hoop geld. Dan moeten wij op een soepele en vertrouwelijke manier kunnen samenwerken om zo snel mogelijk de beste oplossing te vinden.

Kort samengevat komt het er op neer dat de samenwerking met een bank heel wat meer moet zijn dan een zakelijke relatie. En aangezien wij al meer dan 60 jaar met dezelfde bank samenwerken..."



In de reeks "De BBL en de Bedrijven" geven wij het woord aan enkele baanbrekende ondernemingen. Zoals de p.v.b.a. Van den Abeele in Brugge.

De Tele-Link van de BBL voorziet in twee mogelijkheden:

- de verbinding computer-computer, voor het uitwisselen van gestructureerde massagegevens.
- het interactief systeem, waarmee de bedrijfsleider of zijn financiële verantwoordelijke op ieder ogenblik de stand van de rekeningen, de van kracht zijnde wisselkoersen, enz... kan opvragen.

IMPACT-FCB Belgium BBL 455

Bedrijfsleiders, de **BBL** denkt aan u...



Ontschepen van vaten uit een rivierschip.

Ook dit soort transport was een specialisatie waarin de Hollandse schipper Kees De Jong - wiens naam een begrip was geworden - bij alle haringrokers was gekend.

De Jong had twee schuiten: de „Jannetje" en „Op Hoop van Zegen", die het jaar door ontelbare reizen tussen Katwijk-aan-Zee en Brugge of Oostende op het programma hadden. En gezien haringvaten toen nog lang geen eenmalige verpakking waren moest er worden voor gezorgd, telkens een terugvracht samen te krijgen.

Daarom ook hadden firma's van enig belang bestendig een kuiper in dienst die voor de herstelling van de vaten instond. Niet meer denkbaar in de huidige economische en sociale context!

Vanaf de dertiger jaren, en vooral na het eind van Wereldoorlog II, neemt alles een heel andere wending. Mede door het verbeteren van de wegen, en later het aanleggen van autobanen kende het automobielverkeer een enorme bloei en dit fenomeen sloeg ook over naar de vis-sektor die er gretig gebruik zou van maken.

Snelheid, regelmaat en kwaliteitsbevordering groeiden met deze evolutie, tot enkelen zelfs overgingen tot isoleren van het koetswerk, dat dan later zou worden gevolgd door het uitrusten met koelgroepen die inmiddels op de markt waren verschenen. Deze bedrijven waren eigenlijk de toonaangevende voorlopers van wat later door de diensten van Volksgezondheid zal worden veralgemeend.

Dank zij al deze verbeteringen en de beschikking over de moderne technieken kwam men er zelfs toe de „reizende viswinkels" in elkaar te timmeren waar koeling en hygiëne veelal niet moesten onderdoen voor de gevestigde uitbatingen. Dat deze vorm van promotie toelaat vis in de meest verse toestand te brengen tot in de uiterste hoekjes van het land komt ons vandaag maar als vanzelfsprekend voor.

Men kan zich moeilijk inbeelden dat nog niet zo lang geleden, een kamionrit vanaf de kust naar Brussel, Luik of Antwerpen een volledige dag in beslag nam.



Lossen van haring en terugladen van lege vaten in de schuit van schipper De Jong.

Ook het internationaal- en intercontinentaal vervoer kenden grondige wijzigingen.

Waar destijds enkel de best uitgeruste en meest moderne schepen over een „vriesruim" beschikten, waar een beperkte lading bevroren goederen plaats kreeg, kwamen stilaan diepvriestransporters in gebruik die hun volle lading „diepvries" oppikten om ze dan naar de dichtstbij gelegen haven van de eindbestemming te brengen. Vanaf de zestiger jaren zag men deze „reefer-vessels" met regelmaat in onze havens om er hun vracht van overzee te ontschepen.

Noordzeeharing en kabeljauw waren toen schaars geworden en de visverwerkende bedrijven moesten hun grondstof in hoofdzaak uit Canada betrekken.

Aansluitend groeiden ook de parken met diepvrieswagens die de onmisbare aanvulling werden om bevroren voedingswaren zonder noemenswaardige onderbreking van de koudeketen ter bestemming te brengen.

Maar hoe degelijk dit alles was, en hoe waakzaam men ook bij de behandeling kon zijn, toch bleven hiaten bestaan.

Opnieuw is dit alles vandaag weer voorbijgestreefd en verbeterd door het toepassen van het containervervoer dat een ware omwenteling heeft gebracht in het scheeps-, baan- en spoorwegtransport. Dat ook het luchtverkeer zijn aandeeltje heeft is thans reeds verder dan wat men een experimenteel stadium zou kunnen noemen.

In amper vijftig jaar zijn reuzenschreden gezet, en alles wat gedurende die tijd is gegroeid bekijken wij als het meest normale ter wereld: en nochtans, wat een stap in deze enkele sektor van het bedrijfsleven.

Jubilea zijn gelegenheden om eens stil te staan bij het verleden. Het is met een waar genoegen dat ik eens in gedachte terug ging naar „de oude tijd"; menig lezer zal zelf herinneringen hebben die bij dit alles aansluiten; en wie het geluk heeft tot de jongere generatie te behoren kan dan eens ervaren hoe het er destijds aan toe ging.



Diepvriescargo met haring uit Canada in de haven van Brugge.

Start met profijt.

KB-AUTO LENING

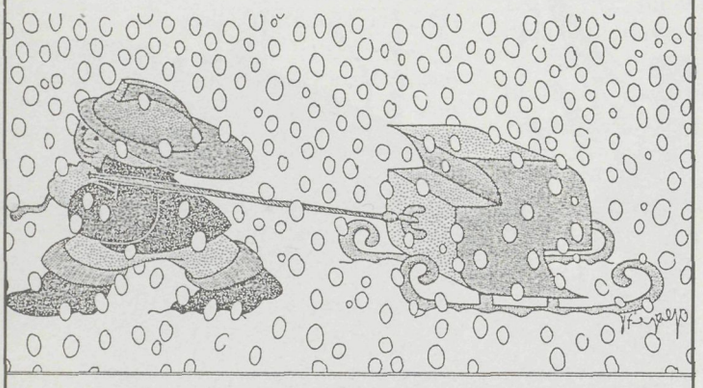
Bij de KB kunt u vlot een KB-Autolening sluiten.

Met een minimum aan formaliteiten.
Bovendien betaalt u - ook voor tweedehandswagens - altijd minder dan het wettelijk maximumtarief.
Klop maar aan. Wij geven u graag meer uitleg.

KREDIETBANK KB
Betere service. Beter onthaal.

GELUKKIGE FEESTDAGEN !

WILT U NIET ACHTER HET NET VISSEN HOUDT HET VEILIG MET KWALITEITS-BRANDBLUSMATERIAAL



WENDT U TOT

S.V. SCAP

H. BAELSKAAI 27, 8400 OOSTENDE
✆ (059) 32.29.51

molimex & vanandel

Weiveldlaan, 7
- B-1930 Zaventem Zuid

Alle apparatuur voor koelinstallaties.

HELPMAN
- Zeewatercondensors
- Volbad verzinkte verdampers

PENN
- Pressostaten - Thermostaten

ALCO
- expansieventielen, magneetventielen

PRESTCOLD
- open en semi-hermetische compressoren

I.C.I.
- Koelgas-R12/R22/R502

BRANDBEVEILIGING

Wat zijn Halonen?

De benaming is een samentrekking van „Halogeneted hydrocarbon". Het zijn koolwaterstoffen waarin de atomen van waterstof werden vervangen door gelijkwaardige atomen van halogenen fluor - chloor - broom - (iodium).

We gebruiken Halon 1211 (CF_2ClBr) en Halon 1301 (CF_3Br). Cfr. technische folder VD 007 voor halon 1211 (eigenschappen, toxiciteit, blusaktie en toepassingen). De halonaktie is een inhibitie (remming) van de verbranding rondom en in de vuurhaard (aktie die een beweging remt of uitschakelt, vergezeld van een licht blaaseffekt en een zwak afkoelingseffekt). Deze aktie is een negatieve katalyse.

Waarom Halonen 1211 en 1301 toepassen?

– Hoog diffusie- en penetratievermogen
– Zeer snelle interventie (vlug vergankelijk)
– Krachtig debiet met rechtstreekse aanval op gevoelige punten of door inhibitie van de omgevingslucht. Hoog vermogen van de massa bij blusaktie.
– Chemische stabiliteit. Blijven oneindig lang houdbaar
– Buitengewone diëlectrische eigenschappen. Doeltreffend door verstuiving.
– Geen vorming van statische elektriciteit
– Zijn verenigbaar met tal van andere blusagenten zoals fysisch schuim en water
– Geven weinig of geen risico's van toxiciteit bij gekontroleerde toepassingen. Het volstaat de voorschriften na te leven.
– Komen in aanmerking voor het uitdoven van vuurhaarden in de klassen B en C en ook in klasse A voor niet diepliggende knetterende vuurhaarden.

Wat over toxiciteit of agressiviteit?

Indien het gebruik van halonen 1211 en 1301 agressieve elementen zou bijbrengen dan vermindert de snelle interventie zeer sterk het vormen van toxische elementen die uit de vuurhaard ontstaan (vb. koolmono-oxyde = CO)

Waar geen halonen 1211 en 1301 toepassen?

Halonen zijn te vermijden in kontakt met volgende produkten:
– zelfontbrandende chemische stoffen zoals peroxydes en hydrazines
– reaktieve metalen of metalloïden zoals kalium, natrium, magnesium, zirconium, uranium, enz.
– metaalhydriden
– springstoffen zoals zwart buskruit en nitrocellulose.

Apparatuur voor detektie en ontkoppeling

Het automatisch detektiesysteem wordt steeds met een handbediening gekoppeld. Het is aangewezen een dubbele detektiekring te voorzien. Indien personeel zich kan bevinden in het te beschermen lokaal, dan zal de ontkoppelingsapparatuur worden uitgerust met een buiten- en een binnenwaarschuwing samen met een ontladingstemporisator. De ontkoppelaar geeft bevel tot het afdichten van de openingen en zal tevens de ventilatie uitschakelen. Alle normale of andere doorgangen zullen worden afgesloten.

Aanbevolen detektoren: op verbrandingsgassen, rook-optische, thermovelocimetrische of vlamdetektoren.



Blustijd met halonen 1211 en 1301 Een maximaal vermogen is te bereiken met een diffusietijd lager dan 10 seconden. Het is dus aangewezen alle parameters precies te bepalen om de vereiste blussnelheid te bekomen.

NB: alle doorgangen of openingen in het lokaal moeten gesloten zijn of dienen automatisch te sluiten bij de ontlading, zodanig dat de som van de niet afsluitbare gaten (in m^2 uitgedrukt) niet groter is dan 3% van het volume uitgedrukt in m^3. De installaties voor klimatisatie of ventilatie zullen automatisch worden uitgeschakeld.

Omtrent de agressiviteit van CO^2 en Halonen 1211-1301 ob T^u 21° C - (70° F)

Hoe gebeurt de aktie met halon 1211 of 1301?

a. In een lokaal waar een brandrisico goed is gelokaliseerd zal het detektiesysteem en ook de blusapparatuur in de nabijheid van het te beschermen objekt worden opgesteld.

Plotse temparatuurstijging, rookafgave of vlammen uit het beveiligd objekt zullen via het detektienet de ontlading van de halon veroorzaken. Aangepaste spuitkoppen richten het blusgas op het te beschermen objekt. Deze beveiliging noemt men puntgerichte, lokale of direktionele toepasing.

b. In een lokaal waar het risico verspreid is of niet vooraf kan worden gelokaliseerd, zal men gans de omgeving beveiligen en aldus een halonconcentratie verwekken die verbranding uitsluit in de omgevingslucht. Deze beveiliging noemt men atmosferische verzadiging of integrale inhibitie (total flooding)

Voor de automatische installaties valt te noteren dat buiten de keuze van de blusagent en het vereiste ontladingsvolume de doeltreffendheid van het blussysteem voornamelijk op de keuze van een degelijk detektiesysteem berust. Dit moet zeker, vlug en betrouwbaar werken. Gans de brandbeveiligingsinstallatie wordt afhankelijk gemaakt van het prestatievermogen van het detektiesysteem.

Keuze en toepassingen van de halonen

a. Halon 1211 – wordt gebruikt als vulling van draagbare en verrijdbare snelblussers.

Is aangewezen voor het blussen van vuurhaarden met puntgerichte of direktionele toepassingen.

Wordt meestal gebruikt in onbemande lokalen. We melden bv: gereedschapsmachines, droogovens, dampkappen en diverse werktuigen in labo's, schilderkabines, pigmente-

(Vervolg volgende bladzijde)

Produkt	Formule
Halon 1211	CF_2ClBr
Halon 1301	CF_3Br
Kooldioxyde	CO^2

Halon 1211	Halon 1301	CO^2	ppm of Vol/m^3 lucht
6,79 mg/m^3	6,25 mg/m^3	1,70 mg/m^3	= 1 ppm
67,9 g/m^3	62,5 g/m^3	17,– g/m^3	= 10.000 ppm = 1% vol/m^3
679 g/m^3	625 g/m^3	170 g/m^3	= 100.000 ppm = 10% vol/m^3
+ 2.200 g/m^3	—	—	= 324.000 ppm = 32,4 %
—	—	+ 1.119 g/m^3	= 658.000 ppm = 65,8 %
—	+ 5.187 g/m^3	—	= 830.000 ppm = 88 %

SCHEEPSWERVEN

I.d.P.

Slipwaykaai 2
8400 OOSTENDE

Nieuwe Werfkaai 2
8400 OOSTENDE

∅ (059) 32.18.64
Na bureeluren (059) 23.40.19 - 23.41.25

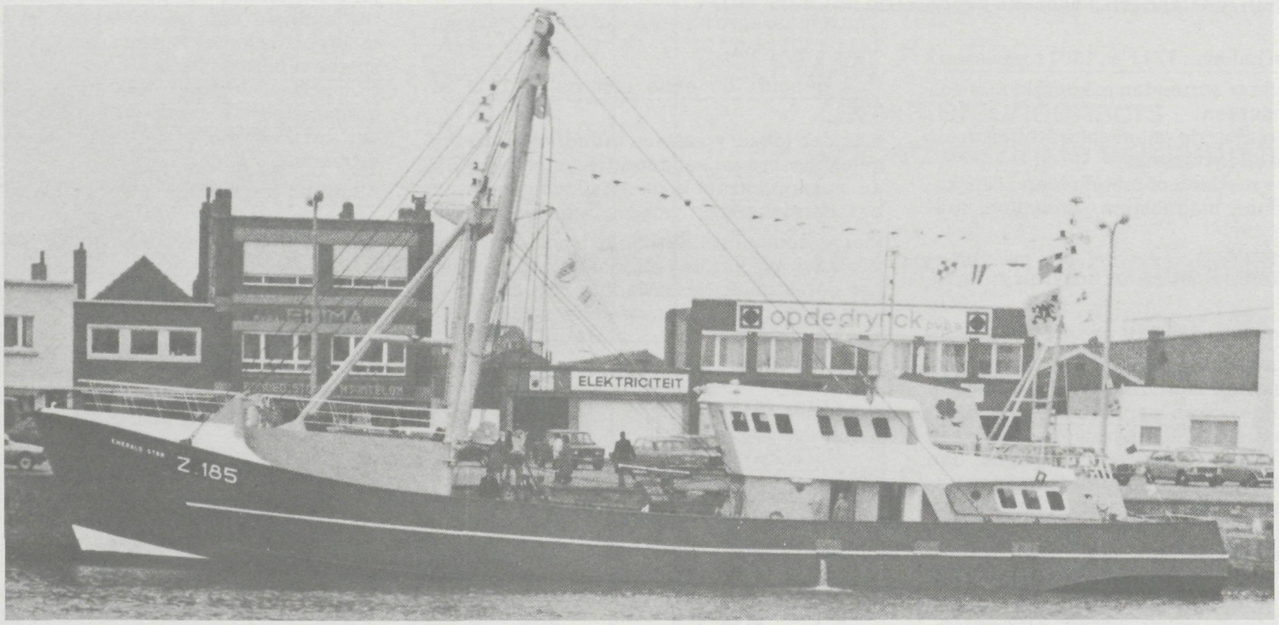
☆ Nieuwbouw alle types vissersvaartuigen, sleepboten, dienstvaartuigen en pontons.

☆ Alle herstellingen en ombouw.

☆ Slipwerk - Schroeven - Schroefassen - Roeren.

☆ Nieuwbouw gebeurt binnen, onder volledig dicht gemaakte loods.

☆ Private scheepslift 1.000 ton.



De Z.185 „Emerald Star" die zopas door onze werf werd afgeleverd

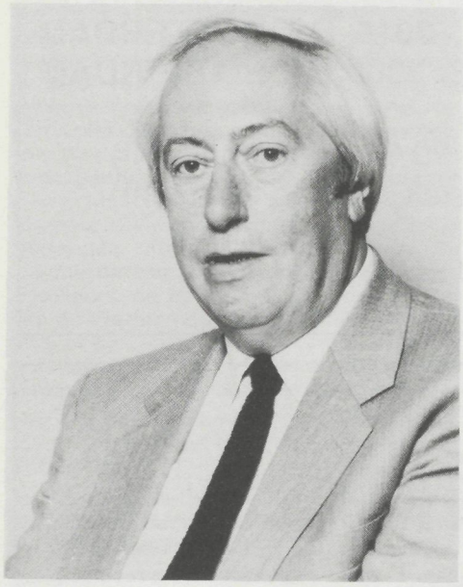
rings- en droogtunnels, transformatoren of kabines onder spanning, elektrogeengroepen, waterstofkringen, vulinstallaties en voorraad van verven, vernissen, solventen, alcoholen, enz. silo's voor cellulose acetaat, bewaar- en brandkluizen, elektrische motoren, telecommunicatie-installaties, enz.

b. Halon 1301
Dringt zich op voor lokalen met verspreid risico. Is dus aan te bevelen voor installaties met atmosferische verzadiging (integrale inhibitie of total flooding). Door zijn toxicologische eigenschappen is halon 1301 bijzonder aangewezen voor bewoonde lokalen of daar waar personeel aanwezig is. Onder de meest courante toepassingen melden we: computerzalen, bandotheken, bibliotheken, musea, machinekamers op schepen, telecommunicatiecentra, technische lokalen op zeeboringsplatformen, gasturbines, motoren van stormwagens en tanks alsmede troepentransporters, veelvuldige toepassingen in het vliegwezen, turbines van helicopters, kontrolezalen in kernenergiecentrales, studios en uitzendstations voor televisie, machinekamers, klimatisatiekamers en zalen voor proefmotoren in diverse industries, verscheidene installaties in de scheikundige nijverheid, enz.

Lokalen	Ontlading H 1301	Aanbeveling NF PA
Personeel normaal niet aanwezig	$< 10\ \%$ $\leqslant 15\ \%$	ontlading zonder voorafgaande ontruiming ontlading met ontruiming in minder dan 30 seconden
Personeel aanwezig	$\geqslant 10\ \%$ $< 10\ \%$	Temporisatie voor ontruiming Ontlading zonder preventieve ontruiming

Normaal ontladingsvolume H 1301 = 5 tot 7 % van het luchtvolume.

OP DE DREMPEL VAN 1984



door Walter VAN ROOSE,
Sekretaris van de
Bedrijfsraad voor de Visserij

In de schoot van de Bedrijfsraad voor de Visserij werd in de loop van de maand september van het aflopende jaar een belangrijk advies gegeven. Het advies was de vrucht van een algemene doorlichting van het visserijbedrijf in ons land, waarbij de verschillende subsektoren, zoals aanvoer, handel en verwerking, onder de loep werden genomen.

Op de drempel van 1984 kan het nuttig en heilzaam zijn de bijzonderste krachtlijnen van dit advies andermaal, maar dan in beknopte vorm, onder de aandacht van de lezers van het Visserijblad te brengen.

Het advies van de Bedrijfsraad voor de Visserij kan in een tiental punten worden samengevat.

1. In het raam van de Belgische ekonomie is de tak visserij maar een klein radertje; regionaal en plaatselijk gezien evenwel is haar belang erg in het oog springend. Ondanks de krisis blijft de zeevisserij in ons land een bedrijfstak die fundamenteel gezond en levenskrachtig mag worden genoemd.

2. De instandhouding van de vissersvloot is de kurk waarop de hele bedrijfskolom drijft. Numeriek is de vloot tot ca 200 eenheden teruggevallen. Een verdere verschrompeling van dit aantal zou funeste gevolgen hebben voor alle takken van het visserijbedrijf. Sedert een paar jaar is een gunstige kentering ingetreden. Er wordt opnieuw geïnvesteerd en gebouwd, hoofdzakelijk in de kategorie van de middenslagschepen (vooral tongenvangers). Niet alleen numeriek houdt de vloot stand; naar kapaciteit en omvang is er een gevoelige toename. Toch moet gewaarschuwd voor eenzijdigheid bij de vernieuwing van de vloot: er is dringend nood aan nieuw bloed in de sektor van de kustvisserij. Sedert meer dan tien jaar werd geen enkel nieuw kustvaartuig meer gebouwd. Een flinke steun bij de heropleving van de zeevisserij vormt het projektenbeleid, dat met de steun van de overheid wordt voortgezet. Hierbij ligt de klemtoon voornamelijk op energiebesparende technieken en kwaliteitsbevordering.

3. Het Europees Visserijbeleid mag geen gevaar zijn voor de leefbaarheid van het Belgisch visserijbedrijf. Het vigerende systeem van vangstbeperkingen via TAC's en kwota wordt ook in ons land met het grootste wantrouwen gevolgd. De bescherming van de visstocks zou veel efficiënter kunnen geschieden via technische maatregelen, gericht op de bescherming van paai- en kweekplaatsen en van de jonge, nog onvolwassen vis. Niettemin slaagden de Belgische vertegenwoordigers bij de EEG er in de belangen van onze vissers veilig te stellen.

4. Bij de afzet van vis dient een nog betere valorisatie van de vangsten te worden nagestreefd. Hierbij wordt o.m. gedacht aan het wekken van interesse bij de konsument voor minder gekende en gangbare vissoorten, dit door een gerichte propaganda en publiciteit, zo mogelijk met behulp van radio en televisie.

5. In het licht van het onevenwicht op de betalingsbalans voor vis en visserijprodukten dient te worden gestreefd naar een grotere eigen aanvoer (de vlootvernieuwing werkt reeds in die richting), een nog veelzijdiger assortiment en een verdere verbetering van de kwaliteit tot in het stadium van de kleinhandel.

6. Het visverbruik in België gaat nog steeds in stijgende lijn. Een verdere verhoging ervan kan nog worden gestimuleerd door de verscheidenheid van het aanbod, de goede kwaliteit en een degelijke propagandavoering.

7. De visgroothandel heeft vooral behoefte aan meer geschoolde arbeidskrachten en aan een verbetering van de infrastruktuur van vismijnen en pakhuizen. Er wordt op deze terreinen met behulp van de overheid aan diverse projekten gewerkt. Scholingskursussen voor visbewerkers werden door de groothandel met de steun van de RVA ingericht, terwijl door de steden Brugge en Oostende de infrastruktuur en de akkomodatie van de respektieve vismijnen van Zeebrugge en Oostende ingrijpend wordt verbeterd.

8. De stijging van het visverbruik spruit vanzelfsprekend voort uit een toename van de vraag. Essentieel daarbij is het voortdurend stimuleren van de vraag. De viskleinhandel speelt daarop in door de modernisatie van de verkoopspunten (winkels, standplaatsen op markten en rijdende viswinkels) en door een grotere klantenservice, onder andere door het aanbrengen van nieuwe prestatievormen en aantrekkelijke verpakkingswijzen. Om een zekere wildgroei tegen te gaan en de ernstige viskleinhandelaars beter te beschermen, wordt aangedrongen op het invoeren van een vestigingswetgeving in deze sektor.

9. Traditioneel betrekt de visverwerkende nijverheid zijn grondstoffen uit buitenlandse invoer. De intentie bestaat evenwel zich meer dan in het verleden op de nationale markt te bevoorraden. Een regelmatig overleg met de aanvoersektor is hiervoor onontbeerlijk. Om een stabiele tewerkstelling in de verwerkende sektor te verzekeren wordt aan de EEG gevraagd de belemmeringen in het handelsverkeer weg te werken.

10. Het overwegend familiaal en artisanaal karakter van het Belgisch visserijbedrijf is de beste waarborg voor een gezonde aanpak en een zuinig management, die een gunstig perspektief bieden voor het behoud en de leefbaarheid van de ondernemingen. Een belangrijke troef hierbij is de waarde van de vis voor de menselijke voeding en de al maar stijgende belangstelling die de produktie en de handel in vis en visserijprodukten vandaag de dag opwekken.

Op de drempel van 1984 groeit de overtuiging dat de Belgische visserijsektor, ondanks de ekonomische inzinking der laatste jaren, zich in een gunstige konjunktuurspiraal beweegt en derhalve de toekomst met vertrouwen mag te gemoet zien.

REDERS

BESTELT UW

BRANDSTOF

**VOOR FAMILIELEDEN
EN VRIENDEN OOK
BIJ**

S.C.A.P.

Bevoorrading en kwaliteit verzekerd

**Tel. tussen 8 en 17 uur 059/32 29 51
Na 18 uur 059/70 45 32**

SMIT TAK

Voor het klaren van vistuig of andere duik- en bergingswerkzaamheden.

**Zalmstraat 1, 3016 DS ROTTERDAM
Postbus 1042, 3000 BA ROTTERDAM**

✆ (010) 54 99 11 (dag en nacht)
Telex 22247 stak nl (dag en nacht)

Marifoon Kanaal 92

WAARHEEN MET VISAFVAL ?

n.v.

Animalia produkten

9470 DENDERLEEUW
✆ **(053) 66.32.11 (4 lijnen)**
Telex 12343 Apalfi

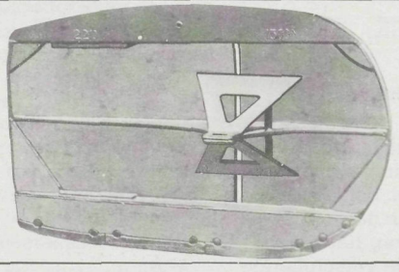
OOSTENDE Vismijn – PAKHUIS 37
✆ **(059) 32.24.31**

Na sluitingstijd
✆ **(059) 27.70.58 (Mr. H. Mylle)**

FRANCE

Ets. MORGÈRE

**B P. 170 - 35408 SAINT-MALO CEDEX
Telefoon (99) 56.14.36 - Telex 950373**



GEBREVETEERDE «R» POLYVALENTE VISPLANKEN

AFMETINGEN EN GEWICHTEN

TYPE	Lengte - Breedte	KGS	
PS 0	1.200 × 700	100 - 120	
PS 1	1.400 × 800	120 - 140	
PS 2	1.600 × 900	160 - 180	
PS 3	1.800 × 1.000	200 - 240	
PS 4	2.000 × 1.100	250 - 350	
PS 5	2.200 × 1.200	350 - 450	
PS 6	2.400 × 1.300	500 - 600	
PS 7	2.600 × 1.400	650 - 750	
PS 8	2.800 × 1.500	800 - 900	
PS 9	2.900 × 1.600	950 - 1.050	
PS 10	3.000 × 1.800	1.150 - 1.200	
PS 11	3.200 × 1.900	1.250 - 1.350	
PS 12	3.250 × 2.000	1.400 - 1.450	
PS 13	3.500 × 2.100	1.500 - 1.800	
PS 14	4.000 × 2.200	1.850 - 2.000	

TUSSEN-MATEN ZIJN VERKRIJG-BAAR OP AANVRAAG

HET GELUK VAN NIEUWPOORT NA HET VERLIES VAN OOSTENDE - NA 1706

door WALTER DEBROCK,
voorzitter Marine Academie

Het driejarig beleg van Oostende van 1601-1604 liet geen steen op een ander in de totaal verwoeste stad.

Het beleg van Oostende van 1706, waardoor de stad in handen kwam van de Anglo-Bataafse troepen en de Spaans-Franse soldaten moesten aftrekken naar betere oorden, zorgde ervoor dat de meeste gebouwen in de vlammen opgingen en is er verantwoordelijk voor dat Oostende een der weinige steden in Vlaanderen is waar geen noemenswaardige architectuur van de 18de eeuw nog te vinden is.

Een trouw verhaal van de gebeurtenissen rond en gedurende dit beleg vindt men terug in de kronijk van J. Bowens „Nauwkeurige Beschryving der oude en beroemde Zee-stad Oostende", verschenen te Brugge in 1792.

Bowens heeft trouwens zeker nog overlevenden kunnen raadplegen, die hem als ooggetuigen verteld hebben wat gebeurd is. De gebeurtenissen van het beleg en de gevolgen ervan zijn echter, merkwaardig genoeg, ook even trouw vermeld in een in die tijd nooit gedrukt manuscript. Dit manuscript bevat 1068 verzen van de hand van een Vlaamse heelmeester van Nieuwkapelle bij Diksmuide. Meester Domien Willem De Jonghe, die zich naderhand ging vestigen te Duinkerke. de heer Dr. K. de Gheldere, lid van de Vlaamse Academie, publiceerde het stuk in de „Mededelingen van de Vlaamse Academie", in 1905, en gaf er een belangwekkende commentaar over ten beste.

Het dichtstuk draagt de titel „Het Geluck van Nieupoort naer het Verlies van Oostende".

De Jonghe was zeker een vruchtbaar rijmelaar en waarschijnlijk lid van de Duinkerkse rederijkerskamer.

Zijn „heldenverzen" bezingen de voorspoed van Nieuwpoort en haar vriendschap met Duinkerke na de ondergang van Oostende door het beleg van 1706.

De schrijver resumeert zijn gevoelens met de spreuk „den eenen daelt, den anderen rijst", d.i. in goed Westvlaams: de ene zijn dood is de andere zijn brood...

De Jonghe looft en prijst met gezwollen liefde de burgemeester van Nieuwpoort, Ludovicus Lambrecht. Hij voegt aan zijn verzen een toezang toe die, naar het gebruik van de tijd, kon gezongen worden op een zangwijs van het einde der 17de eeuw en die begint met de verzen:

„Geluckigh Nieupoort, wilt u nu verblijden,
om dat Godts zegen op u is gedaelt."

Het hele gedicht dateert van 1708 en zal dus zeker een betrouwbare historische inhoud der gebeurtenissen van 1706 weergeven.

We vinden in de eerste plaats in de tekst van De Jonghe felle echo's terug van de afkeer van de schrijver voor het bloedvergieten gedurende oorlogen. Hij is bewust tegen de oorlog gekant:

„Wat heeft ons Vlaenderen al bloet niet zien vergieten,
dat men als stroomen sagh langst velt en daelen vlieten,
door 't ongenaedigh stael ten lichaem uytgestort."

De auteur lijkt bijzonder het moorddadig effect te betreuren van de „bombe" (1), die vernietigend heeft gewerkt in de stad. Inderdaad, is de overgave van de stad niet zozeer het gevolg van gevechten met het blanke wapen of met de musketten, maar wel van de schade die lichamelijk en materieel werd aangericht door de bombardementen. De rijmelaar beschrijft trouwens uitvoerig het ontstaan van de „bombe" die bovendien de oorzaak zou zijn, in tegenstelling met 1604, van het korte beleg:

„'t Gemeente, gansch berooft van oordeel en van sinnen, schrickt voor soo ijselijck een wercktuigh van de moort,
en wordt door groote vrees te haestigher bekoort
om aen de vianden hun steden op te geven."

Nochtans, ondanks zijn afschuw van de oorlog, verheugt hij zich om de redding van het ware (katholieke) geloof dankzij de Spanjaarden en dit is ook een gelegenheid om de woestheid der ketters aan te klagen: „'t meyneedigh volck der ongetrouwe staeten" (d.i. Holland).

Wanneer hij oprecht jammert over het verlies van Oostende betreurt hij dan ook met veel misbaar dat de Engelsen en de Hollanders die nu de stad bezetten, ketters zijn en men in Oostende voortaan de ketterij zal zien triomferen:

„Maer 't gonne dat haer doet de aldermeeste pijn,
is dat zij in haar stadt de ketterij siet bloeyen
en geen gesagh en heeft om deze te besnoeyen...".

De beschrijving van de weeën van het beleg is geen droog verhaal zoals bij Bowens, maar ze is bijzonder levendig en precies: een reportage van iemand die erbij was of het aanhoorde van getuigen.

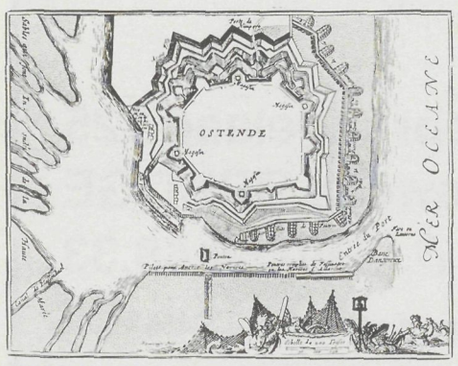
Na deze beschrijving beschrijft De Jonghe hoe gelukkig Oostende was voordien, omgeven door vrienden en steeds rijker aan het worden. Ook wendt de dichter zich nu af van Oostende en zal hij voortaan Nieuwpoort gaan bezingen, Nieuwpoort „die haer verheffingh in Oostende val siet rijsen."

Aan Nieuwpoort zegt hij:

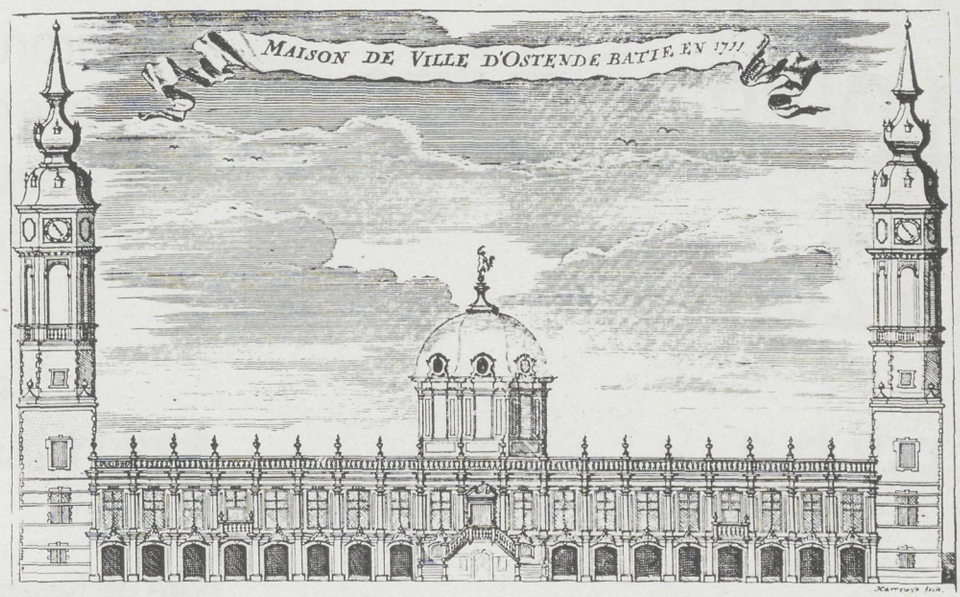
Nu siet ghij u geluck wat hooger op-geresen,
dat door Oostendes ramp u geeft een beter moet:
de rijcke Neeringh en de weeldigh'Overvloet,
twee susters van een aert, die comen bij u woonen"...

Voor De Jonghe is nu rijkdom en nering aangebroken voor Nieuwpoort; de „zeevaert" en de „coopmanschap" groeien aan tot genoegen van al de buren, waarbij Duinkerke zich in de eerste plaats komt voegen. Lyrisch

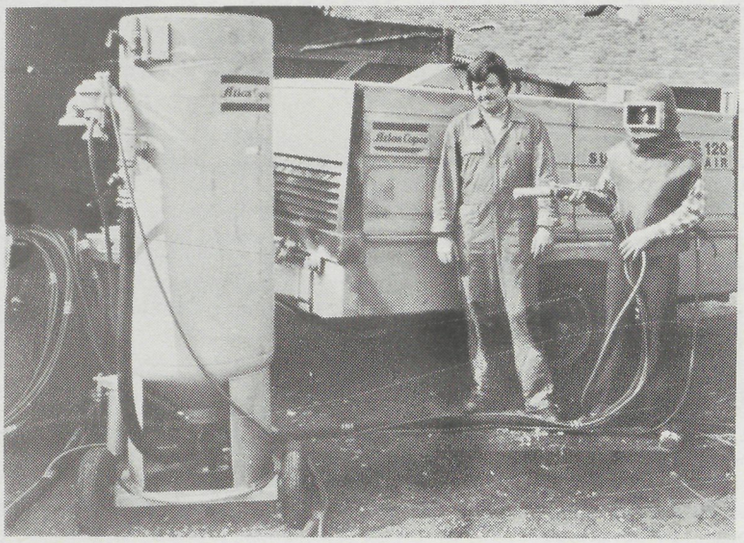
(Vervolg volgende bladzijde)



Grondplan van Oostende (± 1716)



Nieuw stadhuis van Oostende (1711) werd heropgericht na de verwoesting van het beleg van 1706.



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

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

LAUWEREINS & Zoon
SIGMA COATINGS

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

Firma
LOUIS CREVITS
& Zonen

p.v.b.a.

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

Zeebruggelaan 125
8380 Lissewege BRUGGE
✆ (050) 54.48.33
(van uit Nederland : 09.32.50.54.48.33)

beschrijft de dichter hoe Duinkerke de liefde voor *Nieuwpoort ziet stijgen. Nieuwpoort* geeft de Duinkerkers stof om lof te schrijven over haar „en t' saemen om met een zich aen haer te verbinden."

Nieuwpoort bouwt trouwens haar geluk op de overblijfselen van de ondergang van Oostende, dat zijn ingezetenen ziet wegtrekken om de armoe te ontlopen. De meesten trekken bovendien naar Duinkerke, waar ze nog een aardig duitje kunnen verdienen. Men weet dat toen tweeduizend zeelui, inl. uit de kaperij, uit Oostende zijn vertrokken, inl. naar Duinkerke.

Kortom, tussen Duinkerke en Nieuwpoort is het „le grand amour":

„soodaenigh is het dan dat Duijnkerck Nieuwpoort vleijt om met haer altijt in eendrachtigheijt te leven."

De schrijver wenst dan verder alle goed voor Nieuwpoort en hoopt dat die stad Duinkerke zal evenaren in rijkdom en pracht.

Maar, daar moet Nieuwpoort, in goed katholiek *geloof*:
„gedeurigh even blij,
de godts-dienst oefenen tot zaeligheijt der zielen."

Nooit mag het ongeluk Nieuwpoort meer vervolgen en haar luister moet groeien tot nut van 't vaderland en van de gemeente.

„Noijt moet ghij, Nieuwpoort, meer verschuijlen in het duijster
van de vergetentheijt, maer altijt meer en meer
op-daegen tot u roem en onverwelckbaer eer.

Het gedicht eindigt met een oproep tot de jeugd van Nieuwpoort om zijn burgemeester te vieren:

„vlecht t'saemen eenen crans van palmen en laurieren
om het geluckigh hooft van uwe stadt te cieren."

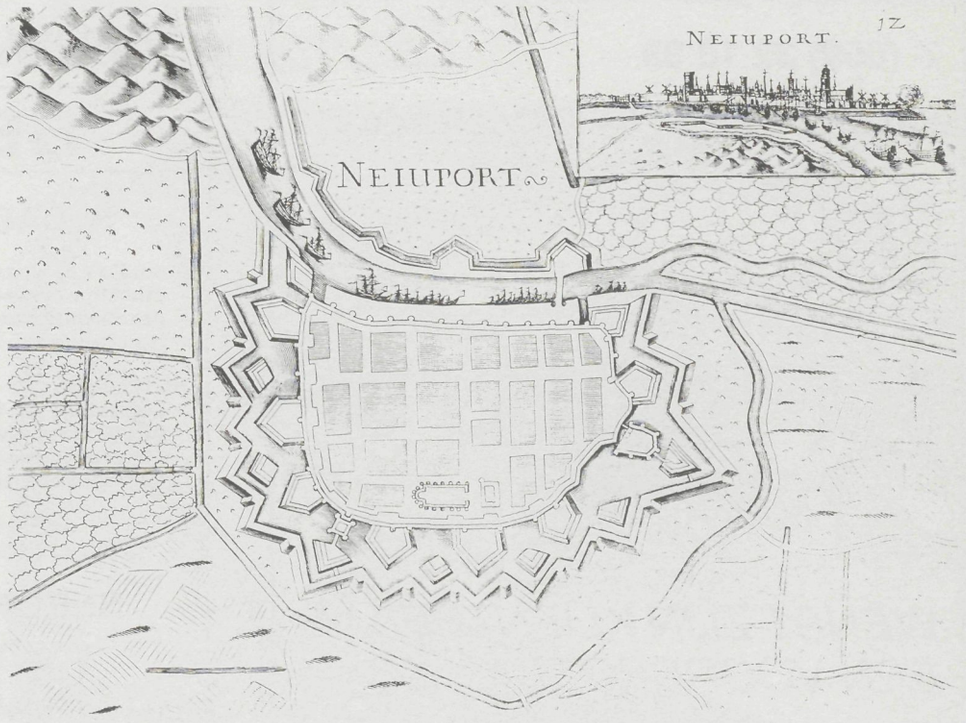
De eindverzen van De Jonghe op de burgemeester en zijn raad zijn zo lyrisch dat ik ze liever verzwijg.

Ik wens namelijk niet burgemeester Mommerency het water in de mond te doen komen voor de dans die De Jonghe voorstelt samen met een „zedigh vreughdeliet", ter ere van de Nieuwpoortse burgervader.

Afgezien van de lyrische en vleiende ontboezemingen van De Jonghe voor Nieuwpoort en zijn burgemeester, lijkt het stuk een historisch document van enige waarde, voornamelijk omdat over dat beleg van 1706 — het tweede beleg van Oostende — zo weinig bekend is.



Kaart van de kust Oostende - Nieuwpoort (begin van de 18e eeuw)



Grondplan van Nieuwpoort met in rechterbovenhoek zicht op de stad (18e eeuw)

SMITS & Co N.V.

Lid van de Federatie der Scheepsherstellers

- Gritstralen
- Verfsystemen (Binnen en buiten)
- Waterballastkonservering
- Drink- en friswatertankbehandeling
- Brandvrije en geluiddempende vloeren
- Accomodatievloeren
- Loopvloeren
- Buitendekken

HOFSTRAAT 34, 2130 BRASSCHAAT – ✆ (03) 651.82.74 - (03) 651.50.27 - Telex 34060

➔ NIEUW:
Slijtvaste, eenvoudig te onderhouden buitenvloeren ter vervanging van de dure houten dekvloeren.

GIETERIJ **Debaedts** PVBA

✆ (059) 32 10 99

Victorialaan 69, 8400 Oostende



WENST ZIJN KLIENTEEL EEN VOORSPOEDIG 1984

JetAir

NIEUWJAARSGESCHENK

BENIDORM

10 DAGEN REIS & VERBLIJF

- **studio's op de zeedijk „Las Damas" (2 pers.)**
- **prachtige nieuwe flats „Cisne Loix" (3 pers.)**
- **per vliegtuig van 2/1/84 tot 12/1/84**

7.390 F

- per vliegtuig van 2/1/84 tot 19/1/84: toeslag 1.500 F

HOTEL AGIR
- **met ontbijt - op 100 m van het strand**
- **op 200 m van het centrum**
- **per vliegtuig van 2/1/84 tot 12/1/84**

8.090 F

- toeslag half pension 2.250 F, vol pension 3.950 F

Geldig voor reserveringen vanaf 8/12/1983.
BTW 3,42 pct. en luchthaventaks 390 F niet inbegrepen.

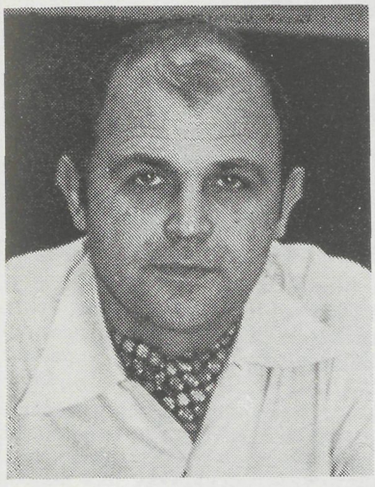
SNEL NAAR UW REISAGENT

ROYAL TOURS

A. PIETERSLAAN 15, OOSTENDE – ✆ (059) 70 77 31

HET VERDER ONDERZOEK OMTRENT ZWARE METALEN IN VIS

door Dr. Ir. W. VYNCKE,
Afdelingshoofd Rijksstation voor Zeevisserij Oostende



Sedert 1971 bestuderen het Instituut voor Scheikundig Onderzoek te Tervuren en het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende de gehalten aan de voornaamste zware metalen in vissen, schaal- en weekdieren die door Belgische vissersvaartuigen worden aangevoerd. De resultaten van deze studies worden regelmatig in wetenschappelijke tijdschriften gepubliceerd. Voor 1984 zijn twee publikaties in het „Landbouwtijdschrift" voorzien. Daar het tijdsverloop tussen het insturen van een artikel en het verschijnen ervan meestal verschillende maanden beloopt, lijkt het interessant hier een korte samenvatting te geven. De volledige tekst kan op het Rijksstation voor Zeevisserij worden bekomen.

1. Het gehalte aan zware metalen in kabeljauw, bot en garnaal uit de Belgische kustwateren (door R. De Clerck, M. Guns, W. Vyncke en P. Van Hoeyweghen

In het kader van de internationale studies over het gehalte aan zware metalen in mariene organismen werden door de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee (Kopenhagen) en de Kommissies van de Konventies van Oslo en Parijs ter voorkoming van de verontreiniging van de zee (Londen) gemeenschappelijke programma's opgesteld. De deelnemende landen verbinden er zich toe ieder jaar een of meer specifieke zeegebieden te onderzoeken. Voor België zijn dit de kustwateren (tot ca. 25 mijl). Ook de mariene organismen zijn in gemeenschappelijk akkoord vastgelegd. Er werd gekozen voor kabeljauw als rondvis, bot als platvis, garnaal als schaaldier en mossel als weekdier.

De studie geeft de resultaten weer van de onderzoekingen verricht in een periode van vijf jaar, nl. van 1978 tot en met 1982. De analysen op mossel werden reeds afzonderlijk gepubliceerd.

De monsters werden willekeurig genomen uit proefvangsten op 35 stations langsheen de Belgische kust verricht.

In de beschouwde periode van vijf jaar kon voor geen enkel element een duidelijke trend worden vastgesteld. De gemiddelde waarden (mg/kg) zijn in volgende tabel opgenomen.

	kwik	koper	zink	cadmium	chroom	lood	nikkel
Kabeljauw	0,15	0,29	5,2	0,005	0,02	0,03	0,22
Bot	0,32	0,39	9,0	0,005	0,01	0,04	0,20
Garnaal	0,12	10,5	23,8	0,024	0,08	0,07	0,21

De konklusies van dit onderzoek luiden als volgt.

De kontaminatie van de mariene organismen door zware metalen is in de Belgische kustwateren en meer algemeen in de Zuidelijke Noordzee matig te noemen. In vergelijking met de open zee zijn de gehalten hoger, doch geven geen reden tot ongerustheid.

Het feit dat geen duidelijke trend kon worden vastgesteld in de bestudeerde vissen en garnaal gedurende een periode van vijf jaar laat toe te besluiten tot een zeker status quo. In hetzelfde verband kan worden benadrukt dat er zeker geen toename van de kontaminatie van mariene organismen door zware metalen kan worden vastgesteld. In het kader van de internationale konventies is het echter noodzakelijk de monitoring van deze metalen verder te zetten.

2. Verdere studie van het gehalte aan zware metalen in mariene organismen uit de Noordzee (door M. Guns, R. De Clerck, W. Vyncke en P. Van Hoeyweghen).

Zoals vermeld in de vorige studie hebben de internationale onderzoekingen betrekking op een aantal geselekteerde vissen, schaal- en weekdiersoorten. Hierdoor wordt echter weinig of geen onderzoek op een aantal andere konsumptievissen, en schaal- en weekdieren verricht. Om deze reden werd besloten sporadische steekproeven op een groter aantal soorten uit te voeren. De resultaten van een eerste reeks analysen op vissen gevangen vóór de Belgische kust werden reeds vroeger gepubliceerd. Het onderzoek werd in 1980/81 tot tien organismen afkomstig uit de centrale en zuidelijke Noordzee uitgebreid. Vertegenwoordigers van schaal- en weekdieren, demersale en pelagische beenvissen en kraakbeenvissen werden genomen. Tien monsters werden willekeurig in de vismijnen van Oostende en Zeebrugge over een periode van anderhalf jaar genomen. De monsters waren afkomstig zowel van kustwateren als van de open zee.

De volgende tabel geeft de gemiddelde waarden (mg/kg) (OZ = open zee; KW = kustwateren).

(Vervolg volgende bladzijde)



Scheikundig onderzoek van mogelijke verontreinigingen in vis.

30

1953 - 1983

P.V.B.A. VISLOSSERSBOND G. VAN WAES

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

VISMIJN 68 (vanaf 1-4-1984 vismijn 2)
8400 OOSTENDE
✆ (059) 32 34 91

ZAAKVOERDERS

Van Waes Willy
Aaishove 5
8390 Knokke-Heist
✆ (050) 51 27 61

Baert André - Van Waes
Ringlaan Noord 39
8420 De Haan
✆ (059) 23 56 45

Ploegbazen-sorteerders:

Maes Arthur
Stuiverstraat 164
8400 Oostende
✆ 70 02 89

Peere Etienne
Groenendijkstr. 167
8401 Bredene
✆ 32 13 74

Ploegbaas lossers voor het scheppen, slingeren, winch, tafel of invoeren:

Decock Henri
Grensstraat 13
Oostende
✆ 80 25 05

Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 16 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, op het bord in de vismijn en telefonisch aan de sassen van de vissershaven.
✆ (059) 32 12 86.



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

	kwik	zink	koper	lood	cadmium	chroom	nikkel
Wulk (OZ)	0,23	26,0	7,00	0,05	0,090	0,02	0,10
Noorse kreeft (OZ)	0,15	13,4	3,50	0,06	0,005	0,10	0,08
Heremietkreeft (KW)	0,07	26,0	27,9	0,10	0,300	0,24	0,02
Schelvis (OZ)	0,06	4,4	0,28	0,05	0,007	0,01	0,04
Makreel (KW)	0,28	4,5	0,56	0,02	0,010	0,01	0,07
Tarbot (KW)	0,19	4,1	0,26	0,01	0,005	0,06	0,09
Tongschar (KW)	0,10	3,6	0,28	0,01	0,005	0,01	0,02
Ruige rog (OZ)	0,25	5,7	0,40	0,12	0,005	0,02	0,09
Koekoeksrog (KW)	0,13	6,2	0,35	0,07	0,005	0,01	0,07
Hondshaai (KW)	1,66	9,7	0,42	0,14	0,084	0,07	0,06
Hondshaai (OZ)	1,46	10,8	0,51	0,17	0,091	0,01	0,05

De konklusies van de studie zijn als volgt. Met uitzondering van hondshaai bleken de gehalten aan zware metalen in de bestudeerde mariene organismen uit de Noordzee vrij normaal te zijn en geen problemen i.v.m. de konsumptie ervan te doen rijzen. Verdere analyse van deze soorten blijkt dan ook voor het ogenblik overbodig te zijn. Hondshaai evenwel vertoonde een hoog kwikgehalte. De voornaamste invloedsfaktoren (grootte, visgrond, seizoen) dienen dan ook nog verder te worden bestudeerd.

KAN DE ELEKTRISCHE VISSERIJ EFFICIENT WORDEN TOEGEPAST IN DE BORDENVISSERIJ?

door G. VANDENBROUCKE,
Rijksstation voor de Zeevisserij

In het kader van het onderzoeksprojekt „Elektrische Visserij" werden in de periode augustus-september 1982 een aantal experimenten op een bordennet voor tong uitgevoerd.

Voorafgaandelijke aquariumproeven hadden immers uitgewezen dat een optimale puls (vorm, frequentie, spanning) niet afdoende kan worden vastgesteld enerzijds omdat de ruimte van het aquarium te klein is en aldus gevaar bestaat voor nevenverschijnselen (o.m. randeffect en oppervlakteverschijnselen) en anderzijds omdat een relatief groot verschil in reaktie bestaat tussen de ingegraven tong en degene die zich juist boven of op de bodem bevinden.

Daarenboven wijken, vooral bij grote kabellengten, zowel de amplitude, als de vorm van de pulsen af van de theoretische puls. Dit is vooral het gevolg van de negatieve eigenschappen van de toevoerkabels (o.a. weerstand, induktie, kapaciteit).

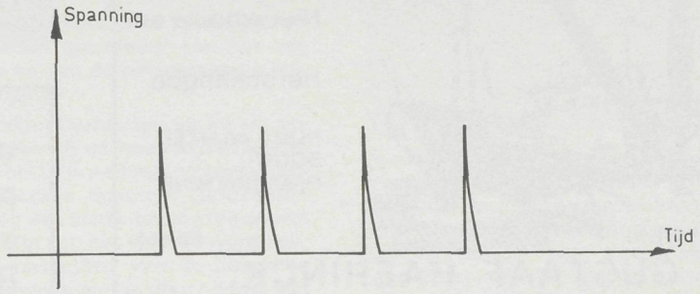
In die zin kan de doelstelling van het elektrisch vissen op tong op een dubbel vlak worden gesitueerd.

Vooreerst wordt uitgezien om de selektiviteit van het vistuig te verhogen. Dit kan worden bewerkstelligd door aanpassing van de elektrische parameters ten aanzien van de grootte van de vis en van de vissoort. Deze elektrische parameters omvatten in hoofdzaak de pulsamplitude (volt) en de pulsfrequentie (hertz).

Daarnaast wordt beoogd de klassieke wekkers te vervangen door lichte elektrische wekkers. Hierdoor wordt niet alleen het rendement van het vaartuig verhoogd, dit door de geringere sleepweerstand, maar tevens wordt de bodemfauna en -flora beschermd en brandstof bespaard.

Om dit te verwezenlijken werd aanvankelijk gewerkt met een pulsgenerator die pulsen van dezelfde polariteit aflevert. de spanningsvorm wordt pulserende gelijkspanning genoemd en wordt afgebeeld in figuur 1. De voornaamste karakteristieken van de pulsgenerator die bovengenoemde spanningsvorm levert zijn de volgende:

- leverbaar vermogen: ca 700 Watt;
- kontinue regelbare pulsfrequentie binnen het gebied van 1 tot 30 Hz;
- mogelijkheid om de pulsenreeks te onderbreken: de onderbrekingstijd is kontinue regelbaar van 0 tot 1,3 sec.;
- uitgangspanning: kontinu regelbaar van 75 tot 150 Volt;



Figuur 1. - Pulserende gelijkspanning

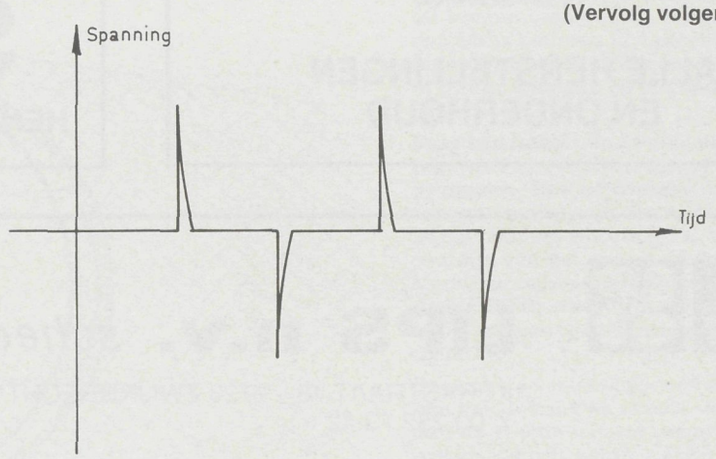
- pulslengte: 1 M sec.

Om elektrolyseverschijnselen, veroorzaakt door de stroomdoorgang in zeewater, te reduceren, werd overgeschakeld op een andere pulsvorm. De pulsen vertonen afwisselend positieve en negatieve waarden (figuur 2). De voornaamste karakteristieken van deze pulsgenerator waren de volgende:

- leverbaar vermogen: 450 Watt;
- frequentie in stappen regelbaar: 5-8-10 Hertz;
- spanning in stappen regelbaar: 80-100-120 Volt;
- pulslengte: 1 m sec.

Om het net te elektrificeren wordt de pulsspanning gevormd door de pulsgenerator naar de elektroden overgebracht via twee geïsoleerde koperen geleiders met een doorsnede van 95 mm2 en de kontrole over de werking van de generator gebeurt via een oscilloscoop.

(Vervolg volgende bladzijde)



Figuur 2. - Afwisselend positieve en negatieve pulsspanning

REPARATIE MONTAGE ONDERHOUD SERVICE

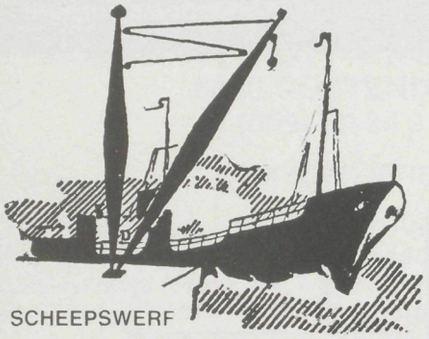
en dat
24 uur per dag...

MACHINEFABRIEK **A. Th. VAN TOL B.V.**

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN

KUYPERS GEARS

Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam:
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649
Telex 28183



Smidse
Nieuwbouw en
Herstellingen
HOUT- en IJZER BOUW-ONDERNEMING

SCHEEPSWERF FIRMA
GUSTAAF HAERINCK
Werfkaai 21, ZEEBRUGGE – ✆ (050) 54.41.96
SCHEEPSBOUWER

Voor uw **AANKOPEN** van
PLASTIC BENNEN
(voor visserij en vishandel)
RUBBER REDDINGVLOTTEN
MAZOUT — SMEEROLIEN
BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD
MAZOUT- en OLIEFILTERS
KUNSTVEZELS — TOUWWERK
GARENS en NETTEN
BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI
(voor schepen, auto's, vrachtwagens)
BIJ

S C A P SV
HENDRIK BAELSKAAI 27 – OOSTENDE

SCHEEPSSMEDERIJ

n.v. SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7 – 8400 OOSTENDE
✆ (059) 32.04.88

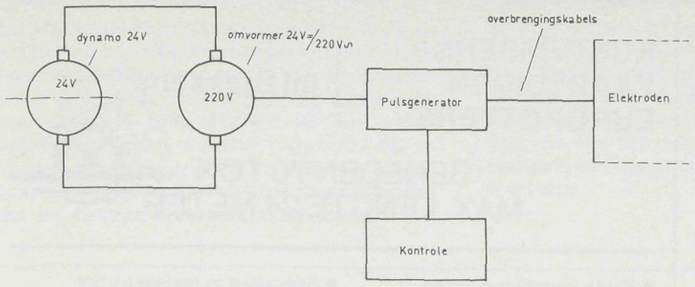
ALLE HERSTELLINGEN EN ONDERHOUD

LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 – 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
✆ 03/252.73.42

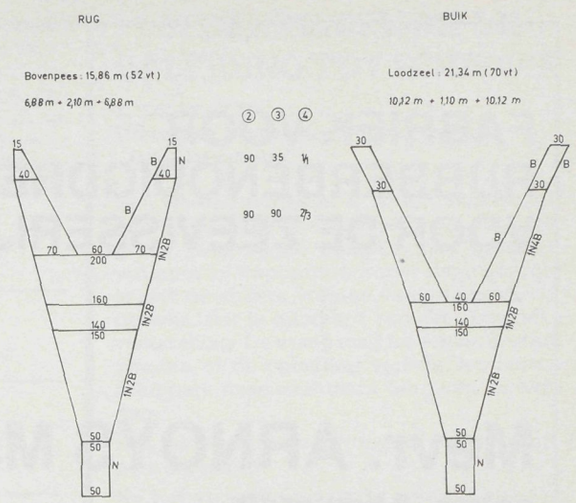
REPAIR, SERVICE AND SALES
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :
JAMES A. LAMBERT
Werfkaai 43,
8380 Zeebrugge
✆ (050) 54.64.26
Privé : (02) 731.74.66



Figuur 3 – Overzicht elektrische uitrusting

Maaslengte in mm ②	Aantal mazen ③	Snitverhouding ④
90	25	0/1
90	60	1/2
90	40	1/2
90	20	1/2
80	100	1/2
80	50	0/1



Figuur 4 – Plan van het geëlektrificeerd bordennet

Een schematisch overzicht van de elektrische uitrusting wordt gegeven in figuur 3.

Het aangewende net was een klassiek bordenbodemnet. Het was vervaardigd uit rood polyethyleen netwerk.

Volgende afmetingen karakteriseren het net:
- lengte bovenpees: 15,86 m (52 vt),
- lengte loodzeel: 21,34 m (70 vt).

Het plan van het net wordt gegeven in figuur 4.

De gebruikte borden waren van het recht hoekig type en hadden een gewicht van 220 kg.

Aanvankelijk werd gevist met lange oplangers. De onderste oplanger was vervaardigd uit ketting met een diameter van 14 mm en had een lengte van 4,85 m (16 voet).

De bovenste oplanger was vervaardigd uit staalkabel met een diameter van 12 mm en had eveneens een lengte van 4,85 m. Naderhand werden de oplangers met een lengte van 4,85 m vervangen door oplangers van 2,45 m (8 voet).

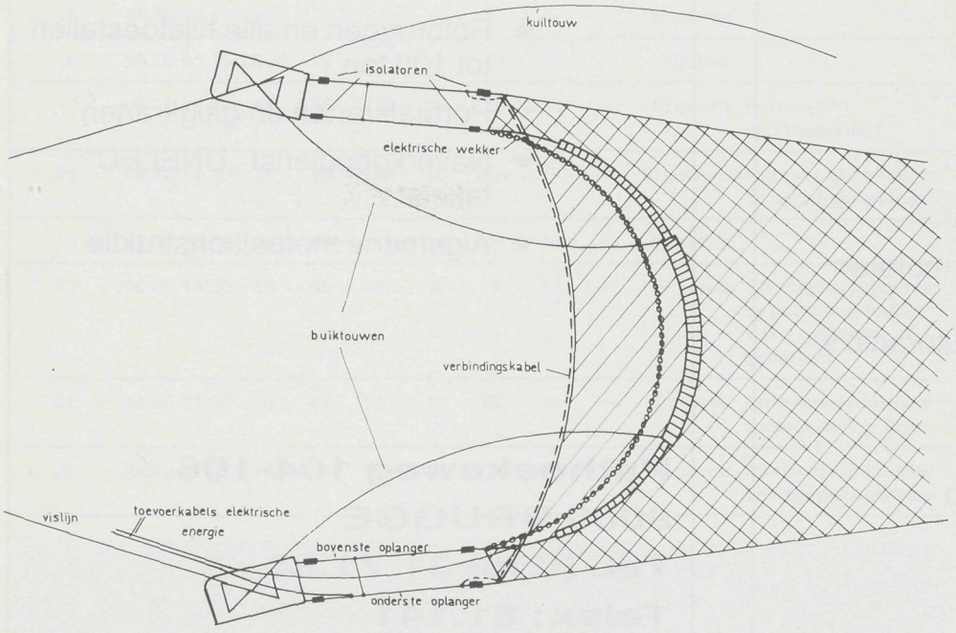
Elektrisch gezien werden slechts twee elektroden aangewend.

Als eerste pool fungeerden de oplangers. De oplangers worden geïsoleerd van het visbord enerzijds en van de bovenpees en bollenpees anderzijds.

De isolatiestukken bestonden uit zwaar polyethyleen touwwerk en hadden een lengte van 60 cm (2 voet). De verbinding tussen onderste en bovenste oplanger geschiedde door middel van een lichte ketting die op een afstand van 1,5 m van het visbord werd aangebracht. De verbinding van de linkse en rechtse oplangers gebeurde door middel van een geïsoleerde geleider die aan de bovenpees van het net werd vastgerijgd.

Als tweede elektrode werd enkel de bollenpees gebruikt. Om de oppervlakte van deze elektrode te vergroten (de bollen isoleren immers de bollenpees gedeeltelijk) werd achteraf een lichte ketting vóór de bollen aangeslagen met zelfde polariteit als deze van de bollenpees.

Een schematische voorstelling van het geheel wordt aangegeven in figuur 5.



Figuur 5 – Overzicht van de optuiging

De resultaten van de vangstgegevens van de proefslepen zijn samengevat in tabel 1. Uit deze tabel kan nagegaan worden dat slepen uitgevoerd met afwisselend positieve en negatieve pulsen een beduidend grotere vangst boekten dan slepen uitgevoerd met pulserende gelijkspanning. Slepen uitgevoerd met pulserende gelijkspanning gaven praktisch geen meervangst tegenover de niet-geëlektrificeerde slepen.

Een reden voor deze vaststelling kan wellicht gevonden worden in het fenomeen elektrolyse. Eén van de elektroden wordt namelijk bedekt met een oxydatiefilm waardoor verdere stroomdoorgang wordt beperkt, zoniet onmogelijk gemaakt. Een oplossing voor dit probleem kan worden geboden door het gebruik van afwisselend positieve en negatieve pulsen. De meervangst van diverse vissoorten (vooral tong, rog en gul) was dan ook in de slepen met alternatieve pulsen beduidend groter.

Over een totaal van 18 niet-geëlektrificeerde slepen werden per sleep gemiddeld 47 tongen gevangen. Het percentage van het aantal tongen waarvan de lengte kleiner was dan 24 cm bedroeg 12,8 procent. Het percentage van het aantal tongen waarvan de lengte groter was dan 30 cm bedroeg 17,7 procent.

Over een totaal van 24 geëlektrificeerde slepen werden per sleep gemiddeld 69 tongen gevangen. Het percentage van het aantal tongen waarvan de lengte kleiner was dan 24 cm bedroeg slechts 5,3%, terwijl het percentage van het aantal tongen waarvan de lengte groter was dan 30 cm 22,3 procent bedroeg. Hiermede wordt de betere selectiviteit van een geëlektrificeerd net aangetoond.

Een andere vaststelling was dat bij het strippen van de tong de reactie veel kleiner was dan de reactie van de tongen gevangen in niet-geëlektrificeerde slepen, hetgeen een aanwijzing kan zijn over het al dan niet in orde zijn van de elektroden en overbrengingskabel.

(Vervolg volgende bladzijde)

FABRIEK VOOR RUBBERBENODIGDHEDEN VOOR DE ZEEVISSERIJ

Mevr. ARNOYS Marie

echtg. Allewerelt

STALEN KABELS – IJZER – SCHAKELS – PERSVIJZEN – RONDELLEN 8 – ANDERE

Albert I laan 8-12
8450 Nieuwpoort
✆ (058) 23.35.95

KUSTVISSERS-VAARTUIGEN EUROKOTTERS } **uit Breskens**



BENEDEN 70 TON
MAX. LENGTE 24 METER

- Korte levertijden tegen scherp concurrerende prijzen.
- Vertegenwoordiging **DAF dieselmotoren,** verkoop en service.
- Hydrauliek en pneumatiek.
- Alle reparaties/verbouwingen aan visserijschepen en viswinches.
- Specialist in revisie (groot en klein survey) van vrijwel alle merken scheeps- en hulpmotoren.
- Waar en wanneer u onze hulp wenst, wij staan altijd gereed om u dag en nacht van dienst te zijn.

VAN DE SANDE BRESKENS

Machinefabriek / Scheepswerf
Postbus 25, 4510 AA Breskens
Tel.: 01172-1765
na 17.00 uur: 01172-1569
telex no. 55332



Wij wensen onze relaties en bekenden
prettige Kerstdagen en een voorspoedig Nieuwjaar

ELEKTRIEK **MEKANIEK**

LOOSBERGH CH.

(Oud huis) pvba

OOSTENDELAAN 181,
8430 MIDDELKERKE
✆ (059) 30.03.33

- Herwikkelen en herstellen van motoren en dynamo's
- Algemene auto-elektriciteit - autoradio's - VDO tachograven
- Industrie en marine toestellen - batterijen en batterijladers
- Gereedschap: Metabo - Kango - Draadsnijmachienen
- Betontrillers - lasposten
- Herstellen alle merken

N.V. DELANGHE

- ★ Rolbruggen en alle hijstoestellen tot 100 ton
- ★ Portaalkranen en galgkranen
- ★ Naverkoopdienst „UNELEC" takels
- ★ Algemene metaalkonstruktie

Pathoekeweg 104-106
8000 BRUGGE
Tel. (050) 31.71.81
Telex: 81.141

De resultaten van de proefreizen tonen aan dat afwisselend positieve en negatieve pulsen het meest efficiënt zijn bij het elektrisch vissen en tijdens het verloop van de proefreizen is gebleken dat het gebruik van zware toevoerkabels niet efficiënt is. Een extra werkkracht dient immers ingeschakeld te worden voor het vieren en winden ervan. Daarenboven kan niet elektrisch worden gevist bij slechte weersomstandigheden wegens de te geringe breeksterkte van deze kabels. Daarom moeten deze kabels uitgeschakeld worden en moet een oplossing worden gezocht in de vorm van generatoren geplaatst op het visbord waarbij slechts de voedingsspanning dient toegevoerd te worden (via één lichte kabel met grotere breeksterkte), of pulsgeneratoren die batterij-gevoed zijn.

Sleep-nummer	Uur Begin	Einde	Diepte (meter)	Lengte vislijn	Spann. (volt)	Freq. Hz	Vangst Tong (stuks)	Rog (kg)	Gul & kab.	Andere (kg)	Opmerkingen
1	17.45	20.45	36	90	—	—	29	—	—	20 gutvis 20 haai	
2	21.10	00.15	30	90	–	–	59	—	—	15 gutvis	
3	00.50	03.50	30	72	100	5	48	—	10	20 gutvis	Pulserende gelijkspanning
4	03.20	07.20	30-36	90	100	5	42	—	—	20 gutvis	Pulserende gelijkspanning
5	07.45	10.45	30	90	100	10	35	—	—	35 gutvis	Pulserende gelijkspanning
6	11.15	14.15	28-30	72	120	8	24	—	10	50 steen-schar	Alternatief positieve en negatieve pulsen Onklaar gevist
7	15.00	16.00	28-30	72	100	15	10	—	—	10 gutvis	Pulserende gelijkspanning Vastgekomen aan anker
8	19.45	22.45	28-30	72	—	—	35	—	—	30 gutvis	Slechte weers-omstandigheden
9	23.15	02.15	28	82	—	—	21	—	—	20 gutvis	
10	02.45	05.45	28	82	—	—	16	—	—	15 gutvis	
11	06.15	09.25	26-30	72	—	—	9	—	—	—	
12	09.50	12.50	30-35	90	8	8	13	—	—	25 gutvis	
13	13.30	16.30	30	72	—	—	15	—	—	15 gutvis	
14	17.00	20.15	30	72	—	—	19	—	—	30 gutvis 30 steen-schol	
15	20.45	23.45	28-30	72	—	—	21	—	—	30 gutvis	
16	00.15	03.15	28-30	72	—	—	10	—	—	15 gutvis	
17	06.15	08.45	18	55	120	15	96	30	—	15 gutvis	Pulserende gelijkspanning
18	09.10	12.10	18	55	120	10	204	100	—	10 zeehond	Alternatief positieve en negatieve pulsen
19	12.35	15.35	18	55	—	—	98	10	—	10 gutvis	
20	16.00	18.00	18	55	120	10	78	10	—	10 gutvis	Alternatief positieve en negatieve pulsen Vast - loodzeel gebroken
21	18.45	21.00	18	55	120	10	80	10	—	5 gutvis	Alternatief positieve en negatieve pulsen
22	22.00	01.00	18	55	120	10	133	30	—	20 gutvis	Alternatief positieve en negatieve pulsen

BEDENKINGEN BIJ DE OPLEIDING TOT SCHIPPER

A. DE BLOCK
Directeur Stedelijke Visserijschool „John Bauwens"

Het visserijonderwijs is sedert het Besluit van 28 juli 1983 uiteindelijk in een vorm gegoten, waarbij de opleiding tot aspirant-schipper of aspirant-motorist evenwaardig is met de andere vormen van technisch onderwijs. Dat is uiteraard een zeer positieve vaststelling. De vraag mag nu echter gesteld worden of de opleiding van de kandidaat-schippers eveneens dient herdacht te worden.

Hoe verloopt thans de vorming van de schippers eigenlijk?

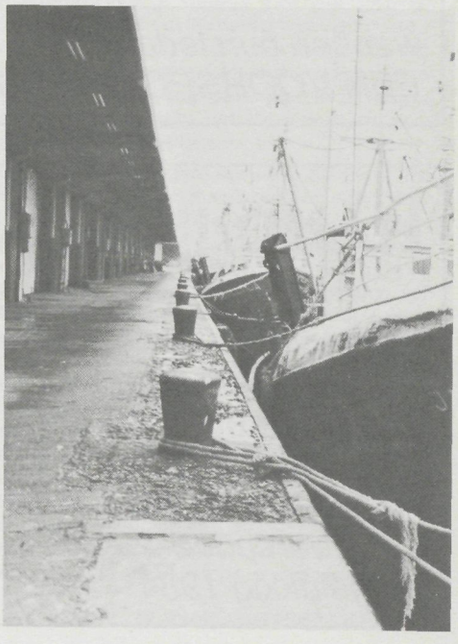
Na het verwerven van de vereiste vaartijd laat de kandidaat-schipper zich inschrijven om de lessen te volgen. Hij verkrijgt daartoe een contract van herscholing vanwege de R.V.A. Daarin staat vermeld dat de kandidaat gedurende 40 lesuren per week de lessen dient te volgen. Eigenlijk zijn daarvoor de lessen van de Sociale Promotie, de zgn. avondlessen, voorzien.

Maar... er zijn slechts 10 uren Sociale Promotie per week. Dus worden de kandidaat-schippers voor de resterende 30 lesuren samengezet met de leerlingen uit het laatste jaar of zijn afhankelijk van de extra inspanningen van de leraren. Deze oplossing is voor beide groepen even ongelukkig. Zowel de pedagogische aanpak als de leerstof zijn voor beide groepen zeer verschillend.

Voor de kandidaat-schippers moet een vorming voorzien worden die volledig los staat van de opleiding tot Aspirant.

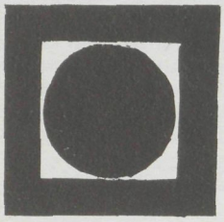
De uiterst snelle evolutie van de technische apparatuur als van de visserijtechnieken vergt een opleiding die naast een gedegen theoretische kennis eveneens een praktische stage aan boord van een opleidingsschip onder leiding van gespecialiseerd personeel moet omvatten.

Het uiteindelijk doel moet steeds zijn: veiligheid voor schip en opvarenden en economisch rendement van het geïnvesteerde kapitaal.



Scheepsmekaniek
P.V.B.A.
ALGEMENE HERSTELLINGEN –
VERKOOP – WISSELSTUKKEN
DIESELMOTOREN
Rederskaai, 22, 8380 Zeebrugge – ✆ 050/54.44.10

EVEREST
Schilferijsfabriek
H. Baelskaai 40, OOSTENDE
✆ 32.00.07
het koudste
het best bewerkbaar



opdedrynck p.v.b.a.
Hendrik Baelskaai 35, 8400 OOSTENDE
✆ (059) 32.37.76 – B.T.W. 411.924.059

– ALGEMENE ELEKTRICITEITSONDERNEMINGEN
– BOUW-, INDUSTRIE- EN SCHEEPSINRICHTINGEN

Alle veranderingswerken – SIEMENS DEALER

Magazijn en toonzaal met vrije toegang

De raad van beheer,
de direktie en
het personeel van

S.C.A.P. s.v.

wensen hun leden
EEN VOORSPOEDIG 1984

De raad van beheer,
de direktie en
het personeel van

HULP IN NOOD
(onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen)

wensen hun leden
EEN VOORSPOEDIG 1984

HAND IN HAND OOSTENDE

wenst al haar leden
EEN VOORSPOEDIG
EN GELUKKIG 1984

HAND IN HAND
ZEEBRUGGE

Beroepsvereniging
der Oostkustreders

wenst al haar leden
een voorspoedig
en gelukkig 1984

De raad van beheer,
de direktie en
het personeel van

O.V.A.
(onderlinge visafslag)

wensen hun leden
EEN VOORSPOEDIG 1984

„DE BOLLE" VISSERSTEHUIS VOOR JONGEREN VIERDE ZIJN TWINTIGSTE VERJAARDAG ...



Door A. Opstaele,
Voorzitter

Vooraf gaat onze dank naar het „Visserijblad" en naar zijn uitgever dhr. P. Vandenberghe, voor zijn jaarlijks traditioneel vriendelijk aanbod om „de Bolle" aan het woord te laten, om aandacht te vragen voor zijn bestaan, zijn werking en zijn jongens.

Dit jaar evenwel heeft deze welkome uitnodiging een gans speciaal karakter.

Op 22 november 1983 was het inderdaad precies twintig jaar geleden, dat in de bovenzaal van het stadhuis te Oostende, de koppen werden bijeengestoken door leden van het Beschermingscomité voor Verlaten Kinderen, met de verantwoordelijken van de Rederscentrale, om samen met de vertegenwoordigers van de stad Oostende, de statuten van ons Visserstehuis voor Jongeren, op te stellen.

Op dit ogenblik kenden wij een maatschappij, waar het essentiëel noodzakelijk was bepaalde sociale problemen in de visserij, en meer speciaal ten voordele van onze jonge vissers, op te vangen. Naast de sociaal-familiale bekommernissen werd deze actie tevens gemotiveerd door de economische bezorgdheid voor het bemanningstekort.

Wij konden ons alsdan verheugen dat in een minimum tijdspanne, dank zij al degenen die rechtstreeks of onrechtstreeks bij onze zeevisserij betrokken waren, en ook ja zelfs door de ganse gemeenschap, het vooropgestelde project kon gerealiseerd worden.

Het Visserstehuis bood alsdan onderdak aan 18 jarigen, 18 jonge vissers, die op zee door hard werken, hun brood moesten verdienen. Jongens ook die om sociaal en familiale redenen niet in hun eigen huis en hun eigen familie konden worden opgevoed.

Bij het opvangen van de materiële problemen bij de realisatie van ons tehuis, konden wij rekenen op tientallen, ja honderden die, eerder beperkte en eerder geringe bijdragen op het financiële vlak leverden, maar ook op private personen en instellingen, die met belangrijke financiële steun, onze morele doelstelling hielpen uitwerken.

Op 22 november 1983 waren wij in de gelegenheid, al deze mensen zonder enig onderscheid, al degenen die op welke wijze ook hebben bijgedragen tot de stichting en de uitwerking van „de Bolle", naar „de Bolle" uit te nodigen en hen te tonen, wat de „De Bolle" vandaag na 20-jarig bestaan nog steeds betekent.

Het werd geen academische zitting, maar wel zoals het onder vissers behoort, een gezellig samenzijn, een moment van terugblik, van bezinning en tevens een bron voor het putten van de nodige kracht en aanmoedigingen in het gemeenschappelijk streven om onze visserij en onze jonge vissers te helpen.

De maatschappij van 1983 is zeker niet meer deze van 1963.

Sociaal economisch is in de visserij ook heel wat veranderd. Ook „De Bolle" heeft daarvan de weerslag ondergaan. Vandaag bieden wij nog onderdak en staan wij in voor de professionele en familiale begeleiding van 14 jongeren, die echter niet allemaal meer, werkelijk en rechtstreeks, op de visserij varen. Daarnaast hebben wij ook enkele jongeren die tewerkgesteld zijn in de aan de visserij aanverwante bedrijven.

Een voorwaar niet gemakkelijke opdracht.

Onze huidige maatschappij is een maatschappij van onzekerheid, van uitzichtloze vrees voor iedereen, zowel voor volwassenen alsook voor jongeren. De steeds toenemende werkloosheid schept een gevoel van onzekerheid en angst.

Een dergelijke sfeer drukt zijn stempel niet alleen op de maatschappij in het algemeen, maar ook op de visserij-sector en op de jongeren die het in het leven nog moeten waar maken.
Deze bijzondere zware levensopdracht is heden ten dage moeilijk uit te voeren. Met de normale kansen die het leven biedt is dit reeds niet gemakkelijk. Des te moeilijker is het dan ook voor onze jongeren, die het zonder familiale achtergrond en ook zonder specifieke schoolse opleiding moeten doen.

Door hun verleden en door hun weinig hoopvolle toekomst is het voor velen onder hen, als een eerder onmogelijke opdracht.

Zonder intense begeleiding, zonder begrip vanwege onze maatschappij, zonder aanmoediging, loopt het soms wel eens mis, en ook voor sommigen is het zelfs niet haalbaar.

Voor die jongeren, die het met mindere en zelfs zonder kansen moeten waar maken, moeten wij begrip opbrengen, geen medelijden en evenmin verontschuldigingen.

Dit bewijst de noodzaak van het bestaan van tehuizen, zoals „de Bolle" en andere, die niet een „huis" maar een „thuis" moeten zijn.

Twintig jaar is een lange periode. Wij hebben mooie momenten beleefd, en ook moeilijke tijden gekend. Dank zij het eendrachtig optreden van de voltallige raad van beheer, in nauwe samenwerking met de directies en verantwoordelijken van ons tehuis, menen wij te mogen zeggen dat wij erin geslaagd zijn stand te houden en onze plicht tegenover de maatschappij en de visserij zijn nagekomen.

„De Bolle" is nog steeds een noodzaak en voldoet nog steeds aan een sociale behoefte.

Wij hopen met de steun van allen onze opdracht verder te kunnen zetten.

1983 is een gans bijzonder jaar. Niet alleen „de Bolle" verheugt zich in zijn twintigjarig bestaan. Ook mochten wij dit jaar de tiende uitgave vieren van ons jaarlijks Galabal dat met het Provinciecommando en de legereenheden van West-Vlaanderen, werd georganiseerd ten voordele van wat wij nog altijd onze Verlaten kinderen noemen. Terzelfdertijd vierde ook het Beschermingscomité voor Verlaten Kinderen van het Gerechterlijk Arrondisement Brugge, zijn 25-jarig bestaan als v.z.w. Gedurende 25 jaar zet het Beschermingscomité zich in, niet alleen voor jongeren, maar ook volwassen kansarmen.

Al deze jubileumdata zijn het bewijs van de sociale rijkdom in onze maatschappij en bewijst de morele, menselijke inzet die vandaag gelukkiglijk nog steeds mogelijk is.

De kroon op het werk beleven wij vandaag ook tevens in het 50-jarig jubileum van het „Visserijblad". Een 50-jarig bestaan is een zeer eerbiedwaardige leeftijd voor elke vereniging. Een 50-jarig bestaan levert het ontegensprekelijk bewijs van het nut, de noodzaak en de verdiensten van een vereniging. Dit is zeker waar voor het „Visserijblad" en zijn uitgever, die zich gedurende al deze jaren heeft ingezet voor de belangen van de zeevisserij in het algemeen, en voor onze vissers in het bijzonder.

„De Bolle" als jongste spruit in de grote visserij-familie verheugt zich ook ten zeerste en sluit zich zeer graag aan bij de takloze gelukwensen, die het „Visserijblad" te dezer gelegenheid ontvangen heeft, voor het gepresteerde werk. „De Bolle" verheugt zich telkens, wanneer wie dan ook belangstelling betoont voor de visser en de visserij en dankt eenieder die ertoe bijdraagt om niet alleen de materiële belangen, maar ook de morele situatie van onze vissers te verdedigingen en te bevorderen. Wij waarderen ten zeerste niet-aflatende inzet van het „Visserijblad" die in soms zeer moeilijke omstandigheden steeds zijn stem blijft laten horen ter vrijwaring van het welzijn van de vissers. Een voorwaar niet gemakkelijke opdracht, soms ondankbaar, ja zelfs soms ontmoedigend ...

(Vervolg volgende bladzijde)

MAASKANT

Machinefabrieken – Scheepsbouw

(scheepswerf – Dokwerken – Scheepsreparatiën)

- specialiteit : de bouw van visserijschepen .
- ontwerpers en constructeurs van scheepswinches.
- installateurs van vissorteerinstallaties.
- het aanbouwen van straalbuizen.
- alle voorkomende reparaties.
- dokfaciliteiten te Stellendam :
  – dok I hefvermogen 600 ton
  – dok II hefvermogen 2.000 ton.
- constructeurs van nettenrollieren voor de pelagische visserij.

STELLENDAM
telef. : 01879 - 1477
telex : 26695

(Holland)

BRUINISSE
telef : 01113 - 1710
telex : 55432

(8810V)

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*

maar de vaststelling dat dit nu reeds vijftig jaar onafgebroken en met vastberadenheid geschiedt, dwingt ons aller bewondering af en verdient onze welgemeende dank en erkentelijkheid.

Geachte Heer Uitgever, Waarde Heer Pros Vandenberghe, niemand kan Uw verdiensten voor datgene wat U ten voordele en ten bate van onze vissers en van onze vissers toejuichen, zo delen wij met fierheid mede in Uw vreugde en Uw geluk ter gelegenheid van Uw 50-jarig jubileum. Zowel in vreugde als in droefheid, is U en Uw „Visserijblad" steeds bij onze vissers. Wij vergeten zeker niet het openen van steunlijsten, wanneer onze visserij en onze vissers getroffen werden bij dramatische omstandigheden en wij denken in dankbaarheid ook terug aan de financiële steun, die wij rechtstreeks en onrechtstreeks, dank zij U mochten ontvangen bij de oprichting en de uitbouw van ons Visserstehuis.

Vissers zijn eerlijke mensen, vissers zijn werkende mensen, vissers zijn dankbare mensen.

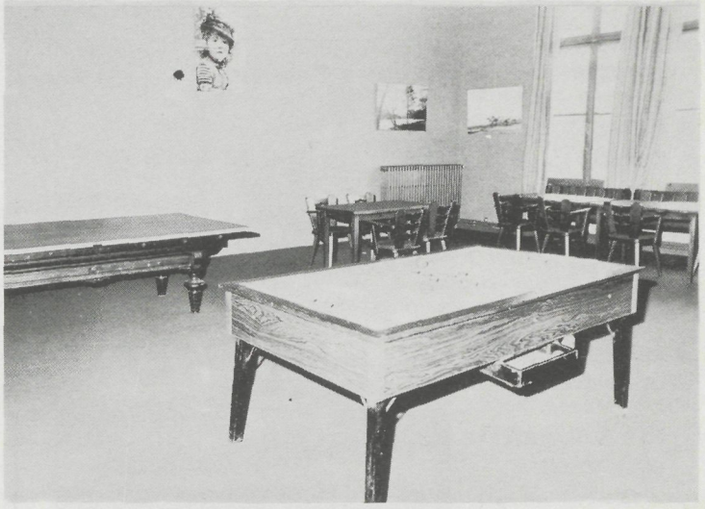
Gedeelde vreugde is dubbele vreugde, en zo zijn wij vandaag dubbel gelukkig dat „de Bolle" samen met het „Visserijblad" hun gelukkige verjaardag mag vieren.

Sedert de oprichting van „de Bolle" konden dank zij de samenwerking van allen, niet minder dan 188 jongeren, doorheen ons Visserstehuis „de Bolle", hun waardige plaats in de maatschappij innemen.

Deze vaststelling is het mooiste geschenk dat wij kunnen aanbieden aan allen die bezorgd zijn om de welvaart in de zeevisserij en om, het welzijn van de vissers. Dank omdat U ons hielp anderen te helpen.

Langs deze weg bieden de jongens van „de Bolle", de directie, het personeel en de raad van beheer, aan allen die de visserij genegen zijn en zich voor onze vissers inzetten, hun welgemeende Nieuwjaarswensen aan.





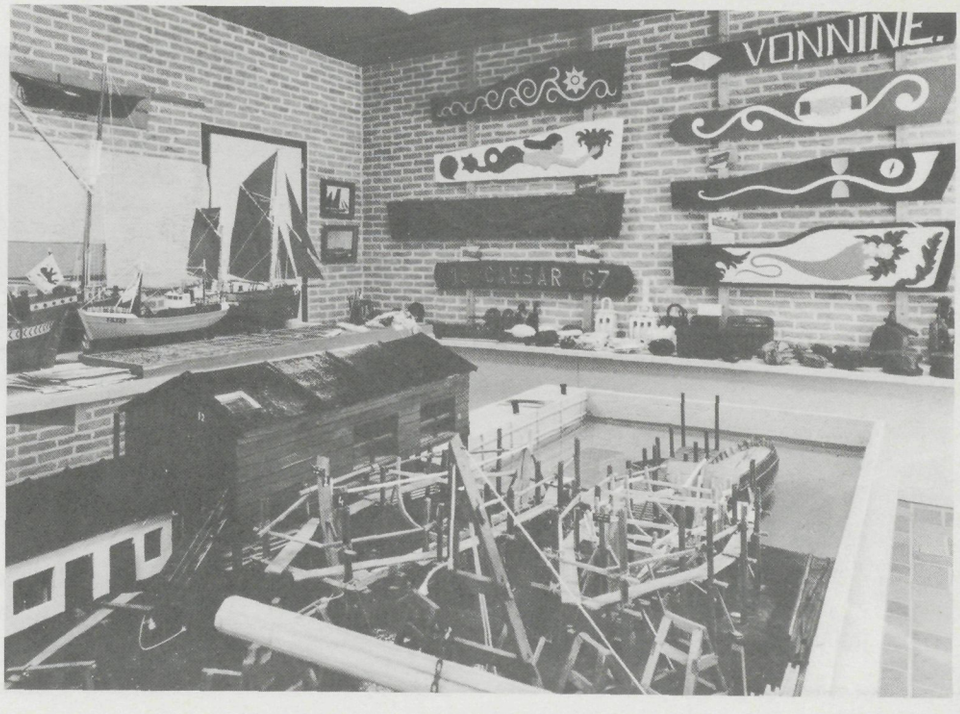
HET NATIONAAL VISSERIJMUSEUM!



Door Konservator G. DESNERCK

Weer is er een jaar voorbij! Het vallen naar ebbe en het komen van de vloed en meteen kijken we achter en ook voor ons; voor zover dit mogelijk is. Er is in het museum niet zoveel veranderd. Men is aan het langverbeide nieuwe gedeelte niet begonnen. Dat is zeer, zeer jammer, want het museum is tot bartens toe gevuld. We moesten reeds vorig jaar halt toeroepen aan het aanbrengen, plaatsen en hangen van stukken, kaarten en foto's en het grootste gedeelte van wat we in de loop van het jaar kregen, zelf maakten, moest naar de zolder van het visserscafé gebracht worden en zorgvuldig toegedekt, want het zijn kostbare stukken, 't zij door de zelfzaamheid, 't zij door het grote aantal uren werk dat ze vroegen om gemaakt te worden.

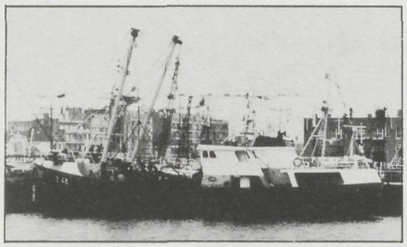
(Vervolg volgende bladzijde)

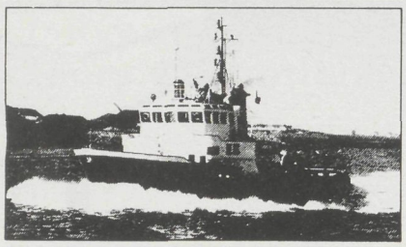


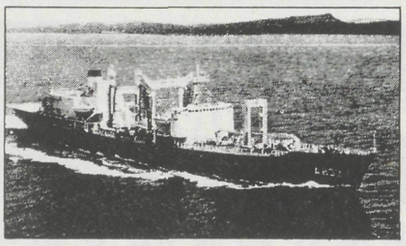
SEMPRESS

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

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)



Vandaar, bij de eindejaarsstemming, nogmaals onze bijzondere dank aan allen, en dat zijn er meer dan twee dozijn, die ons vol liefde en bewust van hun goede daad, ons een *en ander schonken. Het meest opvallende en* grootste stuk dat er dit jaar kwam, is ongetwijfeld de open roei - zeilboot, ons geschonken door Seascouts van Nieuwpoort. Een boot, zo'n acht meter lang, in klinkwerk, met roeibanken en met kitstuig. Het is op een vaste stenen voet geplaatst en sluit de rij af van de drie andere „echte" vaartuigen die op het binnenterrein liggen. Dit zijn de reddingboot „Watson III", de garnaalschuit „Martha" en de zeer mooie Tholense *Hoogaers, die wanneer alle zeilen zijn gehe*sen, door iedere fotoliefhebber op de gevoelige plaat gebracht wordt.

Indrukwekkend is ook de 16 meter hoge signaalmast, vastgezet in de betonnen kaaimuurvloer, vastgehouden door middel van zware ijzeren moerbouten, naar de zijden toe, aangehaald door jufferblokken, spantouwen; ook zijn de wevelingen aangebracht, op de juiste wijze en juiste afstand, en alles is geteerd, zodat men zich met een beetje verbeelding vlakbij een houten zeilvissersvaartuig waant, want de mast heeft *een ezelshoofd, met steng en dwarszalig.* Vlagjes en ijzeren in verschillende vorm geven de waterstand aan.

Nog een grote maand en in de grote galerij wordt een van de mooiste maketten geplaatst. Het betreft een Smack, type Lowestoft, gebouwd door een van onze jonge krachten Danny Pylyser uit Oostduinkerke en getuigd door Marcel Vermoote, gewezen kapitein ter visserij en eveneens werkzaam *in het museum. Gelukwensen voor beide en* een pluimken!

Het model heeft veel uren werk gevraagd, maar het wordt dan ook een pronkstuk en de modelbouwers vooral kunnen er een leerzame studie bij maken. Iedereen zal getroffen worden door de preciesheid van dit model.

Er zouden zo nog vier maketten gebouwd worden en afgewerkt, door bovenververmelde twee personen. De bedoeling is, volmaakte modellen te plaatsen, zodat de bezoeker de maximum inlichting krijgt en niet de minste valse voorstelling.

De modellen die dan wegvallen, zullen dienen als reserve, voor het spijzen van tijdelijke tentoonstellingen, want meer en meer wordt er beroep gedaan op de medewerking van het museum, in de aard van uitlening van allerlei materiaal. Zo waren er dat vier dit jaar, waaronder één in Noord Holland.

We kregen heel wat mooie foto's, vooral van de werf Beliard-Murdoch; foto's van vóór 1940. Het doodsprentjesalbum werd ook wat dikker en ook de dokumentatie boekerij kende zijn aanwinsten, 't zij door aankoop door de gemeente, 't zij door krijgen.

Er werd ook een makette gemaakt, voorstellend een reddingsoperatie aan de kust, door het Zeewezen. *Deze makette is zowat 2,50 m* lang op 0,50 m breed. Er ligt een vissersvaartuig op de rotsen. Op het strand staat de vrachtwagen van het Loodswezen en de nodige toestellen om de redding mogelijk te maken. Deze makette komt eerst in de tentoonstelling „De jol aan onze kust en de reddingsdiensten". Open van 26 december tot en met 8 januari 1984. Alleen 's namiddags open en vrije toegang. Gaat door in het vroegere gemeentehuis van Oostduinkerke.

Naast dit alles is het verheugend vast te stellen dat het aantal bezoekers dit jaar weer om en nabij de 41.500 ligt. De beide zomermaanden gaven ons zowat 2.000 mensen minder *wegens de felle hitte, maar dit verlies werd* goed gemaakt tijdens de overige maanden. Voor het personeel een riem onder het hart, dat zijn uiterste best doet om zoveel als het maar kan uitleg te verstrekken in het Nederlands, Frans, Engels en Duits, en hier dan ook de vruchten van draagt. Voor de gemeentelijke overheid, die op alle mogelijke manieren helpt omdat het museum zou bloeien en heinde en ver bekend raken, een geruststelling.

Zo wordt er gewerkt, verzameld, verzorgd, maar jammer genoeg moet het grootste gedeelte weggestopt worden tot het zijn plaats zal krijgen in het nieuwe gedeelte, waarop *zowel de gemeentelijke overheid, museum*personeel als de inwoners van Koksijde vol ongeduld wachten.

VOORGESCHIEDENIS EN HEDENDAAGSE TOESTANDEN

door WILLEM LANSZWEERT,
Visserijmuseum Oostduinkerke

Bij het lezen van Het Visserijblad is het mij reeds meerdere keren opgevallen dat er zich zeer frekwent problemen stellen welke opduiken als gevolg van overbevissing, vernieling van de visstand door het gebruik van „al te *spitsvondig" vismateriaal en het vissen* „in elkaars gebied of territorium". Regelmatig duiken ook problemen op in verband met de sportvisserij.

Ik ben niet de persoon die bevoegd en kundig is om in verband met deze „delikate" aangelegenheden een oordeel te vellen.

De geschiedenis leert ons echter dat dergelijke toestanden van „roofvisserij" niet nieuw zijn; behalve dan het verknoeien van de visstand door de moderne bezoedeling, de energie- en zandwinning en misschien *nog tal van andere aktiviteiten waar ik geen* weet van heb.

De geschiedenis kan dan zo interessant worden om er voor de hedendaagse toestanden *lessen uit te trekken.*

Uit de geschreven geschiedkundige bronnen lichten we volgende „wetten" en teksten die de visserij toendertijd moesten beschermen. Zelfs in 1983, straks 1984, kan het interessant zijn even over de inhoud van deze teksten na te denken.

In het algemeen Rijksarchief berust een verordening van 27 september 1393, uitgevaardigd door Filips de Stoute, hertog van Bourgondië en graaf van Vlaanderen. De tekst handelt over de kustvisserij. De weledele Heer heeft het over het gebruik van vistuig. Hij stelde vast dat de vissers wonende tussen Sluis en Grevelingen sedert enige tijd „trensmaillers" en „ebbezetters" gebruikten. Dit waren netten met zeer dichte mazen. De kleine vissen werden door het gebruik van deze netten in zo grote mate gedood dat de kustvisserij er sterk onder leed. Van nu af aan zullen deze vissers gebruik moeten maken van netten gelijkaardig aan deze in gebruik voor de haringvisserij. In het verre grij*ze verleden waren moderne, hedendaagse,* begrippen als „bescherming van de visstand" dus blijkbaar reeds in!! (1).

(Vervolg volgende bladzijde)

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12, BREDENE

SCHEEPS- EN METAALKONSTRUKTIE
KRANENVERHUUR
AFWERKEN NIEUWBOUW

Joel VERHEYE

Visserstraat 44, 8380 ZEEBRUGGE
✆ (050) 54.45.41 - 54.69.89 - 54.64.68

Kantoormachines A. Vande Veire p.v.b.a.

Alf. Pieterslaan 55 - 8400 Oostende



- ☆ **Schrijf- en rekenmachines**
- ☆ **Kasregisters**
- ☆ **Stalen meubelen**
- ☆ **Bureelbenodigdheden**
- ☆ **Kopie- en stencilwerk**
- ☆ **Technische dienst**
- ☆ **Reproduktiemachines**

Tel.: 059/70.57.72



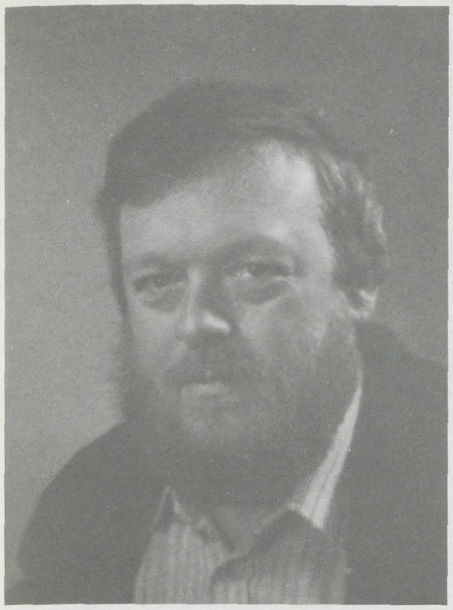
- ★ SCHEEPSTIMMERWERK
- ★ MEUBILERING
- ★ KEUKENS
- ★ BEKLEDINGEN
- ★ PLAFONDS
- ★ TIMMERWERKEN
- ★ MEUBELEN

FRANS HOUPLYNE-VERMOOTE

PANNESTRAAT, 74

8480 VEURNE

✆ (058) 31.17.48



WILLEM LANSZWEERT,

In 1394 was het blijkbaar verboden om met een sleepnet in zee te lopen. Dit blijkt dan weer uit de rekening van de baljuw van de stad en de kasselarij Veurne. Onder de boeten ontvangen te Adinkerke leest men immers in het voorlaatste artikel over een boete van drie pond ten laste van Pieter Roene voor *visvangst in zee met een sleepnet* (2).

Wetten en verordeningen in verband met de *garnaalvangst* op onze kust.

15-10-1614: Netten door mannen, paarden of sloepen gesleept moesten mazen hebben van ten minste „vijf volle ghemeene zeelieden duymen" zijde. Deze duim was 14 mm.; de mazen moesten dus ten minste 7 cm. zijde hebben om kleine vis en visbroedsel door te laten. Netten met kleinere mazen moesten onverwijld ingeleverd en vernietigd worden (3).

17-02-1727: opnieuw afkondigen van dit plakkaat.

12-03-1616: Van St.-Jansmis (24 juni tot 31 augustus mocht gevist worden met netten waarvan de mazen ten minste „dry en alf gemeene zeelieden duymen" of 49 mm. zijde hadden. Buiten deze zomerweken bleven de mazen van 7 cm. verplichtend zoals door het plakkaat van 1614 bepaald.

15-01-1752: Verordening van het Brugse Vrije over het strandvissen. Hernieuwing van het plakkaat van 12-3-1616.

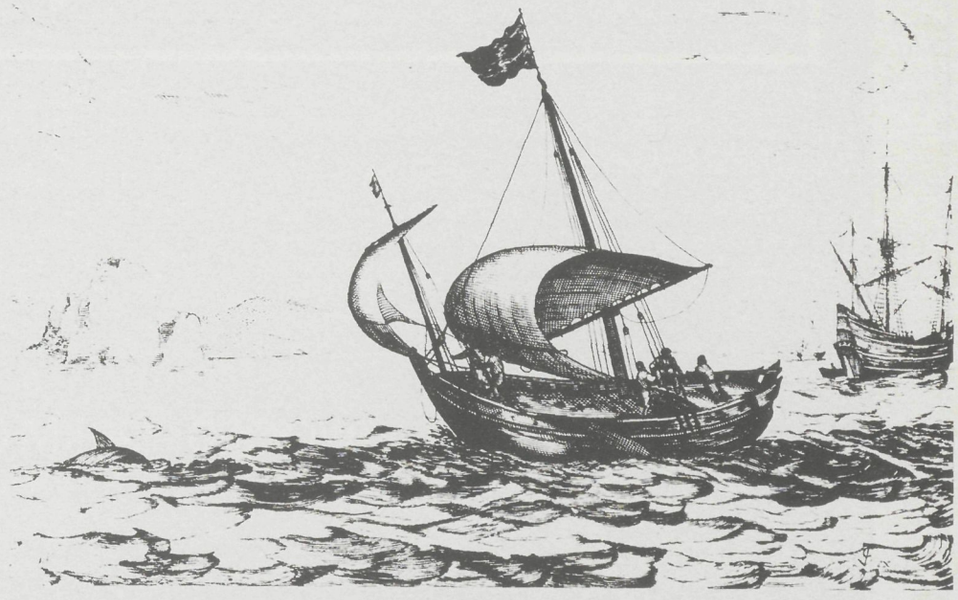
30-04-1785: Ordonnantie van Keizer Jozef II. Het werd verboden te vissen langs het strand met sleepnetten, hoe groot de mazen ervan ook mochten wezen. Voor de eerste overtreding was de confiscatie van de boten, paarden en netten voorzien, alsook een boete van 30 gulden. Voor de tweede overtreding zou de schuldige veroordeeld worden tot tien jaar opsluiting in het Provinciaal Correctiehuis te Gent. Al de sleepnetten moesten ingeleverd worden. Voor de zeevisserij mochten slechts netten gebruikt worden met mazen van ten minste vijf duim of 7 cm., maar van 24 juni tot 31 augustus mocht men netten gebruiken met mazen van drie en half duim of 49 mm.

01-06-1785: Schrijven van het Hof van Brussel aan de magistraten van Oostende, Nieuwpoort en Blankenberge.
Garnalen mochten gevangen worden aan de kust doch niet met sleepnetten, „mais seulement avec des ruches et des filets non traînans, qu'une seule personne à pied dirige dans l'eau sans aucune autre aide ni secours quelconque".

15-07-1785: Overeenkomst met het hof van Brussel -
aanvulling op het vorig schrijven van het Hof van Brussel gegeven door de Raade van Vlaanderen te Gent.
De vijf duimen of 7 cm. der mazen sloegen niet op de lengte van de zijde maar op de volledige omtrek. Kruisnetten met mazen van minder dan 7 cm. omtrek waren verboden in de zeevisserij. De vissersloepen mochten hun „carten" gebruiken om het nodige aas te vangen, maar slechts in de maand mei. Geen platte zeevis mocht vervoerd worden die geen zeven Brusselse duimen lang was (175 mm) op straf van 18 gulden boete en de confiscatie van de vis (4).

1794: Tweede bezetting van de Franse Republikeinen.
De oude wetgeving op de strandvisserij vervalt.
Er mogen terug sleepnetten voor de garnaalvangst gebruikt worden.

Bronnen:
1. Algemeen Rijksarchief, Rekenkamer, nr. 45.853, f° 99 v°-100 *registratie van de XVIde eeuw.*
2. Algemeen Rijksarchief, Rekenkamer, nr. 14.000, f° 5.
3. tweeden Placcaertboek van Vlaanderen, blz. 364
4. P. Verhaeghen, Recueil des Ordonnances der Pays-Bas Autrichiens, XII (1781-1786, Brussel 1910, blz. 415-417, 421, 425.
Biekorf 1956 blz. 17 tot 24 „De garnaalvangst op onze kust in de 18de eeuw." Jos. De Smet.



De Dogger of Dogboot (dogher - dogh-boot) is een vissersvaartuig van lang vervlogen tijd. Volgens de Maritieme Encyclopedie vindt men het woord voor het eerst terug in 1404.

De prent die hier is afgedrukt is van J. Porcellis en werd getekend in 1627.

De Dogger is de voorzaat van heel wat kleine schuiten en uit de dogger ontwikkelden zich tevens grotere vaartuigen. Het woord raakte volledig in onbruik in de 19e eeuw.

EEN MEESTERLIJK ANTWOORD VAN DE ALFA 33.



De Alfa 33 is de lijn van de kracht: in zijn kategorie is hij de snelste ter wereld. Dat zegt genoeg.

De Alfa 33 is ook de lijn van de schoonheid, met z'n spitse neus, z'n lage flanken, en de typische wigvorm.

Een aërodynamische perfektie die u alle ruimte laat binnenin: 23.600 cm^2 ruiten, verstelbaar instrumentenpaneel en verstelbaar stuurwiel, achterbank met asymmetrische, neerklapbare rugleuning. Kortom, funktioneel en komfortabel voor u en voor uw passagiers. Alfa 33, aan de lijn herkent men de hand van de meester.

Drie versies: 1300 (79 DIN-PK, meer dan 165 km/uur). 1500 SL en 1500 Quadrifoglio oro (85 DIN-PK, meer dan 170 km/uur). Vanaf 275.000 BF (343.750 BF BTW inbegrepen).

EN EEN ZUINIG ANTWOORD: 120 KM OP DE RESERVE.

De Alfa 33 Quadrifoglio is er in geslaagd om van Brussel tot Nieuwpoort te rijden met precies 6,48 l in z'n benzinetank. 120 km aan een gemiddelde snelheid van 100 km/u.

Dat alles zonder speciale schikkingen vooraf — geen gepruts aan de motor — en onder toezicht van een gerechtsdeurwaarder. 5,39 liter per 100 km. Wie doet het hem na?

Garage GOODWILL p.v.b.a.

Torhoutsteenweg, 48 8400 Oostende Tel. 059/702 472

DE KLEINE KUSTVISSERIJ EN DE 12-MIJLSZONE ALS KINDERKAMER VOOR DE JONGE VIS BEDREIGD

door Lic. BILLIAU Leo



Jaren geleden werd een beschermende maatregel genomen met een dubbel doel, enerzijds om de kleine kustvisserij te beschermen tegenover de grotere treilers en anderzijds de jonge vis in de twaalfmijlszone voor uitroeiïng te bewaren. Dit laatste vooral in het voorjaar, wanneer in het bijzonder veel jonge tong onder de kust zit. Daarom ook werd een verbod opgelegd aan vissersvaartuigen groter dan 50 Brt en/of uitgerust met meer dan 300 pk de bokkenvisserij te beoefenen op de platvis en tong in de 12-mijlszone onder de kust.

Deze maatregel werd toen algemeen aanvaard en men hoorde heel weinig bezwaren of protesteren hiertegen. Vooral in België kwam deze beschermende maatregel zeer gelegen omdat in bepaalde periodes en meer speciaal vanaf einde maart, begin april, de Nederlandse kotters in het bijzonder, de Belgische 12-mijlszone radikaal kwamen ledig vissen. Bij gebrek aan Belgische visserijwachtschepen bleven onze noorderburen echter komen tot onze zeemacht werd ingezet en jacht gemaakt werd op de stropers, alhoewel niet altijd met sukses omdat de Hollandse treilers met hun zware motoren, de wachtschepen van de Belgische marine de baas waren.

Toch zag men het bij onze noorderburen niet zo goed meer zitten en werd achter de schermen naarstig gewerkt aan een soort kompromis, waarbij de Nederlandse minister Braks zich vooral inzette. Ten slotte werd de grens van de brutotonnemaat der platvisvaartuigen die in de twaalfmijlszone voor de bokkenvisserij nog toegelaten werden, opgetrokken tot 70 Brt, terwijl de maksimum sterkte van de motoren de 300 pk niet mocht overschrijden en hierin dus geen verandering kwam. Door de kleine kustvisserij werd dit zeker niet in dank aangenomen, want hiermede werd de vangstkapaciteit van de bokkenvisserij op de platvis in de 12-mijlszone gevoelig in de hoogte gejaagd. Als men dacht, dat hiermede de kous af was, is men bedrogen uitgekomen, want weldra kwam een speciaal voor de betrokken visserij uitgeruste kotter op de markt, waardoor vaartuigen kunnen ingezet worden **die in werkelijkheid niets gemeens hebben met de kleine kustvisserij.**

DE EUROKOTTER

Door allerlei ingrepen en door het in toepassing brengen van nieuwe regelen bij het uitmeten van de vaartuigen, waarvan veel door de beugel niet kan, is men er toegekomen een middenslagschip als klein kustvissersvaartuig te laten doorgaan, die dus de bokkenvisserij op de platvis (pladijs, tong en schar) in de 12-mijlszone mag uitoefenen. Het is vooral in het vindingrijke Nederland, dat men er onmiddellijk brood in gezien had en men op de tekentafel werk maakte van de Eurokotter. Een bepaalde werf heeft in dit verband reeds elf Eurokotters van stapel laten lopen, terwijl binnenkort een twaalfde volgt. Dit type van klein kustvissersvaartuig meet... 24,50 m. voor een breedte gaande tot 6,35 m. en een holte van 2,70 m. met een hoofdmotor van 300 pk. We schrijven inderdaad met een hoofdmotor, omdat er nog wat pk aan boord is maar dan onder de vorm van een hulpmotor voor de vislier en de generatoren. Dergelijke vaartuigen worden in Nederland gebouwd voor de kokette som van 28 miljoen! Wie zegt hier nog „kleine kustvisserij"? Van een lachertje gesproken, zo het niet zo tragisch was en is voor de werkelijke kleine kustvisserij. We geven hieronder een foto van de «TH 7» uit het Nederlandse Tholen die de grootste Nederlandse Eurokotter wordt, in afwachting dat er weerom, via allerlei knepen, kunst- en vliegwerk, een nog grotere kotter op de markt komt die nog juist onder de 70 Brt-grens kan gehouden worden. Het is duidelijk dat betrokken vaartuigen niet alleen bedoeld zijn voor de visserij in de 12-mijlszone, maar polyvalent werden opgevat voor visserij in andere vangstgebieden en op andere vissoorten, wanneer de visserij in de 12-mijlszone niet meer rendeert, dat wil zeggen «totaal ledig gevist werd».

Typerend voor de spoed waarmede men zich inzet voor de bouw van de zogenaamde Eurokotter, bewijst het hieronder volgend plaatje dat geschoten werd door het Nederlands visserijvakblad «Visserij» van de scheepswerf Metz.

Inderdaad direkt na het te water laten van een grote kotter, werd ook daar aangevangen met de kiellegging van een voor deze werf eerste Eurokotter. De eigenaars zouden nog graag klaar zijn tegen april-mei 1984 om nog vlug van het tongenvoorseizoen in de 12-mijlszone te kunnen genieten. Meer en meer werven beginnen met de bouw van Eurokotters, zodat we ons werkelijk mogen afvragen, wanneer deze rage zal eindigen en waar dit naar toe zal leiden! Eén ding staat intussen vast, namelijk dat we naar de uitmoording van de jonge vis in de 12-mijlszone gaan.

(Vervolg volgende bladzijde)



In België hebben we nog maar weet over de bouw en aflevering van één enkele Eurokotter, namelijk de N.52.

Ten titel van vergelijking geven we hieronder de foto van wat in feite «kleine kustvisserij» is en die binnenkort totaal onder de voet zullen gelopen worden door de Eurokotters.

DRINGEND INGRIJPEN VEREIST

Iemand moet beslist de alarmklok gaan luiden en dan zeker «Het Visserijblad» dat op deze onzuivere toestand reeds bij herhaling gewezen heeft. Men zou kunnen schrijven dat het tijd is voor bezinning en dat deze zeker van Hoger Hand dient te komen en wel omdat de maatregel die eertijds door de Commissie en de Raad van ministers genomen werd ter bescherming van de jonge vis, werkelijk verkracht wordt. De kustzone doet in velerlei opzichten dienst als kinderkamer voor bepaalde vissoorten en de 12-mijlszone moet deze functie kunnen blijven behouden. Daarom ook verwachten wij dat de Commissie ter zake haar verantwoordelijkheid opneemt en wel in de eerste plaats door de juiste regelen vast te leggen op welke manier een schip dient gemeten te worden voor wat de brutotonnemaat betreft. Reeds werden in de Nederlandse Kamer vragen gesteld in verband met het thans in voege zijnde meetsysteem om de brutotonnemaat te bepalen, meetsysteem, dat sterk afwijkt van het vroegere en dat duidelijk toegepast wordt om grote kotters nog toegang te verlenen tot de 12-mijlszone. In dit verband vragen we dan ook de tussenkomst van onze overheid om te Brussel aan te dringen, klaarte in deze toestand te scheppen en wel in de zin van het behoud van de bescherming van de jonge vis en van de bescherming van de kleine kustvisserij die praktisch aan het vissen in betrokken zone gebonden is gezien de kleinschaligheid en de autonomie van dergelijke kleine vaartuigen te beperkt is om verder afgelegen vangstgebieden op te zoeken. Dat verwacht zeker de kleine kustvisserij in het algemeen en de Belgische kleine kustvisserij in het bijzonder.

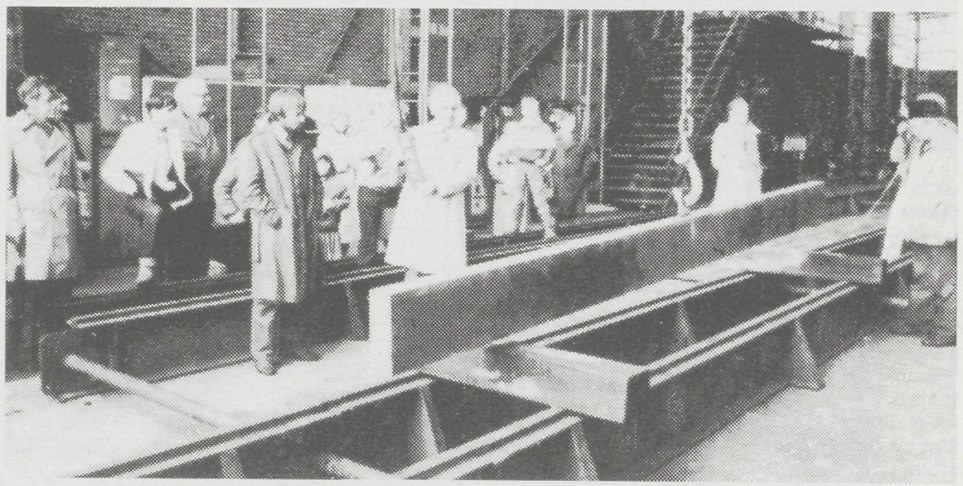
Voor het ogenblik is er een zaak hangende voor de politierechter van de Ekonomische Kamer te Middelburg in Nederland tegen een reder van een vissersvaartuig uit Colijnsplaat, die met een vaartuig van meer dan 70 Brt in de Nederlandse 12-mijlszone de bokkenvisserij heeft uitgeoefend. De door de rechtbank aangestelde deskundige, heeft er onder andere, bepaalde knepen om de brutotonnemaat te verminderen, uit de doeken gedaan. Ook kan men er op wijzen, dat de scheepsmeetdienst aldaar te gemakkelijk bereid gevonden wordt om de reders ter wille te zijn en vooral de eigen vloot wat voordeel trachten te bezorgen tegenover het buitenland. Maar ook de kleine Hollandse kustvissers zullen er het slachtoffer van zijn!

Is dit het startsein voor de andere landen voor een immer groter opbod terzake? We kunnen ons in dergelijk geval met reden afvragen, waar dit zal eindigen! Daarom vragen we om een dringend ingrijpen vanwege de E.E.G.-Dienst voor de Visserij een voorstel bij de Commissie ter tafel te leggen om vaste regelen te bepalen voor de betrokken scheepsmeetdiensten van de lidstaten, voor het meten der schepen en het bepalen van de brutotonnemaat. Indien hier niet ingegrepen wordt, dan kunnen wij alleen maar van medeplichtigheid van betrokken diensten en van de Commissie gewagen. Men heeft anderzijds wel de mond vol over de bescherming van de visstapel en in het bijzonder van de jonge vis. Wanneer ingrijpen echter geboden wordt, blijft men stom.

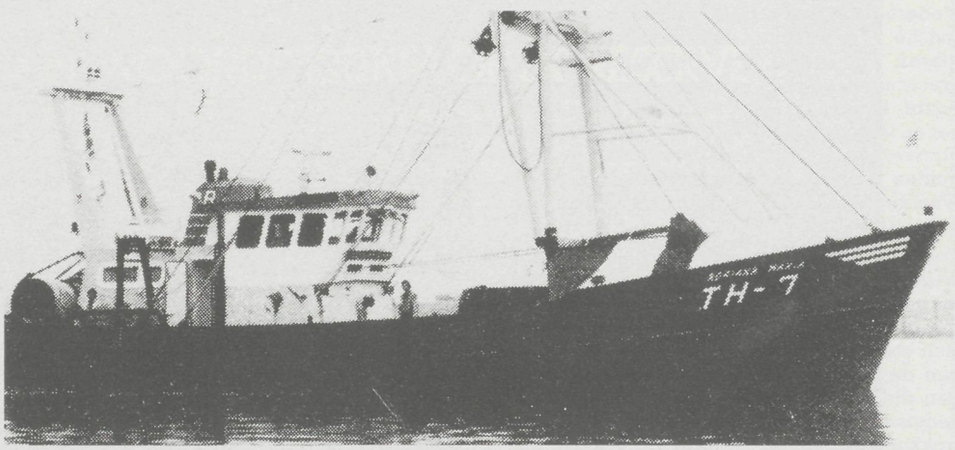
WAAR BLIJVEN DE PROTESTEN VOOR DE KLEINE KUSTVISSERIJ?

Over het algemeen kan men de visser als een zeer konservatief aangelegd persoon beschouwen, als een soort fatalist, die de zaken eerder ondergaat. Maar we mogen in dit verband toch de vraag stellen, waar de representatieve bonden en bij ons de Rederscentrale blijven om zich het lot van de kleine kustvisserij aan te trekken. In dit verband zien we ons verplicht op de totale carrentie van de Rederscentrale te wijzen, die tot nog toe niets ondernomen heeft voor de kleine visserij en ook niet van plan schijnt te zijn, dit in de toekomst te doen. We mogen dus zo ongeveer zeggen dat de kleine visserij aan haar lot wordt overgelaten en de aktie dus werkelijk van de basis dient uit te gaan en te starten. Men schijnt tot nog toe inderdaad bij de overheid de kat uit de boom te kijken en niet in te zien, dat schepen waarmede men vroeger de Noordzeevisserij en de visserij op het Kanaal bedreef, thans als gekamoufleerde kleine kustvissersvaartuigen in de 12-mijlszone zullen gaan optreden. Hebben de marine-biologen daar ook geen oog voor? Deze zijn er anderzijds wel als de kippen bij, om in bepaalde gevallen zelfs te grote beperkingen aan de visserijvloot op te leggen. Ook een richtlijn van de marinebiologen, meer speciaal voor wat de bescherming van de kustzone betreft, zou hier ter zake zeker dienstig kunnen zijn. Mogen we ook tussenkomsten verwachten van de plaatselijke Belgische parlementairen, en Europarlementairen dit ten voordele van een aangepaste en gezonde reglementering ter bescherming van de kustzone en van de kleine kustvisserij? We wensen hier geen namen te vernoemen, niettegenstaande we bepaalde parlementairen kennen, die reeds herhaaldelijk voor de visserij in het geweer gesprongen zijn. We verwachten echter bepaalde initiatieven ter zake, zowel van de kustvisserij zelf als van de representatieve bonden. Het is anderzijds zeker wel «vijf vóór twaalf» want binnen enkele maanden zullen we in de kustzone opgeschept zitten met een ganse kottervloot van zogezegde «minder dan 70 Brt-schepen» die in een paar weken de 12-mijlszone letterlijk zullen ledig gevist hebben. De kleine kustvisserij die in het voorseizoen met de tongenvisserij het hoofd boven water kan houden, zal dan mogen gaan opliggen!

KIELLEGGING VAN EUROKOTTER



Direkt na het tewater laten van de KW 35 is in de nieuwbouwloods van Scheepswerf Metz de kiel gelegd voor een eerste Eurokotter. Deze kiellegging gebeurde door Burgemeester Buijs van Urk. De opdracht voor de bouw van de kasko's van de Eurokotters is gekomen van Machinefabriek Maaskant.



«TH 7», een Eurokotter, die tevens thuis (zou) horen onder de kleine kustvisserij (?). Het zijn in feite middenslagvaartuigen. We vragen ons af hoe men bij dergelijke vaartuigen de grens van de 70 Brt niet overschrijdt. Hoe meet men deze vaartuigen en welke knepen komen er bij te pas. Bestaat er een E.E.G.-meetwetgeving ter zake?
Foto ontleend aan Stuurboord Visserij-editie uit Nederland.

DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 1983

WAT BRACHT ONS HET RO/RO VRACHTVERVOER EN DE RMT?

In het dagblad Lloyd van Antwerpen, kregen we zaterdag van de hand van de heer H. Van Der Zee een artikel te lezen over de ro/ro vrachttrafiek en de RMT ferryvloot welke in 1983 zeer gunstige resultaten noteerde. We laten hier de schrijver aan het woord die hier omtrent het volgende meende te moeten neerpennen:

Dit artikel luidt:
Nu het ogenblik is aangebroken om de eerste balansen op te maken van het jaar 1983 volgt hier een bondige opsomming van de voornaamste gebeurtenissen, die het maritiem leven in de haven van de Ensorstad hebben gekenmerkt in de loop van de voorbije twaalf maanden.

Ondanks de aanhoudende economische recessie slaagden zowel de handels- als de RMT-haven van Oostende erin recordcijfers te boeken voor de ro/ro-vrachttrafieken op de traditionele lijnen naar Folkstone/Dover en de nieuwe lijn op Ramsgate. Eindcijfers zijn uiteraard nog niet gekend, maar alles laat tot nu toe veronderstellen dat de Regie voor Maritiem Transport en de Schiaffino Freight Ferries een flinke bonus zullen optekenen voor het dienstjaar 1983.

Minder goed verliep echter de evolutie van het toeristisch verkeer aan de RMT-terminals en de traditionele trafiek in de stadsdokken van de achterhaven.

Nieuwe scheepswerf SBO ingehuldigd

In aanwezigheid van Prins Albert had op 24 februari 1983 de inhuldiging plaats van de nieuwe SBO-werf gelegen langsheen de vaarweg naar Brugge in de nieuwe Oostendse achterhaven. Even ter herinnering: met de stapelloop van de splijthopperzuiger „Vlaanderen XXI" op 18 november 1982 was voor de Oostendse scheepswerven Beliard het einde van een lang tijdperk aangebroken. Het baggerschip was immers de laatste stalen eenheid die SBO bouwde want het bedrijf ging overschakelen op de bouw van glasvezelversterkte polyesterschepen.

De Tijdelijke Vereniging Mercantile-Beliard N.V./SBO N.V. was intussen opgericht en kreeg het contract voor de bouw van 10 Tripartite-mijnenjagers bestemd voor de Belgische Zeemacht toegewezen. SBO zou de rompen van deze eenheden bouwen en met dit doel werd voornoemde werf voor ca. 330 miljoen BF aangelegd op een terrein van 5 ha. Ze bestaat uit 3 loodsen en 1 gebouw en stelt zowat 240 personen tewerk. Op de inhuldiging had de kiellegging plaats van de „M915 Asper", de eerste uit de reeks van 10 mijnenjagers. De oplevering van deze schepen zal vanaf 1985 over 5 jaar gespreid zijn. Met dit groots bouwprogramma is een budget van 13,85 miljard BF gemoeid.

„Stena Nautica" wordt „Reine Astrid" bij de RMT

Men zal zich herinneren dat de RMT vorig jaar de 5.443 BRT-metende „Stene Nautica" ging charteren om het vanaf 8 april 1982 onder RMT-vlag te laten varen op de lijn Oostende-Dover. In december van hetzelfde jaar besloot het kernkabinet het veerschip van de Zweedse rederij Stena Line af te kopen voor het bedrag van 750 miljoen BF., een vrij aanzienlijke som voor een tweedehandsschip gebouwd in 1975.

Zo werd onze RMT in maart 1983 eigenaar van de Stena Nautica, de 10de eenheid van de ferryvloot. Ze werd prompt omgedoopt in „Reine Astrid", terwijl de oude pakketboot die onder deze naam voer, in Oostende omgebouwd werd tot drijvende jetfoilterminal. De nieuwe „Reine Astrid" heeft een capaciteit van circa 1.200 passagiers en 750 m rijbanen bestemd voor toeristisch- en ro/ro-vrachtverkeer.

RMT moderniseert haar jetfoilterminal te Dover

De jetfoilterminal van Dover vereiste sinds geruime tijd dringende aanpassingswerken en eerst dacht de RMT er een vaste terminal te laten bouwen. Gelet echter op de hoge kosten van deze realisatie werd voor een drijvende terminal geopteerd, in casu de in 1958 gebouwde pakketboot „Reine Astrid".

In augustus 1982 kreeg de Scheldepoortwerf van Vlissingen dan ook opdracht het schip om te bouwen tot vlottend jetfoilterminal. Boeg en achtersteven werden verwijderd, wat een inkorting met 30 m inhield. Het geheel werd nog voorzien van kantoren voor toldiensten en eigen administratie. Voor de passagiers kwamen er een wachtzaal en een cafetaria. Eind mei 1983 werd de nieuwe terminal te Dover operationeel en betekende aldus een merkbare verbetering van de dienstverlening aan de RMT-passagiers aldaar.

"Roi Baudouin" en „Koningin Fabiola" verkocht

Twee veerboten van de RMT, die de namen van ons huidig vorstenpaar dragen, werden in de loop van 1983 verkocht. Zo kwam de „Roi Baudouin" in mei laatstleden in het bezit van de Griekse rederij Ventoris & Sons. Het veerschip, in 1965 gebouwd op de Cockerill-werven van Hoboken, zou voortaan in het gebied van de Griekse eilanden varen onder de naam van „Georg B.".

Eind september jongstleden was het de beurt aan de „Koningin Fabiola" om verkocht te worden, ditmaal aan de Griekse rederij Agapitos. Het nieuwe actiegebied van de oude RMT-ferry wordt eveneens de Middellandse Zee. Laten we hierbij opmerken dat de „Koningin Fabiola" het eerste schip was dat voor rekening van de Oostende-Doverlijn bij Boelwerf Temse was besteld. Voordien waren alle RMT-schepen op de werven van Cockerill Yards gebouwd.

„Stena Nordica" voor 3 jaar gecharterd

In het raam van haar moderniseringspolitiek heeft de RMT in mei 1983 de Zweedse ferry „Stena Nordica" voor een periode van drie jaar gecharterd. Hiermede kwam de grootste

(Vervolg volgende bladzijde)



eenheid van Oostendse Sealinkvloot op de lijn van Dover in de vaart. Het veerschip heeft immers een capaciteit van liefst 1.500 passagiers en een combinatie van 425 passagiers en 70 vrachtwagens.

Qua afmetingen citeren wij een lengte van 125,8 m, een breedte van 23,3 en een holte van 12,2 m. Het werd in 1974 gebouwd op de Joegoslavische werven van Trogir. Twee dieselmotoren met een globaal vermogen van 18.000 pk bezorgen het schip een snelheid van 22 knopen. Bedoeling van de RMT met het inzetten van grotere veerboten en het verkopen van oudere eenheden was het opdrijven van de vrachtcapaciteit van haar ferryvloot. De laatst gepubliceerde statistieken betreffende het ro/ro-vrachtverkeer van de Oostende/Dover-lijn bewijzen dat ze in dit opzet volledig geslaagd is.

Schiaffino Ferries nu ook op Ramsgate

Na de inhuldiging van de nieuwe SBO-werf was het 2e belangrijk evenement van het jaar 1983 voor wat de Oostendse handelshaven betreft, het starten in oktober jongstleden van een dagelijkse ro/ro-dienst op Ramsgate verzekerd door de Schiaffino Ferries. Deze rederij baat sinds medio 1979 een regelmatige dienst Oostende-Dover uit voor rollend materiaal, thans verzekerd door twee trailerships.

Vanaf maart 1984 zal Schiaffino de drie diensten op Ramsgate concentreren om aldus haar rendement nog te kunnen opdrijven. Ramsgate is immers een volwaardig veerhaven geworden met gratis parkeerterrein dat eerlang tot 25.000 m2 wordt uitgebreid. De bouw van een tweede terminal is er ook gepland. Stippen we hier aan dat de Schiaffinotrafiek in de Oostendse handelshaven een merkwaardig groeiritme kent en sinds haar ontstaan in 1979 verviervoudigd is qua vervoerde tonnages.

Geplande rationalisatie bij de RMT

Sinds 1981 wordt de financiële balans van de Oostendse RMT met rode cijfers afgesloten. De vlootmodernisering, sedert 1972 aan de gang, alsmede de personeelsuitgaven drukken immers bijzonder zwaar op de exploitatierekeningen van de regie. Voeg daarbij het lage rentabiliteitscoëfficiënt van de jetfoildiensten alsook het stagnerend toeristisch verkeer van passagiers en begeleide voertuigen.

Ten einde het budgettair evenwicht bij de RMT te herstellen heeft de minister van Verkeerswezen, Herman De Croo, in november laatstleden terzake een ontwerp van K.B. uitgewerkt. Om de rentabiliteit van de regie te verbeteren dient ondermeer de produktiviteit per personeelslid verhoogd, de bemanning van de ferryschepen verminderd en een afdanking van circa 300 personeelsleden doorgevoerd. De geplande ministeriële maatregelen hebben in de kuststreek begrijpelijkerwijze grote opschudding verwekt. Men is er in eerste instantie bezorgd om de tewerkstelling, temeer daar de RMT aldaar de belangrijkste werkgever is.

Enkele beschouwingen

Tot daar de heer Van Der Zee. Schrijver van het artikel heeft het ook over de uitgave van zo maar 14 miljard voor de bouw van het kompleks van Beliard voor 10 mijnenvegers.

We noemen het een ongehoorde geldverkwisting en zijn overtuigd dat na deze bouw,



er nooit geen dergelijke bouw daar nog zal plaatsthebben van schepen die zeker niet meer zullen herbouwd worden.

Omtrent de wijze waarop dit geld verkwist wordt, wordt in alle talen gezwegen en het is niet Prins Albert die er een bezoek aan bracht, die het zal uitgelegd geweest zijn.

In ons land wordt in alle talen van besparing gesproken, worden belastingen op lonen en op allerlei inkomens verhoogd, maar valt het ten zeerste te betreuren dat niet of te onbekwaam nagegaan wordt, welke onaanvaardbare verkwistingen op militair en andere Staatsuitgaven er met honderden miljoenen plaats hebben.

Wat deze bouw betreft, ware een naamloos interview met bekwame techniekers, die op die scheepswerf werken, zeer interessant om vast te stellen, dat hier honderden miljoenen verkwist of nutteloos uitgegeven worden.

Maar wij zijn geen mensen die de nodige invloed of technische bekwaamheid hebben om dit grondig te onderzoeken en onze volksvertegenwoordigers zijn meestal brievenbussen en meer niet.

En dan stelt zich ook de vraag of niet het tiende van dat verkwiste bedrag, besteed aan de modernisering van onze visserijvloot geen enorm voordeel aan deviezen en werk voor ons land zou teweegbrengen, zoals hetzelfde bedrag aan de modernisering van onze RMT-vloot eveneens niet even nuttig zou zijn. Het kanaal werd daar op aandringen van de havenkapitein nutteloos en zonder zin veel te groots verbreed, zogezegd voor allerlei doeleinden die nooit werkelijkheid zullen worden.

In België werden steeds op militair vlak miljarden verspild en men schijnt het in politieke kringen nog niet te beseffen. Het volstaat een rekening te maken wat het veranderen van basis van Oostende naar Zeebrugge, waar men naast de koopvaardij ook een militaire haven heeft van gemaakt.

En wat kost ons ondertussen het ganse kompleks verder te Oostende, zonder dat het nog van het minste nut blijft.

Onze zienswijze wordt niet gevolgd noch grondig onderzocht. Onze politiekers worden veel te rijk en te veel betaald en houden zich alleen bezig met hun kiesbelangen om in volgende verkiezingen toch maar verkozen te worden en hun job niet te verliezen.

De miljarden verspillingen op militaire en ander vlak worden niet ernstig genoeg en door onbekwame politiekers aangepakt. Dat is heden ten dage de toestand waarmede wij te maken hebben en waarvoor de gemeenschap belastingen betaalt. Maar wie pakt het ernstig aan?

En de R.M.T.?

Dat er hier ook nog ernstige besparingen kunnen verwezenlijkt, is een feit.

Maar hier hebben de verantwoordelijke ambtelijke leiders ook met politieke „zwanzeurs" te doen die alleen opkomen om de talrijke misbruiken die jarenlang hebben bestaan en welke men langzaam terecht wil uitroeien, in leven te houden. Wie van dat milieu iets afweet, kan slechts aan de verantwoordelijken van het bedrijf zeggen: doe zo voort. Roei met harde hand de talrijke misbruiken, diefstallen, smokkelpraktijken, enz. verder uit. Moderniseer zo snel mogelijk de vloot om verder te kunnen wedijveren met deze bij onze naburen in lijn gebracht.

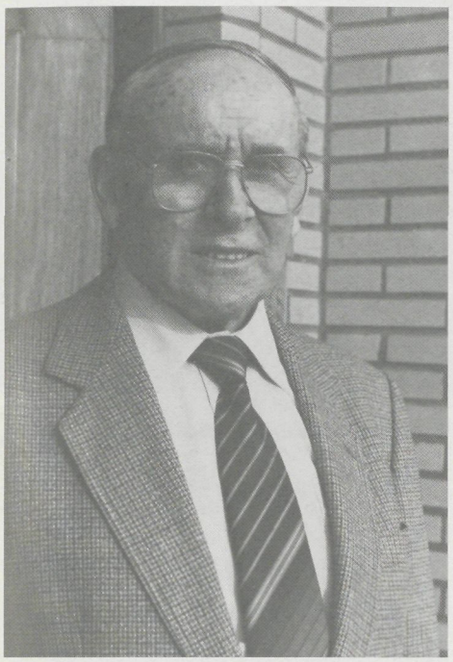
Oostende is inzake vracht- en passagiersvervoer in Europa ideaal gelegen, maar niet georganiseerd. Aan ons de geplande rationalisering bij de RMT te steunen. Aan onze stedelijke en staatsoverheid er voor te zorgen, dat er ook te Oostende ruimte geschept wordt om dit vervoer in de hand te werken en geen stationsgebouw te gaan klasseren waar het enkele honderden meters verder beter op zijn plaats zou zijn en een ruime aanleg voor zwaar vervoer nuttiger, zoals het tweede voetbalveld van het vroegere K.V.G.O. een prachtig terrein zou zijn om spoorweg en RMT toe te laten over ruimte te beschikken voor het organiseren van daar uit van een vervoer welke een geweldige uitbreiding neemt en waaraan er te Oostende veel te weinig aandacht wordt besteed en een tekort aan parkeerruimte is.

Moest daaraan meer aandacht worden verleend, dan zou het huidig te veel aan 300 personeelsleden op de RMT op een ander wijze gemakkelijk opgevangen worden.

Maar de nefaste syndikale ingrijpen en de lakse politieke instanties, hebben te veel kopzorgen om eigen persoontje niet in het gedrang te brengen en politiek braafjes elke verkiezing er bij te zijn. Bittere werkelijkheid.

P. Vandenberghe

UIT DE OUDE DOOS...
„LEON KEUN"



Leon Desmidt, beter gekend onder de naam „Leon Keun", een wel zeer markant figuur in de Heistse visserijwereld, werd op 4 april 1904 in Heist geboren als zoon van Leopold Desmidt en Virginie Helsmoortel.

Reeds in de jaren 1800 waren zijn groot- en overgrootouders langs vaders kant, reders ter visserij en bezaten ze verscheidene vissersvaartuigen.

In 1911 had vader Leopold, op de werf van Charles Denye, de H.40 „Bertha - Leon" laten bouwen, een houten kielvaartuig met een lengte van 12,50 meter en voorzien van zeilen.

Met dit vaartuig vluchtte de familie Desmidt in 1914 naar Vlissingen, samen met de gezinnen van de bemanningsleden en verdere familie. Leon was toen nauwelijks tien jaar oud.

Acht maanden lang lag men noodgedwongen in de haven van Middelburg, tot men in maart 1915, met nog een dertigtal andere Heistse vaartuigen, door sleepboten naar Zierikzee gesleept werd. Tot het eind van de oorlog woonde men daar met zijn vijven aan boord: vader en moeder Desmidt, zus Bertha, Leon en Louis Edelinck, een neef van moeders kant.

In februari 1918 monsterde Leon, als dertienjarige, aan op de H.51, een platbodemschuit, eigendom van zijn grootvader. Tot oktober 1918, het ogenblik waarop de Duitsers wegtrokken van de kust, werd met de H.51 de garnaalvangst bedreven. Aan boord vader Leopold, de neven Jan en Eugène Couwijzer en zoon Leon. In oktober 1918 werd met de H.40 „Bertha - Leon" koers gezet naar Zeebrugge. De H.40 was het eerste vissersvaartuig dat, na de eerste wereldoorlog, weer terugkeerde in de haven van Zeebrugge.

Na enkele dagen besteed te hebben aan het gereedmaken van netten en ander vistuig, werd opnieuw zee gekozen. Tot in april 1927 vader Leopold een nieuw schip liet bouwen bij Achiel Hillebrandt in Oostende, een vaartuig met een Moës motor van 46 pk. Dit schip kwam in de vaart op 2 september 1927, eveneens onder het nummer H.40 en met de naam „Bertha - Leon". In 1930 werd de motor vervangen door een 70 pk Deutz motor. Het was op dat ogenblik dat Leon, zesentwintig jaar oud, aanmonsterde als schipper en het bevel ging voeren over een vissersvaartuig, tot vader Desmidt in 1935 de H.17 „Julien - Judith" liet bouwen op de werf van Achiel Hillebrandt. Dit vaartuig, uitgerust met een Deutz motor van 100 pk bij 300 toeren, kwam in april 1935 in de vaart met Leon als schipper, Petrus Poelvoorde als machinist en de matrozen Albert Ackx, Leon Couwijzer en neef Jan Desmidt.

In januari 1937 zag Leon de kans schoon, een eigen vaartuig te laten bouwen. Het werd uiteraard weer een houten vaartuig, met een lengte van 22 meter en voorzien van een Deutz motor van 150 pk bij 300 toeren. Het schip werd weer gebouwd op de werf van Achiel Hillebrandt en kwam in april 1937 als de H.79 „Leopold - Nera", zo genoemd naar zijn beide kinderen, in de vaart. Weer monsterde Leon aan als schipper, machinist werd Petrus Poelvoorde, terwijl Medard Degraeve, Pieter Verbeke en Arthur De Roo als matrozen aanmonsterden.

En weer trad de oorlog als spelbreker op.

Op 18 mei 1940 vluchtte men met het vaartuig naar Frankrijk, waar het prompt in beslag genomen werd door de Fransen. Dit gebeurde op 26 mei 1940 in Saint-Vaast.

De H.37 „Leopold - Nera" werd volledig leeggehaald, vrouwen, kinderen en ouderen die vanuit Heist meegevlucht waren, moesten ontschepen en werden verder het land ingebracht.

Leon, Petrus Poelvoorde en Leon Savels kregen bevel aan boord te blijven en moesten in de baai van Saint-Vaast voor anker gaan en verdere orders afwachten. Tegen de avond kreeg het vaartuig bevel, samen met de H.78, de H.80 en de O.318 naar Le Havre te varen. Bij aankomst in Le Havre vernam men, van een op wacht staand soldaat, dat Koning Leopold II op 28 mei 1940 kapituleerde.

Drie dagen later werden de bemanningen van de Belgische vissersvaartuigen per trein naar Parijs gebracht en vervolgens naar Montpellier aan de Middellandse Zee. Vandaar ging het terug naar een Belgisch vluchtelingenkamp te Salviac, een goede 300 km noordelijker, waar men het geluk had, de familie weer te vinden. Na enkele dagen zijn allen dan weergekeerd naar Heist, waar men op 27 juli 1940 aankwam. Al die tijd had men echter taal noch teken ontvangen van vader Leopold, tot die drie maanden later, vergezeld door Victor Ackx, een twaalfjarige jongen uit Heist, die al die tijd door vader Leopold verzorgd was, weer thuis kwam. Drie maanden lang had hij overal in Frankrijk gezocht naar zijn familie, die echter goed en wel weer in Heist zat.

Nauwelijks drie maanden na zijn thuiskomst stierf vader Leopold, op zestigjarige leeftijd, na zoon Leon op het hart gedrukt te hebben, er toch vooral voor te zorgen, zo gauw mogelijk weer een vaartuig te hebben, want er zou een groot gebrek komen aan eten.

Samen met schoonbroer Firmin Pauwaert, ging Leon van werf tot werf, om uiteindelijk te belanden bij Scheepsbouwer Crabbeels te Oostende, wiens werf door de Duitsers opgeëist was. Crabbeels kreeg echter van de Duitsers toelating, in zijn vrije tijd, een scheepje te bouwen voor Leon Desmidt.

In oktober 1941 werd het vaartuigje, 12.00 meter lang en voorzien van een Deutz motor van 30 pk, te water gelaten. Het werd de H.46 „Constant - Nera". Men zette koers naar Nieuwpoort om van daaruit de ganse oorlog op haring te vissen.

In 1944 gaven Leon en Firmin, aan de Heistse scheepsbouwer René De Backer opdracht, op zijn te Zeebrugge gelegen werf, een 20 meter vaartuig te bouwen met een A.W.A. motor van 160 pk. Tijdens de bouw werden echter alle inwoners van Heist en Zeebrugge geëvacueerd naar Knokke en bleef het vaartuig achter in het strijdgewoel van die dagen. Eenmaal de Duitsers verdreven, kon men terugkeren naar Heist en Zeebrugge, waar beiden met een opgelucht hart vaststelden, dat het vaartuig, onbeschadigd, de gevechten overleefd had. Het schip is daarop zo snel mogelijk afgebouwd en tewater gelaten. De bestelde A.W.A. motor, waarop nochtans een voorschot betaald was, kon echter nog niet geleverd worden, waardoor ook het vaartuig niet in de vaart kon komen. Met lede ogen moest men toezien, hoe andere schepen alle dagen met rijke vangsten de haven aandeden.

Tot Leon en Firmin een nieuwe Crepelle motor aangeboden kregen, die de gehele oorlog lang in kisten geborgen had gezeten in Parijs. Om eindelijk te kunnen varen besloot Leon, deze motor te kopen waarop die ingebouwd werd. In 1945 werd de nieuwe Z.449 „Zeemanshoop", met als schipper Albert Ackx uit Heist, in de vaart gebracht. Leon zelf bleef aan wal om vandaar uit de zaken te regelen.

In 1945 werd, samen met schoonbroer Firmin, de beschadigde O.211 „Generaal Leman" gekocht van de eigenaar, die het vaartuig niet meer wilde herstellen. Dit vaartuig, uitgerust met een aandrijfmotor Deutz van 150 pk bij 300 toeren, werd goed en wel hersteld, als de Z.211 „Generaal Leman", in de vaart gebracht. Later werd de Z.211 verkocht aan reder Michel Vercoutter uit Nieuwpoort, die daarmee nog verscheidene jaren bleef varen.

(Vervolg volgende bladzijde)

Inmiddels werd ook de oude H.79 „Leopold - Nera", die men in 1940 in Le Havre moest achterlaten, door de Marine vanuit Engeland, waar het schip terecht gekomen was, naar Oostende overgebracht.

Zo gauw mogelijk werd de motor hersteld en het vaartuig weer zeewaardig gemaakt, om in augustus 1945, als de Z.527 „Leopold - Nera", met als schipper zoon Leopold, als machinist Petrus Poelvoorde en de matrozen Louis Vandierendonck, Gaston Rosseel en Gustaaf Decloedt, weer in de vaart te komen. Met deze bemanning bleef het vaartuig varen tot in 1952, toen het schip onder schipper Henri Rappé, die tevens schoonzoon was, ging varen. Motorist werd Eugène Vanden Abeele, Louis Vandierendonck, Gerard Arens en Etienne Vanden Abeele waren aangemonsterd als matroos.

En toen kwam de rampzalige februari-storm 1953, die allerwege rouw en ellende bracht.

In de nacht van 1 op 2 februari 1953 is het vaartuig, Z.527 „Leopold - Nera" met man en muis vergaan.

Dit was voor Leon een zeer zware slag.

Zoon Leopold, die met het nieuwgebouwde vaartuig, Z.443 „Mercator", gebouwd door de firma H. Zwart te IJmuiden en uitgerust met een Deutz motor van 240 pk bij 400 toeren, tijdens die zware storm ook in zee was, had 's avonds voordien per radio nog met zijn schoonbroer, die de Z.527 „Leopold - Nera" voerde, gesproken. De Z.527 was op de thuisreis van de Witte Bank.

Met een „Goeden avond" en een „Tot morgen" besloten zij hun gesprek. 's Anderendaags 's morgens heeft Leopold echter steeds weer vergeefs de Z.527 opgeroepen. Alles bleef stil.

De Z.527 bestond niet meer en was, naar later bleek, met zijn gehele bemanning vergaan.

Leopold kon echter niet aannemen dat de Z.527 zou vergaan zijn. Drie dagen en nachten lang, voer hij met zijn Z.443 „Mercator", steeds zig-zag koersend, rond in het gebied waar hij veronderstelde, dat de Z.527 „Leopold - Nera" zich moest bevinden. Tot zij een drietal nieuwe bennen, gemerkt Z.527, uit het water opvisten. Toen besefte hij wat dit betekende.

Deze nieuwe bennen werden gebruikt om het brood te bewaren in het visruim. Dat deze bennen ronddreven, kon slechts één betekenis hebben. Hij moest er nu wel in berusten, dat de Z.527 „Leopold - Nera", met zijn opvarenden, nooit meer in de thuishaven zou weerkeren.

Hoe zwaar de slag voor Leon ook aankwam, hij bleef niet bij de pakken neerzitten.

In 1953 nog kocht hij, weer bij de Firma H. Zwart te IJmuiden, een stalen vaartuig met een Bolnes motor van 200 pk bij 430 toeren. Het schip kwam in november 1953 als de Z.444 „l'Avenir", in de vaart, met als schipper Albert Depaepe, machinist Louis Adams en de matrozen Louis Verburgh en Maurice en Roger Marannes.

Het is dit vaartuig dat, gemeerd aan de vismijn in Oostende, het bezoek kreeg van Koning Boudewijn.

De Koning, die bij die gelegenheid nog opmerkte, dat het vaartuig „zo goed in de verf zat", is van boord gegaan met als proevertje een tarbot van vijf kilo.

In 1955 werd weer een nieuw schip besteld, ditmaal bij de Zeebrugse scheepsbouwer Alfons Bocher.



De Z.527 „Leopold - Nera" die op 1 februari '53 met man en muis reddeloos verloren ging.

Het vaartuig, met een lengte van 30 meter en een motor Benz van 425 pk bij 600 toeren, kwam op 5 januari 1956 in de vaart als de Z.405 „Kamina".

In het begin vlotte het echter niet erg met dit schip. Na 18 maanden reeds kreeg men te kampen met een krukasbreuk.

Na kort beraad werd de motor er uit gehaald en vervangen door een Bolnes motor van 300 pk bij 430 toeren.

En Leon zat niet stil.

In 1961 kocht hij in Nieuwpoort de N.775 die aan de kant lag met een defecte motor. Het schip werd volledig opgeknapt en een nieuwe motor, nu een Bolnes 200 pk bij 430 toeren, werd ingebouwd.

Als de Z.775 „Zinia" werd het schip in de vaart gebracht.

Op 3 april 1963 verloor Leon zijn vrouw, Brigitta Poelvoorde.

Maar het leven ging verder.

Omdat de Z.775 „Zinia" het niet zo goed deed, werd het schip in 1965 weer verkocht.

In de plaats daarvan was bij de Scheepswerven Degraeve te Zeebrugge reeds een nieuwe treiler besteld.

In april 1966 kwam de Z.496 „Damar", lengte 27,50 meter en met een motor Lister-Blackstone, in de vaart.

Zo werd het 1967, een van de zwartste jaren in het leven van Leon. Zoon Leopold, die sinds 1965 niet meer in zee geweest was, besloot, zelf één reis mee te gaan met zijn schip, omdat het varensklaar aan de kaai lag en wegens gebrek aan een matroos niet kon afvaren. Na deze reis, die zeventien dagen duurde en waarbij op de Witte Bank gevist werd, zette schipper Leopold een prachtige vangst tongen aan de wal.

Toen men weer moest varen, mocht de vervangen matroos, die herstelde van een verkeersongeval, van de dokter nog niet in zee. Daar ook nog een andere matroos voor een rechtszaak in Brugge diende te verschijnen, besloot Leopold, ditmaal voor het laatst, om nog maar een kort reisje te maken met de Z.443 „Mercator", zodat de bewuste matroos op tijd en stond in Brugge zou kunnen zijn.

Die matroos is echter nooit meer in Brugge gekomen.

Op 17 oktober 1967 is Leopold met zijn vaartuig in een zware storm vergaan. Van de bemanning werd slechts één lid opgevist.

☆ ☆ ☆

„Pol", zoals hij door iedereen genoemd werd, kan bogen op een schitterende carrière en heeft in zijn loopbaan als visser, verschillende mensen kunnen helpen.

Zo zag hij, dank zij knap zeemanschap, in januari 1954 kans, tijdens een vliegende noordwesterstorm, op de Witte Bank de O.87 van de reders Verhaeghe en Desaever, die veel water maakte en met defecte motor lag, op sleeptouw te nemen. Na een sleep van meer dan 30 uur werd dit erg toegetakelde schip, veilig en wel binnengebracht in de haven van Oostende.

Heel de Oostendse visserij bracht hem en zijn bemanning dank voor zijn moed, kunde en zelfopoffering.

Twee maanden later ving hij langs de radio een noodsein op van de Z.291 van zijn oom Petrus Poelvoorde. De Z.291 lag, bij zware storm uit het westen, met een defecte motor op de Witte Bank.

Leopold, die met zijn Z.443 „Mercator", meer dan honderd mijl ten westen van de Z.291 lag, snelde dit vaartuig direkt te hulp. Ondanks het bar slechte weer slaagde men er toch in, een sleepkabel over te brengen, om zo het schip, na een zeer zware sleep, in Oostende binnen te brengen.

Enige tijd later ving Leopold noodseinen op van de Noorse tanker „Folga", die door het ontploffen van een trilmijn, aan bakboord lekgeslagen, zinkende was.

Met de Z.443 „Mercator" zag Leopold met zijn bemanning kans, de éénendertig koppige bemanning, waaronder één dode, aan

(Vervolg volgende bladzijde)

boord te nemen. Al wat de mensen van de Z.443 aan kleding beschikbaar hadden, werd aan de ongelukkige bemanning van de Noor afgestaan. Later is een sleepboot langszij de Z.443 „Mercator" gekomen, heeft de Noren overgenomen en ze vervolgens naar Zeebrugge gebracht.

Reder en bemanning van de Z.443 „Mercator" zijn later op het stadhuis in Brugge ontvangen om daar door de autoriteiten gehuldigd te worden.

Op 17 oktober 1967 was er echter, voor Pol en zijn moedige bemanning, die reeds zovele mensen met inzet van eigen leven, in het verleden hadden geholpen, geen hulp. Samen zijn zij in de zware storm, met hun schip ten onder gegaan.

☆ ☆ ☆

Leon kwam de zware slag, die het verlies van zijn zoon voor hem betekende, slechts zeer moeizaam te boven.

Oude wonden, ontstaan bij het vergaan van de Z.527 „Leopold - Nera" met zijn schoonzoon-schipper en bemanning, waren weer opengehaald en voegden zich bij de pijn, hem door het verlies van zijn zoon Leopold toegebracht.

Moe besloot hij zich uit de visserij terug te trekken. De Z.496 werd verkocht aan zijn neef Constant Pauwaert, terwijl hij de helft in de Z.405 „Kamina" verkocht aan Albert Creyf met de bedinging, dat deze voor het schip zou zorgen en het in de vaart zou houden.

Echter,...

Het bloed kruipt waar het niet gaan kan.

Op 5 juni 1973 kocht Leon een schip in Oostende, de O.324, een IJslander, 34,50 meter lang, gebouwd op de Boelwerf in Temse, waarin een Deutz motor stond van 500 pk bij 380 toeren.



De Z.443 „Mercator", vergaan op 17 oktober 1967.

Dit schip werd, ook weer volledig opgeknapt, als de eerste grote bokkenvisser Z.324 „Wielingen", in september 1973 in de vaart gebracht.

Tot het op 3 januari 1978 verkocht werd aan André Beernaert, die huwde met Liliane, de dochter van zijn zoon Leopold, waardoor de Z.324 „Wielingen" toch nog in de familie bleef. Deze verkoop betekende echter meteen het definitieve einde van een prachtige, welgevulde loopbaan.

Begonnen in de visserij op 13-jarige leeftijd als laver, hield Leon er eenenzestig jaar later als reder mee op. Slechts de sterksten kunnen bogen op een zo aktief en rijkgevuld leven.

J. Praet

LOUIS DEDRIE GAAT OP RUST

VISSERIJ VERLIEST EEN VAN ZIJN BEKWAME VAKMANNEN

Met ingang van 1 januari a.s. legt Louis Dedrie, bedrijfsleider van de afdeling „Mekaniek" van de rederscoöperatieve S.C.A.P. er het bijltje bij neer, deze week de ouderdom van 65 jaar bereikt hebbend.

Na een imposante loopbaan, omzeggens geheel gesteld in het kader van de zeevisserij en aanverwante bedrijven, oordeelt „Lowie", zoals hij door de honderden vrienden op de schouder wordt geklopt, het ogenblik gekomen om afscheid te nemen van een bedrijf en een industriesector, waar hij alleen maar waardering wist te verdienen omwille van zijn eerlijkheid, zijn loyaliteit en, vooral zijn vakmanschap.

Louis Dedrie kon, bij wijze van spreken, met de ogen dicht een scheepsmotor ontmantelen en weer samenstellen. Maar, er was ook zijn oprechtheid, die hem een bijna spreekwoordelijke faam heeft gegeven. Vissers en reders konden altijd bij hem terecht en het advies of de raad, die deze mensen toen mee kregen, was doorspekt van een en al op-

(Vervolg volgende bladzijde)



De officiële afscheidsfoto van Louis Dedrie. Van links naar rechts bemerken wij Pros Vandenberghe, algemeen directeur van S.C.A.P., Louis Dedrie en zijn echtgenote en uiterst rechts Jef Praet, algemeen bedrijfsleider van het bedrijf.

rechtheid. Dedrie was er de man niet voor om op een wat dubieuse manier „commercie" te doen. Men wist meteen waar men stond en dat werd algemeen gewaardeerd. „Lowie is een serieuse vint", zegde men en dus geloofwaardig. Louis Dedrie is ok sedert jaren expert - voor de scheepsmotoren - van de onderlinge verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood; een zeer delicate taak omdat het telkens ging om „trekken of niet trekken" van de „verzekerienge". Daar kreeg hij dan uiteraard, op grond van zijn expertiseverslag, en zijn bevindingen, te maken met directeur Pros Vandenberghe en daar, dat kunnen wij getuigen, hebben zich de meest harde en delicate verbale gevechten voorgedaan.

Louis Dedrie was een streng expert; rechtvaardig is rechtvaardig, was zijn leidmotief, en in die zin was zijn rapport opgemaakt. Pros Vandenberghe stond dan natuurlijk ook met zijn polis en ook daar moest alleen rechtvaardigheid heersen, in de toepassing ervan. Maar dat was voor Louis theorie. Misschien ging Louis toen wel eens te veel de menselijke toer op en allicht heeft Pros Vandenberghe wel eens wat te streng - of te weinig soepel - een polisartikel toegepast en ja, toen vlogen de beide lieverdjes elkaar bij wijze van spreken in de haren. Louis voor zijn kliënt, Pros Vandenberghe voor zijn polis. Harde discussies hebben zich weleens voorgedan en soms, aan het eind van een van die robbertjes, moest Louis natuurlijk buigen voor het directoraal gezag en de juiste toepassing van de polis. Sommigen kwamen immers maar naar Dedrie, dus naar S.C.A.P. om de polis te zien toepassen naar hun belang, maar met de heer Pros Vandenberghe pakte dit niet, omdat in een coöperatieve de belangen en rechten van allen, dezelfde zijn.

ZIJN LOOPBAAN

De loopbaan van Louis Dedrie is vrij eenvoudig te beschrijven. In 1945 vestigde hij zich als zelfstandige aan de Victorialaan te Oostende, waar hij een druk beklant herstelbedrijf runde. Achttien jaar dit, met name tot in 1963. Vanaf dan trad hij als bedrijfsleider van de afdeling mekaniek in dienst van de rederscoöperatieve S.C.A.P. en daar verbleef hij dus twintig jaar. Tot hij thans de pensioengerechtigde leeftijd heeft bereikt en hij plaats maakt voor anderen. Een zaak staat vast: Louis Dedrie laat, omwille van zijn vakbekwaamheid, zijn eerlijkheid en zijn nooit versagende inzet, een zware erfenis na. Hoe goed ook de mensen, die hem kennen zullen zijn, toch zal een figuur van Louis Dedrie ergens gemist worden en bij zo'n mensen komt een definitief afscheid altijd veel te vroeg.

FEEST VIEREN

Vrijdagnamiddag werd Louis Dedrie uitbundig gevierd door al wie maar enigszins bij zijn werking betrokken was geweest. Om 16 u greep in de burelen van de rederscoöperatieve S.C.A.P. een ontvangst plaats waarop, de vele leveranciers van S.C.A.P. waren uitgenodigd. Binnen- en buitenlandse bedrijven lieten zich vertegenwoordigen en, als blijk van dank en waardering, mocht Louis Dedrie, vele mooie geschenken in ontvangst nemen. Onder de bedrijven die zich hadden laten vertegenwoordigen, bemerkten wij ondermeer de heren: Van Capellen junior; Bode; Verhoeven, Penning en Mr. en Mevr. Padmos van de motorfabriek Bolnes uit Nederland; de HH. Kaales en Romeyns van Storck Werkspoor; de Heer Visser, algemeen directeur voor Europa met zijn verkoopsdirecteur Roenkes van de motoren Mitsubishi; de Heer Leron van de keerkoppelingsfabriek Masson uit Frankrijk; de heer Ryckervorst van de firma Van Tol uit Nederland; de Heer en Mevr. Theunissen van Promax en Zaltbommel schroevenfabriek; de Heer Van Praet, der touwwerkfabrieken Van Praet Dansaert; de Heer Merlevende van de firma Brusselle; de heer Van Wulpen van Scheepsmekaniek te Zeebrugge; de heer en mevr. J. Tiberghien, van Diesel Service; de Belg. Zeevaartinspectie met hun directeur Ing. Blomme en de HH. Bourgeois, Tratsaert en Vandamme; de beheerders van S.C.A.P. en Hulp in Nood, de firma's St. Martin, Lowijck, Laurent, Gust Lauwereyns, de heer Goethals der Westvlaamse Scheepswerf van Oostkamp; de heer Deroose, directeur van Hand in Hand, Zeebrugge; Roger Cattoor, directeur van O.V.A. te Oostende, Scheepsexpert Nic Estur van Antwerpen. Hadden zich laten verontschuldigen: Ingenieur Michiels van het Zeewezen, Ing. Johan Verhoest der Scheepswerven van Langerbrugge, de firma's Treco, A.B.C.-fabrieken, Padmos, Onga en ere-volksvertegenwoordiger Dries Claeys.

's Avonds greep dan in een feestzaal van het Oostendse een gezellig samenzijn plaats waarop Louis Dedrie en zijn echtgenote, alsmede beide dochters, als gevierden fungeerden. Andermaal werd Louis en zijn dame, „Marlewies" voor wie het niet mocht weten, bedolven onder de geschenken. Namens het atelierpersoneel van de firma S.C.A.P. mocht Louis een prachtig doek, een maritiem werk uiteraard, in ontvangst nemen. Het administratief personeel van voornoemde maatschappij, samen met de bedienden van Hulp in Nood, lieten zich evenmin onbetuigd want Louis Dedrie, die er ernstig aan denkt binnenkort een nieuwe auto te kopen - zijn huidig karretje heeft er immers al elf jaar op zitten - kreeg een autoradio aangeboden. Een kost minder dus voor Louis als hij straks een of andere garage binnenstapt. Nadien werden mevrouw Dedrie en de beide dochters, nog bedacht met prachtige bloemstukken.



Ook het personeel van de firma S.C.A.P. en Hulp in Nood bleef niet achterwege. Louis Dedrie kreeg namens het atelierpersoneel van S.C.A.P. een prachtig maritiem werk aangeboden; namens het administratief personeel werd hem een autoradio (foto boven) overhandigd omdat het karretje van Louis bij hoofdringendheid aan vervanging toe is.

TOESPRAAK VAN BEDRIJFSLEIDER PRAET

Toespraak van de Heer Praet, namens het personeel:

„Louis!

1945 - 1963 - 1983

Drie mijlpalen in uw carrière.

In 1945 zijt gij als zelfstandige begonnen, werken uit te voeren voor de visserij.

Achttien jaar later, in 1963, zijt gij in dienst getreden bij de Coöperatieve S.C.A.P.

Nu, weer twintig jaar later, is het ogenblik gekomen, dat gij van een welverdiende rust wil gaan genieten.

Acht en dertig jaar lang stond gij ten dienste van de visserij. Bijna twintig jaar lang was het ons gegeven, met U samen te werken.

Bijna twintig jaar lang hebben wij, wat men in huwelijkstermen noemt, lief en leed gedeeld.

Een bedrijf, als de werkhuizen S.C.A.P. leiden, is zeker geen kleinigheid. Daar kunt gij over meespreken.

Op één oktober 1963 tradt gij in dienst van de Coöperatieve S.C.A.P., met als opdracht, van onze baas, een werkhuis mekaniek te leiden, beter gezegd, uit de grond te stampen.

Want er was niets.

Plannen dienden gemaakt en besproken, bossen dienden gekapt, het terrein diende opgemeten, een atelier diende gebouwd te worden.
In al deze fasen van de geboorte van het werkhuis waart gij aktief.

Nu, twintig jaar later, kunt gij terugzien op een prachtige staat van dienst in ons bedrijf.

Ik denk goed geplaatst te zijn, te beseffen wat het betekent, acht en dertig jaar in dienst te staan van de visserij, twintig jaar in dienst te staan van S.C.A.P. en Hulp in Nood. Gij hebt in de Belgische visserij een zeer nuttig spoor nagelaten.

In Nieuwpoort, Oostende, Zeebrugge en ook in het buitenland, varen talrijke schepen, waarin gij een hart plaatste.

Wij hebben het eens nagezien en stelden vast, dat gij bij S.C.A.P. met een mooi rond getal stopt. Gij blijft nog tot het einde van deze maand bij ons. Toekomende week zal de motor van het veertigste schip, door S.C.A.P. afgebouwd of ingebouwd, door U in bedrijf gesteld worden. Dat betekent een gemiddelde van twee schepen per jaar, twintig jaar lang.

Hoeveel schepen gij, vóór ge bij S.C.A.P. in dienst trad, reeds afbouwde, weten wij precies niet. Wij hebben geen juiste cijfers van U kunnen krijgen. Wij schatten, dat het er toch minstens een twintigtal moeten geweest zijn.

Alles bij elkaar, hebt gij dus in uw loopbaan, zo'n zestigtal schepen leven ingeblazen, (dat is een klein derde van de huidige Belgische vissersvloot), om ze daarna te vertroetelen als kinderen.

Als kinderen, ja!

Want iedereen die U kent weet, dat gij dag en nacht gereed stond om problemen op te lossen, om te helpen.

Wij weten dat dank, niet altijd uw deel was. Het is echter fascinerend, op visserschepen te werken.

Naast de visserij bouwden wij ook dieselmotoren in voor allerhande andere objekten op het land. Wij willen U in herinnering bren-

(Vervolg volgende bladzijde)

gen: een tweetal dieselmotoren van 1.000 p.k. in een pompstation in Heist, een 1.000 p.k. motor voor een pompstation bij het vliegveld van Wevelgem, acht dieselmotoren van circa 500 p.k. bouwden wij in, op pompstations ergens ten zuiden van Rotterdam, (overigens één van de weinige keren, dat Hollanders de Belgen een werk moesten laten uitvoeren). Zeven motoren van 500 p.k. bouwden wij in bij pompstations in de buurt van Antwerpen.

Samen met U, zijn wij in het jaar 1980 opnieuw begonnen met het afbouwen van schepen, nadat deze aktiviteit vier jaar lang stilgelegen had. Om nu, aan het einde van uw carrière bij S.C.A.P., nog met de totale bouw van schepen te zien beginnen.

Louis, van deze 20 jaren, hebben wij ruim 19,5 met U mogen samenwerken.

Wij hebben van U veel vriendschap ondervonden, soms hebben wij ook wel eens hard tegen mekaar uitgevaren. Laten wij maar denken dat wij dat van onze „Baas" leerden. En overigens komt zoiets nu eenmaal voor in de beste menages.

Samenwerken met U hebben wij echter steeds als iets aangenaams ervaren.

Wij danken U daarvoor.

Mogen wij U als herinnering van onze samenwerking, een paar foto's overhandigen?

— ☆ — ☆ — ☆ —

Wij weten dat ons personeel uw afscheid niet ongemerkt voorbij heeft willen laten gaan.

Wij waren het niet altijd met onze délegués eens.

Ditmaal echter vonden wij het initiatief dat zij namen, prachtig en een bewijs van de genegenheid dat ze U toedragen.

Met deze aktie van de werknemers van onze werkhuizen, werklieden en bedienden, hebben zij voor U iets willen doen.

Graag willen wij die vertegenwoordigers vragen, hier te komen, om hun geschenk aan U te overhandigen.

— ☆ — ☆ — ☆ —

Ook het personeel van de Hoofdzetel hebben, samen met de bedienden van onze Zustermaatschappij Hulp in Nood en de plaatselijke agenten van Nieuwpoort, de Heer Jef Verbanck, en van Zeebrugge, de Heer Deroose, iets willen doen.

Zij weten dat gij toch ééns een nieuwe auto zult moeten kopen, (die gij dan niet moet gebruiken om allerhande zaken mee naar de slip te voeren als de kamion er niet is).

Daarom hebben zij alvast voor een nuttig geschenk gezorgd voor U, rijdende samen met uw vrouw, naar we hopen, aangename uurtjes zal bezorgen.

Louis,

Wij beseffen echter maar al te goed, dat gij niet datgene voor S.C.A.P. had kunnen doen, wat gij gedaan hebt, als ge thuis niet iemand geweten had, die achter U stond.

Mevrouw Dedrie, niemand beter dan wij weten hoelang de werkdagen waren die Louis klopte. Om dan nog maar niet te spreken van de avonden en weekends, dat er moest gewerkt worden, om niet te spreken over de nachten waarin de telefoon ging en Louis gevraagd werd, per radio, raad te verschaffen aan de schepen die met problemen zaten.

De visserij is hard.

Werken voor de visserij is zeker niet gemakkelijk. Goed werken voor zo'n baas nog veel minder.

Schepen zijn gebouwd om te varen, niet om aan de kaai te liggen. De kapitalen die in schepen geïnvesteerd zijn, zijn te enorm. Sta ons toe, Louis, om op het einde van deze toespraak, uw vrouw met een bloempje te bedanken.

Ik heb gezegd".

EEN ONTROERDE PROS VANDENBERGHE:

„OPGANG VAN S.C.A.P. VOOR GROOT DEEL TE DANKEN AAN LOUIS DEDRIE"

Na bedrijfsleider Jef Praet kwam algemeen directeur Pros Vandenberghe aan het woord en het kan niet ontkend worden, dat deze het even moeilijk had toen hij zich als volgt tot Louis Dedrie en zijn familie richtte:

„Laat ik vooraf stellen dat ik werkelijk verbaasd ben, dat zoveel mensen zich hebben aangesloten bij de hulde aan onze vriend Louis. Ik wist dat hij overal geliefd en gewaardeerd was maar dat dit zo uitbundig en zo massaal zou gebeuren, heeft mij verrast. Ik moet daaruit afleiden dat Louis inderdaad een eerlijk, oprecht en vooral vakbekwaam is. Het is met spijt, dat wij hier afscheid moeten nemen van zo'n man, in ieder geval als bedrijfsleider van S.C.A.P.

Gelukkig blijft hij verder zijn taak van expert van de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood waarnemen; Louis trekt zich dus niet helemaal terug.

Ik weet dat er zich vaak discussies hebben voorgedaan; harde menigsverschillen zelfs maar dat valt licht te begrijpen. Louis, eerlijk als hij is, was moeilijk te maneuvreren om van zijn standpunt af te wijken en ik ben eveneens een moeilijk man. Moeilijk voor mijn personeel maar ook moeilijk voor me zelf. Dat moet sowieso tot discussies leiden maar ik ben gelukkig, dat wij het tenslotte steeds eens waren omtrent alle zaken welke ons in S.C.A.P. en Hulp in Nood geleid hebben.

Als wij hier vandaag allemaal samen zitten te feesten, dan moeten wij bedenken dat wij dat voor een deel aan Louis Dedrie, en eveneens aan de heer Praet hebben te danken,



Pros Vandenberghe, directeur van de rederscoöperatieve S.C.A.P. overhandigde aan Louis Dedrie een „omslag met inhoud" als blijk van erkentelijkheid voor de twintig jaar trouwe en vakbekwame dienst van de gevierde.

want dank zij hun onverzettelijke ambitie en werkkracht, verdient gij uw boterham en dat is, in de huidige moeilijke tijden, helaas niet aan iedereen gegeven. Als S.C.A.P. dus in de jongste jaren een zo grote expansie heeft gekend, dan zit Louis Dedrie daar voor een zeer groot deel tussen en moeten wij hem daar dankbaar voor zijn. Ik mag U nu reeds verklappen dat het werk op S.C.A.P. voor U allen voor twee jaar verzekerd is, dank zij het werk van de directie daarin bijgestaan door de HH. Dedrie en Praet en dit zonder toelagen of staatstussenkomsten.
Ook zijn vrouw „Marlewies" wil ik in de hulde betrekken. Nu Louis misschien wel eens meer thuis zal zijn, kunnen zij eens wat meer op reis gaan. Daarom dat ik hier een valies wil overhandigen, als erkentelijkheid van ons allen voor de manier waarop zij Louis in al die jaren heeft bijgestaan.

„Ik wil sluiten", aldus Pros Vandenberghe, „met U allen te danken voor Uw aanwezigheid en de manier waarop U een goede vriend hebt weten te vieren. S.C.A.P. zelf wil niet ten achter blijven. Daarom schenk ik aan Louis een „envelop met inhoud", een gebaar dat de waardering van ons allen moet betekenen voor zijn werk en bekwaamheid", aldus Pros Vandenberghe.

Nadien werd het feest nog voort gezet tot in de late uurtjes.



Grootste bokkentreiler van onze vissersvloot

Z.185 „EMERALD STAR" IN BEDRIJF GENOMEN



Net vóór de jaarwende werd onze Belgische vissersvloot andermaal versterkt met een nieuwe eenheid. Dat gebeurde voorbije zaterdag in de Oostendse vissershaven toen de stalen bokkentreiler Z.185 „Emerald Star" werd gedoopt in aanwezigheid van een massale belangstelling. Daarmee loopt men verder in de trend van het stilaan uitdeinende jaar, waarin niet minder dan vijf nieuwe eenheden in bedrijf werden genomen. Dat is toch wel tekenend voor de ambitie die weer voelbaar is in de zeevisserijmiddens. Begin van de jaren zestig kende men een identieke periode toen om de haverklap de toen zo geroemde 27-metertreilers van de helling gleden en in bedrijf werden genomen. Ook toen kende de vissersvloot een niet te remmen expansie maar helaas werd nadien een doodstille periode meegemaakt waarin, als er toch een vaartuig werd gebouwd, van een ware sensatie kon gesproken worden. Nu, begin van de jaren tachtig, heeft de nieuwbouw zich weer hervat en worden op de diverse werven orders genoteerd.

Straks, begin januari, wordt alweer een doop in het vooruitzicht gesteld, met name de Z.121 „Barentzee" die bij de werven SCAP de voltooiing nadert. Maar eerst aandacht voor de treiler, die zaterdag werd gedoopt. Wij zegden het reeds in de titel, de Z.185 „Emerald Star" wordt de grootste bokkentreiler van onze vloot. Opdrachtgever voor de bouw is de rederij Shamrock met de heren Frans Vanderveen en August Flitser als de stuwende krachten achter de onderneming. August Flitser is een van de meest bekwame, nog jonge schippers uit de Oostkust. Een man die nu de zware taak op zich krijgt om ook de „Emerald Star" renderend te houden. Maar gemeten aan de ambitie van die jonge schipper, zal dit zonder grote tegenslagen, nauwelijks een probleem zijn. En de andere vennoot? Frans Vanderveen andermaal in de picture brengen is eigenlijk overbodig. Hij was, in zijn loopbaan als reder, eigenaar van vijf vaartuigen maar enkele jaren geleden besloot hij voor goed (nou, nou) uit het bedrijf te stappen en te gaan rentenieren aan boord van zijn pleziervaartuig. Omstandigheden hebben er evenwel anders over beslist zodat Vanderveen opnieuw reder is geworden van een vissersvaartuig. En wat voor een schip? Vanderveen kennen wij als een biezonder nauwgezet man, iemand die moeilijk te bevredigen is als zijn bedrijf of zijn vaartuig ter sprake komen. Maar zaterdag, tijdens de doop en nadien tijdens de festiviteiten, liet Vanderveen zich meerdere keren ontvallen, dat het „een mooi schip" is en dat zegt wat.

☆ ☆ ☆

Zaterdag heerste er te Oostende een enorme drukte langsheen de Hendrik Baelskaai die, niettegenstaande het om een Zeebrugse treiler gaat, toch het oord van gebeuren was voor de doop van de „Emerald Star".

Onder de vele personaliteiten herkenden wij ondermeer de secretarissen-generaal van de Ministeries van Landbouw en Verkeerswezen, met name de heren Vande Moortele en Poppe. Verder nog de hh. Maekelberge, schepen van de Oostendse haven; Dries Claeys, ere-volksvertegenwoordiger en voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij; Vancraeynest, directeur-generaal bij het Bestuur van het Zeewezen; Vandewalle, bestuursdirecteur bij het Ministerie van Landbouw - Dienst voor de Zeevisserij te Oostende; Blomme, bestuursdirecteur-districthoofd bij het Bestuur van Zeewezen; Van Gerven, directeur bij de N.M.K.N.-zetel Brugge; Vandezande, notaris van de N.M.K.N.; Van Loo, hoofdwaterschout der Kust; Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende; Deroose, directeur van de beroepsvereniging Hand in Hand te Zeebrugge; Cattoor, directeur van de Onderlinge Visafslag te Oostende; verder ook de hh. Bourgeois en Deblieck van respectievelijk de zeevaartinspectie en de scheepsmeetdienst; ook de firmas die leveringen deden aan boord van de „Emerald Star" waren vertegenwoordigd. Zo herkenden wij ondermeer de hh. Vancapelle van de motorenfabriek Bolnes met een afvaardiging. Theunissen van de Van Voorden Groep uit Zaltbommel, Decroos van de firma Sait-Electronics, Houplynes die instond voor de timmerwerken aan boord van de treiler en Staf Lauwereins van de firma Sigma Coatings, die het vaartuig een schitterend kleurtje gaf.

DE DOOPPLECHTIGHEID

Het was E.H. Cornillie, onze visserijaalmoezenier, die de traditionele doopplechtigheid voltrok. Centraal in dit beeld stonden natuurlijk de meter en de peter van dit vaartuig en dat zijn respectievelijk Mevrouw August Flitser, echtgenoot van een der vennoten en Prosper Vandenberghe, directeur van de rederscoöperatieven SCAP en HULP IN NOOD. Nadat E.H. Cornillie de klassieke Gods Zegen over het vaartuig en bemanning had ingeroepen, werden de Paasnagels ingeslagen op de daartoe voorziene plaatsen. Helaas werd deze doorvoelde plechtigheid onverwacht ingekort door een fikse regenbui waardoor het ganse gezelschap op een spurtje naar de magazijnen van SCAP trok waar een gezellige ontvangst plaats greep.

(Vervolg volgende bladzijde)



De twee stuwende krachten achter de rederij Shamrock op de scheepsbrug van de „Emerald Star". Links Frans Vanderveen; rechts August Flitser.

DE FEESTVIERING GESCHENKEN EN LOFBETUIGINGEN VOOR DE OVERHEID

Zoals dat klassiek is bij dergelijke gelegenheden, greep 's avonds in het „Europa Hotel" te Bredene, dat wordt uitgebaat door de heer en mevrouw Jean Slegers, een prachtig feestmaal plaats, waarop andermaal overvloedig hulde werd gebracht aan rederij en bemanning.

Als eerste kwam de h. P. Vandenberghe aan het woord in zijn hoedanigheid van „Peter" van de treiler. Deze liet zich als volgt uit:

Heren Secretarissen Generaal,
Heren van de Bestuurlijke en Politieke Wereld,
Dames en Heren,

Enkele weken geleden werd ik na de tewaterlating van de Z.185 door de reders en hun dames onverwachts bezocht met de melding dat het hen genoegen zou doen het peterschap van dit prachtig vissersvaartuig te willen aanvaarden, dat op het huidig ogenblik het duurste en een der best ingerichte is van onze vissersvloot.

Verrast over dergelijke vraag, daar ik naar het schijnt behoor tot de Ouden van dagen, vroeg ik enkele dagen bedenktijd omdat ik van oordeel was, dat dit misschien eerder aan anderen toekwam, om tenslotte op verder aandringen van de reders, toch toe te geven op voorwaarde, dat een der echtgenoten het meterschap zou aanvaarden, om mijn verantwoordelijkheid als zodanig met een geëmancipeerde vrouw te kunnen delen. Zo gezegd, zo gedaan, ben ik hier vandaag dus verplicht die taak naar behoren te vervullen en acht ik het mij een eerste noodzakelijke plicht in akkoord met de meter, de Scheepsbouwers van de Industrielle des Pecheurs nl. de heren Piet en Mathieu Devestele te bedanken voor de stipte uitvoering van hun kontrakt en aan de reders een vissersvaartuig af te leveren, welke op het ogenblik tot de meest moderne van onze vloot zal behoren en dat in de toekomst het geldelijk offer daarvoor gevergd, zal waardig zijn.

Als herinnering aan die heuglijke dag en uit dankbaarheid, hebben de meter en de peter van dit schip dan ook gemeend, U beide een klein geschenk te mogen aanbieden overtuigd dat het ten uwent een ereplaats zal innemen.

Als peter van dit schip meen ik het mijn tweede plicht, de meter van het schip ook te mogen bedotten in de vorm van deze kleine valies om haar desnoods gemakkelijk toe te laten, vlug naar Grimsby of Aberdeen af te reizen, moest August beginnen met zijn vangsten op Engelse bodem te willen gaan verkopen.

In dat opzicht bekeken, meen ik het niet van alle plichtplegingen verstoken ook U Mevrouw Vanderveen met eenzelfde geschenk te mogen aangenaam zijn, nochtans bewust, dat Frans U liever ten huize zal zien blijven om de belangen van de rederij samen met hem hier te behartigen en van tijd tot tijd in het kader van de emancipatie van de vrouw wenken te mogen geven, eigen aan de sluwheid van de dames, wanneer hun man te veel naar eigen zin handelt.

Ik heb tevens gemeend U Frans, het mooie werk van Gaston en Roland Desnerck: „Vis en Vissersvaartuigen" niet te kunnen ontzeggen, omdat men nooit weet wat gij in uw koker hebt en misschien nog zinnens zult zijn een zesde schip te bouwen, nu gij reeds eigenaar geweest zijt van de O.184, O.185, O.186, O.188, O.189 en met het oog hierop iets nieuws zult trachten te zoeken. Wat U betreft, August, die de zware verantwoordelijkheid van de rederij, op zee zult te dragen hebben en op wie alle belangstellende en ook afgunstige ogen zullen gericht zijn, heb ik gemeend, U het werk van wijlen ereburgemeester Pierre Vandamme van Brugge „Een hart aan zee" te mogen aanbieden, overtuigd dat U met Uw hart en Uw hersenen op knappe wijze de zee zult bevaren en ons straks met record besommingen zult aantonen, dat gij behoort tot dat ras der Vlaamse wroeters die noch zon- noch feestdag kennen wanneer het er op aankomt, de vrucht van Uw arbeid te lande aan te voeren.

In dat opzicht heb ik gemeend ook niet te mogen vergeten een klein geschenk aan je jonge maar knappe bemanning te mogen aan-

(Vervolg volgende bladzijde)





Namens de rederij Shamrock overhandigde Frans Vanderveen aan meter Mevrouw August Flitser (boven) en peter Pros Vandenberghe (onder) een tinnen plaat als aandenken aan de doopplechtigheid.



Een beeld van de doopplechtigheid van de prachtige treiler „Emerald Star".





Peter Pros Vandenberghe bracht hulde aan de scheepsbouwers Pierre Devestele (boven) en Mathieu Devestele (onder). Beiden kregen een prachtige keramiek terwijl de dames van voornoemde heren met een bloemstuk werden bedacht.

bieden met U ook voor hen, het prachtig werkje van „Mannen en Zee" te mogen toevertrouwen alsook een Zeemansalmanak van 1984 om niet alleen in het stuurhuis te gebruiken, maar wanneer ze niet van de wacht zijn, er goed te kunnen in snuffelen om te zien hoe ze de internationale vaarroutes moeten respecteren en niet in verkeerde vaarwaters terecht te komen.

Het is tenslotte ook de taak van een geëxperitenteerde peter, daarin vriendelijk bijgestaan door een jonge meter, tevens de echtgenote van een der knapste schippers onzer vloot, de twee secretarissen Generaal hier tegenwoordig en hun personeel alsook de heren Van Gerven en Vandezande alsook onze politieke vertegenwoordigers te bedanken voor de wijze waarop zij de belangen van onze visserij de laatste jaren behartigd hebben en zelfs in zoverre, dat de voorzitter van de hoogste ambtenaars van ons land, nl. de heer Vandemoortel, daarin gesteund door de heer Poppe, secretaris Generaal van verkeerswezen, het voor de eerste maal in het bestaan van de visserij aangedurfd heeft, met het college van dit belangrijk lichaam naar zee te gaan vissen, weliswaar volgens droeve tongen, in de territoriale wateren en hun vangst niet op de quota door de E.E.G. toegekend, te laten noteren, maar toch om te bewijzen dat zij het met ons goed menen en willen weten op welke wijze onze vissers ons land met miljarden deviezen verrijken op een ogenblik, dat we de zwaarste economische crisis van ons leven meemaken en elkeen beroep doet op Staatsgelden, waar de vissers reders ter visserij weliswaar leningen maar geen miljarden giften bekomen, zoals nodig om andere bedrijven in leven te houden.

En in dit verband zou ik als peter van dit schip tevens zaakvoerder en voorzitter van verschillende coöperatieve redersbedrijven, ook aan mijn plicht tekort komen, moest ik hier tevens geen hulde brengen aan het Provinciaal Bestuur van West-Vlaanderen, hier vertegenwoordigd door de heer Pieters voor de beslissing twee jaar geleden genomen en nog steeds geldig, de nieuwbouw onzer vloot in de vorm van een provinciale toelage aan te moedigen. De aanmoedigingen door onze Hogere Besturen aangewezen, schijnen meer en meer hun vruchten op stedelijk vlak af te werpen, daar zowel de stad Brugge als Oostende en Nieuwpoort, dit jaar hebben leren beseffen, dat onze Belgische visserij niet alleen een rijkdom aan gezonde vitaminen vertegenwoordigt, maar ook een rijkdom is aan deviezen en de werkverschaffing, waarover in veel domeinen wel gepraat maar niet altijd gepast ingegrepen wordt. Ook hier hopen we in 1984 onze vismijnen van de kust aan vernieuwing en modernisering toe te zien.

En opdat ik dit alles nog zou kunnen beleven, is mijn laatste beroep op U, Eerwaarde Heer Cornellie, opdat gij hierboven zou vragen dat ik nog lang in de visserij zou mogen voortdoen, want in de hel zullen ze me niet willen omdat ik daar de Staatsambtenaars die er reeds zitten zou kunnen verwijten, dat ze nog niet genoeg gedaan hebben, voor de visserij en dat veel anderen, van de goedheid van onze vissers, hebben misbruik gemaakt.

Wat het vagevuur betreft, wil ik daarheen niet worden geloodst om te branden, maar zal ik me ten gepaste tijde beter naar het crematorium wenden, waar mijn as misschien op nuttiger wijze zal kunnen besteed worden.

En ten slotte wat de hemel betreft, ben ik overtuigd, dat gij en de almachtige van hierboven zullen overtuigd zijn, dat ik daar nog niet hoor omdat ik steeds tussen ons visserslolk sedert 55 jaar de hemel op aarde heb gekend, uitgenomen soms in mijn burelen, wanneer het slecht ging en dat het dus noodzakelijk is, hier nog vele jaren te moeten blijven om waar het in de visserij nodig is, „Hulp in Nood" te zijn, zoals ik het altijd betracht heb te wezen.

GESCHENKEN

Als peter van het vaartuig overhandigde de h. Pros Vandenberghe enkele herinneringen aan de mensen die nauw bij de uitbating en bouw van het vaartuig betrokken zijn. „Meter" mevrouw August Flitser kreeg een schitterende reiskoffer en ook mevrouw Vanderveen, echtgenote van de andere vennoot kreeg een identiek geschenk. Reder Vanderveen kreeg het prachtig boek „Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen" van G. en R. Desnerck, terwijl vennoot August Flitser het boek „Een Hart aan Zee" van wijlen ereburgemeester Van Damme van Brugge kreeg overhandigd. Verder kreeg August Flitser nog voor ieder van de bemanning het werkje „Van Mannen en de Zee" van secretaris-generaal Marcel Poppe aangeboden, alsmede de nieuwste editie van de „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak" 1984. Ook de heren Mathieu en Pierre Devestele werden door de heer Vandenberghe als peter bedacht met een schitterend geschenk, met name elk een prachtig keramiek van de hand van Vermeire als aandenken aan de doop van de „Emerald Star". Verder waren er nog bloemen voor de dames van de secretarissen-generaal Poppe en Vandemoortele, voor de dames van de beide scheepsbouwers en voor de meter mevrouw Flitser en de echtgenote van de peter, mevrouw Vandenberghe.

Ook Frans Vanderveen wilde niet tenachter blijven en kwam naar voren met een prachtig aandenken voor de meter en de peter. Beide kregen een schitterende tinnen plaat als memory aan dit feestelijk gebeuren.



De reders Frans Vanderveen en August Flitser kregen van peter Pros Vandenberghe ieder een prachtig boekwerk aangeboden.

DANK NAMENS REDERIJ EN SCHEEPSBOUWWERF

Nadien kwamen achtereenvolgens Frans Vanderveen namens de rederij en Pierre Devestele namens de scheepswerf Industrielle des Pecheries aan het woord.

Frans Vanderveen richtte zich eerst tot Peter Pros Vandenberghe en dankte deze omdat hij, als leider van een concurrerende scheepswerf, toch bereid werd gevonden het peterschap te aanvaarden. Hij dankte hem tevens voor het vele welke hij in de visserij reeds verwezenlijkt heeft en voor de wijze raad en steun ook hier in deze aangelegenheid gegeven. Vervolgens richtte hij zich tot de scheepswerf „Industrielle des Pecheries" en loofde die mensen en de diverse leveranciers voor het afleveren van een prachtige treiler. En, zo voegde Frans Vanderveen er aan toe, het feit dat dit gebeurde in een tijdspanne van amper elf maanden, vind ik een succes.

☆ ☆ ☆

Vervolgens was het de beurt aan Pierre Devestele namens de werf. Spreker zegde niet

(Vervolg volgende bladzijde)



De kloeke bemanning van de Z.185 „Emerald Star". Uiterst links schipper-medeëigenaar August Flitser.

veel maar het was aan te voelen dat ieder woord gemeend en oprecht was. Hij dankte de rederij Shamrock, dankte de overheid en dankte de peter en de meter waarin hij wees op het samengaan van enerzijds ervaring en anderzijds de jeugd. Dank namens de werf aan iedereen, besloot Pierre Devestele zijn toespraak.

TOESPRAAK VAN DE HEER VAN CAPPELLEN VAN BOLNES MOTORENFABRIEK

Dank voor de gelegenheid, iets te zeggen om mijn erkentelijkheid te tonen voor het aanwezig mogen zijn op de doopplechtigheid en feestdis. Erkentelijkheid ook voor het feit, dat de heren Vanderveen en Flitser bij de aanschaf van het nieuwe vaartuig gekozen hebben voor de Bolnes motor.

Hulde aan de heer Vandenberghe, die de St.-Niklaasweldoener is van de visserij in alle opzichten.

Deze bestelling ondersteunt de wederzijdse wil tot continuering van de band van de Belgische visserij met Bolnes. Een 50-jarige band, in stand gehouden door goede verhoudingen en samenwerking, de eigenschappen van het produkt en de EEG-bepalingen, welke met de Beneluxregels de leveringsmogelijkheden van de Bolnes motor garanderen.

Een bijzonder woord van dank voor de wijze, waarop wij altijd als vrienden worden ontvangen.

Dank gaat ook naar de werf, met wie de eerste kennismaking aangenaam was. Ook dank aan de medewerking van de Zeevaartinspectie.

Als herinnering bied ik aan de vennoten ieder een uurwerk, waarbij ik hoop dat bij u „de klokken altijd gelijk mogen lopen„.

Totdaar de h. Van Cappellen van Bolnes.

TECHNISCHE GEGEVENS

Zoals gezegd is de „Esmerald Star" de grootste bokkentreiler van onze vissersvloot. De hoofdkarakteristie ken zijn de volgende:
- lengte over alles: 37 meter
- breedte: 8,20 meter
- diepgang: 4,60 meter

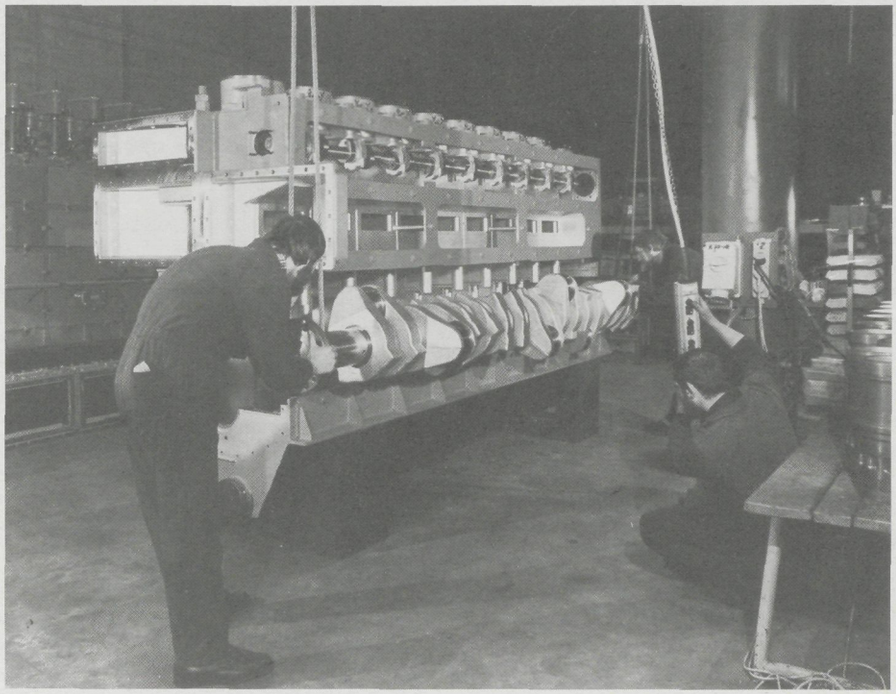
De voortstuwing zal geschieden bij middel van een Bolnes dieselmotor met een vermogen van 1.360 PK bij 600 t.p.m. Die scheepsmotor is overigens van een geheel nieuw type. Er zijn met name twee verstuivers en dat heeft dan een gunstige invloed op enerzijds de levensduur van de motor en anderzijds op het brandstofverbruik want, volgens verklaringen van reder Vanderveen, zou een besparing van 15 % kunnen geboekt worden. Die hoofdmotor is voorzien van een keerkoppeling Masson van het type RSL 1850. De schroef, met een doormeter van 2,50 meter en meteen de grootste die voor de Belgische vissersvloot geleverd werd door de firma Van Voorden uit Zaltbommel, draait in een Hodistraal-buis, eveneens geleverd door voornoemde firma. De vislier, met een kapaciteit van 30 ton en zes trommels, werd geleverd door de Nederlandse firma Ridderinkhof (Padmos). Aan boord van de „Esmerald Star" bevindt zich tevens een ijsmachine die een dagelijkse produktie kan opbrengen van 2,5 ton en geleverd werd door de firma Ines, die eveneens instond voor de koelinstallatie in de visruimen.

De hydraulische stuurmachine werd geleverd door de firma Brusselle en is van het type HSR 120, terwijl een Daf-hulpmotor van 150 PK werd ingebouwd naast een kleine hulpgroep van 25 KW.

Tenslotte nog de navigatie-apparatuur, die geleverd werd door de firma SAIT-Electronics. Volgende apparatuur is ingebouwd: zender-ontvanger Skanti TRP 4000; VHF Skanti TRP 2500; 2 VHF D72A; kleurendieptemeter met twee freqeunties Furuno FCV 121; tweede dieptemeter Furuno FE 606; kleurenradar Furuno FCR 1411; tweede radar Furuno FR 701; automatic pilot Wagner MK4; SSB-ontvanger R2000 en VHF-ontvanger ME100.

Vermelden wij uiteindelijk nog, dat de schilderwerken en het zandstralen werden uitgevoerd door de firma Sigma Coatings van Gustaaf Lauwereins, terwijl de firma Opdedrynck instond voor de levering en plaatsing van de elektrische installatie.

DE VOORTSTUWING VAN DE BOKKENTREILER Z.185 „EMERALD STAR"



De voortstuwing van de bokkentreiler Z.185 „Emerald Star" van Rederij Shamrock geschiedt door een 8-cilinder „Bolnes" Dieselmotor met een vermogen van 1.360 p.k. bij 600 omw/min.

De Z.185 is de eerste treiler met een Bolnes motor van het type DNL 170/600 welke op de visserij in België in dienst gesteld is.

Het belangrijkste kenmerk van de Bolnes dieselmotor is het kruishoofd, dat tevens uitgevoerd is als spoelzuiger. Het is de leverancier van spoellucht en verbrandingslucht in combinatie met de uitlaatgassenturbine.

Het toepassen van het kruishoofd bij de Bolnes dieselmotor geeft diverse voordelen, maar de volgende twee eigenschappen springen direkt in het oog:

- De kruishoofd-spoelzuiger konstruktie brengt een scheiding tussen het smeeroliecarter en de verbrandingsruimte teweeg.
  Verbrandingsresten en smeerolieresten, afkomstig uit de verbrandingsruimte komen niet in het carter.
  Een standtijd van 15.000 uur met één smeerolievervulling is dan ook geen uitzondering.
  Het smeerolieverbruik bedraagt niet meer dan 0,5 gr/pk/uur.
  Dit is met de huidige smeerolieprijzen het overwegen waard.
- Het is bekend dat het visserijbedrijf veel van een motor vergt. De zware wekker en de netten moeten over een meestal onregelmatige zeebodem worden getrokken.
- Hier ligt de specifieke kracht van de Bolnes dieselmotor. Door de extra leverantie van spoel- en verbrandingslucht voelt de motor zich hier in zijn element, waar vele motoren het laten afweten. De motor is in staat om bij 70% van het nominale toerental 110% koppel te leveren.

Hoofdkenmerken:

Cilinderboring	:	190 mm
Zuigerslag	:	350 mm
Werkwijze	:	2-takt met lansspoeling, kruiskop en spoelpomp.

Vermogens zijn voor continu bedrijf volgens ISO 3046/1, eerste uitgave 1975.

Continu vermogen in gematigd klimaat	:	170 p.k. per cilinder
Toerental	:	600 omw/min.
Brandstofverbruik	:	154 gr/pk.uur incl. aangebouwde pompen
Totaal smeerolieverbruik	:	0,5 gr/pk.uur



105 j. geleden werd G. Van Zevenberghen geboren. Het was de schilder der kleurenpoësie, gefascineerd door de Hollandse meesters van de gouden eeuw der Schilderkunst. Van 1933 tot 1948 was hij leraar aan de K. Academie van Brussel en tevens een der beste van de Brabantse School.

In 1946 werd hij lid van de Koninklijke Academie van België en was tevens leraar van Hare Koninklijke Hoogheid Elisabeth. Meer dan 100 van zijn werken behoren tot de verzameling van het Museum Charlier te Brussel. Stillevens, bloemen, ruikers, naaktportretten en composities. Van hem zijn zeer bekend de Decoratie van de ingang van de Wereldtentoonstelling te Brussel in 1935.

Ook schilderijen zoals: Le Jugement d'Apollon, Daphnè, Céres, Leda en meerdere mythologische werken van hem zijn wereldberoemd. G. Van Zevenberghen was neef van wijlen Jan Stobbaerts, die aan de basis lag van zijn roeping. Hij was een onvermoeibaar werker, die zich rekenschap gaf van de eisen van de Kunst en van de Kleurenpracht der natuur.

R.C. Jan DAMAR

Stilleven „Georges Van Zevenberghen (1877-1968)

◆ **Schilderij is in bezit van Dhr. Vanhove, Van Iseghemlaan 7a te Oostende - Tel. (059) 50.64.08.**

◆ **Kleurfoto te bezichtigen in „Sailors Club", Hendrik Baelskaai, Oostende**

KNAP WERK VAN DE ONDERLINGE VISAFSLAG O.V.A. TE OOSTENDE

EEN RISTOURNE VAN 25 % VOOR 1983

Vorige week donderdag vergaderde de beheerraad van de coöperatieve visafslag O.V.A. te Oostende onder voorzitterschap van de heer Pros Vandenberghe om er een overzicht te krijgen van de werking van deze vereniging gedurende het jaar 1983.

Het is onze lezers bekend dat deze visafslag de enige is in Europa, die als **rederscoöperatie** werkt, waarin alle andere havens, van belang in de gemeenschap, ofwel de stad, de staat of privé maatschappijen of handelsfirma's, de vis bij aanvoer door vissersvaartuigen aangevoerd, verkopen.

Vóór de oorlog bestonden er te Oostende een tiental visafslagen, zijnde vishandelaars en andere belanghebbenden, die voor de reder al naar gelang zijn belang of noodzaak, de aangevoerde vis van zijn schip verkochten met al de kosten daaraan verbonden.

Dank zij het tot stand komen in 1945 van de Ver. Vissersreders coöperatieve op initiatief van de huidige voorzitter van de O.V.A., werd dit stilaan herleid tot drie visafslagen, zijnde de O.V.A., de Motorvisserij en de Pech à Vapeur.

Eerst vervoegde de P.V. zich bij de huidige visafslag en tenslotte ook Crops, zodat hier alles onder een en dezelfde leiding versmolten, gereorganiseerd kon worden en onkosten gespaard.

Het gevolg hiervan was, dat de visafslag van Oostende langzamerhand de goedkoopste werd van gans Europa en buiten nog nieuw te voorziene verbeteringen, dit reeds geleid heeft tot een uitstekende sociale en financiële dienst ten voordele van de reders, die buiten het ontvangen van hun opbrengst, binnen de 48 uur na verkoop, er hun sociale lasten, lonen voor de vissers, facturen aan leveranciers zien uitbetalen op een wijze en met een stiptheid welke nergens zijn gelijke heeft.

Niettegenstaande de Oostendse vissershaven over geen vloot meer beschikt, zoals jaren geleden en Zeebrugge in dat opzicht zeker meer dan 500 miljoen frank aan de afslag meer ziet verkopen door de uitbreiding van de vloot aldaar, heeft de O.V.A. het dit jaar zover gebracht **dat op alle openbare verkoop van vis, de leden** deze week een **ristourne van 0,25 fr. ten honderd zullen terugbetaald** worden op de 0,90 fr. welke ze gans het jaar betaald hebben.

We kunnen dit slechts een succes noemen de directie van de O.V.A. onder leiding van directeur Roger Cattoor, gelukwensen voor de wijze waarop zij de belangen van de reders, vissers, leveranciers en handelaars dienen.



BIJ DE NOTARIS

VRAGEN EN ANTWOORDEN

VRAAG: WAT BEHELST EEN INVENTARIS VOORAFGAAND DE ECHTSCHEIDING ONDERLINGE TOESTEMMING?

ANTWOORD:

Echtgenoten die tot een echtscheiding bij onderlinge toestemming willen overgaan moeten bij notariële akte een inventaris laten opmaken.

De bedoeling is dat de echtgenoten, alvorens tot een verdeling over te gaan, een juist beeld zouden hebben van de samenstelling van het gemeenschappelijk vermogen alsook van hun eigen vermogens.

De inventaris omvat een opsomming van:

- de onroerende goederen,
- alle roerende voorwerpen (o.a. meubelen, huisraad, sierstukken, auto) met een schatting die eerder een element is van nadere beschrijving dan een eigenlijke waardebepaling;
- de gelden, bankrekeningen, spaarboekjes, titels en waarden;
- de schulden (leningen, afbetalingen, ...)

Bij het afsluiten van de inventaris zullen beide echtgenoten onder eed moeten bevestigen dat de investaris volledig is, dat zij dus niets hebben verborgen of verduisterd, en ook niet weten dat er door een ander iets verborgen of verduisterd werd.

De echtgenoot die meineed pleegt verliest niet alleen alle rechten in de betrokken goederen, maar riskeert ook een veroordeling tot een gevangenisstraf en/of geldboete.

Informatie overgemaakt door de Nederlandstalige Regionale Commissie van de Koninklijke Federatie van Belgische Notarissen, Bergstraat 30-32 te 1000 Brussel.

NIEUWE STRUCTUUR VAN HET VISSERIJONDERWIJS

(Vervolg van blz. 45)

serij zal in al haar geledingen meer en meer technologisch worden uitgebouwd. Dit is zoveel als het intrappen van een open deur zult u zeggen. Inderdaad, maar ik meen daarenboven dat het tevens tot een verschuiving in het bemanningsbestel zal leiden. Dit is trouwens, goed beschouwd, al voor een stuk op gang gekomen. Laat ons maar eens kijken naar de kustvisserij. Wie maakt daar nog onderscheid tussen schipper en motorist: op de monsterrol moet het nog wel maar iedereen weet dat het in feite niet meer zo is. Nu kan men aanvoeren dat kustvisserij wel wat speciaals is: een paar man, zo buiten, zo binnen. Ik geef toe dat een vergelijking met dit model wat mank loopt maar wat me treft is het toegroeien van functies die oorspronkelijk gescheiden waren en dit onafgezien het handje toesteken hier of daar: de schipper met motoristenbrevet en vice versa is al lang geen nieuwigheid meer. Nu ben ik overtuigd dat deze tendens, het toegroeien dus, zich over het geheel zal doorzetten en dan precies omdat de technologie de twee grote functie-indelingen aan boord tot een geheel zal verweven. Of we dit nu willen of niet, we gaan naar een „knopjesbrug" van waaruit zowel de navigatie als de visvangst zal bevolen worden. Dat er nog mankracht aan te pas zal komen is zeker, maar dit zal dan wel minimaal zijn. Voor wat nu die knopjesbrug betreft, kan men natuurlijk voorop stellen dat het voldoende is om te weten op welk knopje dient gedrukt om dit of dat voor mekaar te krijgen. Dit is niet alleen kortzichtig maar de meest onverantwoordelijke houding die men aannemen kan want uiteindelijk gaat het altijd om mensenlevens in de eerste plaats en om belangrijke kapitalen in de tweede plaats. De man die op de knopjes duwt, moet inzicht hebben op het systeem en de werking ervan: hij moet de onderrichtingen van de fabrikant met kennis van zaken gaan toepassen.

Het lijkt me klaar dat de hele geschiedenis, van nu voort, gaat draaien om electronica en mechanica die alvast voor wat het deel navigatie betreft, de klassieke methodes naar de achtergrond verdringen. Toegegeven, zo ver zijn we nog niet maar als ik die Decca-ervaring en zoveel anders bekijk, dan lijkt het me de hoogste tijd zich er nu al over te bezinnen. Nu kan de kwestie nog rustig onder alle hoeken bekeken worden, kan aan beredeneerde afbouw van het ene en opbouw van het andere worden gedacht, kan vooral worden gepland, op min of meer lange termijn. Voor wat nu de technische afdeling van de visserijschool betreft, zie ik, in een min of meer verre toekomst de samensmelting van de twee afdelingen tot een enkele (vgl. toekomstig scheepsbestel) met een programma waarin, voor de technische vakken, fysica, electriciteit en aanverwante gaan primeren terwijl van de klassieke wiskundige navigatiemethodes alleen nog het meest utilitaire in de opleiding behouden blijft en wel die enkele zaken die in noodsituaties enige uitkomst kunnen geven. De technische afdeling zal zo de basis leggen van waaruit de technische en technologische onderlegde leider van de werkzaamheden op zee zal voortkomen. Bij de beroepsafdeling zal zorgvuldig de evolutie in de taken aan boord dienen te worden gevolgd, zelfs, aan de hand van de nieuwe technologie deze taken voorzien en daar op ingaan i.a.w. de opleiding moet proberen een stap voor te zijn en dit is zeker niet gemakkelijk al is het dan de ideale opstelling voor een vakonderwijs.

Toch meen ik dat daar iets voor gedaan kan worden. Het moet inderdaad mogelijk zijn, in het raam van het onderwijsbeleid, ergens een sectie of zo te belasten met het opnemen van kontakten met alles dat van ver of dichtbij met het bedrijf te maken heeft. De informatie die zo verkregen kan worden zou doorgespeeld worden aan de programmacommissie die luidens art. 6 par. 4 van het Besluit van de Vlaamse Executieve betreffende het zeevisserijonderwijs, door de bevoegde Gemeenschapsminister, in casu de heer Lensens, zal opgericht worden.

Laat ik om te eindigen in elk geval hopen dat al wie nu en in de toekomst eerlijk met de opleiding begaan is, zal willen inzien dat een leerstofprogramma een levend iets is, wat insluit dat men, met zich opdringende aanpassingen, niet mag wachten en vooral niet laten verrotten zoals helaas reeds is gebeurd. Dan zal veel werk niet vergeefs zijn geweest.

DE NEDERLANDSE MINISTER BRAKS TEVREDEN MET HARINGAANDEEL

Naar het blijkt, is de Nederlandse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, de heer Braks, ten zeerste tevreden over het aandeel in het algemeen haringkwotum dat aan Nederland toekomt. Van de Noordzeeharing krijgt Nederland in de eerste 155 duizend ton, 27,6 % toegemeten. Boven de 155 duizend ton, namelijk tot 251 duizend ton vermindert dit aandeel tot 27 %. Indien de Gemeenschap mocht beslissen dat er meer dan 251 duizend ton ter beschikking gesteld wordt, krijgt Nederland van dit bijkomend gedeelte nog 20,50 %

Of de tevredenheid van minister Braks nu werkelijk zo groot is, daar kunnen wij toch aan twijfelen. Inderdaad eist Nederland voorafgaandelijk aan het tot stand komen van het akkoord 30 %, en dit op basis van historische vangstrechten.

Wel had de minister laten verstaan, dat hij eventueel nog bereid zou gevonden worden 29 % te aanvaarden, maar dat dit de uiterste toegeving was om een overeenkomst tussen de Lidstaten mogelijk te maken. Niet dat dit zo'n groot verschil uitmaakt, namelijk op basis van de 155 duizend ton, amper 2.170 ton. Aan 29 % kreeg Nederland van de Noordzeeharing 44.950 ton toegewezen. Aan 27,6 % wordt dit 42.780 ton.

Trouwens de heer Braks kan gerust zijn, eens dat zijn kotters aan het vissen zijn op haring, ziet men daar niet zo nauw, ten minste als men de makreelvissers indachtig blijft, en men dit (goede) voorbeeld volgt. Trouwens het vislogboek is nog altijd niet ingevoerd, niettegenstaande dit, volgens de mededelingen begin dit jaar, reeds zeker vanaf oktober in voege zou geweest zijn.

Het aandeel van de andere haringvissende lidstaten geven we hieronder in een tabel weer:

lidstaat	%
West-Duitsland	13,30
Frankrijk	13,80
Groot-Brittannië	24,15
Denemarken	21,15
België	7.100 ton

Voor België werd een vaste tonnage doorgegeven, dat gelijk komt met 4,58 %.

In geval meer mag gevangen worden dan de 15 duizend ton en/of meer dan 251 duizend ton, die grensgetallen zijn, zullen de percenten van Groot-Brittannië en Frankrijk wat kleiner worden, evenals deze voor Nederland zoals we dit hierboven reeds weergaven, maar omgekeerd zullen de percenten voor West-Duitsland en Denemarken verhogen, terwijl eveneens België iets meer krijgt van de haringkoek, maar dan terug niet in percenten uitgedrukt maar in een vast getal. Dan wordt het voor België rond de 8.500 ton.

De overeenkomst over de verdeling van het algemeen haringkwotum kwam in feite als een verrassing voor, na de totale mislukking van de E.E.G.-top te Athene. Het is alsof de E.E.G.-ministers die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, hebben willen bewijzen dat de Gemeenschap niet dood is en er nog altijd verstandhouding en de wil tot overeenkomst aanwezig is.

DE INTREDE VAN SPANJE EN PORTUGAL IN DE E.E.G.

De intrede van Spanje en ook van Portugal in de Gemeenschap zal nu wel niet te vermijden zijn, ook al betoont er zich niemand enthousiast over. Niettegenstaande de Euro-parlementairen weten dat deze toetreding, vooral van Spanje veel problemen voor de visserij zal medebrengen, zijn ze er toch voor. Inderdaad vertegenwoordigen er slechts weinig Europarlementairen, visserijdistrikten, maar hoofdzakelijk landbouw- en nijverheidsgebieden. Vermits het nog altijd zo is, dat de eerste bekommernis van de politiekers, van politieke aard is en zich politiek-demagogisch laten uiten, moet de visserij er niet veel van verwachten.

De verslagen die verleden week door de commissie „Visserij" aan het voltallig Europarlement voorgelegd werden, hebben wel op de gevaren en moeilijkheden van de intrede van Spanje voor de visserij gewezen, maar hebben toch de toetreding aanvaard.

Een eerste verslag opgesteld door de Franse socialiste „Nicole Péry" geeft wel de problemen aan voor de visserij der lidstaten, maar wijst tevens op maatregelen reeds door Spanje genomen om de vangstcapaciteit van haar vloot te verminderen en stelt zelfs voor dit land financiëel te helpen ter zake, tevens een restructuratie van de vloot te vergemakkelijken.

De tweede verslaggever „Olivier d'Ormesson" heeft het voornamelijk over de Spaanse vloot vissende voor de Westkust van Afrika en in de Middellandse Zee. Om te beletten dat deze schepen zich, na de toetreding tot de E.E.G., zich tot de Gemeenschapswateren zouden wenden, stelt deze voor, dat de E.E.G. zou zorgen voor bilaterale visserijverdragen met betrokken West-Afrikaanse en Middellandse Zee-landen ten voordele van de Spaanse visserijvloot. Hiermede erkent de verslaggever echter toch expliciet, dat er een gevaar bestaat dat deze Spaanse vloot onze visserijgronden in de Gemeenschapswateren zou komen opzoeken. Volgens de Europese commissaris Pisani moeten de problemen over het kapitel „Visserij" zo rap mogelijk aangevat worden. Deze toetreding zou moeten samengaan met een verdere herstrukturering van de Spaanse visserijvloot, rekening houdend met de bestaande stocks en de marktreglementering.

Wij noemen dit mooie rethoriek, die geen rekening houdt met de werkelijkheid van wat de Spaanse visserijvloot betekent en vooral wat de vissers betekenen. Het komt nu reeds tot en open oorlog tussen Franse en Spaanse vissers in de Golf van Gascogne omdat de Spanjaarden lak hebben aan gelijk welke reglementen voor bewaring van de stocks en/of beschermingsmaatregelen voor de jonge vis. Wat de betrokken Euro-parlementairen betreft, zouden wij hen de goede raad wensen te geven, eerst eens hun licht te gaan opsteken bij de E.E.G.-visser zelf en zich daarenboven te gaan vergewissen van de mentaliteit en de volledige tuchteloosheid van de Spaanse visser.

Als de Spaanse vissers werkelijk tot de gemeenschapswateren toegelaten wordt, dan mag men meteen de E.E.G.-inspecteurs vertienvoudigen en hen allen een standplaats toewijzen in de Spaanse havens, met de gevaren voor hen er aan verbonden zoals op de voetbalvelden, wanneer hen iets niet aanstaat.

Anderzijds begrijpen we evenmin hoe de „Tien" het nog in hun hoofd kunnen krijgen de Gemeenschap uit te breiden met Spanje en Portugal, gezien de nationalistische belangen van bepaalde, om niet te zeggen, van alle lidstaten, zo beduidend extreem gesteld worden, dat men er tot geen overeenkomst komt. Men zal de moeilijkheden op landbouwgebied, en vooral wat de windstreken betreft en die reeds te veel aan de oppervlakte komen tussen Frankrijk en Italië, nog wat opdrijven met de aanvaarding van Spanje als lid van E.E.G. Zou men niet liefst zoeken tot eenheid te komen onder de „Tien" vooraleer zich te gewagen aan „Twaalf"! Hoe meer lidstaten, hoe machtelozer de E.E.G. zal worden, hoe groter de reus op nog weker lemen voeten!

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.

Voor uw eindejaarsfeesten

RESTAURANT

„'t Schuurke"

Voorhavenlaan 20, Vuurtorenwijk, Oostende
✆ (059) 32.36.03 – Reservatie gewenst



Nieuwjaarsreveillon
31 december
1.650 fr.

Vederlicht gebakje met Kreeftlapjes Coulin met safraan stampers
★
Zeetong reepjes Knappende groenten Sausje van de chef
★
William Sorbet
★
Eend uit onze Duinen Jagers roomsaus, drie groenten mousjes
★
Nieuwjaar hartje
★
Moka met amandel koekjes
★

Nieuwjaarsdag
1 januari
900 fr.

Sint Jacobs hapje Fijne groenten Roomsaus
★
Dubbele heldere vleesbouillon
★
Lamsnootjes met witloof Tuingroenten slaatje Dauphineaardappeltjes
★
Ananas sorbet
★
Moka met koekjes van het huis
★

Reserveer tijdig!

Plaatsen zijn beperkt!

OOK VOOR TRAITEURSDIENST DOE BEROEP OP ONS!

Gastronomie in een romantisch en gezellig kader, daarvoor moet men bij 't Schuurke zijn!!!

Muziek en dans – Reserveer tijdig

+ Gratis eindejaarsgeschenk

VAN HET E.E.G.-FRONT

OPVANGPRIJZEN VERHOOGD

Door de E.E.G. worden met ingang van 1 januari 1984 de drempelprijzen voor heel wat vissoorten verhoogd. Dat wil zeggen de tussenkomst van de Gemeenschap aan de producentenorganisaties voor de opgevangen vis. Vrij aan de producentenorganisaties een verdere speling in deze prijzen toe te passen en/of te voorzien.

Hieronder de tabel met de verhoging procentgewijs uitgedrukt voor de voornaamste soorten die ons aanbelangen:

vissoort	%
kabeljauw	6
koolvis	4
schelvis	6
wijting	5
leng	2
makreel	2
platvis (2)	2
platvis (3)	7

Niettegenstaande de geldmoeilijkheden waarin de Gemeenschap zich bevindt, wordt er dus toch een groter tussenkomst in de opvangprijs verleend aan de producentenorganisaties. Nochtans drukt deze verhoging volgens ons inzicht nog niet eens de waarde van de inflatie weer.

In de Commissie is men anderzijds echter eveneens weigerachtig te veel tussen te komen omdat men bang is, dat te grote opvangprijzen zouden kunnen aanleiding geven tot te veel opvang en mede tot het verwijzen van te veel verbruikersvis naar de vismeelfabrieken. Anderzijds passen de producentenorganisaties wat hun eigen tussenkomst betreft, ook een speling toe en verminderen zij deze wanneer regelmatig te grote prijzen opgevangen worden, zoals dit b.v. met de haring kan gebeuren.

Eén groot gevaar voor de producentenorganisaties betekent de mislukking van de top van Athene toch. Inderdaad hangen de uitkeringen van de E.E.G.-tussenkomsten in de opvang af van de F.E.O.G.A., namelijk van het landbouwfonds. Indien nu het Europees Parlement te Straatsburg de E.E.G.-begroting verwerpt, dan zitten de producentenorganisaties met het probleem, dat ze (voorlopig) geen tussenkomsten meer zouden krijgen en alles zelf moeten betalen. Hoe lang zou dit haalbaar zijn en zou dit niet gepaard gaan met een verhoging van de bijdragen van de reders ?

Ook hier is een intelligente werkwijze van de Rederscentrale nodig.

83 DUIZEND TON KABELJAUWKWOTUM MINDER IN 1984

gebonden worden door de vissers uit de Gemeenschap en wel met 12%, hetzij van 375 duizend ton tot 330 duizend ton.

De Belgische visser heeft hierin geen aandeel omdat er niet op makreel gevist wordt.

Aan pladijs zal er nog 159.820 ton mogen gevist worden tegenover 197.370 ton, of 19% minder dan voor 1982. Vreemd genoeg wordt de Belgische visser hier een hoger kwotum toegekend met 22%, hetzij voor 1984, 11.620 ton tegenover 9.550 ton in 1982.

Wat de koolvis betreft, mag er in 1984 zelfs meer gevangen worden namelijk 112.100 ton tegen 101.760 ton iets boven de 10% in meer. Hier wordt België 80 ton toegekend tegenover 70 ton. Ook het kwotum aan roodbaars wordt opgetrokken en wel met 57%, namelijk van 54.500 ton naar 84.500. België doet niet aan specifieke visserij op de roodbaars.

We hebben de cijfers van 1982 tegenover deze van 1984 gezet omdat men voor 1983 in de Commissie zich nog altijd niet heeft kunnen eens verklaren over de opdeling tussen de landen-lidstaten aan de kwota.

Voor 1984 zal het E.E.G.-kwotum kabeljauw van 1983 teruggebracht worden van 522 duizend ton tot 439 duizend ton. Dit is een vermindering met 16% hetgeen uitzonderlijk veel is. Relatief gezien is de Belgische visser nog een groter slachtoffer, vermits hem, volgens de ter beschikking staande cijfers 35% afgenomen wordt. België krijgt nog de beschikking over 6.460 ton tegenover 9.950 ton in 1983! Wat de schelvis betreft, wordt het beschikbaar kwotum voor de Gemeenschap voor 1984 op 63.400 fr. gesteld tegenover 201.700 ton in 1982. Dit is een vermindering met 19%.

Hier krijgt België 20% minder toegewezen, namelijk 1.370 ton voor het volgend jaar tegenover 1.710 ton in 1983. Ook voor de wijting wordt de aanvoer gevoelig beperkt, hetzij van 205.500 ton in 1983 naar 131.100 ton in 1984, hetgeen een vermindering met 36% uitmaakt.

Weer werden hierbij onze Belgische vissers zeer slecht behandeld met een vermindering van lieft 53% van het kwotum ten overstane van dit van 1982 namelijk: 2.030 ton tegenover 4.300 ton in 1983 ... Ook aan makreel moet er in-

	1982	1984	1982	1984
Kabeljauw	522.340	439.470	9.950	6.460
Schelvis	201.700	163.400	1.700	1.370
Wijting	131.120	205.520	4.300	2.030
Makreel	375.000	330.000	—	—
Pladijs	197.370	159.820	9.550	11.620
Koolvis	101.760	112.100	70	80
Roodbaars	54.500	84.500	8	8

Hierbij wordt geen rekening gehouden voor België van onze IJslandse visserij, waar enkele duizende ton in totaal aan kabeljauw, koolvis, leng, schelvis en rode poon mag gevist worden.

E.E.G.

■ Het E.E.G.-voorzitterschap wordt vanaf 1 januari 1984 waargenomen door Frankrijk. De Griekse voorzitter(s) hebben dan hun term van 6 maand uitgedaan. Voor een gedeelte wijt men de moeilijkheden die de E.E.G. thans kent om tot een onderling akkoord te komen tussen de landen-lidstaten, aan het gebrek aan ervaring van de Grieken om de ministerraad en de Commissie voor te zitten. De grote oorzaak is echter wel de onwil van velen en de zuiver egoïstische belangen. Bepaalde lidstaten zoals Groot-Brittannië willen zelfs belangrijke bedragen teruggestort zien, waarin ze niet altijd ongelijk hebben. We duimen intussen voor de Franse voorzitter(s) en hopen dat er van hen werkelijk meer autoriteit zal uitgaan om tot aanvaardbare kompromissen tussen de landen-lidstaten te komen.

■ Volgens het vóór vijf jaar voorgestelde akkoord tussen de E.E.G. en Groenland, doet de Commissie de aanbeveling, de huidige verdeling van het kabeljauwkwotum ten westen van Groenland op 75 duizend ton te handhaven, dat wil zeggen 62 duizend ton voor Groenland en 13 duizend ton voor de Gemeenschap. Mochten de visvoorraden dalen of toenemen, dan zal deze verhouding worden gewijzigd.

■ Op de eerstkomende vergadering van de Commissie te Brussel, hetzij op 14 december e.k. hoopt de Commissie met cijfers voor de dag te komen voor voorlopige kwota voor het jaar 1984 (en dit nadat er nog altijd geen definitieve cijfers zijn voor 1983!). Inderdaad meent men tot een beter resultaat te zullen komen voor 1984 dan voor 1983 omdat men nu reeds weet dat er een heel wat groter kwotum haring zal ter beschikking gesteld worden voor 1984 voor de landen-leden dan in 1983. Men hoopt hiermede elkeen te zullen kunnen tevreden stellen, zodanig, dat het „niet-tot-een-overeenkomst-komen" over de haring, zoals in 1983 hier dan geen aanleiding meer zal vormen om te weigeren over de opdeling van de kwota voor de andere vissoorten te spreken. Als men echter meent op dezelfde bijeenkomst en over 1983 en over 1984 te zullen tot overeenkomst te komen, zien wij het zeker nog niet zitten.

'n netten probleem?

BEL YMUIDEN STORES
Ymuiden - 02550-19122*
Oostende - SCAP 059-322951
Zeebrugge-Hand in Hand
050-544117

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

IERLAND

■ De Ierse Navy wordt een aanzienlijke terugval gewaar in het vaststellen van illegale visserij door Spaanse treilers in de Ierse 200-mijlszone. De betrokken Navy meent dat de Spaanse treilers opgeschoven zijn naar de Franse zone voor hun illegale visserij omdat zij niet meer gerust zitten in de Ierse wateren. Zij steunen zich hiervoor op het feit, dat er tot eind November niet min dan 50 Spaanse treilers opgebracht en beboet werden en dat dit de schrik er heeft ingejaagd. Kan een reder zich nog een eerste boete getroosten, dan is dit niet meer het geval voor een tweede, die veel hoger ligt. En onder de laatst opgebrachten waren er reeds heel wat voor de tweede maal.

■ De Ierse Navy schat dat er ongeveer 350 vreemde treilers in hun 200-mijlszone komen vissen, waaronder 200 Spaanse schepen waarvan er slechts 130 over een E.E.G.-vergunning beschikken. De 150 andere vissersvaartuigen zijn er uit de landen-Lidstaten van de Gemeenschap die er wel mogen komen vissen maar uit de 12 mijl van de kust moeten blijven.

IJSBERGEN ALS ZOETWATERRESERVE: NOG NIET VOOR MORGEN

De dag dat ijsbergen weggesleept zullen worden en men ze zal laten smelten om zoet water te leveren, is nog niet direkt nabij wegens de vrijwel onbetaalbare kosten die ermee gepaard gaan.

Australische wetenschapslui, die sinds 1960 het rendement van zoet water door het smelten van ijsbergen bestuderen, legden op de recente bijeenkomst van de adviserende partijen van het Antarctisch Verdrag een document over het antarctisch ijs voor. Zij schetsten de mogelijkheden van irrigatie van dorre streken of voor stedelijke woongebieden. Als daartoe in aanmerking komende streken werden Australië, de westkust van Zuid-Amerika en Zuid-Afrika, het Midden-Oosten en de zuidwestkust van de Verenigde Staten genoemd.

Evenwel moet het potentieel van de enorme zoetwater voorraden van ijsbergen als natuurlijke hulpbron afgewogen worden tegen een aantal economische, technische en milieufaktoren.

Ongeveer 24 miljoen km3 water zit opgeslagen in het ijs van de zuidpool, wat neerkomt op ongeveer 80 tot 90% van de wereldvoorraad van zoet water. Elk jaar wordt daarvan ongeveer 1000-1300 km3 afgevoerd in de vorm van ijsbergen. Dat is voldoende om de huidige wereldbevolking van zoet water te voorzien.

Economisch gesproken zouden de huidige kosten om ijsbergen tot zoet water te verwerken, twee- tot driemaal hoger liggen dan de kosten voor de conventionele produktie van zoet water.

Het verslepen van ijsbergen vormt geen probleem. Het afsmelten van het ijs onder invloed van de zonnestraling, zou verwaarloosbaar klein zijn. De zonnestraling zou namelijk een verlies van ongeveer 2 m ijs van het oppervlak per 100 sleepdagen veroorzaken.

Een technisch probleem dat zich zou kunnen voordoen kan voorkomen bij het bereiken van de bestemming. Het is namelijk zo, dat ijsbergen die men nog net zou kunnen slepen, toch wel een diepgang van ten minste 150 m zouden hebben, zodat zij de kust slechts tot op een 15-20 km kunnen naderen zonder aan de grond te lopen.

NIEUWJAARSREVEILLON

opgeluisterd met orkest

L'apéritif «Thermae Palace»

———

La demoiselle de Cherbourg en belle-vue
sauce cocktail

———

Le pavé de turbot aux langoustines
et St. Jacques au pistil de saffran

———

Le sorbet au marc de Champagne

———

Le filet de lièvre arlequin
Les compotes assorties
Les pommes Berny

———

La surprise de l'an neuf

———

Le moka et les mignardises

———

2.400,- Fr.
Avondkledij gewenst

Dienst en B.T.W. inbegrepen
Reservatie door storting
280-048153-93 N.V. REST

T.P.
THERMAE PALACE

THERMAE PALACE HOTEL
Koningin Astridlaan 7, 8400 OOSTENDE
✆ (059) 50 09 79 - Telex 81.013

OPGEPAST!

DE WINTER IS IN AANTOCHT!

DENK AAN UW HOOFD!

BESCHERMT HET MET EEN HOOFDDEKSEL

natuurlijk van bij

Jacqueloot

Hoek Witte Nonnenstr.
en Christinastraat, Oostende

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

UITBREIDING MACHTEN VOOR DE SCHOTSE VISSERIJMINISTER

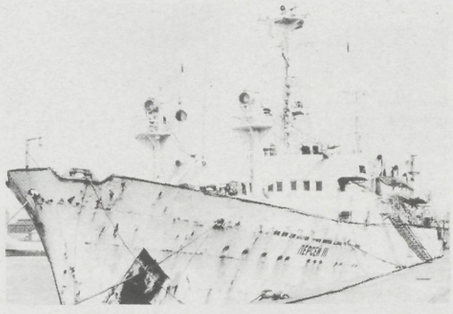
Een nieuw wetsvoorstel dat zeer binnen kort wet wordt, zal aan de Schotse minister voor de visserij heel wat meer machten toekennen dan dit voorheen het geval was. Voornaamste zal in dit geval wel zijn, dat de driemijlslimiet waarin het verboden werd aan Britse (en natuurlijk aan vreemde) treilers in deze zone te vissen, zal uitgebreid worden tot 6 mijl rond de Schotse kust. Dat wil zeggen dat de Schotse visserijminister Lord Gray, de bevoegdheid krijgt om in de ganse zone tot 6 mijl, alle visserij kan verbieden, bepaalde visserijmethodes en/of het gebruik van bepaalde netten kan verbieden, dit eventueel voor bepaalde perioden met eventueel bepaalde uitzonderingen. Hij zal eveneens over de bevoegdheid beschikken om bepaalde gebieden tot kweekplaatsen (kinderkamers) voor de jonge vis uit te roepen wat een visverbod insluit, minstens voor bepaalde duur, evenals maatregelen te nemen voor de bescherming van de jonge visstocks in het algemeen. Hij kan eveneens bepaalde gebieden aanduiden voor de fuik- en pottenvisserij waar dan de visserij met netten zal verboden worden.

Wij zelf stellen vast, dat er aldus maatregelen zullen, of kunnen genomen worden ter noodzakelijke bescherming van de visserij, die wij sinds jaren verdedigen, namelijk het verbod te vissen in bepaalde gebieden gedurende bepaalde periodes om de paaiplaatsen vrij te houden en om de gebieden die gekend zijn als kinderkamers te beschermen. Verder bescherming van de jonge vis, enz... dit alles in de plaats van een systeem van opgelegde kwota en beperkingen die doorgaans toch overtreden worden, zelfs met bepaald medeweten van officiële toezichtsinstanties. Is dit misschien een eerste aanwijzing dat er heel wat meer zit in het nemen van dergelijke beschermingsmaatregelen. Van één feit zijn we in elk geval overtuigd, dat is dat het instellen van dergelijke maatregelen, samen gaande met bv. de verhoging van de netmaaswijdte, die we ook verdedigen, zeker zal leiden tot een aanwas van de visstocks, waardoor ook, wanneer men toch aan een bepaald kwoteringssysteem zou blijven houden, minder vangstbeperkingen zullen moeten opgelegd worden. In dit geval mag men dan zeker niet tot toestanden komen zoals dit nu vooral uitgaat van Nederlandse werven, namelijk door allerlei kunst- en vliegwerk, middenslagschepen beneden de 70 Brt te houden, waardoor deze binnen de twaalfmijlszone, op basis van de erkenning als klein kustvisserscheepje (van 24,50 m. lang!) juist de twaalfmijlszone totaal zullen komen ledig vissen, waardoor tevens de zogenaamde bescherming van de kleine kustvisserij totaal opgedoekt is. In het voorjaar is de kust de verblijfplaats voor jonge vis en daarom ook zou er dienen ingegrepen te worden tegen deze verkapte middenslagschepen.

De Schotse minister ligt het nu echter in de macht om de visserij minstens tot zes mijl uit de kust te verbieden. Hopen we maar dat alle landen dit voorbeeld zullen volgen.

RUSLAND

■ Rusland die reeds in samenwerking met Ierse marinebiologen een studie verrichtte op de blauwe wijting aan de Ierlandse westkust, namelijk op de broedplaats en dit aan boord van een Russisch oceanografisch onderzoekingsvaartuig, heeft voor een nieuw onderzoek terug een uitnodiging aan het Iers departement voor de visserij gestuurd, waarbij de wens uitgedrukt werd de Ierse marinebiologen terug aan boord van het Russische onderzoekingsvaartuig als gast te mogen ontmoeten en begroeten. Dit is een uitstekend idee, waarvan het nut te onderschrijven is.



Het 84-jarig meter Russische oceanografisch onderzoekingsschip ingezet voor onderzoek op de broedplaatsen van de blauwe wijting.

IJSLAND

■ Gezien de verminderde aanvoer van vis bij de IJslandse treilers wenst de regering dit op een andere manier op te vangen door betere visprijzen te bekomen via een kwaliteitsverbetering. Het IJslands ministerie van visserij heeft dan ook een film opgezet hoe men de gevangen vis best behandelt. Deze film zal op de t.v. uitgezonden worden en zelfs aan boord van de grote treilers. Ook wij hebben er reeds bij herhaling op gewezen dat een goede verzorging van de gevangen vis synoniem is voor betere marktprijs, en dat een dergelijke film langs televisie uitzonderlijke voordelen met zich zal brengen.

NOORWEGEN

Nadat Noorwegen reeds belangrijke resultaten heeft bekomen in zijn visfarms op de forel, waarvan er reeds 400 opgezet zijn langsheen de, hiervoor bijzonder geschikte Noorse kust, wil men het nu ook beproeven met visfarms op de kabeljauw. Eén en ander is het gevolg van de verminderde stocks Noordelijke IJszee kabeljauw waardoor beperkingen dienen opgelegd aan de Noorse kabeljauwvisserij. Drie jaar lang probeerde men dit zonder zichtbare of voldoende resultaten. Thans is dit zonder zichtbare of voldoende resultaten. Thans is men er toch reeds in geslaagd een kabeljauw (gul) in 22 maanden tot een gewicht van 2 kg. te brengen. De moeilijkheid is echter de larven er toe te brengen voedsel te nemen, hen te beschermen tegen een vraatzuchtige omgeving, en hen tevens voldoende plankton te bezorgen van heel kleine visjes.

DENEMARKEN

■ Volgens bepaalde Schotse bronnen zou Denemarken in het jaar 1982 zo maar eventjes 110 duizend ton jonge haring van minder dan één jaar oud gevangen hebben op de westkust van Denemarken en 80 duizend van deze jonge haring in 1981. Dit is een voldoende hoeveelheid haring om de ganse Noordzee op haringgebied gezond te maken. Haring die kuit schiet op de Britse kust van Buchan Ness tot Scarborough ziet deze kuit als larve de weg vinden doorheen de Noordzee om hun twee eerste jaren op de Deense kust door te brengen vooraleer terug oostwaarts te trekken naar de Britse kust om daar als driejarige deel te nemen aan het kuitschieten. De Denen hebben intussen ganse massa's jonge haring weggevist, die aldus niet in aanmerking konden komen voor voortzetting. In de eerste drie kwartalen van dit jaar bereikte de gevangen tonnage jonge haring door de Deense vloot reeds 90 duizend ton. **En dit voor zuiver vismeeldoeleinden!**

SCHOTLAND

■ De beslissing van de bouw van bijkomende meerplaatsen voor 40 vissersvaartuigen in de Schotse haven van Peterhead, werd op een onlangs gehouden bijeenkomst van de havenautoriteiten verdaagd tot een volgende bijeenkomst. De bouwkosten hiervoor zullen één miljard B.fr. bedragen en zouden over een periode van 4 jaar lopen. Het bouwen van de bijkomende kaaimuren zou alleen reeds 540 miljoen bedragen, hetzij meer dan de helft van de voorziene som. Uitrusting, structuurwerken en akkomodaties zouden met de rest van de voorzien bouwkosten gaan lopen.

JAPAN

De Japanse vissershaven Kushiro kende verleden jaar een aanvoer van meer de één miljoen ton vis! Nog niet zolang geleden werden er door één treiler in één enkele dag liefst 7.800 ton, hoofdzakelijk vis en sardienen aangevoerd. Dat is, omgezet in bennen van 50 kg., 156 duizend bennen (!) of anderzijds nog in één enkele dag één zesde van de jaaraanvoer van de ganse Belgische vloot.

Oersterke vislijnen
Zwaar gevet, dubbel gegalvaniseerd



BEL YMUIDEN STORES
Ymuiden - 02550-19122*
Oostende - SCAP 059-322951
Zeebrugge-Hand in Hand
050-544117

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

■ Volgens het Nederlands R.I.V.O. heeft het onderzoek op de haringlarven in de centrale Noordzee in september uitgewezen, dat we met een zeer goede jaarklasse zullen te doen hebben. Ten minste als de haringlarven zich normaal kunnen ontwikkelen. Inderdaad zouden we eveneens een zeer rijk garnalenjaar 1983 tegemoet gegaan zijn, eveneens volgens het R.I.V.O. Onverwachte grote scholen zeer jonge wijting en gul onder de kust, hebben echter geweldig huis gehouden in de garnaallarven en kleine garnaal met het bekende gevolg. Men zou dus normaal voor volgend jaar kunnen rekenen op grotere kwota haring. In de noordelijke Noordzee zijn de vooruitzichten iets minder goed. Het gaat hier, wat de centrale en noordelijke Noordzeeharing betreft, om de zomerharing: de maatjesharing.

■ Er is nu een zalf op de markt gekomen, die als huidzalf de rimpels laat verdwijnen. Dit is zeker geen wereldschokkend nieuws en zou hier niet passen, moest het niet zijn, dat deze zalf een preparaat is van de wilde Portugese oesters. Men kan deze zalf thans reeds in Frankrijk kopen en de vervaardigers lopen hoog op met de „rimpeloosheid" van hun zalf. Een tube zalf zal U toch wel van een twaalf honderd fr. lichter maken.

■ Men leest al te veel van kweekvis waarvoor men de afvalwateren van de kerncentrales gebruikt. Zo uitgedrukt, verwekt dit de indruk dat het hier gaat over nucleair afvalwater. Niets is minder waar. Men gebruikt de opgewarmde wateren die zorgen voor de koeling in de centrales en die dus zuiver zijn van nucleair afval en hierdoor niet bezoedeld zijn. Het zijn opgewarmde wateren minder dan één jaar om een gewicht van anderhalve kg. te bereiken. In niet-opgewarmd water is dat anderhalf jaar. Hetzelfde patroon ongeveer voor de forel. Bij de paling is de uitzonderlijke groei in evenredigheid, nog veel aanzienlijker.

■ Duizenden zeevogels vinden jaarlijks de dood als gevolg van olievervuiling die wordt veroorzaakt door olietankers die hun tanks op zee schoonspoelen. In oktober 1984 wordt een belangrijke internationale konventie van kracht die paal en perk stelt aan deze vervuiling. Groot-Brittannië, Frankrijk, Italië, de Bondsrepubliek Duitsland, Griekenland en Denemarken hebben zich al bereid verklaard de Marpol Konventie voor de Preventie van vervuiling door schepen na te leven van zodra deze van kracht wordt. De Europese Kommissie dringt er bij de overige Lid-Staten op aan hun voorbeeld te volgen.

■ Er zijn 200.000 beroepsvissers in de Gemeenschap die over een degelijke beroepskennis moeten beschikken. Het Europees Fonds verleent financiële steun aan de beroepsopleiding van vissers en de verbetering van hun levensomstandigheden. Frankrijk ontving 3,9 miljoen FF in 1981 en 5,8 miljoen FF in 1982. Ierland 481.000 Ierse Ponden en Groot-Brittannië 511.000 pond in 1981. De overige Lid-Staten hebben geen specifieke steunaanvragen ingediend met betrekking tot de beroepsopleiding van vissers.

■ De ekonomische recessie en het inleveren zou toch nog een goede kant hebben, namelijk deze van matiger eten en leven, waartoe velen wel verplicht zijn. Vooral gedurende de zestiger jaren leidde dit tot een scherpe stijging van hart- en vaatziekten zodanig, dat begin 1970 de wereldgezondheidsorganisatie volgende waarschuwing richtte: „Indien deze ontwikkeling niet tot staan kan worden gebracht, zal een gedeelte van de wereld gekonfronteerd worden, met de grootste epidemie die het westen ooit gekend heeft". Tijdens de laatste jaren kon een voortdurende daling waargenomen worden. Wij wisten een beter middel dan een toevallig tussengekomen ekonomische teruggang en het inleveren, namelijk **„EET MEER VIS".**

FRANKRIJK

■ In het Franse „La Tremblade" werd een dief uit de oesterparken aangehouden. Bij een paar oestertelers werden in totaal 6 ton oesters weggehaald. De dief, zelf zoon van een oesterkweker, bekende een gedeelte onmiddellijk verkocht te hebben aan 50 fr. het kg. dat een heel zacht prijsje is en de andere verwaterd te hebben op de oesterparken van zijn vader, tot hij de gelegenheid kreeg om ze te verkopen. Zelfs aan de kleine prijs van 50 fr. het kg. toch nog altijd 300.000 fr. voor de 6 ton.

■ In de vijvers van de Franse kuststreek van Languedoc zal men in het voorjaar van 1984 kunnen beginnen met de commercialisatie van de uit Japan als larven ingevoerde scampigarnalen. Volgens de betrokken kwekers zijn de vooruitzichten bijzonder goed, zodat men werkelijk mag gewagen van een toekomst voor deze kweek en nieuwe vooruitzichten voor de Franse akwakultuur.

■ Het Franse kustvissersvaartuig „Ar Glazik" uit de vissershaven Guilvinec, werd door een stormkracht met windsterkte van 150 km per uur, in de nacht van 26 op 27 november op de strandklippen geworpen, recht over het „Punt van Penmarch". Het vaartuig werd door sleepboten weer vlot getrokken en na moeilijk zig-zag manoeuver weer naar de open zee gebracht. Het ging om een stalen 15-meter kustvaartuig. Toen men de operatie als geslaagd aanzag, braken de sleepkabels, en gezien de storm intussen terug opgekomen was, slaagde men er niet in de verbinding te herstellen. Het vaartuig eindigde ditmaal op enkele meter van de dijkglooïng tussen de klippen met opengescheurde romp, waar het bij laag water vastgeankerd werd. Men heeft zich nog niet uitgesproken of het vaartuig nog vlot getrokken en gered kan worden.

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

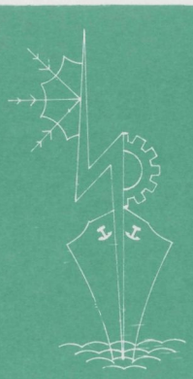
AAN DE OOSTKUST:

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

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
50.33.27 R. DEDRIE
26.64.99 JOS PRAET



zee mans almanak 1984 verkrijgbaar

In België:

Door storting
van het bedrag
van 1.200 fr.
plus 72 fr. BTW
plus 120 fr. verzendingskosten
op P.C.R. 000-0418987-44
of B.B.L. 384-1605797-46
van
drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust"
Hendrik Baelskaai 30
8400 Oostende
☎ 059 - 32 11 13
32 11 49
BTW-nr 412.522.588

Verder is dit werk
in België
nog te verkrijgen bij:

Beroepsvereniging
Hand in Hand
Vismijn, Oostende

Beroepsvereniging
Hand in Hand
Tijdokstraat 34, Zeebrugge

Martin en Co
Brouwersvliet 28, Antwerpen

Fa Bogerd
Brouwersvliet 36-38, Antwerpen

In Nederland:

door storting van het bedrag van
1.200 fr. + 135 fr.
verzendingskosten op
P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij
„Nieuwblad van de Kust"
Hendrik Baelskaai 30
B - 8400 Oostende – België

IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden

Maritiem,
Vissersweg 46, Scheveningen

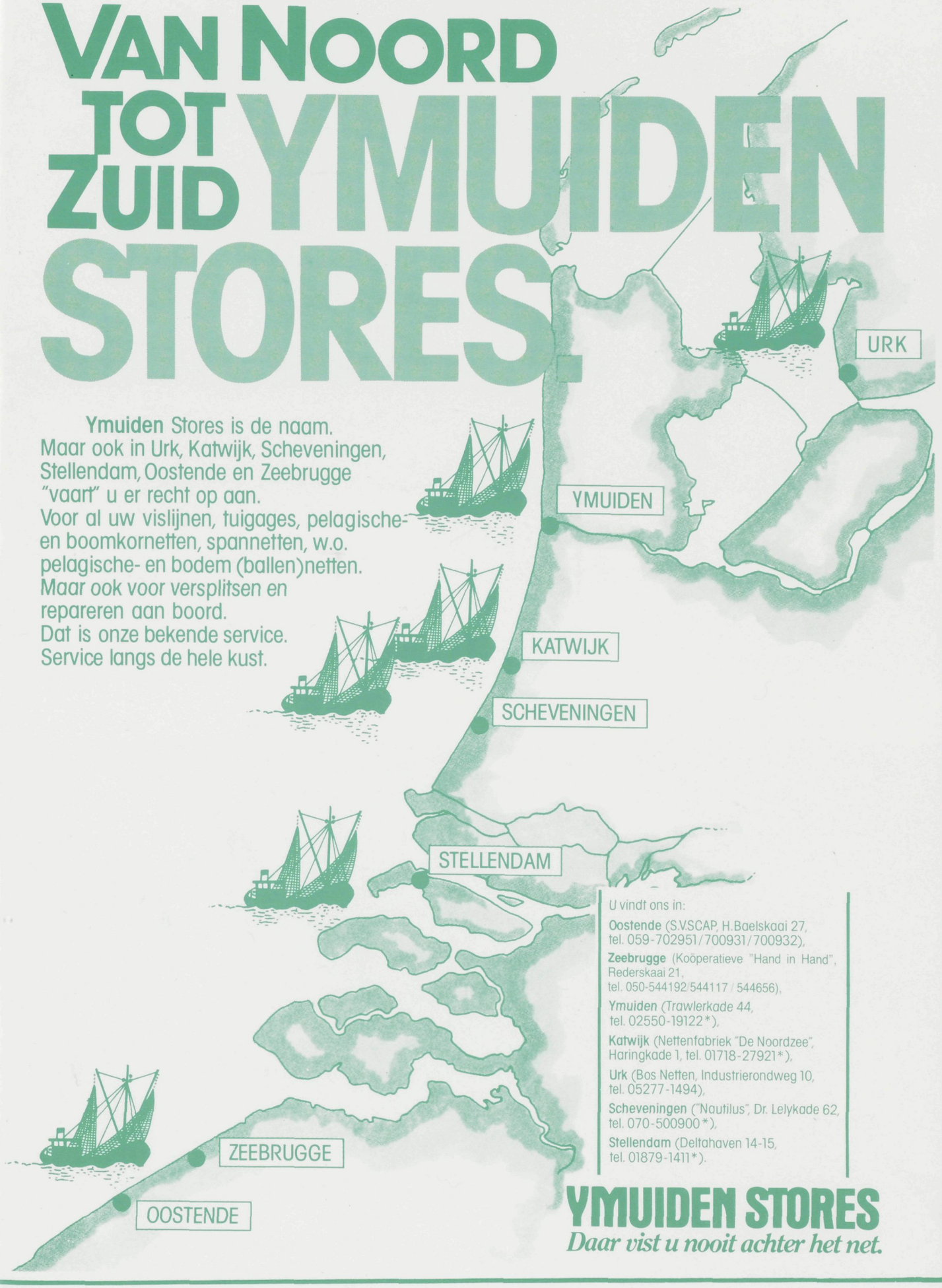
Observator,
Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam

Van Beelen,
Middenhavenweg 58, IJmuiden

Coöperatieve Inkoopvereniging,
Texel

VAN NOORD TOT ZUID YMUIDEN STORES

Ymuiden Stores is de naam.
Maar ook in Urk, Katwijk, Scheveningen, Stellendam, Oostende en Zeebrugge "vaart" u er recht op aan.
Voor al uw vislijnen, tuigages, pelagische- en boomkornetten, spannetten, w.o. pelagische- en bodem (ballen)netten.
Maar ook voor versplitsen en repareren aan boord.
Dat is onze bekende service.
Service langs de hele kust.



U vindt ons in:

Oostende (S.V.SCAP, H.Baelskaai 27, tel. 059-702951/700931/700932),

Zeebrugge (Kooperatieve "Hand in Hand", Rederskaai 21, tel. 050-544192/544117/544656),

Ymuiden (Trawlerkade 44, tel. 02550-19122*),

Katwijk (Nettenfabriek "De Noordzee", Haringkade 1, tel. 01718-27921*),

Urk (Bos Netten, Industrierondweg 10, tel. 05277-1494),

Scheveningen ("Nautilus", Dr. Lelykade 62, tel. 070-500900*),

Stellendam (Deltahaven 14-15, tel. 01879-1411*).

YMUIDEN STORES
Daar vist u nooit achter het net.



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.

■