HET VISSERIJBLAD



51e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 7 SEPTEMBER 1984 – NR. 32

DE NIEUWE 400 WATT HF SSB RADIO-TELEFOON RT 210

'S WERELDS MEEST GEAVANCEERDE
SSB RADIO-TELEFOON VOOR MARITIEM GEBRUIK
MET **ALLE** MARITIEME FREQUENTIES VAN 1,6 TOT 28 MHz



* MICROPROCESSER GEKONTROLEERD * 400 WATT PEP OUTPUT
* KEYBOARD BEDIENING * VOLLEDIG „SYNTHESIZED"
* GEHEUGEN VOOR 80 PAAR FREQUENTIES
* AFSTEMBARE ONTVANGER VAN 100 KHz TOT 30 MHz * INGEBOUWDE 2 TONE ALARM
* „FULL DUPLEX" WERKING * INGEBOUWD „SELFCHECK" SYSTEEM
* INGEBOUWDE KUNSTANTENNE * INGEBOUWDE **AUTOMATISCHE ANTENNE TUNER** VOOR AFSTEMMING OP ALLE TYPES VAN ANTENNES VOOR ALLE FREQUENTIES - ENZ.

VOOR ALLE VERDERE INFORMATIE VAN DEZE **DANMAR RT 210:**

STC Marine Services (Benelux) Ltd

PLANTINKAAI 1 - 2000 ANTWERPEN - ∅03 - 233 31 36 / 03 - 233 40 46

OFFICIEEL DANISH MARINE AGENT VOOR NEDERLAND:
STC MARINE SERVICE LTD - ADMIRAAL DE RUYTERSTRAAT 20 - 3115 HB SCHIEDAM - ∅ 00 - 3110 - 730288

OFFICIEEL DANISH MARINE AGENT VOOR ENGELAND:
INTELCO HOUSE - 302 COMMONSIDE EAST MITCHAM-SURREY ENGLAND - ∅ 00 / 44 / 1 / 640 34 00

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het visserijblad
Vrijdag 7 september 1984 – Nr. 32

Na anderhalf jaar weer een treiler voor de Oostendse vissersvloot

O.137 „TWILIGHT" IN BEDRIJF GENOMEN

Bij een stralende zon en midden een massale belangstelling, lag zaterdagvoormiddag, rond de klok van elf uur, de gloednieuwe treiler O.137 „Twilight" te wachten op hetgeen komen moest, ,met name de doopplechtigheid van – eindelijk nog eens – een nieuw vaartuig voor de Oostendse vissersvloot. Wij hebben het in het nabije verleden al dikwijls geschreven, nl. dat het merendeel van de nieuwbouw voor onze vissersvloot op het konto van Zeebrugge komt. Daar heerst nog altijd een niet te remmen nieuwbouw, maar het is toch bemoedigend vast te stellen, dat nu ook Oostende aan versterking toe is en begint te beseffen dat van de Oostendse vloot welke uit 73 eenheden bestaat, er 50 zijn van meer dan 20 jaar oud en van de Zeebrugse vloot, welke 96 eenheden telt, er 57 minder dan 20 jaar oud zijn. Dit hoeft geen commentaar, maar mag als een belangrijke aanwijzing aanzien worden voor wat de ouderdom van de vloot betreft en dus de mogelijke rentabiliteit fel kan beïnvloeden.

Zoals wij het reeds vorige week schreven, het was anderhalf jaar geleden, dat nog een nieuwe eenheid aan de Oostendse vloot was toegevoegd. Dat gebeurde in maart van vorig jaar toen de O.51 „Stormvogel" in bedrijf werd genomen.

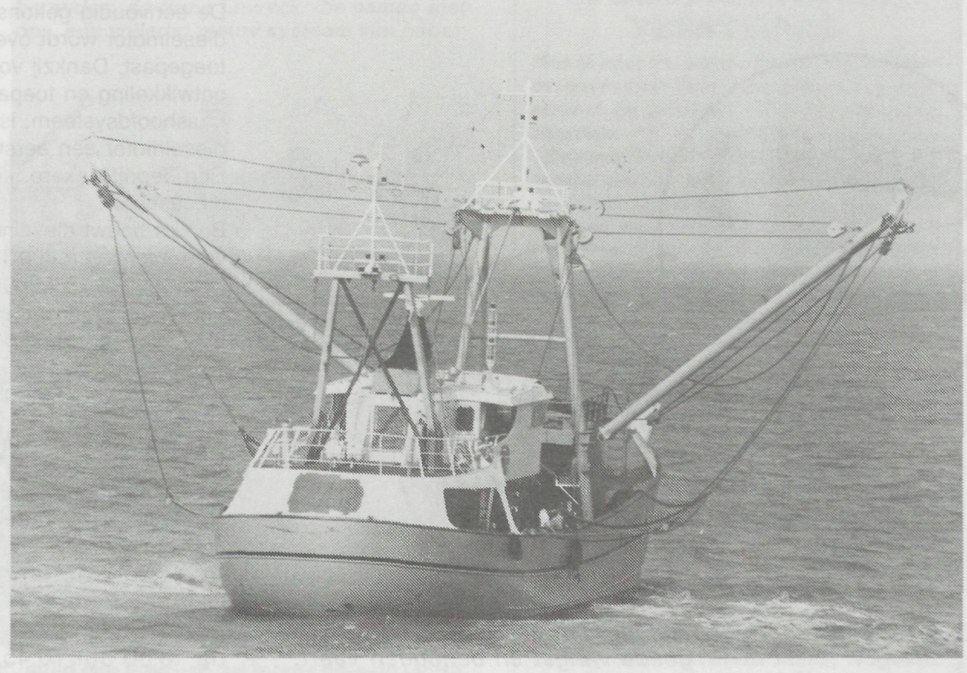
Zaterdag verdrong zich een grote menigte op de steiger van de Scheepswerven SCAP te Oostende waar de nieuwe „Twilight" lag afgemeerd. Inderdaad, een nieuwe, zeg maar tweede „Twilight" want iedereen herinnert zich nog de scheepsramp, die zich in juni van vorig jaar voordeed met de Z.34 „Twilight". Toen liep dat vaartuig, ingevolge zware fouten van de schipper, vast in de Nieuwpoortse haven en ging reddeloos verloren. Wij mogen het dus als een bewijs van geloof in de toekomst van de visserij beschouwen dat de getroffen rederij, met name de Rederij Coudekercke – met Frans Verleene en Jean Vlietinck als vennoten – het toch aandurfden te investeren in een nieuwe treiler als vervanger van de ondertussen gesloopte Z.34 „Twilight".

Zware financiële offers hebben die mensen zich moeten getroosten om minstens het startkapitaal te kunnen opbrengen voor de bouw van een nieuwe eenheid, terwijl de ontleende bedragen even veel inspanningen zullen vergen om de zaak gaande te houden. Maar kom, Frans Verleene en Jean Vlietinck, staan bij wijze van spreken al een eeuwigheid in het vak zodat hun vakbekwaamheid, hun kennis en vooral hun inzet garant staan voor een renderende exploitatie, want Frans zal einde deze week reeds de eerste reis zelf meemaken, terwijl Jean voor de goede zorgen aan wal garant staat.

Niemand twijfelt er dus aan, dat de „Twilight" in het spoor zal lopen van de reeds eerder in bedrijf genomen grote bokkentreilers en een succesrijke carrière tegemoet zal gaan. Dat is in ieder geval, hetgeen wij de rederij, schip en bemanning toewensen.

Zeer grote belangstelling dus op de scheepswerven van SCAP zaterdagvoormiddag voor de doopplechtigheid. Onder de aanwezigen bemerkten wij immers secretaris-generaal Marcel Poppe van het Ministerie van Verkeerswezen, samen met directeur-generaal Robert Vancraeynest van hetzelfde departement van de heer Blomme, bestuursdirecteur-districtshoofd bij het Bestuur van Zeewezen. Verder de heer Dries Claeys, rustend volksvertegenwoordiger en voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij; de heer Opstaele, rechter bij het Arbeidshof en voorzitter van het Visserstehuis „De Bolle"; de heer Vandewalle, hoofdingenieur-directeur bij het Ministerie van Landbouw te Oostende; de heer Van Loo, hoofdwaterschout der Kust; de heer Guy Brabant, hoofdingenieur-directeur van administratie bij het Gewest van de Radio Maritieme Diensten; de heer Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij; de heer Van Roose, secretaris van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij te Oostende; de heer Caestecker, directeur van het Koninklijk Werk Ibis; de heer Van Gerven, directeur van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, afdeling Brugge; de heer Van Tuykom, van BP; de heer Cattoor, directeur van de Onderlinge Visafslag Oostende; de heer Deroose, directeur van de Beroepsvereniging Hand in Hand te Zeebrugge; de heer Hennaert, voorzitter van de rederscoöperatieve SCAP; de heer Van Ossel, secretaris van de beroepsvereniging Hand in Hand te Oostende; de heer André Baert van de Vislossersbond Van Waes en zijn vennoot; de heer Verbanck, ere-directeur van de stedelijke vismijn te Nieuwpoort; en verder natuurlijk de heren Vandenberghe, Praet en Klein van de bouwende werf, de heer Vandercruyssen van de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp en de heren Frans Verleene en Jean Vlietinck namens de rederij Coudekercke. En om de zaak helemaal vol te maken was er natuurlijk „Peter", de heer Van de Sande, inspecteur bij de Centrale Administratie van de BTW te

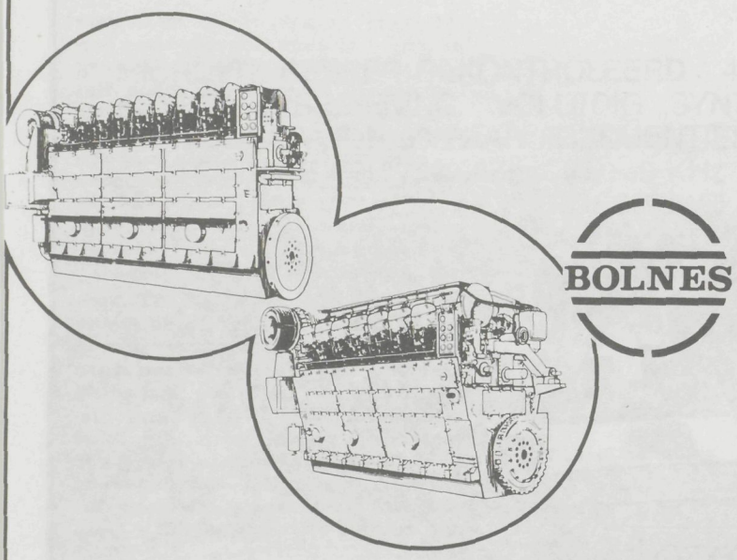
(Vervolg op blz. 3)



Een mooi beeld van de „Twilight" even buiten de Oostendse havengeul.



O 137 „TWILIGHT''
eigendom van Rederij Coudekercke
gebouwd bij Scheepswerven SCAP SV en voorzien van 1 BOLNES DIESELMOTOR type 6 DNL 170/600



Wij wensen de bemanning van de O 137 „Twilight'' goede vangst en behouden vaart.

KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eersteklas ekonoom.
Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor.
Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 400-1400 kW (545-1900 pk) bij 600 omw/min in lijn en 1400-2800 kW (1900-3800 pk) bij 600 omw/min met 10-20 cyl in V-vorm.

Vraag uitgebreide dokumentatie.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen aan de Lek, Postbus 2003, Holland
tel. 01807 - 14900, telex 22439

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

Brussel met zijn echtgenote en mevrouw Pol Desomer, echtgenote van de heer Desomer van de Generale Bankmaatschappij te Oostende die het meterschap over de „Twilight" had aanvaard. Daarnaast nog een hele reeks sympathisanten die meeleefden met de doopplechtigheid, te lang om hier te melden.

DE DOOPPLECHTIGHEID

Het was E.H. Corneillie die met de hem gekende zwier, met „kwast en wijwater" Gods Zegen over de „Twilight" borstelde waarop meter, peter, schipper en reders de traditionele Paasnagels voor, achter, bakboord en stuurboord in klopten.

Daarop begaf het ganse gezelschap zich naar een der loodsen van bouwende werf, die voor de gelegenheid feestelijk versierd was en waar een biezonder geslaagde receptie plaats greep.

Namens de werf SCAP werd tijdens die ontvangst het woord gevoerd door de heer Praet, bedrijfsleider van de bouwende werf. Hierbij liet de heer Praet zich als volgt uit:

41 TREILERS IN TWINTIG JAAR!

In 1964 werd, in samenwerking met de toenmalige Scheepswerf Deweert, door S.C.A.P. het eerste nieuwbouwvaartuig, de O.141 „Don Bosco" afgeleverd.

Een vaartuig, uitgerust met een voortstuwingsmotor van 300 p.k., een hulpmotor van 12 p.k., een tweetrommel-vislier, zestien kilowatt elektrisch vermogen, een zender-ontvanger voorzien van het „Consol" navigatiesysteem, in Oostende beter gekend onder de naam „Pit en staker", een dieptemeter en een richtingzoeker, bij onze vissers in die tijd beter gekend onder de naam „Directiefynder".

En dat was het dan!

Met zijn ruim 98 brutoton werd dit vaartuig door ons afgeleverd voor iets meer dan 5 miljoen frank.

In 1964 noemden wij dit type vaartuig een middenslagtreiler. Nu, in 1984, twintig jaar later, zijn wij er getuige van geweest, hoe de O.137 „Twilight", boven de doopvont werd gehouden en daarna toegevoegd werd aan de Oostendse vissersvloot.

*De O.137 „Twilight", het één en veertigste nieuwe vaartuig, afgeleverd door de firma S.C.A.P. in de afgelopen twintig jaar, is uitgerust met een hoofdmotor van 1.020 p.k., een hulpmotor van 140 p.k., een havengroep van 25 p.k., een zestrommel-vislier, een totaal van 215 kilowatt aan elektrisch vermogen, een uitrusting aan elektronische apparatuur, waaronder de meest gesofistikeerde toestellen, dienstig voor plaatsbepaling, voorzien van geheugens die de reeds gevolgde koers van het schip in zich opnemen en naar wens op een beeldscherm laten verschijnen, een knap uitgedokterd veiligheidssysteem, waarvan wij allen daareven de werking hebben kunnen zien en dat door onze firma, **als eerste in ons land** werd aangebracht.*

Ziedaar wat anno 1984 als vissersvaartuig met een brutotonnenmaat van 24 ton voor mèèr dan zestig miljoen frank, aan de visserij wordt geleverd.

Een vergelijking maken tussen 1964 en 1984 geeft ons zeer duidelijk een beeld van de enorme evolutie die wij, ook hier in onze eigen Vlaamse visserij, hebben gekend.

En dan zijn we er ons terdege van bewust, dat we, ten opzichte van de ons omringende landen met in het bijzonder Nederland als uitschieter, het veel te kalm-aan hebben gedaan. Over het verstandelijke aspekt willen we het hier niet hebben.

Wat direct opvalt ten huidige dage, is de grote verantwoordelijkheid die we op de schouders van schippers en bemanning leggen.

Voor ons, die de Rederij „Coudekercke" reeds jaren kennen, des te duidelijker na de doop van dit vaartuig, dat eigenlijk de naam „Twilight II„ zou moeten dragen, nadat de eerste „Twilight" op een wel bijzonder triestige wijze, juist door de schuld van de schipper en bemanning, aan zijn eind is gekomen.

Wij zijn er echter van overtuigd, dat het voor schipper Fernand Verleene en zijn bemanning een uitdaging betekent, met de O.137 „Twilight" op zee te trekken.

Wij stellen in hen alle vertrouwen.

De O.137 „Twilight" is er gekomen, mede dank zij de inzet van de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp, die voor ons de romp van het schip in onderaanneming bouwden, de firma Lowyck, die samen met ons, een volledig nieuw systeem van betimmering uitdacht en realiseerde, de firma Scherrens die instond voor het schilderwerk en er een yacht van maakte en de firma Haegheman, die de verwarmingsinstallatie en het gedeelte sanitair verzorgde.

Al deze bedrijven willen wij danken voor de samenwerking en voor de kwaliteit van het door hen geleverde werk.

Wij danken de firma Bolnes die de hoofdmotor leverde, de firma Masson die instond voor de keerkoppeling, de firma Brusselle die ons de vislier en de stuurmachine leverde, de firma Van Voorden die straalbuis, schroef en schilferijsmachine voor haar rekening nam, de firma Samofa die ons de hulpmotor leverde en de firma Bakker die ons van de elektrische machines voorzag.

Danken willen wij ook de verschillende administraties, die ons met raad en daad bijgestaan hebben. Wij laten het aan onze Directie over, later op de dag op dit punt meer in detail te treden.

Tot slot weze het ons toegelaten, de beide mannen, die achter de Rederij Coudekercke staan, ik noem de heren Frans Verleene en Jean Vlietinck, van harte geluk te wensen met hun nieuw vaartuig en hen tevens te danken voor het vertrouwen dat zij in onze firma stelden, door ons de bouwopdracht te geven.

Wij hopen, hen niet teleurgesteld te hebben.

Totdaar de heer Praet en het officieel gedeelte van de eigenlijke doopplechtigheid die besloten werd met een drink aan alle genodigden maar toch bleef de nieuwe „Twilight" centraal in de gesprekken staan. Dat mocht ook want het nieuwe vaartuig is werkelijk een pareltje van technisch vernuft.

EEN FEESTMAAL

Nadien greep een feestmaal plaats in het „Europa Hotel" te Bredene dat wordt uitgebaat door de heer en mevrouw Jean Slegers, feestmaal dat voor het merendeel in het teken stond van visprodukten want naast de Ardeense hesp met gerookte zalm werd ook een portie heerlijke tarbot opgediend. Het

(Vervolg op blz. 5)



De eigenlijke doopplechtigheid van de „Twilight", altijd een moment dat intens beleefd wordt in de visserij.

VOORTREFFELIJK FEESTMAAL

Het is niet de eerste maal dat de heer en mevrouw Jean Slegers en hun personeel, de gastheer zijn van een groep mensen uit de visserijmiddens. Het „Europa Hotel" te Bredene a/zee zette reeds eerder haar deuren open, ondermeer n.a.v. de algemene vergaderingen van de rederscoöperatieven SCAP en Hulp in Nood maar ook ter gelegenheid van de doopplechtigheid van voorgaande vissersvaartuigen, o.a. van de Z.185 „Emerald Star".

Ook voor de doop van de O.137 „Twilight" hadden de werf en de reders hun keus laten vallen op voornoemd hotel en andermaal is dat een wijze beslissing gebleken. De bediening was voorbeeldig, de opgediende gerechten waren van topkwaliteit en de sfeer die achteraf heerste, maakte de zaak helemaal rond. Jean Slegers en zijn staf medewerkers hebben dus nog maar eens bewezen, dat zij hun taak aan kunnen. Het keukenpersoneel stond onder leiding van de gekende chef Germain Maes, lesgever aan de hotelschool te Oostende.

BOLNES, STUWKRACHT IN STAAL VOOR O.137 „TWILIGHT"

In de O.137 „Twilight" is een 6-cilinder Bolnes Dieselmotor met een vermogen van 1.020 pk bij 600 omw/min geïnstalleerd.

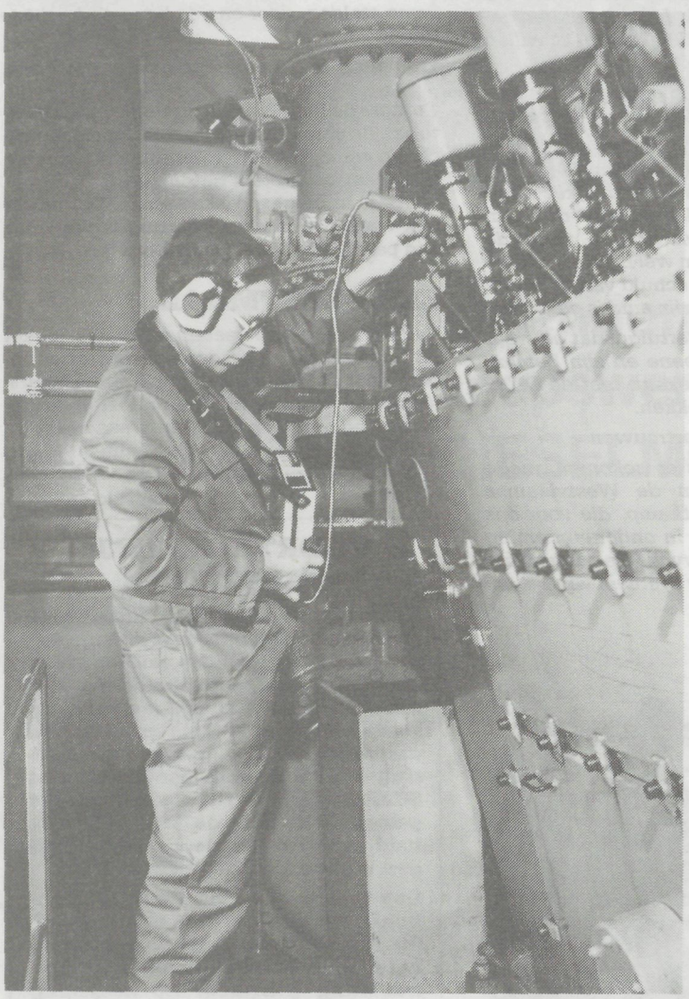
De medium-speed dieselmotor met kruishoofd-spoelzuiger staat bekend om zijn uitzonderlijk laag smeerolieverbruik en door zijn kruishoofd-constructie is de dieselmotor een zeer onderhouds vriendelijke motor, hetgeen tijd en kosten bespaard.

- krukas, lagers en kruishoofd-spoelzuiger eisen zelden onderhoud,
- goede toegankelijkheid tot alle bewegende delen zonder een verregaand demontage van andere motoronderdelen,
- door eenvoudige constructie zijn zelfs met eenvoudige middelen reparaties uit te voeren,

In het servicepakket heeft Bolnes een aantal aktiviteiten opgenomen die voor de „Bolnes-gebruiker" kostenbesparend zijn. Dit zijn de volgende aktiviteiten:

MOTORDIAGNOSE

Motordiagnose is een onmisbaar onderdeel van de service-organisatie geworden. Door het uitvoeren van vooraf geplande diagnoses neemt de betrouwbaarheid van de installaties toe, terwijl servicebeurten en financiële uitgaven gepland kunnen worden. Tevens wordt het risico van hoge reparatiekosten verkleind.



Het uitvoeren van een motordiagnose.

KLANTEN INFORMATIE SYSTEEM

Dit betreft een systeem van mededelingen en instructies waarbij de „Bolnes-gebruiker" periodiek geïnformeerd wordt over modificaties van constructie en over wijzigingen en/of vernieuwingen van de onderhouds- en bedieningsvoorschriften van zijn installatie. Hiermee wordt bereikt dat de installatie „up-to-date" blijft, waardoor kostenbesparing ontstaat.

SERVICE TRAINING

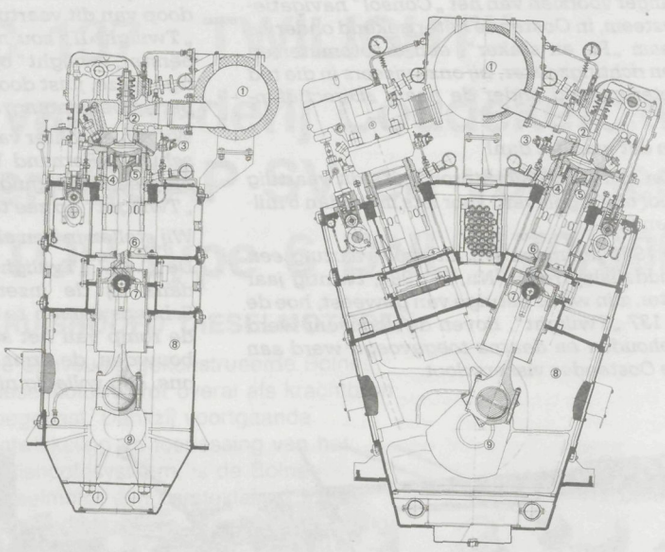
De dieselmotor is door zijn eenvoudige constructie uitstekend geschikt voor het zelfstandig verrichten van de meest uiteenlopende onderhoudswerkzaamheden, hetgeen in veel gevallen tijd- en kostenbesparing opleveren. Om machinisten, technische specialisten en monteurs vertrouwd te maken met die werkzaamheden aan Bolnes installaties, worden periodiek service trainingscursussen georganiseerd.

De huidige Bolnes dieselmotoren worden zowel in lijn als in V-vorm gebouwd. De vermogensrange bedraagt 367 pk - 3800 pk max. bij 600 omw/min.

ENERGIEVERBRUIK

Het brandstofverbruik bedraagt 146,5 g/pk.uur en zonder aangebouwde smeerolie- en koelwaterpompen zelfs 143,5 g/pk.uur Dit volgens ISO-norm met een tolerantie van 5%. Het smeerolieverbruik bedraagt 0,5 g/pk.uur terwijl de standtijd van de cartersmeerolie gemiddeld 16.000 uur bedraagt.

Voor meerdere inlichtingen kunt u zich wenden tot onze vertegenwoordiger in België, de fa. S.V. SCAP of ons hoofdkantoor te Krimpen a/d Lek, telefoon nr. 01807 - 14900, de heer J. Verhoeven: toestel nr. 26. Na kantooruren 01804-26924 Dhr. G. Groenewegen-v.d. Weijden. Toestel nr. 51. Prive 01807-15946.



Verklaring van de cijfers

1 Uitlaatgassenverzamelleiding voorzien van expansiebalgen
2 Langsspoeling met één centraal geplaatste uitlaatklep materiaal Nimonic 80 A
3 Twee éénga ts verstuivers, absoluut rookloze verbranding
4 Losse verwisselbare koelwatermantel met verchroomde cilindervoering
5 Oliegekoelde zuiger
6 Afdichting om zuigerstang - geen vervuiling van carter smeerolie
7 Kruishoofd, tevens spoelzuiger, geen zijdelingse druk op werkzuiger
8 Van staalplaat gelast frame
9 Krukas zijdelings uitneembaar

BOLNES

was tijdens dat feestmaal dat enkele toespraken werden gehouden met als eerste spreker, de heer Van de Sande, de peter van de „Twilight". De heer Van de Sande, die ambtshalve sedert enkele jaren nu ook met de zeevisserij gekonfronteerd wordt, liet zich als volgt uit:

Vandaag 1 september 1984 is het een heuglijke dag voor vele mensen hier aanwezig.

Om te beginnen voor de echtgenoten Frans Verleene-Pincket en Jean Vlietinck-De Decker omdat een paar uur geleden hun nieuwe schip, de O.137 „TWILIGHT" werd gedoopt.

En het mag gezegd worden, het is een prachtig schip, een schip dat mag gezien worden.

Vervolgens is het ook een mooie dag voor de Scheepswerf Scap.

Wanneer ik deze morgen de heren Pros Vandenberghe en Jozef Praet gade sloeg, meende ik te zien, dat zij gelukkig waren omdat ze samen zo'n mooi schip hebben kunnen afleveren. Men zag het hen werkelijk aan, dat zij met hart en ziel, zij het dan in brede zin, aan de bouw en de afwerking van he+ schip hadden meegewerkt.

Hetzelfde kan gezegd worden van de heer Van der Cruyssen van de Westvlaamse Scheepswerven, die instond voor de bouw van de romp.

Ook voor mij is het een onvergetelijke dag omdat men mij heeft uitverkoren om het peterschap over dit nieuwe schip waar te nemen.

Ik houd er dan ook aan de reders en hun respectieve echtgenoten, evenals de Scheepswerf Scap daarvoor hartelijk te danken.

Ik durf er eerlijk voor uitkomen dat het feit, dat men mij gevraagd heeft peter te willen zijn van dit prachtig schip, mij ten zeerste verrast en vooral diep getroffen heeft.

Het is natuurlijk wel zo dat er sedert 1980 om zo te zeggen aan de lopende band, vissersschepen worden gedoopt, maar toch, voor mij was dit een komplete verrassing.

Hierbij moet ik bekennen, dat wij vroeger praktisch nooit naar de kust kwamen, hoogstens een keer of twee per jaar. Sedert men mij aangesteld heeft, nu zo ongeveer een zestal jaar geleden, om de akten-scheepskrediet te verlijden, zijn we meer en meer naar de kust afgezakt, eerst schoorvoetend, daarna regelmatig enkele keren per jaar en mochten wij thans over meer vrije tijd beschikken, zouden we nog vaker naar hier komen. Men kan immers de mensen maar leren kennen en waarderen wanneer men met hen in kontakt komt.

Waardering voor de vissers

En we moeten het toegeven, in de grond kenden wij als mensen die in het binnenland wonen, niet zo goed de kust, noch haar bewoners en zeker niet de vissers.

Wij wisten wel dat het stoere kerels en noeste werkers zijn die soms al eens een stevige pint kunnen drinken, maar wat wij vroeger niet wisten is, dat zij allen een gouden hart hebben dat daarenboven op de juiste plaats zit, dat ze gul en menslievend zijn en dat ook zij op bepaalde momenten zeer gevoelig zijn.

Vandaag, op deze voor ons prachtige dag, durven mijn echtgenote en ik zelf bekennen, dat wij fier zijn omdat wij, op een toch relatief korte periode, hier aan de kust niet alleen tientallen mensen hebben leren kennen,

(Vervolg op blz. 6)



De kloeke bemanning van de O.137 „Twilight" die straks op de grote vlakte zal moeten zorgen voor rijke vangsten.



De dolgelukkige reders van de gloednieuwe treiler met links Frans Verleene en rechts Jean Vlietinck.

maar vooral omdat we hier thans ook vele vrienden hebben, en ik ben er zeker van dat dit vrienden zijn voor het leven.

En de O.137, die deze voormiddag werd gedoopt?

Ik weet het, het klinkt misschien wat afgezaagd omdat het reeds vaak werd gezegd ter gelegenheid van andere doopplechtigheden, maar toch kan ik het niet laten de reders, laat mij maar zeggen Frans en Jean, dat klinkt gemoedelijker, te feliciteren en hartelijk geluk te wensen voor hun durf om, niettegenstaande de crisis waarin wij thans leven en niettegenstaande de inleveringen, die wij ons allen moeten getroosten, het toch aangedurfd hebben een schip te leggen en een dergelijk zware investering te doen. En ik kan U verzekeren, dat het om een zware investering gaat, die zo maar niet op een paar jaar vergeten is. Ik kan hen daar alleen maar voor bewonderen en van ganser harte voor feliciteren.



De heer Van de Sande, peter van de „Twilight": „In korte tijd heb ik de vissers zeer leren waarderen als mensen met een gouden hart".

Moeilijke tijden, maar de visserij houdt stand

Het is opvallend dat, terwijl er in het ganse land steeds maar meer werklozen bijkomen, onze scheepswerven, niet alleen het hoofd boven water hebben weten te houden, maar bijna meer bestellingen binnen krijgen dan ze kunnen uitvoeren.

Wat de faillissementen betreft, is het eveneens zo. Wanneer men het Belgisch Staatsblad of gewoon maar een krant ter hand neemt, stelt men vast, dat er dagelijks over het hele land verscheidene vennootschappen en personen in faling worden gesteld.

In de visserij is dat een uiterst zeldzaam feit. Dit komt ongetwijfeld door de moed, de wilskracht en de werkkracht die onze scheepswerven en onze Vlaamse vissers en reders reeds altijd hebben gesierd. We kunnen ze er slechts voor feliciteren en hen aanmoedigen om zo voort te doen.

In dit verband kan ik hier de heer Secretaris-generaal Marcel Poppe citeren, die op blz. 58 van zijn prachtig werkje „Van Mensen en de Zee" schrijft: „Maar wie met de geschiedenis van de Vlaamse visserij vertrouwd is, is er van overtuigd dat onze vissers en reders ook aan de uitdagingen die de huidige tijd stelt, zoals aan al diegene, die zich in de laatste eeuw hebben voorgedaan, het hoofd zullen weten te bieden".

Eigenaar zijn van een nieuw schip, het mag nog zo mooi en functioneel zijn, is allemaal goed en wel maar er moet natuurlijk ook mee gewerkt worden. Ik ben er van overtuigd dat de P.V.B.A. „Coudekercke" onder de leiding van zeer bekwame mensen als Frans Verleene en Jean Vlietinck, daar zeker zal voor zorgen.

Een tijdje geleden heb ik op de televisie een reportage gezien over het werk en over het slapen tijdens de visvangst. Het spreekt vanzelf dat die reportage niet de echte werkelijkheid weergaf, dit zou trouwens onmogelijk zijn, maar zij gaf toch een duidelijk beeld van hetgeen er moet gedaan worden aan boord van een vissersschip.

Ik wist uiteraard wel dat er hard moest gewerkt worden, maar van hetgeen ik daar gezien heb stond ik gewoon perplex.

Daarbij komt nog, dat de bemanning steeds op een zeer beperkte oppervlakte moet samen werken en leven ver van hun familie en vrienden, met niets anders om zich heen, dan water en nog eens water.

Om daar niet aan ten onder te gaan moet men sterk en moedig zijn en daarenboven over veel kameraadschapsgeest beschikken.

Ik ben er echter zeker van dat de bemanningsleden, die voor dit nieuwe schip aangemonsterd werden, elkaar steeds zullen helpen en begrijpen, dat zij er zullen voor

(Vervolg op blz. 7)

KUNNEN BOKKEN-LIEREN RATIONEEL HYDRAULISCH AANGEDREVEN WORDEN OP EUROKOTTERS?

Meer en meer zien wij in het buitenland (zoals Frankrijk) dat kleine hektrawlers (van ongeveer 20 m met hoofdmotor van 500 à 600 pk), volledig met hydraulische lieren uitgerust worden.

Zo is recent door „Brusselle Marine Industries" een volledige hydraulische uitrusting geleverd voor een nieuwbouw in Frankrijk, dit aansluitend op verscheidene gelijkaardige leveringen gedaan enkele jaren geleden.

Deze recente levering omvat: gescheiden hydr. vislier; – twee hydr. nettrommellieren en een hydr. hulplier (voor het lichten van de kul). Dit alles gevoed door 2 pompgroepen aangedreven door de hoofdmotor.

Een noodpomp aangedreven door een hulpmotor die tevens de alternator aandrijft, vult het geheel aan.

Hier heeft men natuurlijk rationeel gebruik gemaakt van een centrale voedingsgroep voor de aandrijving van deze verscheidene lieren. Ook zwaardere hydr. uitrustingen werden door „Brusselle Marine Industries" geleverd op meerdere grote hektrawlers bestemd voor reders uit IJsland.

Al deze uitrustingen voldoen ten volle aan de eisen van de reders, en functioneren optimaal.

Wat nu de aandrijving van bokkenlieren betreft, kunnen wij stellen dat de hydraulische aandrijving eveneens gangbaar zijn moet.

Inderdaad een goed bestudeerde hydr. uitrusting welke rekening houdt met de aard van het bedrijf en installatie-mogelijkheden, is door zijn eenvoud tenvolle aanvaardbaar. Rekening houden met de aard van het bedrijf, wil zeggen dat men geen zuivere industriële hydraulische aandrijving mag aannemen voor een dergelijke lier. De uitrusting is enkel geldig als deze ontworpen is met kennis van zaken door mensen die volledig de eisen van de visserij kennen. De keuze van de hydr. pomp moet nauwgezet in overeenstemming zijn met het regime van de aandrijvende propulsie-motor.

Voor een rationele oplossing bij een Eurokotter zijn wij overtuigd dat men moet uitgaan van het volgende:

- hoofdpomp door propulsie motor aangedreven
- hulppomp door hulpdiesel aangedreven.

„Brusselle Marine Industries" biedt dan ook een totaal „Brusselle" produkt aan, speciaal ontworpen voor dit werk en volledig aangepast aan de vereisten.

Deze middendruk uitrustingen zijn vooral:

- aangepast aan de normale buisleidingen mogelijk aan boord van een dergelijk schip. Geen speciale vereisten noodzakelijk voor de zuiverheid van de buizen;
- met de nodige filters, aangepast voor feilloos bedrijf;
- ontworpen voor langdurig bedrijf;
- met eenvoudige en stevige axiaal-zuiger pompen en motoren;

De meeste elementen zijn van eigen konstruktie en alle zijn zo bestudeerd dat de goede samenwerking ten volle zeker is.

De technische diensten van de firma staan steeds volledig beschikbaar voor alle nodige inlichtingen.

Ten opzichte van de elektrische lieraandrijvingen, waar men nu meer en meer de elektronische weg opgaat, komt de eenvoud van een dergelijke hydr. aandrijving nog meer tot uiting.

zorgen, dat er aan boord steeds een goede geest zal heersen en ook dat zij zich allen, zonder enige uitzondering, zullen inspannen om mooie besommingen te maken want dat is voor de instandhouding en de bloei van de rederij, uiterst belangrijk.

Om te eindigen wil ik al diegenen die aan de bouw van de O.317 „Twilight" hebben meegewerkt voor hun mooie prestatie hartelijk geluk wensen.

Aan de schipper, aan wie ik straks het prachtige boek van De Bock „Met de Mercator naar de Stille Zuidzee" zal overhandigen en aan de bemanning aan wie ik het reeds eerder vermeld werk van de heer Secretaris-generaal Marcel Poppe zal aanbieden, wil ik behouden vaart en goede vangsten toewensen. Daarbij hoop ik, dat zij mogen gespaard blijven van alle tegenslagen.

Ook wens ik de reders, de heren Frans Verleene en Jean Vlietinck, evenals hun families, nogmaals hartelijk proficiat.

Tevens hoop ik dat bepaalde feiten, zoals die zich een tijdje geleden op en met de Z.34 hebben voorgedaan, nooit meer zouden plaatsvinden en ik wens uit de grond van mijn hart dat er nog vele durvers zoals Frans en Jean zullen gevonden worden tot heil van de Vlaamse vissersvloot.

Als herinnering aan deze voor hen onvergetelijke dag is het mij een genoegen hen beiden ook het boek „Met de Mercator naar de Stille Zuidzee" te mogen overhandigen.

Aan de meter, die deze voormiddag samen met mij het schip heeft helpen dopen, bied ik eveneens mijn hartelijke gelukwensen aan.

Wat mij tenslotte betreft, beloof ik dat ik, zoals het een goede peter past, het schip nauwgezet zal volgen en mij verder zal blijven inspannen om onze reders en vissers in de mate van het mogelijke te helpen om, daar waar ik kan, hen met raad en daad bij te staan.

Totdaar de heer Van de Sande.

GESCHENKEN

Tijdens het eetmaal werden verscheidene geschenken uitgewisseld.

Zo kreeg de h. Van de Sande, peter van de treiler, namens de scheepswerf S.C.A.P. een prachtige scheepsbel aangeboden terwijl mevrouw Desomer, meter van de „Twilight", door de heer Van Tuyckom van BP een ingewerkte barometer kreeg als aandenken.

Ook de Westvlaamse Scheepswerven, vertegenwoordigd door de heer Van der Cruyssen bedachten de beide reders elk met een scheepsbarometer terwijl de twee eigenaars en de schipper het boekwerk „Met de Mercator naar de Stille Zuidzee" kregen aangeboden door de heer Van de Sande.

De bemanning werd bedacht met een boekwerkje „Van Mannen en de Zee" waarvan secretaris-generaal Marcel Poppe de auteur is.

Tenslotte kregen de dames van de reders, de meter mevrouw Desomer en de dames Marcel Poppe, Pros Vandenberghe, Verslype, Vancraeynest en Van de Sande een bloemtuil aangeboden.

TOESPRAAK NAMENS DE SCHEEPSWERF SCAP

Als tweede spreker kwam de heer Vandenberghe, directeur van de rederscoöperatieve SCAP tijdens de lunch aan het woord. Hij liet het wel niet duidelijk blijken maar het was hem toch aan te zien, dat hij gelukkig was met het resultaat van vele maanden noeste arbeid bij SCAP, nl. een treiler die beantwoordt aan de eisen die gesteld worden van een moderne visserij, gebaseerd op de E.E.G.-normen om op meerdere vanggebieden bedrijvig te zijn. De heer Vandenberghe liet zich hierbij als volgt uit:

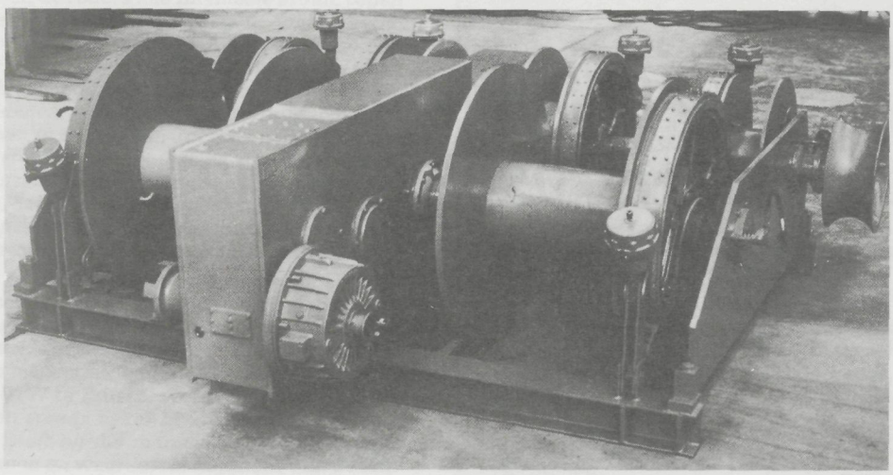
Ongeveer acht maanden geleden zat ik hier, uitgenodigd als peter van een andere treiler, met name de Z.185, die op een andere werf werd gebouwd. Dat peterschap heb ik toen, hopend de durvende reders te kunnen helpen, met de meeste bereidwilligheid aanvaard. Nu sta ik hier weer, maar nu in mijn hoedanigheid van directeur van de scheepswerf SCAP. Thans heb ik de opdracht te vervullen U namens de coöperatieve scheepswerf SCAP niet alleen te verwelkomen, maar tevens hen te bedanken, die samen met ons dit prachtschip hebben gebouwd tot de mooiste parel waarover onze Oostendse vissersvloot beschikt.

Onze eerste dank gaat dan ook naar de Westvlaamse scheepswerven, hier vertegenwoordigd door de heer Jacques Vandercruyssen en zijn dame, die voor onze rekening en die der reders de romp bouwden en die hen vandaag een prachtig geschenk aanboden. Wij hopen hier, nog dikwijls als zodanig bij andere gelegenheden hen te mogen begroeten, zo de hogere overheid haar verdere medewerking wil verlenen voor wat wij

(Vervolg op blz. 9)

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

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



De monoblok-uitvoering
van de
„BRUSSELLE" patent
6-trommel vislier
Type 2400-6M
met voorliggende
hulptrommels

Speciaal opgevat
voor bokkentreilers

Een keurige variante op de éénlijnige vislieren, met volledig pneumatische afstandsbediening van de 6 trommelremmen en koppelingen.

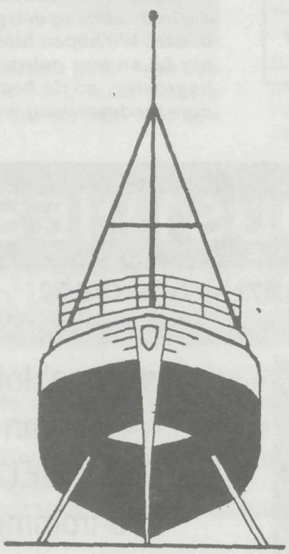
Eerste schip in België dat met deze monoblok vislier uitgerust werd:

De O.137 „TWILIGHT", jongste aanwinst van de rederij Coudekerque,

die, evenals de bemanning, behouden vaart en mooie vangsten toegewenst wordt.

WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

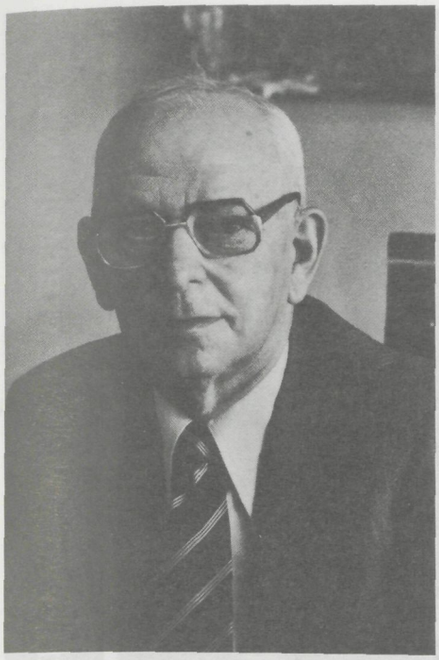
A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP

✆ 050/35.83.60
Priv. 050/38.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS



De heer P. Vandenberghe die, namens de scheepswerven S.C.A.P. de genodigden toesprak.

noemen, de zo noodzakelijke modernisering van onze vissersvloot waarvan zeker nog 40% een totale veroudering uitmaakt en waarmee men, in de huidige omstandigheden, de technische evolutie en de E.E.G.-normen, niet langer een renderende visserij kan bedrijven. Het is mij tevens een grote voldoening hier hulde te kunnen brengen aan mijn medewerkers bij SCAP, ***van klein tot groot*** *en vooral aan U, mijnheer Praet, in het verleden daarin vooral bijgestaan door de heer Dedrie en thans door zijn opvolger Renaud Dedrie en de heer Klein.*

Onze tweede dank gaat naar de lieve meter, mevrouw Pol Desomer, echtgenote van de knappe directeur van de Generale Bankmaatschappij te Oostende die zo goed is geweest, de reders alle financiële steun, tegen interessante voorwaarden te willen verlenen. Wij zijn overtuigd, Mevrouw Desomer, dat in deze context, niemand beter dan U deze brave reders terzijde kan staan en ter hulp te komen waar nodig om eventueel manlief er aan te herinneren dat de emancipatie van de vrouw er voor iets is en U niet zult terugdeinzen om hem er eventueel aan te herinneren, dat die reders in wel en wee moeten geholpen worden en dus dat de emancipatie van de vrouw er toch al voor iets is.

En, bij zo'n lieve meter, hoorde het ook een geschikte peter te vinden. Niemand beter dan de heer Van de Sande was hiervoor de geschikte persoon want in zijn hoedanigheid van inspecteur van de Centrale Dienst voor de BTW te Brussel werd deze in de jongste jaren steeds vaker betrokken bij de visserij en heeft hij die mensen steeds meer leren kennen en waarderen. Mijnheer Van de Sande, wij danken U voor Uw bereidheid het peterschap van de „Twilight" te hebben willen aanvaarden.

Dit gezegd zijnde, richt ik mij tot de bestuurlijke overheid en in de eerste plaats naar U, mijnheer de secretaris-generaal om U te danken voor hetgeen U in de jongste jaren hebt betracht voor de belangen van onze Belgische zeevisserij, daarin voortreffelijk bijgestaan door Uw onmiddellijke medewerkers, waarvan wij hier de directeur-generaal Vancraeynest en de directeur van de Zeevaartinspectie mogen begroeten, alsmede de ambtenaars van de andere ministeries die bij de zeevisserij betrokken zijn zoals het departement van Landbouw, hier vertegenwoordigd door de heer Vandewalle, het ministerie van Openbare Werken, hier vertegenwoordigd door de heer Verslype, zonder te spreken van de N.M.K.N. die wij hier mogen verwelkomen in de figuur van de heer Van Gerven op wiens voortreffelijke medewerking wij steeds mogen beroep doen en kunnen rekenen zonder daarom onze Provinciegoeverneur en zijn medewerkers te vergeten, die in de jongste jaren, op het vlak van de financiële steun, altijd een welkome hulp betekenden in het kader van de nieuwbouw van onze vloot.

DE „TWILIGHT" IS VERZEKERD BIJ „HULP IN NOOD"

De rederij Coudekercke, exploitant van de nieuwe O.137 „Twilight" heeft zich tot de verzekeringsmaatschappij „Hulp in Nood" gewend voor de verzekering van het vaartuig en daarmee loopt deze rederij in de trend van het merendeel der reders die ook in het verleden beslisten hun vaartrisico toe te vertrouwen aan deze maatschappij die reeds méér dan veertig jaar het vertrouwen van de reders ter visserij geniet. Een bewijs te meer dat „Hulp in Nood" nog altijd toonaangevend is in deze toch wel speciale verzekeringstak.

En na een luimige attentie voor E.H. Corneillie, en een harde noot voor het gemeentebestuur van Oostende voor hun gebrek aan inzet voor de visserijgemeenschap van Oostende waar de vissershaven en het vismijnkompleks nog steeds getuigen van een totale verwaarlozing en gebrek aan inzet voor de modernisatie van een sector, die van vitaal belang is voor de Oostendse gemeenschap, richtte hij zich tot de reders en de bemanning als volgt:

Ik wil deze korte speech daarom niet eindigen zonder hulde te brengen aan U Frans en Jean, als reders van dit prachtig nieuw schip, dat al Uw aandacht zal vergen op financieel vlak, wanneer de „Twilight" straks om den brode en de zware financiële verplichtingen na te leven, de grote vlakte zal optrekken. Wees ervan overtuigd dat, waar wij in het verleden steeds „HULP IN NOOD" zijn geweest, wij dat hopelijk nog enkele jaren voor U en voor allen zal kunnen blijven in het belang van U en van Uw vaartuig en onze visserijgemeenschap.

Tenslotte gaan onze gedachten naar U, Fernand en Uw bemanning, want waar Uw vader en zijn vennoot het gebolwerkt hebben om hier vandaag het modernste vaartuig van de Oostendse vissersvloot in zee te zenden en hun financiële inspanningen enorm zijn geweest, rekenen wij en zij vooral op U en Uw bemanning om het op zee waar te maken. Wij twijfelen er evenwel niet aan dat U, samen met Uw varensgezellen, die opdracht voortreffelijk zult vervullen. Mocht U ons nodig hebben, dan zullen wij en onze medewerkers U steeds terzijde staan en „HULP IN NOOD" blijven.

Totdaar de heer Vandenberghe.

(Vervolg op blz. 11)

DE BEMANNING

Als alles loopt zoals gepland zal de „Twilight" zeer waarschijnlijk komende zaterdag de Oostendse haven verlaten voor de maidentrip. Hiervoor werd volgende bemanning aangemonsterd: schipper Fernand Verleene, motorist Roger Sanders, matrozen Jean Goderis en Geert Decock en scheepsjongen Franky Van den Berghe.

Onze beste heilwensen vergezellen deze jongens tijdens hun reizen op de grote vlakte. Rijke vangsten en goede opbrengsten, dat is de klassieke wens die bij zo'n gelegenheden wordt uitgesproken. Dat geldt ook voor schipper Fernand Verleene en zijn bemanning.

De Masson keerkoppeling – een modern product met een goede reputatie

Met de overdracht van de O.137 „Twilight" heeft VAN STIGT B.V. in de maand augustus de zesde Massonkeerkoppeling in een vissersvaartuig in bedrijf gesteld.

Naast de Massonkeerkoppeling type RSL 1250 in de O.137 werden nog 5 Nederlandse vissersvaartuigen voorzien van een Masson en wel een RSL 1850 in de GO-15, een RSO 201 in de BR-10, een RSO 201 in de GO-33, een RSO 201 in de HD-9 en een RSA 60 in de WR-81.

Hiermede werd het totaal van 100 reeds in dit jaar geleverde Massonkeerkoppelingen in de Nederlandse en Belgische visserij en binnenvaart, ruim overschreden.

Ook in de komende maanden zullen nog diverse visserijschepen – waaronder meerdere Eurokotters – in bedrijf genomen worden. Met name de toepassing van de speciaal ontwikkelde Masson keerkoppeling met top-pto in Eurokotters is een belangrijk onderdeel geworden van de activiteiten van de Benelux-vertegenwoordiging VAN STIGT BV uit Gorinchem.

Sinds de introductie van deze keerkoppeling werden er ruim 25 ingebouwd in Nederlandse Eurokotters en voor een nieuw te bouwen Belgische Eurokotter werd onlangs de opdracht gegeven voor een Masson keerkoppeling type RSD 201 met top-pto.

De top-pto zal een hydraulische pomp aandrijven voor de vislier. Van Stigt BV en haar Belgische vertegenwoordiger, de heer Lerou uit Gent (Mariakerke) verwachten dat ook in België in de toekomst een groeiende belangstelling zal ontstaan voor deze moderne manier van voortstuwing en hulpaandrijving. De bedrijfservaringen met zo'n 25 Nederlandse en 80 Franse vissersschepen die met dit systeem zijn uitgerust zijn dusdanig dat behalve de reders ook de inbouwers en scheepswerven de specifieke voordelen van de Masson „Euro" koppelingen inmiddels onderkend hebben.



MET DE BESTE HEILWENSEN VAN BP AAN REDERIJ COUDEKERCKE, SCHIP EN BEMANNING

DRIES CLAEYS HERINNERDE AAN DE FIGUUR VAN EUGENE VLIETINCK

Tussen twee gangen door kwam ook ere-volksvertegenwoordiger Dries Claeys, tevens voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij, kort aan het woord. Spreker hield er aan even de herinnering op te roepen van wijlen Eugene Vlietinck, nu al weer negen jaar geleden overleden, maar die nog altijd aangezien wordt als een van de topfiguren uit onze visserij. Eugene Vlietinck, wiens echtgenote aanwezig was op het feestmaal, is de vader van Jean Vlietinck en was ook zo'n beetje de leiding gevende figuur voor Frans Verleene. Het ligt voor de hand, aldus Dries Claeys, dat beiden enorm veel te danken hebben aan Eugene Vlietinck.

Met een zelden geziene verbetenheid ging Eugene Vlietinck destijds te keer tegen de soms keiharde tegenslagen die hij te verduren kreeg maar nooit versaagde hij. Hij hoopt nu dat Frans Verleene, Jean Vlietinck en ook schipper Fernand Verleene, de voetsporen van deze markante figuur zullen drukken. Het entoesiasme en de hardnekkigheid waarmee Eugene Vlietinck destijds te keer ging, moeten een lichtend voorbeeld zijn voor zijn nakomelingen.

Tot slot legde spreker er nog de nadruk op dat de eenheid en de samenhorigheid aan boord een noodzaak is. Taak die vooral op de schouders van schipper Fernand Verleene rust maar, zo besloot Dries Claeys, ik twijfel er niet aan, dat hij dat voortreffelijk zal weten op te brengen.

Met een woord van hulde aan de scheepswerf, zijn leiders en iedereen die had bijgedragen tot de bouw van de „Twilight", besloot Dries Claeys zijn toespraak.

TECHNISCHE GEGEVENS VAN DE O.137 „TWILIGHT"

De O.137 „Twilight" is het 41ste vaartuig, afgeleverd door de s.v. S.C.A.P. te Oostende.

De romp werd in onderaanneming gegeven aan de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp.

Het dekhuis en de brug van het schip met de masten, bomen en het vismateriaal, werd ontworpen en gemaakt door de s.v. S.C.A.P., die ook de machine-installatie, de elektrische installatie en de koelinstallatie inbouwde. Het timmerwerk werd door S.C.A.P. in opdracht gegeven aan de fa. A. Lowyck en Zoon; het schilderwerk werd in onderaanneming gegeven aan de fa. Scherrens te Beernem.

De afmetingen van het vaartuig zijn als volgt:

Lengte over alles: 32,50 m.
Lengte loodlijnen: 29 m.
Breedte op spant: 8 m.
Holte: 4,10 m.
Inhoud visruim: ± 165 m^3
Tankinhoud brandstof: 100 m^3
Tankinhoud water voor ijsproduktie: 25 m^3
Drinkwater: ± 7 m^3

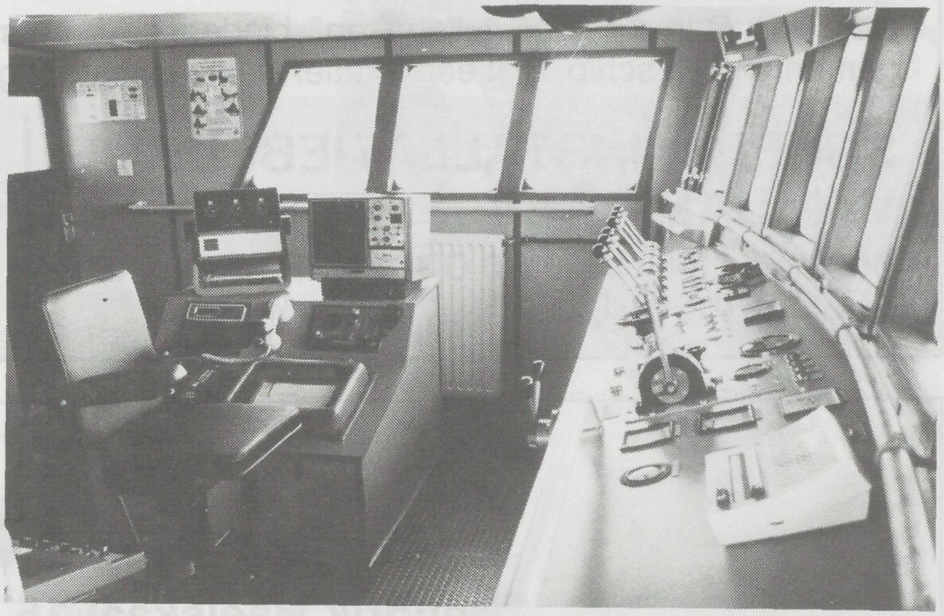
De voortstuwing van het vaartuig gebeurt door een Bolnes motor van 1.020 pk bij 600 toeren die, via de keerkoppeling van het merk Masson, een 4-blad bronzen schroef aandrijft met een diameter van 2,20 m. geleverd door de firma Van Voorden, evenals de Hodi-straalbuis. De vislier van het fabrikaat Brusselle, is voorzien van 6 trommels, waarvan 2 voor de visdraden, 2 voor de bokken en 2 voor de lenters. Het opmerkelijke bij deze monoblock vislier is de samenstelling met de twee hoofdtrommels op een achterliggende as en de bokken- en talie-trommels op een voorliggende as. Zowel hoofd- als bokkentrommels hebben gemiddeld een maximum trekkracht van 24 ton.

De bokken zijn voorzien van speciale veiligheidssystemen, de zogenaamde „Van Damme Patent - Sliphaken" die bij de voorafgaande proeven, alsmede op de proefvaart, bewezen hebben van een uitzonderlijke kwaliteit te zijn. Deze veiligheidshaken verschaffen bovendien de visser de mogelijkheid, na vastslaan van de visboel, bijvoorbeeld aan een wrak, direkt in te grijpen vanuit de brug en, na het vrijmaken van het net, binnen enkele minuten weer bedrijfsklaar te zijn. Voor België is het de eerste maal dat dit type veiligheidshaak ingebouwd wordt. Het visruim is gekoeld en voorzien van een polyester bekleding die op het stuk van hygiëne, mede garant staat voor de kwaliteit van de vangst.

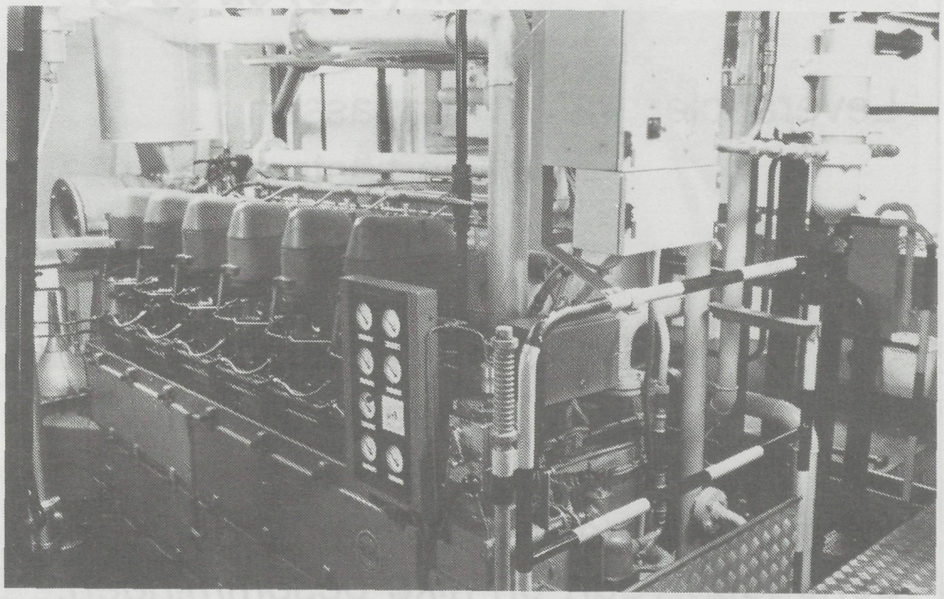
De O.137 „Twilight", is ook voorzien van een ijsmachine met een capaciteit van 2½ ton per 24 uur, geleverd door Promac.

Opmerkelijk is dat de betimmering van het verblijf, de kombuis en de brug, volledig demontabel is, zodanig dat het ook, voor een leek op het gebied van timmeren, mogelijk is, deze terug te plaatsen.

De elektronische apparatuur is geleverd door de firma S.A.I.T. en omvat: Zender ontvanger TRP 6000 - 400 W. Ontvanger Kenwood R 2000. Zender ontvanger VHF, duplex. Zender ontvanger VHF, simplex. Kleuren radar Furuno FCR 1411. Radar Furuno FE 813. Kleuren dieptemeter Furuno FCV 121. Automatische piloot NECO 728. Mastercom Radio Zeeland. Videoplotter Furuno GD 170. De firma ESCO leverde een Navigator NAVSTAR 601 B en de firma Ines tenslotte leverde een Decca Navigator met Plotter.



Een beeld van de prachtige en vooral functioneel ingerichte scheepsbrug van de „Twilight". Van daaruit zal schipper Fernand Verleene of de roerganger de gedragingen van de nieuwe treiler bepalen.



De hoofdmotor van de „Twilight", een Bolnesmotor die het kloppend hart van het vissersvaartuig uitmaakt.

AUTOMATISCHE PATENTSLIPHAKEN voor de boomkorvisserij

Ook de nieuwe treiler O.137 „TWILIGHT" vist met onze „Van Damme patentsliphaken"

Wij wensen rederij Coudekercke, de schipper en bemanning, een goede vangst en behouden vaart.

De „Van Damme patentsliphaken" worden in 5 types geleverd, voor een motorvermogen van 150 tot 3.000 PK passend en lasklaar voor boven aan de gieken (0ctrooinr. 681611).

De „Van Damme patentsliphaken" bieden de grootst mogelijke veiligheid, voor bemanning en schip, met een relatief kleine investering.

SCHEEPSINSTALLATIEBEDRIJF VAN DAMME BV.
Boompjes 3-5 - 3253 AC OUDDORP HOLLAND
Telefoon 01878-1208

➔ **Vertegenwoordiging voor de Belgische visserij:**
S.V. SCAP
H. BAELSKAAI 27, 8400 OOSTENDE
Telefoon 059/32 39 79 - 32 08 20

P.V.B.A. **COMPAS**
Hendrik Baelskaai 15, 8400 OOSTENDE
Tel. (059) 32 00 57

Leverancier van: Kompassen
Kaartinstrumenten
Kompasafstelling

Ook: Huidplaatmetingen met ultrasoonmeter
Visserijartikelen

Wenst de reders en bemanningen van O.137 „Twilight" behouden vaart en rijke besommingen.

REVOLUTIE OP GEBIED VAN VEILIGHEIDSSYSTEMEN

Na afloop van de doopplechtigheid van de O.137 „Twilight" , werd in het bijzijn van officiëlen en genodigden uit de visserij, een demonstratie gegeven met de „Van Damme Patent Sliphaken".

Op een duidelijke wijze werd door mede-eigenaar Frans Verleene de werking uiteengezet en gedemonstreerd.

Bij vastslaan van één van de boelen aan een wrak, laat men de draad waarmede de bok gestopt wordt, geheel vieren. Door de hangerkabel wordt de klink van het veiligheidssysteem, gemonteerd op de kop van de bok, overgetrokken, waardoor het visblok loskomt van de bok.

Het visblok glijdt over de draag waarmede de bok getopt wordt, waardoor het vaartuig recht komt.

Vervolgens heeft men de mogelijkheid de vastgeslagen boel over het visblok, op de kop van het schip los te trekken, zonder gevaar voor omslaan of schade te veroorzaken aan de bok of de mast.

Als de visboel losgetrokken is, dan laat men het op de bodem zakken, zodat het vistouw ontspannen is.

Om het visblok weer terug op zijn plaats te krijgen op de kop van de bok, dient men enkel de bok weer te toppen. Automatisch komt het visblok weer op zijn plaats.

Het dient gezegd dat de beide reders van de O.137 „Twilight", in het begin nogal twijfelachtig stonden tegenover dit veiligheidssysteem. Na enige proefnemingen, zowel in de haven als in zee, zijn beide eigenaars echter enthousiaste voorstanders geworden.

Het veiligheidssysteem „Van Damme Patent" is leverbaar in vijf uitvoeringen:

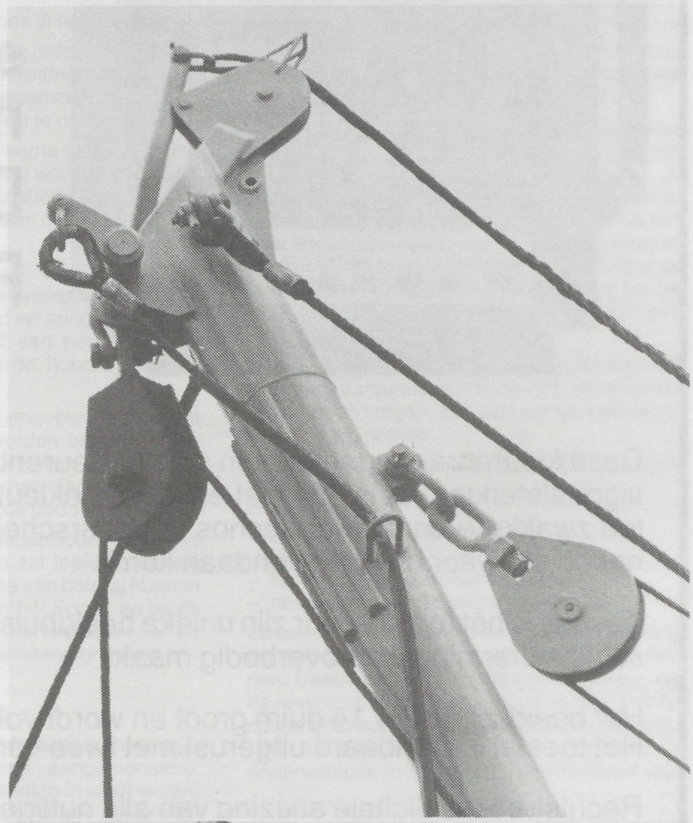
Type 50, tot 300 p.k. motorvermogen
Type 60, van 300 - 700 p.k. motorvermogen
Type 80, van 700 - 1.400 p.k. motorvermogen
Type 90, van 1.400 - 2.000 p.k. motorvermogen
Type 100, van 2.000 - 2.800 p.k. motorvermogen

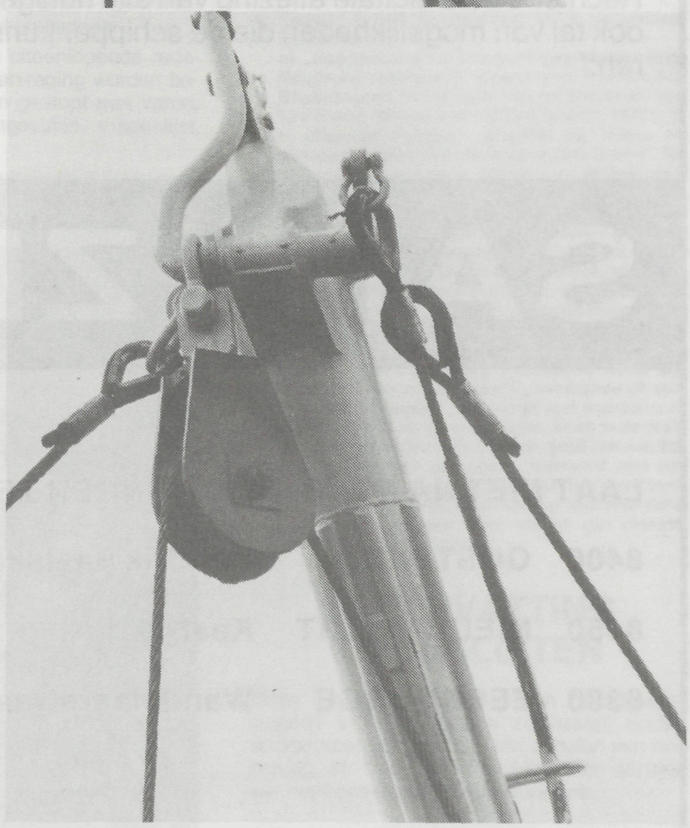
Zowel op bestaande, als op nieuwe schepen kunnen de „Van Damme Patent Sliphaken" aangebracht worden.

Voor België uitsluitend leverbaar via s.v. S.C.A.P., H. Baelskaai 27, te Oostende, telefoon (059) 32.08.20 of 32.39.79.

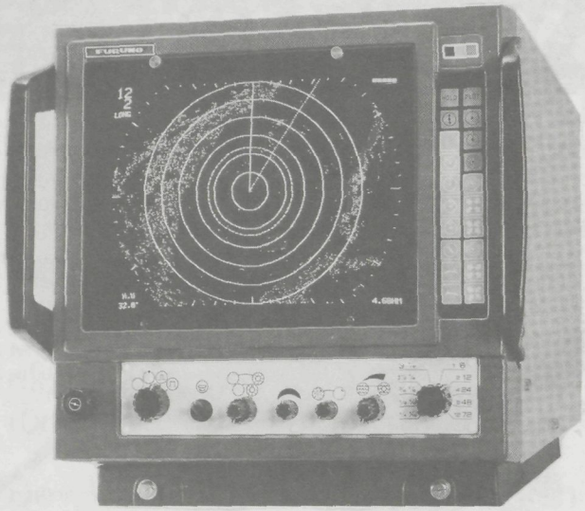


Reders Jean Vlietinck (links) en Frans Verleene (rechts), een en al entoesiasme over de „Van Damme veiligheidssliphaken".





Twee beelden van de „Van Damme veiligheidssliphaken".



SAIT ZEEKUST

stelt U een nieuw produkt voor :

DE KLEURENRADAR FURUNO FCR 1411

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

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

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

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

SAIT ZEEKUST

LAAT NIET NA MEER INLICHTINGEN TE VRAGEN OP VOLGENDE ADRESSEN :

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

ENQUETE BIJ DE SCHEEPSJONGENS IN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

Door de heren H. Everaert, werkleider bij het Landbouw-Economisch Instituut en R. Jansoone, adjunct-adviseur bij de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende werd een interessante enquete verricht, waarin de scheepsjongen ter zeevisserij centraal is komen te staan.

Omwille van de belangrijkheid van deze enquete en de conclusies die er uit kunnen getrokken worden, geven wij onderstaand de meest belangrijke gedeelten weer in een „Samenvatting en Besluiten" maar alvorens hierop in te gaan past het, het doel en het objekt van deze enquete nader toe te lichten.

Dat deden de auteurs van deze bijdrage als volgt:

1. DOEL

De Overheid heeft steeds begrip gehad voor de specifieke omstandigheden waarin de keuze van het vissersberoep tot stand komt en meer bepaald voor de distorsies die vaak verhinderen dat deze keuze op een vrije en verantwoorde wijze kan geschieden.

Langs diverse maatregelen werd in het verleden gestreefd naar een oplossing voor het soms vrij akute bemanningsprobleem.

De belangrijkste onder hen was ongetwijfeld de oprichting, in 1971, van een Fonds voor Scheepsjongens. De bedoeling hiervan was de ontvolking in de zeevisserij tegen te gaan door aan de jonge vissers van minder dan 18 jaar oud, die minder dan 400 zeedagen tellen, een vaste bezoldiging per zeedag toe te kennen (1).

Op geregelde tijdstippen werd de behoefte om de werking van het Fonds te evalueren (2). Zulks gebeurde in 1972, d.i. reeds enkele maanden na zijn inwerkingtreding en andermaal in 1977, telkens op initiatief van de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende. Zowel bij de reders als bij de scheepsjongens werd daartoe telkens een enquête verricht naar de houding ten aanzien van het beroep in het algemeen en van het Fonds voor Scheepsjongens in het bijzonder.

Na meer dan 12 jaar werking (waarvan 4 jaar op niet verplichte en 8 jaar op wettelijke basis) leek het thans andermaal aangewezen de werking van het Fonds onder de loep te nemen.

Dit onderzoek, waarover hierna in de „Samenvatting en Besluiten" verslag wordt uitgebracht, werd opgezet door het Landbouw-Economisch Instituut in samenwerking met de Dienst voor de Zeevisserij.

Aan de basis lag de vragenlijst die bij de vorige onderzoekingen werd gehanteerd; deze werd evenwel grondig gewijzigd en aangevuld zodat het thans mogelijk wordt een nog vollediger beeld op te hangen van de houding van de bestudeerde personen.

In tegenstelling tot vorige enquêtes diende het onderzoek nochtans te worden beperkt tot de scheepsjongens en kon de reders-werkgeversgroep niet worden opgenomen ofschoon dit oorspronkelijk wel degelijk in de bedoeling lag.

Niettemin wordt gehoopt dat de houdinganalyse m.b.t. de scheepsjongens zal toelaten enkele elementen aan te reiken die van belang kunnen zijn bij de beoordeling van het Fonds en bij de pogingen om zijn werking aan te passen aan de gewijzigde behoeften en omstandigheden.

2. OBJEKT

Op het ogenblik van het onderzoek waren nagenoeg 120 scheepsjongens aangemonsterd. Aan de 93 onder hen, die alsdan in vaart waren, werd een schrijven gericht teneinde hun medewerking te vragen voor het onderzoek.

Nochtans konden zij, om uiteenlopende redenen, niet allen bij de ondervraging worden betrokken (op zee, intussen gestopt met varen, weigering, onvolledig ingevulde vragenlijst, enz.).

Daardoor had de analyse uiteindelijk betrekking op 73 scheepsjongens, wat - op een totaal van 120 scheepsjongens - ongetwijfeld als representatief monster mag beschouwd worden.

Het afnemen van de interviews gebeurde in november 1983 tot januari 1984 in de kantoren van de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende.

Als interviewers fungeerden een vijftal personeelsleden werkzaam hetzij op de Dienst zelf hetzij bij het Fonds voor Scheepsjongens. Zij werden op hun taak voorbereid aan de hand van een aantal richtlijnen die er toe strekten het vereiste vertrouwensklimaat te scheppen bij het afnemen van het interview, de vraagstelling op een objectieve wijze te laten verlopen en het beantwoorden van de vragen zo vlot mogelijk te laten plaatsgrijpen.

Zoals reeds vermeld, werd uitgegaan van een schriftelijke vragenlijst. Hierin zijn, naast gesloten en open vragen, ook een aantal open-eindvragen opgenomen.

Deze vragen werden gegroepeerd rond volgende aspecten:
- identificatie
- beroepskeuze en -vorming
- beroepssituatie
- houding tegenover het beroep
- het Fonds voor Scheepsjongens

Dit overzicht geeft tevens de volgorde aan die bij de rapportering van de studie zal gevolgd worden. Daarnaast wordt er, bij de bespreking van de resultaten, naar gestreefd de variaties op het spoor te komen die genoemde aspekten vertonen t.o.v. enkele typen van schepen waarop de ondervraagde jongeren zijn tewerkgesteld (3).



---

(1) Sedert 1-2-1980 bedraagt deze 513 fr. per zeedag.

(2) Zie hiervoor:
a) „Rapport over het bemanningsprobleem in de Belgische zeevisserij" Westvlaams Economisch Studiebureau. In opdracht van het Ministerie van Landbouw (Dienst voor de Zeevisserij), 1972;
b) Monique Tanghe: „Enquête bij reders en scheepsjongens in de Belgische Zeevisserij", Ministerie van Landbouw, Dienst voor de Zeevisserij, 1976-77.

(3) In verband met deze scheepstypes dient opgemerkt dat - via het type van vaartuig - gepoogd wordt, m.b.t. de scheepsjongens, de aard van de beoefende visserij (en meteen dus ook het specifiek werkmidden) aan te duiden: nl. de plankenvisserij (of bordenvisserij), de bokkenvisserij (of boomkorre-visserij) en de garnaalvisserij. De niet-ingewijde lezer late zich niet misleiden door de term „garnaalvisserij": hiermede wordt bedoeld „de kleine kustvisserij", bestaande uit zgn. „garnaalscheepjes", die echter niet voortdurend en uitsluitend op garnaal vissen, doch in de praktijk zeer polyvalent zijn en zich goed (en met behoorlijk succes) toeleggen - uiteraard zeer seizoengebonden - op tongvisserij en haringvisserij, met steeds die ene konstante: een beperkte aktieradius en dus zeer korte reizen van meestal slechts één dag (of nacht).

SAMENVATTING EN BESLUITEN

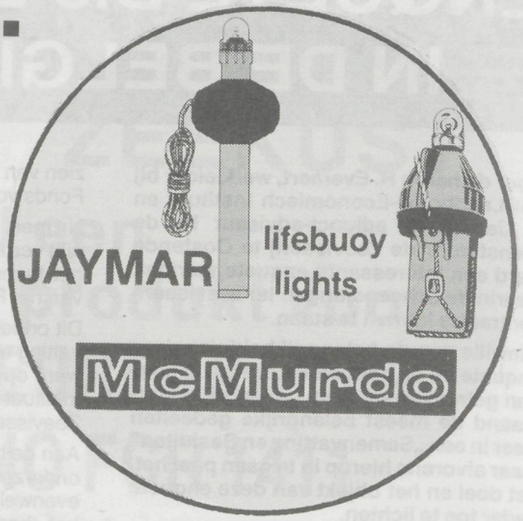
Einde 1983/begin 1984 werden 73 scheepsjongens in de Belgische zeevisserij ondervraagd naar hun houding ten aanzien van hun beroep, en meer in het bijzonder ten aanzien van het Fonds voor Scheepsjongens.

(Vervolg volgende blz.)

UW VEILIGHEID...



PAINS-WESSEX PYROTECHNICS



...ONZE ZORG

Köpcke belgium nv

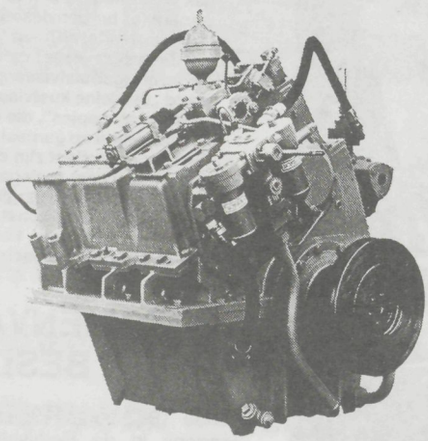
ST. MICHIELSKAAI 21-22
B-2000 ANTWERPEN
PHONE : (03) 238.58.46 (6 L.)
TELEX : 32 916 kopcke b

MASSON

PONT-A-MOUSSON

KEERKOPPELINGEN





Van de vele moderne Europese visserijschepen die de laatste jaren in bedrijf genomen werden, is een groot aantal uitgerust met een MASSON keerkoppeling.
Of het nu Noordzeekotters uit Urk, Goedereede, Stellendam, Wieringen, Den Helder en Vlissingen betreft, of mossel-, garnalen- en kokkelschepen uit Harlingen, Colynsplaat, Bruinisse, Yerseke, Breskens en Kortgene, MASSON keerkoppelingen bewijzen hun betrouwbaarheid dag-in, dag-uit, jaar na jaar.
Deze betrouwbaarheid, in kombinatie met de zekerheid van een uitgebreide onderdelen-voorraad en een doeltreffend werkende service-organisatie hebben er toe geleid dat inmiddels ook voor de Z.284, Z.39, Z.126, Z.319, Z.571 en Z.44 een MASSON keerkoppeling werd gekozen.

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

in België: (091) 261224

Dit Fonds, dat in 1971 werd opgericht, wil de ontvolking in de zeevisserij tegengaan door aan de jongeren een vaste en gewaarborgde bezoldiging per zeedag toe te kennen. Met de enquête werd beoogd, enkele elementen aan te reiken die van belang zijn bij de evaluatie van het Fonds en bij de pogingen om zijn werking aan te passen aan de gewijzigde behoeften en omstandigheden.

De ondervraagde scheepsjongens zijn voor 80% woonachtig in de subregio's Oostende en Zeebrugge; slechts enkelen wonen in de subregio Nieuwpoort of buiten de kuststreek. Een meerderheid onder hen is werkzaam in de bokkenvisserij, één vijfde in de plankenvisserij en één vijfde in de garnaalvisserij.

Van huize uit zijn de scheepsjongens doorgaans goed vertrouwd met het zeemansleven: van menigeen onder hen is de vader immers werkzaam in de visserijsector (28%) of in een ander maritiem beroep (29%); en ook onder de aktieve broers telt men er velen die werkzaam zijn in de zeevisserij (45%) of in een ander maritiem beroep (19%).

De „roep van de zee", de familiale traditie en de kontakten met varende familieleden en vrienden waren in belangrijke mate bepalend bij de keuze van het beroep. De beslissing om scheepsjongen te worden werd in nagenoeg één derde van de gezinnen (door vader en/of moeder) negatief onthaald, vooral wegens het harde beroep en de gevaren van het vissersleven.

Het „leven en werken in open lucht" en het „financiëel voordeel" worden als de meest boeiende uitzichten van het vissersberoep ervaren; daarentegen worden de reeds genoemde afwezigheid van huis en de gevaren van het beroep als minst aantrekkelijke kanten beschouwd.

Niettemin is de huidige binding met het beroep zeer groot, want 77 pct. zeggen „zeker en vast" in de zeevisserij te zullen blijven en voor nog eens 19% zal dit „waarschijnlijk wel" het geval zijn.

Alhoewel de voorkeur en ambitie van de meesten duidelijk gaat naar de functies van „schipper" en „motorist", verwacht meer dan de helft toch enkel „matroos" te zullen worden en één vijfde „lichtmatroos".

Praktisch de helft van de ondervraagden is in de loop van 1983 voor het eerst in de vaart gekomen. De eerste aanmonstering gebeurde vooral tijdens de maanden juni en juli (63%). Meer dan de helft had, op het tijdstip van de enquête, tussen 50 en 200 zeedagen op zijn aktief.

Menigeen had ooit reeds met werkloosheid te maken (31%) doch de duur hiervan bleef al bij al doorgaans beperkt tot minder dan één maand, wat zeker niet wijst op structurele- of conjuncturele doch enkel op fricitie-werkloosheid.

Wat het „verloop" betreft, 59% veranderden reeds van schip, vooral omwille van minder goede arbeidsvoorwaarden.

Ongeveer twee derden zijn in het bezit van een certificaat, vergunning of diploma van gevolgde studies. Bijna allen bezochten de visserijschool; meestal hebben zij een certificaat van scheepsleerjongen of een diploma aspirant schipper ter visserij.

Als voorbereiding op het beroep wordt de opleiding in de visserijschool maar vooral de scholing, die als scheepsjongen aan boord wordt ontvangen, door de meerderheid positief gewaardeerd.

Bij meer dan drievierden leeft nog de wens om zich verder te vervolmaken. In deze optiek is het tevens betekenisvol dat 55% nog (geregeld of soms) kontakt hebben met de school.

De kennis van het Fonds voor Scheepsjongens is zeer beperkt. Weliswaar hadden de meesten, vooraleer zelf scheepsjongen te worden, hierover reeds wat gehoord (70%), vooral langs familie en vrienden. Maar van de eigenlijke bedoeling van dit Fonds had slechts een geringe meerderheid enige notie (57%).

Op de vraag door welke instanties het Fonds geldelijk wordt gespijsd, konden 34% geen antwoord geven, en wanneer men peilt naar de instanties die in de Beheerraad van het Fonds vertegenwoordigd zijn, stijgt het aantal opinielozen zelfs tot 75%.

Naast hun bezoldiging uit het Fonds, ontvangen 70% nog een percent op de besomming samen met drinkgeld, en 23% alleen een percent op de besomming.

Voor meer dan 70% van de scheepsjongens vertegenwoodigt de Fondsbezoldiging minstens één derde van het inkomen. Als beste bezoldigingssysteem geven 74% de voorkeur aan de Fondsbezoldiging samen met een percent op de besomming en drinkgeld.

Globaal genomen, zeggen 88% van de respondenten „tevreden" tot „zeer tevreden" te zijn met het loon dat hen langs het Fonds wordt uitbetaald. Niettemin drukt een meerderheid van ongeveer tweederden de wens uit tot aanpassing van deze bezoldiging: veruit de meesten onder hen geven de voorkeur aan een indexaanpassing (51%), terwijl slechts enkelen een substantiële verhoging van de bezoldiging wensen tot het peil van een „normaal" loon (16%).



Daarnaast zijn er ongeveer één vierde van de scheepsjongens die van de Fondsbezoldiging op hetzelfde peil wensen te behouden. Bij menigeen leeft de vrees dat de reder, in het geval van indexaanpassing, het percent op de besomming „zeker" of „waarschijnlijk" zou verlagen (41%).

De houding tegenover het Fonds is duidelijk positief: volgens bijna alle scheepsjongens valt zijn werking, financiëel beschouwd, „zeer gunstig" (45%) of „gunstig" uit (51%).

De opinies zijn - voor zover aanwezig - evenwel erg verdeeld omtrent de vraag of het Fonds in staat is om, op korte termijn, het bemanningsprobleem in de zeevisserij te helpen oplossen: 38% antwoorden in positieve en 41% in negatieve zin.

Alleszins is duidelijk dat het bestaan van het Fonds niet van aard was om de beslissing van de jongeren, om scheepsjongens te worden, te beïnvloeden: zelfs zonder Fonds zouden immers nog 71% „zeker en vast" en 20% „waarschijnlijk wel" scheepsjongen geworden zijn.

Het belang en de rol van het Fonds liggen dus in de praktijk niet zozeer in het aanlokken van jongeren naar de visserij (wat met de huidige Fondsbezoldiging als „lokmiddel" trouwens ook niet mogelijk is), doch veeleer in het binnen het bedrijf houden van reeds aangemonsterde jongeren, en dit dan in een bevredigende combinatie met andere inkomensbronnen (percent op de besomming + eventueel ook „drinkgeld").

Het probleem is echter dat die andere inkomensbronnen individueel zeer sterk verschillen (in tegenstelling tot de Fondsbezoldiging, die voor iedereen gelijk is) en bovendien - precies door hun strikt individueel karakter - zeer moeilijk en dan nog slechts bij benadering te achterhalen zijn (wat het „drinkgeld" betreft, is dit zelfs totaal onmogelijk), zodat een beleid terzake slechts kan gebaseerd zijn op bestendig wisselende „tijdsopnamen", die daarbij eerder vaag en weinig betrouwbaar zijn.

De werking van het Fonds (en het beeld m.b.t. die werking) zit dus blijkbaar geprangd tussen de opdracht die het Fonds van de wetgever heeft gekregen en anderzijds de reële toestand waarnaar het Fonds reeds vrijwel onmiddellijk na zijn oprichting in 1971 is afgegleden.

Over het algemeen lijken werkgever en werknemer, reder en scheepsjongen, zich inzake inkomensvorming vrij goed aan die feitelijke evolutie te hebben aangepast: voor de meeste scheepsjongens is de „bezoldiging" vanwege het Fonds al lang geen bezoldiging meer zoals de wetgever die destijds ongetwijfeld voor ogen had, doch enkel nog één van de faktoren bij de inkomensvorming.

Waar die aanpassing minder gelukkig verlopen is ligt bijgevolg een permanente oorzaak van voortijdige afvloeiing, nog vóór de scheepsjongen overstapt naar de funktie van lichtmatroos of matroos, wat dan meteen ook een gedeelte van de „human investment" vanwege de overheid en bedrijf ongedaan maakt.

Uit deze konklussies die nog met andere elementen kunnen aangevuld worden, kan wellicht een meer aangepast beleid ten aanzien van het Fonds afgeleid worden.

Doch hier eindigt uiteraard de opdracht van dit sociologisch onderzoek dat enkel beoogde een aantal bouwstenen bij te brengen voor het voeren van een degelijk bemanningsbeleid, waarvan het Fonds voor Scheepsjongens alleszins een belangrijk onderdeel uitmaakt.

Nota der Redactie: wij zijn overtuigd dat voorzitter Pintelon met al zijn ondervinding en zijn beheerders daar veel kunnen aan doen.

VAN VOORDEN GROEP

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



Betrouwbaarheid staat voorop..!

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

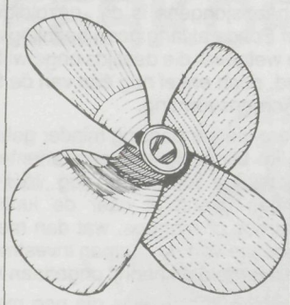
Oog en oor voor uw wensen.

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

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

Wij wensen de rederij „Coudekercke" van de O.137 „Twilight" behouden vaart en goede vangsten!

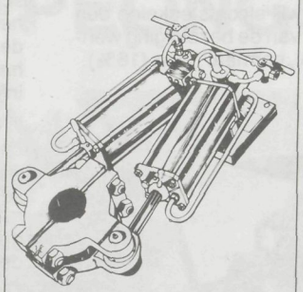
Vaste schroeven tot 4 m ø
Mangaanbrons en nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

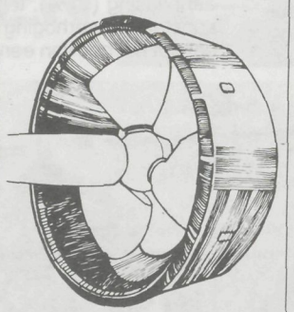
Hydraulische stuurmachines uitgevoerd in verschillende systemen. Roermomenten van 0.5 ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

Promac Nederland b.v.
Schimminck, 1
Tel.: 04180-3855
Postbus 22
5300 AA Zaltbommel
Telex 50110

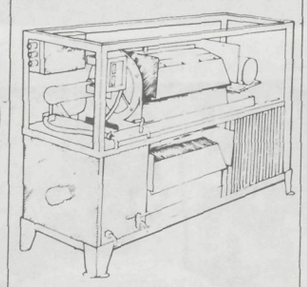
Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effektieve rendements-verbeteringen.



HODI

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

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



PROMAC

Promac Nederland b.v.
Schimminck, 1
Tel.: 04180-3855
Postbus 22
5300 AA Zaltbommel
Telex 50110

BELGISCHE ZEEVISSERIJ ONDER DE BEZETTING

In het jongste nummer van het driemaandelijks „Maritiem Tijdschrift Sirene", te Antwerpen verschijnend met als uitgever A.E. Mintiens en als uitgever-hoofdredacteur de welgekende Carlo G. Segers, verschenen opnieuw enkele interessante artikels over onze kustverdediging in 1939-1940, de Belgische Zeevisserij onder de Bezetting, de Bevrijdingsdag van 4 september 1944 te Antwerpen en de Operatie Neptunus op „D-Day" en tenslotte het „Lijfblad voor de Zeevarenden" dat tijdens de Oorlog in Londen verscheen.

We hebben ons veroorloofd, met toelating van de schrijver, de heer Anatole De Mulder, die tijdens en na de oorlog Waterschout was te Oostende met de heer Edmond Carlier, als Waterschout der kust en thans overleden adjunct-waterschout Wilfried Hendricks en de luitenanten op het waterschoutsambt, de HH., Wilfried Pockele en Arthur Aspeslagh, het artikel over te nemen.

Wie tijdens de oorlog in de visserijmiddens in België vertoefde, weet welke belevenissen we allemaal hebben meegemaakt en hoe onze vissers en waterschouten moesten maneuvreren om bij de Duitse marine hun zogezegde geloofwaardigheid te behouden.

Want onze kleine kustvloot bracht tientallen miljoenen kg. haring en vis aan, waarbij echter ook vele miljoenen in de zwarte markt verdwenen en dank zij deze aanvoer onze bevolking er enorm veel voordeel bij had aan goedkope prijzen en vis van uiterst goede kwaliteit of daar waar nodig als hulp aan noodlijdenden.

En in dit alles waren onze waterschoutsambten, door hun brave en lakse (?) houding uitstekende medewerkers. (Ze mochten immers ook niet roeren).

En in de Duitse marine had men voor zover mogelijk bij velen niet de soldaat, maar de zeeman die, ... begreep en zeer vaak liet begaan.

Hierna bedoelde bijdrage uit „Sirene":

Door de algemene exodus van de Belgische vissersvloot naar Engeland toen de Duitse legers de kust naderden, bleven in onze havens slechts de kleinere voor de kustvisserij uitgeruste vaartuigen over. In den beginne werd door de bezetter een totaal uitvaarverbod opgelegd, enerzijds om te voorkomen dat eventuele vluchtpogingen naar Engeland zouden worden ondernomen, anderzijds wegens de steeds aanwezige oorlogsgevaren.

In de loop van 1941, naarmate de Duitse verwaltung: **Kriegmarine, Hafenüberwachung, SS en Gestapo** een scherpe kustbewaking hadden uitgebouwd met een aan de landzijde aangrenzend „Sperrgebiet" en wanneer anderzijds de voedselvoorziening ten behoeve van de burgerbevolking een acuut probleem werd, konden de pogingen van het Bestuur van het zeewezen om toch op een of andere wijze en onder bepaalde voorwaarden de zeevisserij terug toe te laten, enig succes boeken.

Aldus werd het Waterschoutsambt te Oostende gelast met het opnemen van de nodige kontakten met de lokale Marineautoriteiten om de voorwaarden en modaliteiten te onderzoeken welke een beperkte uitvaartvergunning zouden kunnen mogelijk maken.

Zoals te verwachten viel werden inderdaad strenge voorwaarden opgelegd die dan door het Waterschoutsambt dienden te worden toegepast. De voornaamste eisen waren n.l. dat de vissersvaartuigen alleen bij dag en binnen zichtbereik van de kustwacht mochten vissen en dat per 10 vaartuigen 3 in uniform en gewapende bewakers moesten worden ingescheept, dit om vluchtpogingen te beletten.

Deze bewakers zouden echter geen Duitse soldaten zijn maar vrijwilligers uit het personeel van het Zeewezen. Bij de evacuatie van de pakketboten in mei 1940, alsmede van al de eenheden van het Loodswezen, Sleepdienst, Betonning, Hydrografie, waren er slechts een beperkt aantal personeelsleden in België overgebleven en er teruggekeerd na een ongewilde Odyssee naar een of andere Franse stad of dorp ergens diep in het zuiden van Frankrijk.

In aanmerking nemend de verstrekkende gevolgen voor zulke vrijwilligers die zouden voort spruiten uit het dragen van een uniform en van wapens (onrechtstreeks) in dienst van de bezetter, was er geen animo om aan te monsteren.

Indien er zich geen vrijwilligers zouden aanmelden, dan zou de **„Hafenüberwachungsstelle"** zelf „d'office" aanduiden wie moest inschepen. Uiteindelijk en willens nillens kwamen er dan ook z.g.z. vrijwilligers opdagen.

Voor zover ik mij meen te herinneren moest er toch nog beroep gedaan worden op bevaren mensen buiten het Zeewezen om. En zo werd dan uiteindelijk een beperkte kustvisserij toegelaten. Alvorens deze voor België aanvaardbare oplossing kon worden bereikt hebben heel wat „palabers" plaats gehad.

Natuurlijk, toen de schuitjes met de vangsten in de sluis lagen stonden steeds een paar mariniers van de **„Hafenüberwachungsstelle"** klaar voor de nodige controle; tussendoor hadden zij dan ook steeds een emmertje bij om de mooiste (zichtbare) visjes uit de pikken.

Maar weldra bleek het enorme belang van dit compromis.

Door de oorlogsomstandigheden was de hoogzeevisserij in zekere gebieden van de Noordzee reeds sedert 1939 tot een minimum herleid en zelfs totaal lamgelegd. Hierdoor werden de visgronden van Doggersbank en Fladen waar o.a. de haring (maatjes) vandaan kwam, niet meer bevist.

Dit had als resultaat dat wanneer de scholen haring dan tussen december en maart naar de Vlaamse Banken emigreerden om er te paaien, de ijle haring er in enorme nog nooit eerder geziene concentraties aanwezig was.

Op zekere dagen werden zij met volle korrenetten zelfs in de havengeul van Oostende zo maar uit het water geschept. Dag in dag uit kwamen tientallen vaartuigen boordevol en tot zinkens toe afgeladen, hun vangsten op de kaai gooien. Deze mirakuleuze aanvoer heeft in zeer grote mate bijgedragen tot de voedselvoorziening van de bevolking: niet alleenlijk in Vlaanderen, maar zelfs van gans België.

Uit de aard der zaak was de kwaliteit te Brussel of verder niet altijd even vers: koelcontainers waren er helaas nog niet.

Wat er in hierboven aangehaalde omstandigheden met het uniform en het geweer van de „bewakers" gebeurde hoeft geen betoog. Het schip was nog maar net buiten de havenhoofden of alles verdween in een veilig hoekje en een welkom bijkomend bemanningslid kon de handen uit de mouwen steken. Even vóór de aankomst

(Vervolg op blz. 21)

U zoekt de oplossing: Wij hebben ze!

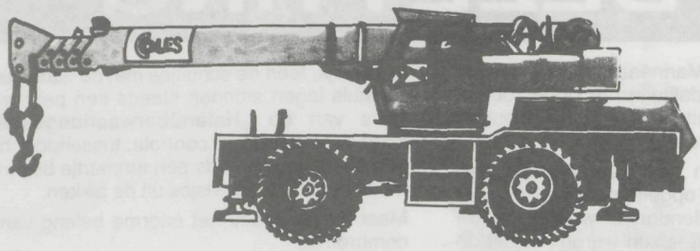
NIEUW - BIJ DE GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

Gewaarborgd gezinsinkomen – Interessant – ook voor U voor 600 fr. per jaar

Zeg JA – Er is eenvoudig geen enkel argument tegen – en neem snel kontakt op met uw „G"-bankkantoor

GENERALE BANKMIJ - BANK VAN MIJ

NOORDZEE JACHTWERF



VERHURING van KRANEN:

17 tot 50 ton

WERFBANKKAAI - OOSTENDE

059/320100

Privé: 051/50 28 36

Steeds tot uw dienst voor snel en trouw service

Econosto n.v.

Antwerpen

wenst reder
en bemanning
van O.137 „Twilight"
behouden vaart
en suksesvolle vangsten

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

✆ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

POLYESTER

Centre de distribution

VERHARDERS - VERSNELLERS - PIGMENTPASTAS - GLASVEZELS - PU SCHUIM - LOSMIDDELEN - ROLLEN - BORSTELS - ENZ.

ARTOIS PLASTICS

p.v.b.a.
s.p.r.l.

KOERSLAAN 18, 8401 BREDENE

TEL. (059) 32 32 77

BTW/TVA 406.350.321

Generale Bankmaatschappij: 280-0231446-41
Société Générale:

Gesloten op maandag.

Openingsuren: 9-12 / 14-18u30 - Zaterdag 9-12 u.

HAEGEMAN P.V.B.A.

SLIJPESTEENWEG 36 - 8432 LEFFINGE

Tel. (059) 30.14.34

VERWARMING
SANITAIR
DEGELIJK MATERIAAL
GOEDE AFWERKING

werden die attributen dan weer bovengehaald: klaar voor controle.

Deze gouden tijd voor de kustvisserij had als gevolg dat, niettegenstaande de schaarste aan materiaal en uitrustingsstukken, alle scheepswerven van de kust, en zelfs tot in het binnenland, overrompeld werden met opdrachten voor nieuwbouw.

Naarmate de haringconcentraties meer naar het Nauw van Calais afzakten, werden voor sommige kleine schuitjes de afstanden Zeebrugge en Oostende heen en terug te groot om nog vóór de avond terug in de haven te zijn. Om hieraan te verhelpen werd vanwege de „Hafenüberwachungsstelle" toelating bekomen om een aantal dezer kleinste schuitjes om de beurt te laten opereren van uit Gravelines.

Benevens de praktische kant van dit arrangement, was er een niet te versmaden bijkomend aspect aan verbonden zoals hierna zal blijken.

Zoals hierboven reeds aangehaald vervulde het Waterschoutsambt de rol van buffer of schokbreker tussen de **„Hafenüberwachungsstelle"** en de visserijmiddens en vice-versa. Deze taak werd waargenomen door E. Carlier, Waterschout der Kust, A. De Mulder, Adj. Waterschout, W. Hendricks, W. Pockele, luitenanten A. Aspeslagh, loodsschipper, was gelast met de beurtregeling der schepen want op den duur waren er te veel vaartuigen zodat het aantal bewakers die beschikbaar waren niet meer voldoende bleek, en er dus een beurtsysteem moest worden ingevoerd.

De **„Hafenüberwachungstelle"** was gevestigd in Hotel Vindictive op de Vindictivekaai, amper 50 m van het Waterschoutsambt.

In den beginne waren de wederszijdse verhoudingen erg stug en moesten wij maar al te dikwijls genoegen nemen met te aanvaarden wat ons werd opgedrongen. Dit was dan vooral te wijten aan het arrogant, brutaal en sarcastisch optreden van een der jonge SS onderofficieren, bij de vissers berucht onder de naam „Wittebaai" (hij droeg nl. steeds de witte trui van de Duitse marineofficieren).

Gelukkiglijk werd zijn alleenheerschappij wat ingetoomd toen op zekere dag, in augustus 1942 Leutnant Kann naar de „Hafenüberwachungsstelle" werd overgeplaatst.

Toen deze officier in juli 1943 dan als postoverste werd aangesteld was de tiranie van „Wittebaai" aan banden gelegd.

Leutnant Kann was in vredestijd postoverste van de **„Hafenschütspolitzei"** (ons Waterschoutsambt) in Hamburg. Van in den beginne, en dit tot het allerlaatste ogenblik heeft deze officier zich steeds als een echte gentleman gedragen. Steeds was hij bereid de hoekjes af te ronden... voor zover hij dit kon doen buiten de rondneuzende Wittebaai.

De vissers hadden dan ook veel aan hem te danken en hij was dus ook zeer goed gezien. Zo gebeurde het bv. vaak dat tijdens de bijna dagelijkse kontakten met hem, nl. in verband met het ter goedkeuring voorleggen van de beurt- en bemanningslijsten, en gebruik makend van een gunstig ogenblik waarop er geen luistervinken in de buurt waren, hij ons liet verstaan dat die of gene visser verdacht werd van een of andere overtreding van of misdrijf tegen uitgevaardigde Verordnungen ofwel het risico liep opgeëist te worden voor gedwongen arbeid in Duitsland.

Dit was dan voor het Waterschoutsambt het sein om de verdachte ongemerkt en voor een poos uit de circulatie te doen verdwijnen door hem b.v. af te voeren naar Gravelines. Daar was heel wat minder controle des te meer daar hij voorzichtigheidshalve niet op de bemanningslijsten werd genoteerd.

(Vervolg op blz. 23)

DAF Diesel, dynamische fabrikant van betrouwbare dieselmotoren

Dieselmotoren zijn de werkpaarden van onze gemeenschap, onmisbaar geworden in de wereld van visserij, industrie en transport.

De basis voor de activiteiten van DAF Diesel werd gelegd in 1953, toen DAF Trucks besloot tot eigen ontwikkeling en productie van dieselmotoren. In 1957 wierp de intense arbeid en voorbereiding de eerste vruchten af: DAF startte met de productie van een eigen motor.

Ondertussen is de productie-capaciteit van de uiterst moderne motoren-fabriek opgelopen tot 30.000 stuks per jaar. Op zich genomen, is dit slechts een bescheiden aantal. Daar tegenover staat dat DAF zich vooral concentreert op de kwaliteit van hun motoren.

Omwille van de specifieke eigenschappen en kwaliteiten van haar motoren concentreert DAF Diesel haar scheepsmotoren-activiteiten op die marktsegmenten waar er steeds vraag is naar heavy-duty producten. Deze segmenten zijn o.a. de vissersschepen, werkboten, binnenschepen en generatorsets.

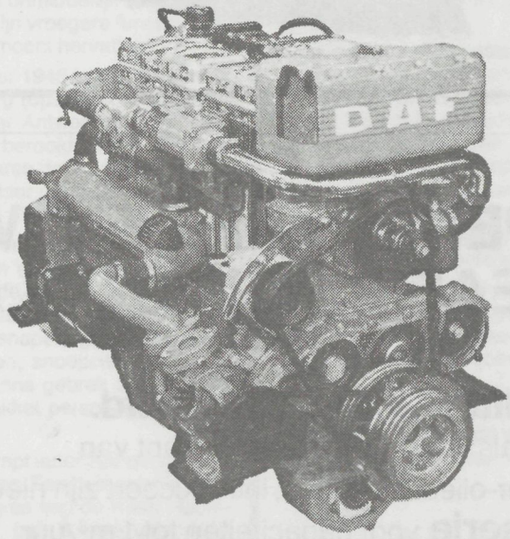
Alhoewel het aantal bedrijfsuren in de plezievaart veel kleiner is, toch wordt de hoge kwaliteit van de DAF motoren daar ook erg gewaardeerd.

Andere zaken die de DAF Diesel motoren kenmerken zijn eenvoudig onderhoud, uiterst laag brandstof verbruik en bijgevolg lage exploitatiekosten. Het hoofdkantoor van DAF Diesel is gevestigd in Eindhoven, Nederland. DAF Diesel heeft ook verschillende dochtermaatschappijen in België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Engeland, Zweden, Noorwegen, Spanje, Oostenrijk en Zwitserland. De organisatie van DAF Diesel is ook vertegenwoordigd in verschillende landen van Afrika, het Nabije-, Midden- en Verre Oosten.

Het DAF Diesel scheepvaart-motorenprogramma omvat nu 9 motoren met een vermogen van 45 tot 250 KW of te wel 65 tot 340 PK.

Dat de goede kwaliteiten van de DAF Diesel motoren ook in de Belgische Visserij worden gewaardeerd, blijkt ondermeer uit het feit dat de meeste werven de voorkeur geven aan de DAF Diesel motor, niet alleen als hulpmotor maar ook als 300 PK voortstuwingsmotor.

Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier.

DAF Diesel

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

DE BEST AANGEPASTE MOTOREN VOOR DE VISSERIJ

VERMOGENS VANAF 200 TOT EN MET 2.400 PK





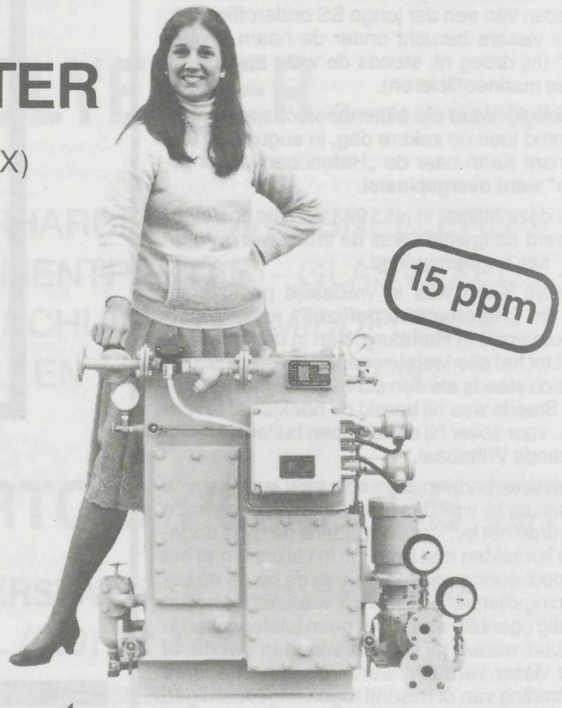
Anglo Belgian Corporation
Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium
Tel: 091/234541. Telex: 11298

SUPERKLEINE LENSWATER OLIEAFSCHEIDER IMO-A 393 (X)

HEISHIN PUMP WORKS Ltd.
bekend als vooraanstaand fabrikant van lenswater-olieafscheiders, introduceert zijn nieuwe **HMS-serie** voor capaciteiten tot 1 m³/uur.

Kenmerken:
- zeer kleine afmetingen
- eenvoudig te installeren
- met coalescer element
  dus geen vervanging van filters
- automatische olieafvoer
- uitgerust met plunjerpomp
- A-393 certificaten voor o.a.
  – Engeland (D.O.T.)
  – Nederland (S.I.)
  – België (Z.I.)
  – U.S.A. (A.C.G.) etc.

EN... CONCURREREND IN PRIJS



OBSERVATOR

Steenhouwerstraat 15, 3194 AG Rotterdam-Hoogvliet,
Postbus 7155, 3000 HD Rotterdam.
Telefoon: 010-382122, Telex: 28775.

Wanneer het ernstige feiten betrof, b.v. betrokkenheid bij weerstandsgroepering of spionnage, konden dan door Carlier en Wesseling (Adj. Hydrograaf) aldus nog tijdig de nodige contacten worden gelegd om de betrokkene te laten onderduiken.

Op zekere dag, ik herinner mij niet meer ter gelegenheid van welk geval, liet KANN zich onverwachts een verbitterde opmerking ontvallen. Hij verklaarde ons nl. dat wij zouden versteld staan moesten wij weten welke Belgen er met de bezetter heulden of winstgevende zaakjes deden en zelfs stads- of landgenoten verklikten of van allerlei feiten beschuldigden, heel dikwijls dan nog leugenachtige aantijgingen.

Hij eindigde met de woorden: „Indien ik de oorlog overleef zal ik spreken". Hij kon, helaas, niet vermoeden dat deze woorden hem later veel ongemak en leed zouden veroorzaken.

Heet wat vissers - de meeste - hebben aan de haring een fortuintje verdiend ... maar soms ten koste van veel leed of zelfs van hun leven.

Lang geleden liet de Nederlandse acteur Herman Heyermans het hoofdpersonnage van zijn „Op hoop van zegen", nl Kniertje, zeggen: „De vis wordt duur betaald". Dit was tijdens deze bewogen oorlogsperiode ongelukkiglijk ook het geval voor onze Belgische vissers.

Heel wat vissersvaartuigen zijn nl. met man en muis vergaan door mijnontploffingen of andere oorlogsgebeurtenissen.

Op het einde van de oorlog toen de geallieerden na de landing in Normandië naar onze kust oprukten en de Duitsers hun aftocht voorbereidden, was hun bedoeling de haveninstallaties grondig te vernietigen en kaaien, bruggen en sassen op te blazen. De nodige springladingen werden overal aangebracht en moesten op het laatste ogenblik tot ontploffing worden gebracht.

Leutnant Kann kreeg het bevel persoonlijk in te staan voor de stipte uitvoering van deze grondige verwoesting. Het moet voor Kann een dramatische gewetenskwestie geweest zijn en een strijd tussen zijn militaire plicht en zijn menselijke gevoelens. Uiteindelijk heeft zijn humane natuur de bovenhand gehaald en kon hij in eer en geweten deze zinloze verwoesting niet rechtvaardigen. Hij heeft de gevaarlijke „Wittebaai" eerst weggestuurd en als een der laatsten, op 8 september 1944 Oostende verlaten ... zonder het noodlottig bevel te hebben gegeven.

Van dit ogenblik af was hij volgens de Duitse militaire code schuldig aan hoogverraad en zijn doodvonnis liet dus geen de minste twijfel over. De gebeurtenissen verliepen echter te snel opdat daar een onmiddellijk gevolg kon worden aangegeven. Bij het innemen van het voorlaatste weerstandsnet der Duitsers, Breskens op 3 november 1944 (nog vóór Zeebrugge) werd Kann door de Canadezen krijgsgevangen gemaakt.

Ondertussen was, juist door de moedige daad van Kann, Oostende vlug toegankelijk voor de ravitaillerings- en troepentransportschepen. Na de nodige mijnveegoperaties (mijnopruimingsoperaties aan land) en niettegenstaande de gedeeltelijke verwoesting van sommige haveninstallaties door opeenvolgende bombardementen welke Oostende had te verduren: Duitse in 1940 - Engelse sporadisch tussen 1941 en 1944 - terug Duitse na hun aftoch, konden op 21 september reeds de eerste LST's (Landing ships troops) de haven aandoen.

Met deze LST's werden dan ook al de Duitse krijgsgevangenen afgevoerd naar Engeland. Hoe het mogelijk was dat datum en uur van Kann's passage door Oostende bekend is geworden, blijft een raadsel maar de Oostendse vissers speelden het klaar om, uit erkentelijkheid voor bewezen diensten, Kann een spontane, enthousiaste uitgeleide te doen naar zijn inscheping in het tijdokje.

De woorden indachtig van Kann, in verband met het verklikken van landgenoten, werd door het Waterschoutsambt Oostende een ingewikkelde procedure en speurtocht ingezet om: primo: te achterhalen waar Kann zich bevond, secundo: om hem terug in België te krijgen voor nader onderhoor. Na heel wat lange en moeilijke formaliteiten kwam er op een goeie dag uiteindelijk bericht dat Carlier, De Mulder, en Hendrickx, Kann mochten onderhoren te Vilvoorde.

Nu nog bekruipt ons een gevoel van onbehagen bij de herinnering aan dit eerste weerzien van Kann: een ontgoocheld, verbitterd en ontmoedigd mens. Wat was er toch met hem gebeurd om in zulke toestand te geraken?

Wel namelijk het volgende. Wanneer een staat de „uitlevering" vraagt van een krijgsgevangene (want dat was het feitelijk) is dit maar al te dikwijls omdat betrokken persoon beschuldigd wordt van oorlogsmisdaden. Dus vanaf het ogenblik dat het verzoek tot uitlevering de commandant van het gevangeniskamp in Engeland bereikte, (waar Kann volgens zijn eigen beweringen zeer goed behandeld werd), werd hij behandeld als „Kriegverbrecher". Alles werd hem afgenomen en in afwachting van zijn transport naar België in een cel gestopt.

Het spreekt vanzelf dat na het onderhoor te Vilvoorde zonder verwijl met alle mogelijke middelen werd bewerkstelligd dat dit tragisch misverstand zo vlug mogelijk werd opgeruimd. Als eerherstel en als beloning voor bewezen diensten kon van de Engelse militaire autoriteiten bekomen worden dat Kann onmiddellijk na de inname van Hamburg, hij zijn vroegere functie bij de „Hafenschütspolizei" mocht hervatten.

Naspel: eind december 1946 kwam ik voor het eerst terug in Hamburg (opslepen casco „Kindu" van Hamburg naar Antwerpen). Hamburg was zeer beproefd en berooid uit de oorlog gekomen, hele wijken waren door bombardementen vernietigd, ander door reusachtige branden totaal verwoest.

Het leven was er verre van aangenaam en de levensrantsoenen waren aan de zeer lage kant. Dit alles indachtig zijnde hadden wij als Nieuwjaarsgeschenk voor Kann een pakket klaargemaakt met allerlei versnaperingen: tabak, chocholade, oranjeappelen, snoepcitroenen, enz. Jammer genoeg, wegens gebrek aan tijd was het onmogelijk het pakket persoonlijk te overhandigen.

Nadien kregen wij prompt ieder jaar een Nieuwjaarskaartje uit Hamburg. Een hele poos later, in 1959 tijdens een congres van de Kaap Hoornvaarders te Hamburg, heb ik hem uiteindelijk eventjes teruggezien in de Marienkirche alwaar een herdenkingsdienst werd opgedragen ter nagedachtenis van de bij de schipbreuk van de „Pamir", het Duitse schoolschip, omgekomen kadetten en bemanningsleden.

Weer enkele jaren later (1962) ontvingen Carlier en Demulder een briefje: een rouwkaartje geschreven door een neef van Kann ons meldend dat zijn oom was overleden en dat zijn laatste wens was geweest ons beiden nog eens te mogen ontmoeten.

Deze episode heb ik terloops even willen aanhalen als bewijs dat er tussen echte zeelui van om het even welke nationaliteit, politieke overtuiging of omstandigheden, toch steeds een zekere soldariteit bestaat die daarom geen afbreuk doet aan de respectievelijke verplichtingen ... zelfs in oorlogstijd.

A. De Mulder

DEENSE HARINGVISSERIJ IN ZUIDELIJKE NOORDZEE

VRAAG VAN DHR. VANDEMEULEBROUCKE BLEEF ZONDER ANTWOORD!

Op de schriftelijke vraag die Europarlementslid Jaak Vandemeulebroucke aan de Commissie te Brussel stelde in verband met de Deense haringvisserij in het zuidelijk deel van de Noordzee, werd nog altijd niet geäntwoord.

Deze vraag verscheen thans in het Publicatieblad van de E.E.G. van 22 augustus 1984, als zijnde zonder antwoord gebleven. Hierin verwoordde en bewees dhr. Vandemeulebroucke, dat als gevolg van het slechte weder, het onmogelijk was geweest voor de Denen om 10 duizend ton haring te zijn komen wegvissen in de zuidelijke Noordzee.

Het was dus duidelijk, dat de Denen deze haringvisserij ergens anders hadden uitgeöefend, waar er geen haringvisserij toegelaten was of deze gesloten was en de oorsprong van de haring in de gebieden van de zuidelijke Noordzee legden.

Hiermede werd het beschikbaar kwotum aan haring, dat voor dit gebied 17 duizend ton bedroeg, echter te vroeg bereikt en moesten alle andere landen de haringvisserij einde februari 1984 stil leggen.

Dit was het geval voor Frankrijk, Nederland en België. Volgens cijfers door deze lidstaten aan de Commissie medegedeeld, hadden toen Nederland en Frankrijk elk 3 duizend ton weggevist, en België 500 ton; de rest door Groot-Brittannië.

Door een praktisch vaststaand bedrog vanwege de Deense haringvissers die hun haring zeker in het centrale deel van de Noordzee hadden weggevist toen deze gebieden voor de haringvisserij reeds gesloten waren, werd aldus het kwotum voor de zuidelijke Noordzee en dus voor de lidstaten, die daar een kwotum toegewezen kregen, als uitgeput beschouwd, waardoor zowel de Belgische, de Nederlandse als Franse haringvissers in hun belangen werden geschaad.

We vinden het ergens spijtig dat de zeer wetenschappelijke en goed gedocumenteerde vraag uitgaande van de heer Vandemeulebroucke Jaak uit Oostende, zonder antwoord is gebleven.

Wellicht was het Deense bedrog moeilijk te weerleggen en zou dit voor de zoveelste maal de zorgeloosheid van de inspectie bewezen hebben.

SCHIPPERS!

Houdt rekening met de Internationale voorschriften! Het is in het belang van uw reder, u zelf en de ganse Belgische visserij.

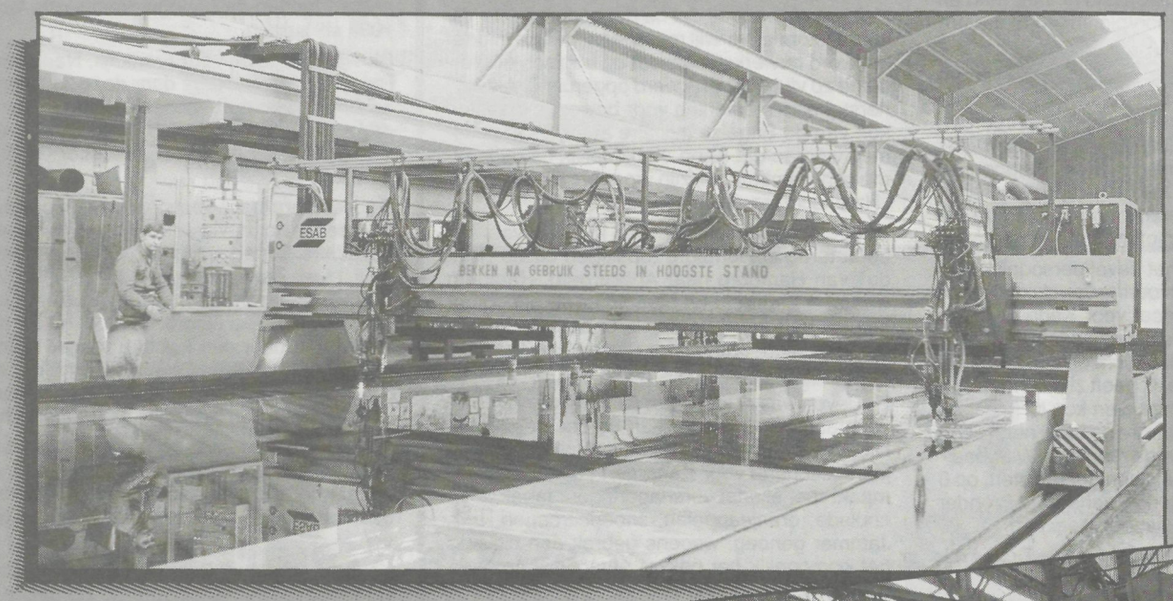
FULTON MARINE, uw partner ook in de visserijsektor.

Vele jaren ervaring in het ontwerp en de bouw van de meest diverse en gesofistikeerde zeeschepen en schepen voor de binnenvaart.
Deze know-how stellen wij ook ten dienste van de visserijsektor.

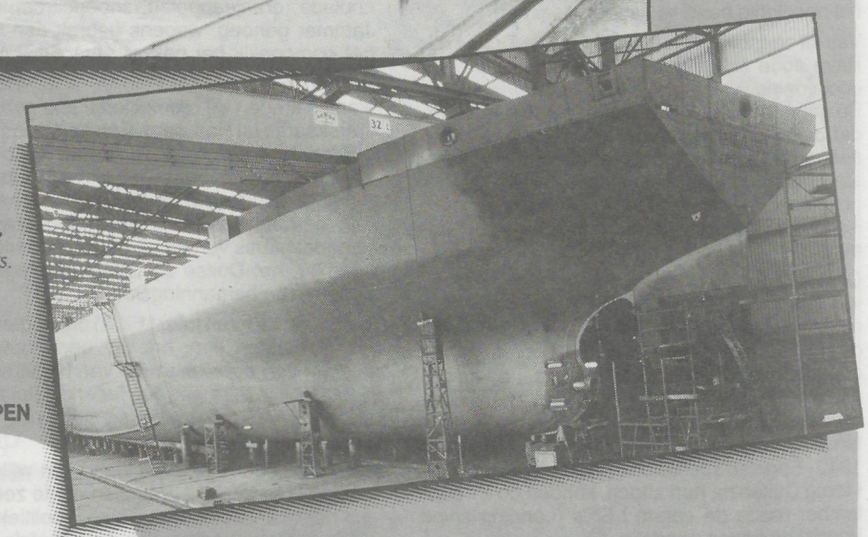
Wij kunnen tegemoetkomen aan alle wensen... van eurokotters tot... de grootste hoogzeetrawlers.

Alles in eigen huis. Vanaf het ontwerp tot de eindafwerking. Eigen computercentrum met numerisch gestuurde brandsnijmachines, geschikt voor alle staalsoorten, roestvrijstaal en aluminium.

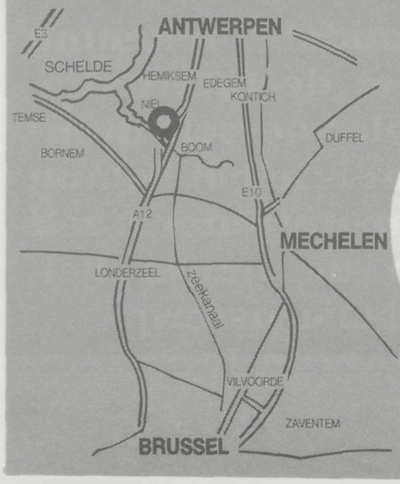
Eigen schrijnwerkerij, mechanische werkplaats en buizenfitterij.
Nieuwbouw in overdekte en verwarmde werkplaats garandeert U de hoogste kwaliteit van laswerk en een perfekte afwerking van het verfsysteem.

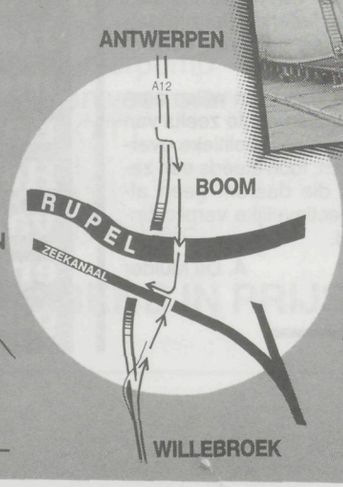


Computergestuurde, numerische brandsnijmachine. Geschikt voor alle staalsoorten.

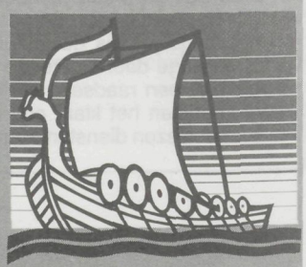


Nieuwbouw in overdekte en verwarmde werkplaats.





FULTON MARINE N.V.
Lid van de groep Pauwels Int.
B-2658 RUISBROEK/PUURS
Tel. : 03/888.23.91
Tlx : 33041 fulmar b



scantex

HET GEVAAR VAN HET GEBRUIK DER AUTOMATISCHE PILOOT

Als er één technische uitvinding en apparaat aan boord van de schepen in het algemeen en in de visserij in het bijzonder moet gecontroleerd worden, dan is dit zeker de automatische piloot.

Inderdaad werd vastgesteld, dat de meeste aanvaringen op zee het gevolg zijn van het instellen van de automatische piloot in samengang met de afwezigheid van de watchman en/of het inslapen van deze laatste.

Het schip gaat volgens de aangegeven en opgelegde koers, bijgevolg kan de stuurman gemist worden!

Dit was dus terug het geval aan boord van de Z.185 die op een pijler van een boortoren liep. Dit gebeurde met kalm weder en bij goed zicht. Het is evident dat waarschijnlijk de watchman, ofwel aanwezig ofwel ingeslapen was.

Het is niet alleen een gebrek aan verantwoordelijkheidszin vanwege de watchman, die in dit speciaal geval kwam van te rusten, meer zelfs het is misdadig omdat het ongeval heel wat zwaarder gevolgen had kunnen kebben en er mensenlevens hadden kunnen verloren gaan.

En de watchman was dan nog niet de eerste de beste, vermits deze in het bezit is van een brevet schipper-eerste klasse!

Verder staan we verbaasd hoe weinig men zich in de visserij gelegen laat aan onmogelijk goed te spreken fouten, want betrokkene watchman werd zelfs na deze aanvaring, waarvan hij totale verantwoordelijkheid draagt, bevorderd tot schipper aan boord van de Z.183 van een ander rederij.

In elk geval er moet dringend iets gedaan worden aan de zogezegde geruststelling vanwege de watchman, als de automatische piloot ingesteld staat.

Er moet een alarm ingebouwd worden op de automatische piloot, die b.v. om de twee minuten eerst lichtjes begint te zoemen en telkens, wanneer deze niet afgezet wordt, luider en luider, zodat de eventueel ingeslapen watchman, verplicht wordt op te staan om het alarm uit te schakelen.

Dit uitschakelen mag inderdaad niet mogelijk zijn vanaf de stoel van de watchman. Hij moet zich hiervoor verplaatsen. Verder mag dit uitschakelen slechts van tijdelijke aard zijn, een aantal minuten, liefst zo weinig mogelijk, om de watchman te verplichten telkens zijn stoel te verlaten om zogezegd een rondje te doen in de brug.

Dit zal slechts lastig zijn voor iemand die slaperig is, maar dat is nu juist het hoofddoel, het de slaperigen lastig te maken en hen te verplichten een rondje in de brug te maken, waarbij zij dan normaal aan uitkijk zullen doen.

Het is duidelijk dat men het alarm ook volledig moet kunnen uitschakelen, maar dit dan slechts bij middel van een sleutel die NIET in het bezit is van de watchman, maar van de schipper, hetzij deze rust, hetzij deze weggeroepen werd.

Aan de hand van inlichtingen in ons bezit, zou de mogelijkheid bestaan voor het plaatsen van een alarm op de automatische piloot in de zin door ons hierboven aangegeven. Er zouden er zelfs reeds bestaan (?) maar te gemakkelijk, volledig kunnen uitgeschakeld worden.

We zijn zelfs overtuigd, dat het nog zover zal komen, dat een computer zal ingebouwd worden in de automatische piloot, die alarm zal geven wanneer er zich al of niet stilligende hindernissen in de vaartrichting van het schip bevinden, en zelfs kruisende hindernissen, die een gevaar zouden kunnen betekenen.

Tot zo ver moet men het brengen. We leggen er de nadruk op: „MOET", met een systeem dat de watchman wakker houdt en hem verplicht zijn rondje te doen om het alarm stil te leggen.

Gezien hij dit zal kunnen bij een stil zoemen van het alarm, zal dit geen hinder vormen voor de eventueel andere rustenden. Want we herhalen dat het alarm, zo de watchman niet reageert op het eenvoudig zoemen, ten slotte met tussenpozen, altijd luider, tot oorverdovend zou moeten worden.

We zijn eveneens overtuigd, dat hierdoor heel veel, laat ons maar zeggen, zware aanvaringen zullen kunnen vermeden worden.

Dergelijk alamrsysteem zou zelfs **moeten verplichtend door de zeevaartinspectie opgelegd worden, ofwel zou het apparaat moeten verboden worden**. Dit laatste is echter heel wat minder efficiënt, omdat dit het eventueel inslapen van de watchman NIET zal beletten.



MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE

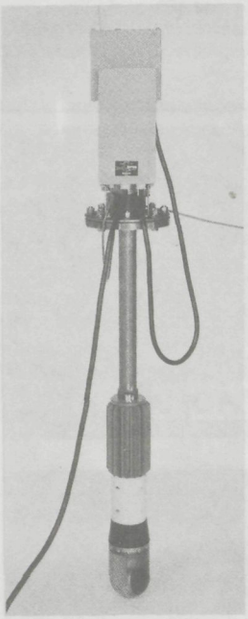


A. DE BOCK

Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 25 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust" te Oostende. Voor Nederland door storting van 330 fr. + 75 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44.

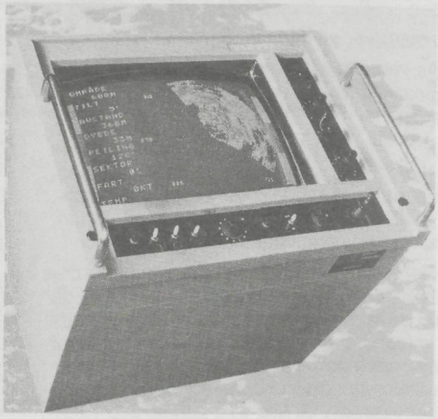
N.V. INES

INTRODUCEERT VOOR DE VISSERIJ DE NIEUWE KLEUREN SONAR



SKIPPER S113

- bereiken van 40 - 1.600 m.
- variabele rangemarker
- Automatische tracking van gedetecteerde visscholen
- Gestabiliseerde transducer: positie van de transducer niet onderhevig aan schommelingen van het vaartuig.
- Vermogen: 1.000 Watt
- Eenvoudige bediening.



Voor verdere inlichtingen:

INES ZEEBRUGGE
Wandelaarstraat 1
✆ (050) 54 47 55
(059) 32 34 01

GELEZEN IN HET BUITENLAND

KLEUREN ECHOSOUNDERS! SONARS!

Het gebruik van de kleuren echosounder heeft na enige aarzeling toch zijn weg gevonden bij onze vissers. De voordelen ten opzichte van de traditionele papierechosounder moet zeker niet meer worden opgenoemd. De vele gebruikers van kleurenechosounders zullen dit ten stelligste beamen.

Daarom heeft SKIPPER zijn jarenlange ervaring en kennis benut tot het ontwerpen van de SKIPPER S113 kleuren sonar.

Met een beeldscherm van 14 inch, een keuze van 8 kleuren en een haarscherp beeld kan men een afstand afzoeken van 0 tot 1.600 meter, verdeeld over 12 bereiken. Gedetecteerde visscholen worden automatisch gevolgd, en alle inlichtingen zoals range, transducerhoek, afstand, diepte, richting, zoeksector, snelheid (log) en temperatuur (probe) van het zeewater worden aangeduid op het scherm.

De transducershoek is te regelen vanaf 5° tot 90° naar beneden, zodat de sonar ook kan dienst doen als kleurenechosounder. Een variabele rangemarker maakt het gemakkelijk de juiste afstand te bepalen van de gedetecteerde echo's. De sector die men wil afzoeken is in te stellen tussen 0° en 360°. De transducer is volledig gestabiliseerd, wat wil zeggen dat wat ook de bewegingen van het vaartuig mogen zijn de richtingshoek van de transducer onveranderd blijft.

De bedieningsknoppen zijn beperkt tot het minimum wat het bedienen uiterst eenvoudig maakt.

Kortom een toestel dat de vangstmogelijkheden zeker kan vergroten en dat zeker niet zou mogen ontbreken aan boord van onze vissersvaartuigen.

Door SKIPPER worden regelmatig trainingscursussen georganizeerd in Oslo waar men naast een theoretische, ook een praktische opleiding kan krijgen aan boord van een trainingsvaartuig.

VAN MENSEN, SCHEPEN EN DE ZEE

RAMP (1)

De Poolse gezagvoerder van de schoener „Zawisza Czarny" vertelde tussen pot en pint, hoe hij de overlevenden van de „Marques" die enkele tijd geleden in de Caraïbische Zee zonk, kon redden. Bij dat zeedrama verdwenen 17 zeelieden, matrozen en leerlingen, de schipper, 42 jaar oud en zijn zoon van 18 maanden.

Negen man overleefden het drama.

Waarom vergaan schepen zo plotseling? Oude schepen hebben danig veel meegemaakt dat ze tot de betrouwbaarste van de vloot gaan behoren. Nieuwe vaartuigen moeten nog bewijzen wat ze waard zijn. Onder hun schitterende lagen verf, als zomerse kleedjes, zijn ze al zo weinig te vertrouwen als opgedirkte teenagers. En toch, dat was nu eens een oude barkas, een onverwoestbare zeiler van de oude tijden.

Gebouwd in Spanje in 1917 en opgekalefaterd in Engeland een jaar of zeventien geleden was de veertig meter lange „Marques" een goede bekende van de televisiereeksen. Ze stond namelijk portret voor de „Beagle" van Darwin in „The voyage of Charles Darwin".

Verscheidene Amerikaanse en Britse verenigingen die te maken hebben met zeilen hadden de koers Bermuda - Nova Scotia georganiseerd en de nodige geldmiddelen bezorgd. 39 vaartuigen namen deel aan de wedstrijd waarvan de afstand 800 mijlen bedroeg. Een van de vereisten om aan de koers te mogen deelnemen is dat de bemanningen voor de helft uit jongeren tussen 16 en 25 moet bestaan.

Finlay, dat is de schipper van de „Marques", was bestuurder van een zeilschool in Antigua, had 28 man ingescheept. 13 Amerikanen, 7 Britten, 6 Carabeans, een Canadees en een Guyanees.

Bij het vertrek uit Bermuda stond er zware zee met windsnelheden tot veertig knopen, die de bark ernstig de duivel aandeden. Toen de Engelsman Andrew Freeman, zijn hondewacht om 4 uur a.m. eindigde was de fury blijkbaar over maar om voor hem onbekende reden bleef hij tóch maar aan dek.

Het schip zeilde redelijk goed en snel en het was heerlijk dat gevoel daar aan dek, zou hij later weten te vertellen.

RAMP (2)

Een mens doet soms rare dingen, dingen waarvan hij niet weet waarom of hoe. Het toeval speelt een even grote rol, maar de beslissing van Andrew redde hem het leven! Sommige mensen hebben een neus voor gevaar. Aan het roer stond Philip Sefton, eveneens een Engelsman. Zij die benedendeks verbleven hadden geen schijn van kans, zei hij later.

Tachtig mijl noordelijk van Bermuda kreeg de „Marques" de dodelijke rukwind.

Het was helemaal onverwachts. Ongelooflijk wat de kracht en de snelheid aangaat, het was een verschrikkelijke orkaan. In minder dan 10 seconden lag het schip op haar zijde en ze begon te zinken in dertig seconden tijd. De wind sloeg het schip over als een sportzeilertje.

Een van de redders zou later ook vertellen dat het wel onmogelijk schijnt dat het vaartuig zo ten onder gegaan was. Dat moet een wind geweest zijn van fenomenale verhoudingen.

Iedereen die aan dek stond werd overboord gekatapulteerd, als met een schietlap, in een donkere en stormende zee. „Wanneer het schip begon te zinken kroop ik over de reling en was plotseling vrij van het schip als het onder mij wegzonk", zei Sefton nadien.

Zoals ik op de achterreling stond dacht ik „spring" en ik ging kopje onder voor enkele seconden. Een reddingsvlot was een tiental meter van mij verwijderd en ik dacht O, God, zwem!

De oranjevlotten waren opgevat om automatisch te water te gaan en op te blazen in geval van nood, en dat deden ze inderdaad. De zestienjarige Clifton Millan die eveneens net zijn wacht had geëindigd sprong recht in een vlot, nabij hem bemerkte hij zijn vriend en trok hem erin.

Dat waren de gelukkigen!

De „Marques" verdween dan in minder dan een minuut.

RAMP (3)

Vier uur na het drama kwam schipper Sauer van het Poolse zeilschip op de positie aan. Hij trof er nog 8 mensen aan van de ongelukkige „Marques" die het verhaal nog konden doen van de angstwekkende gebeurtenissen. Een negende opvarende werd evenwel nog gered door een ander vaartuig. Het is erg twijfelachtig of ooit nog iets zal worden gehoord van de anderen. Het Amerikaanse reddingsstelsel schoot vanzelfsprekend dadelijk in gang en er werd 3.600 vierkante zeemijlen afgespeurd met vliegtuigen en schepen maar niets werd nog gevonden. Na vier dagen speuren werd de reddingsaktie opgegeven.

De geredde zeelui noemden de kracht die hun vaartuig deed kapseizen een woeste wind. Het had alleen maar de bedoeling ons allemaal te doden, zei de 24-jarige John Ash, er was niets dat we konden aanvangen.

Deze koers voor grote schepen werd al eens gewonnen door de „Marques" en aan boord bevond zich de zilveren trofee.

Een trofee verloren een andere gewonnen want meteen werd door de organisatoren een geldinzameling gedaan voor een „Marques"-fonds dat dan zou dienen om opnieuw jonge mensen op te leiden die zullen bestemd zijn om dit koninkrijk van het geweld te overwinnen die Lord Byron ooit noemde „het beeld van de eeuwigheid..."

NEUS

Over 't algemeen zijn we kontent met ons menselijk bestaan. Uitgezonderd misschien een of ander heethoofd, zouden we geen kabeljauw of zeeduivel willen zijn, hoogstens wellicht een mooie meid.

We zijn daning aan ons eigen gewend maar dat rechtvaardigt geenszins hersenloos zoölogisch chauvinisme: de overtuiging dat we de perfecte soort op alle gebied zijn.

Nochtans loont het de moeite toch maar eens over het muurtje te gluren. Er zijn wel een aantal dingen bij andere soorten die we ook zouden kunnen gebruiken zonder dat we onszelf daarom moeten gaan uitrusten met kieuwen, vinnen en koud bloed.

Allemaal deze eigenschappen zijn duidelijk wat te buitensporig voor onze soort. Maar er zijn andere eigenschappen bij sommige zoogdieren en vissen zelfs, die bruikbaar zouden zijn en aangenaam om te bezitten. Sommige kleine veranderingen die in ons menselijk model zouden kunnen ingewerkt worden zonder ons daarom drastisch te gaan veranderen. Niemand kan b.v. beweren dat bij nader inzien onze neuzen allemaal even schoon zijn als men al kan spreken van schone neuzen!

Het is op de keper beschouwd een eigenaardig instrument.

Ge moet daarop eens gaan letten.

Bij uw buurman, de dactylo of baas.

Eens waren het naar alle waarschijnlijkheid, hele nuttige apparaten die veel te maken hadden met het overleven en het genieten. Maar mettertijd is de werking van dit onelegant orgaan verloren gegaan want we zijn tegenwoordig al zover dat we nog moeilijk goede van slechte geuren kunnen onderscheiden, bij manier van spreken.

Krukasse, onze hond, kan op de rederijkaai alleen al door eens te snuiven een boel bloeiende gegevens verzamelen omtrent onzichtbare gebeurtenissen, over wat er gebeurde en wat er te gebeuren staat in de eerstvolgende ogenblikken.

Moesten wij een kleine verbetering aan ons reukorgaan kunnen laten aanbrengen dan zouden we misschien bij machte zijn de sleutel van de machinekamer vlug terug te vinden of de passers uit de kaartentafel.

Onze vrouw zou al dadelijk weten of we inderdaad zó laat binnengekomen zijn zoals we beweren of dat we in feite ergens in de lokalen van de pret verdoold zijn geweest.

(Vervolg volgende blz.)



NALFLEET

MARINE CHEMICALS

- **Is het koelwater van Uw motoren vuil,**
- **heeft U lekkende pompen,**
- **of wilt U meer weten over koelwaterbehandeling en andere chemicaliën aan boord van schepen?**

Contacteer dan:

Te Oostende

S.V. SCAP
afd. werkhuizen
Edw. Anseelekaai
Tel.: (059) 32.39.79
32.08.20

Te Zeebrugge

Scheepswerven De Graeve

Tel.: (050) 54.40.84

Chemicaliën geleverd door:
NALFLOC LTD. Belgium Branch
Elsenstraat 7
2060 Merksem
Tel.: (03) 646.77.99
646.56.76



EUROPA HOTEL

KAPELLESTRAAT 181 - 8401 BREDENE A/ZEE
TEL. (059) 32 11 93

JEAN SLEGERS-VANSLEMBROUCK

☆

Het Hotel Europa biedt alle moderne accommodatie

☆

- Enige ligging aan de duinenzone
- Centrale verwarming, lift
- 58 kamers, deels met bad en W.C. of stortbad
- Fijne keuken, matige prijzen
- Gezellige Brasserie met verzorgde bediening
- Zalen van 20 tot 200 personen voor recepties, huwelijken, banketten en vergaderingen
- Ruime eigen parking
- Open gans het jaar

☆

Vraag vrijblijvend alle inlichtingen ter plaatse bij de heer Jean Slegers, oud-leerling Hotelschool Oostende - Prom. 61

Gullevissers

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

►

(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

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

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

Kantoormachines A. VANDE VEIRE P.V.B.A.

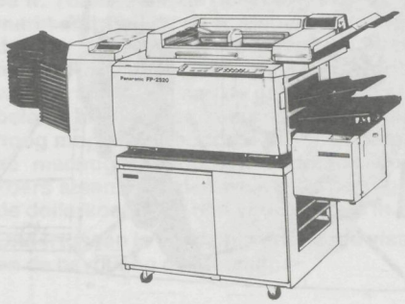
Alf. Pieterslaan 55, 8400 OOSTENDE – ✆ (059) 70 57 72

ALLE KANTOORMACHINES AAN DE BESTE PRIJZEN

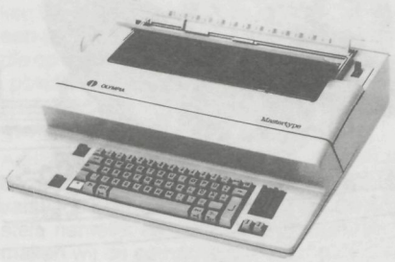
SERVICE IN EIGEN ATELIER



BROTHER
ELEKTRONISCHE PORTABEL



OLYMPIA
FOTOCOPIEERAPPARATEN



OLYMPIA
BUREELMACHINES ELEKTRONISCH

25

DE SPECIALIST VAN DE KUST !

Zij zou al dadelijk vooraleer ge aan de voordeur komt, weten of ge te diep in de pint gekeken hebt in „'t kabeljauwtje" of dat ge blijven plakken zijt bij „goedeprume".

En hoeveel dieren en vissen weten al niet van op verre afstand door het gebruik van hun reukorgaan, of dat andere wezen de moeite waard is om even mee te spelen, of het bang is of vijandig. We zouden al dadelijk weten of de knappe kantoorbediende met haar wipneus, bereid zou zijn met ons te gaan ... surfen.

Welke paarlemoeren perspektieven open zich daar niet? We zouden ons kunnen specialiseren om de echte bedoelingen van onze buurvrouw, de leverancier van verven en zelfs de visserijpolitiekers te meten.

Of om te weten waar de schoonste tongen te vangen zijn!

WONEN (1)

In de historische documentatie van onze goede vriend en oud varensgezel Gust Geryl, vinden we altijd wel iets terug dat ons kan boeien en voornamelijk als het dan gaat over de streek die we bewonen.

Over Raversijde bestaan heel weinig geschriften maar toch is men veel te weet gekomen dan zij A. Choqueel die opgravingen verrichtte en dank zij die opgravingen weten we ook met zekerheid dat de plaats tussen het huidige Raversijde en Middelkerke zonder onderbreking bewoond is geweest sedert de oudste tijden. Nu nog wordt deze plaats wel eens oud-Raversijde genoemd.

Het huidige Raversijde noemde vroeger ook wel „Mariakerkesplete of Transvaal". Trouwens nu nog bestaat daar de Transvaalstraat.

De naam Walravensijde wijst op een baai, een inham (golf van Walraf) waar vaartuigen een beschutte ligplaats konden vinden. Er werd door Choqueel zelfs een plattegrond gemaakt van het dorp dat in 1334 door de zee werd overspoeld.

Toentertijd strekte een langwerpig eiland „De Streep" genaamd, van Westende tot Oostende met in het midden ervan het dorp Middelkerke. Op deze plaats was de bank niet breder dan 160 meter.

In 1334 verdween het eiland „de streep" of „ter streep" samen met het dorp „O.L.Vrouw ter Streep" dat gelegen was voor Middelkerke.

Toen leefden de meeste inwoners op het schor.

In de twaalfde eeuw stonden daar al 600 huizen.

Er werden veel scherven, potscherven, beeldjes, munten, loodjes, kruiken, schoenen, enz. gevonden. Daarmee werd de belangrijkheid van het dorp na het jaar 1050 bevestigd.

Zee en wind begonnen de duinen meer en meer aan te vreten en ook de achterliggende schorren waren gedoemd te verdwijnen. In 1360 werd evenwel een nieuwe dijk gebouwd op de plaats waar zich nu de duinen bevinden. De Mariakerkenaars verlieten dan hun dorp en gingen zich maar achter de dijk vestigen. De Raversijdenaars evenwel verkozen vóór de dijk te blijven wonen.

Al is Raversijde nooit een parochie geweest toch werd er ooit een kapel gebouwd, die stond achter de dijk op het noordelijk uiteinde van het dorp. Toch had dit dorp enig belang als vissersplaats. Dit heeft men kunnen achterhalen aan de hand van oude documenten die toelating gaven door de Engelse Koning, van te gaan vissen op haring. Het dokument spreekt over 82 vaartuigen waarvan 13 uit Walravensijde.

WONEN (2)

Deze kapel van Walravensijde heeft het erg te verduren gekregen van de Geuzen en ook bij het beleg van Oostende van 1601 tot 1604. Het was op de duur niet meer bruikbaar voor de erediensten en vele jaren later n.l. in 1681 werd het verpacht aan landbouwer Tobias Pieters als schuur.

Op 1 januari 1735 stortte het gebouw helemaal in tengevolge van een hevige storm. De toren ervan bleef evenwel staan tot 1846. Hij deed verder dienst als baken voor de scheepvaart.

In de oude geschriften staat trouwens „... omme de vaerende cooplieden ende zeelieden 't hebben kennisse van den lande ..."

Het moet een prachtig plompe toren geweest zijn, met klimop begroeid, een bezienswaardigheid van de streek.

Tot de grondvesten toe is dit historische monument nu evenwel verdwenen. De omwonenden hadden bakstenen nodig voor heel andere doeleinden. Nog in 1804 vinden we de toren vermeld in een Frans zeemansgids die te Parijs werd uitgegeven.

Daarin is de toren vermeld als „Hol-in-de-wal".

In de Engelse zeemansgids van die tijd is er sprake van „Steeple of Raversijde". (Waarin steeple toren beduidt).

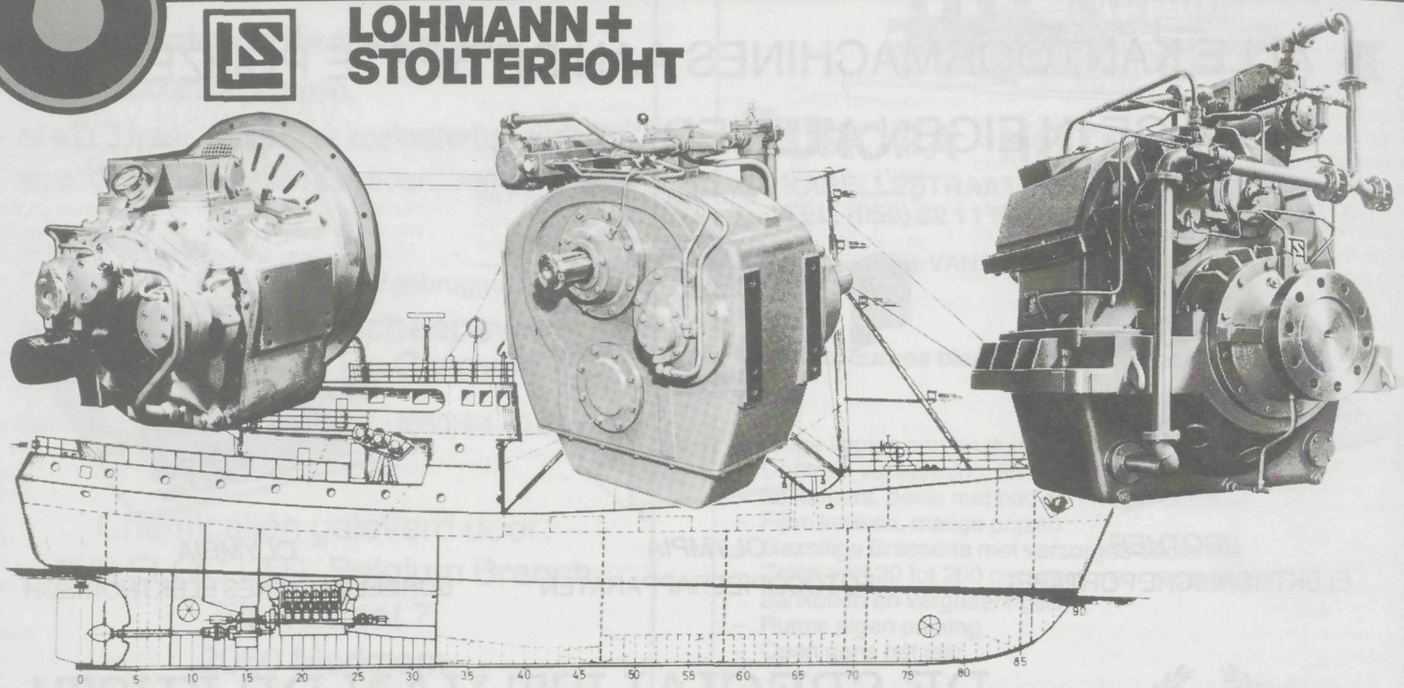
En als ge langs Transvaal wandelt moet ge daar maar eens diep over nadenken hoe weinig er eigenlijk verandert is; de boeren ploegen er nog immer hun land, de bewoners gaan er nog altijd gaan „kruwen", de zee bespoelt steeds met de regelmaat van een klok het glooiende strand. En 's winters giert een natte noordwester over de desolate polder. Dan ziet men er ook geen kat. In tegenstelling tot het seizoen wanneer kampings de toeristen lokken.

Zóveel is er eigenlijk toch niet verandert.

BRUINHOF
a mannesmann company

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

LOHMANN + STOLTERFOHT



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

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

publivaria

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*

OLIEPRIJS KUNSTMATIG HOOG GEHOUDEN?

In de Nederlandse „Stuurboord Visserij-Editie" lezen we één en ander over de kolossale voorraad aan olie en gas in de aardbodem en dat Nederland op een enorme gasbelt zou drijven. Volgens een Engelse professor wordt de prijs van de gasolie kunstmatig hoog gehouden, niettegenstaande er onmetelijke voorraden in de aard- en zeebodem schuilen. Toch voorziet men dat eenmaal de wet van vraag en aanbod zal spelen en dat de prijzen dan fors aan het zakken zullen gaan, hetgeen, onder meer, de macht en het aanzien van de landen van het Midden-Oosten zal doen breken. Gezien de gasoliemaatschappijen een kolossale machtige lobby vertegenwoordigen, die dezelfde financiële belangen aan hun gasolie hebben, ook al hebben ze tegengestelde politieke belangen, zoals Rusland, de Verenigde Staten, het Midden-Oosten, enz. doet de vrees voor een financieel en zelfs werelddébacle al deze politiek tegengestelde belangen toch aan hetzelfde zeel trekken.

Volgens de Engelse professor Dr. P. Odell, topman van het centrum voor internationale energie-studie aan de Erasmus-Universiteit te Rotterdam, zijn de reserves op de Noordzee groter dan deze van het overige deel van de aardbodem. Men neemt zelfs aan, dat in het Nederlandse deel van de Noordzee er zich meer energie zou bevinden dan in het ganse Midden-Oosten.

Het is dus duidelijk, dat de olieprijs kunstmatig hoog gehouden wordt, en de nationale regeringen, vooral deze waar olie gevonden en aangeboord wordt, zien het zich verplicht de olieprijs te helpen hoog houden. Het is evident, moest men dit niet doen en de prijsvorming op een vrije markt de vrije teugel laten, er een ekonomische krisis zonder voorgaande zou ontstaan. Maar bij wie? Onze instellingen en het verbruik bij de bevolking zou toch veel goedkoper uitvallen, zodat dit wel de index in voordelige zin kan beïnvloeden.

Alle olievoortbrengende landen en machtige maatschappijen hebben er dus een gemeenschappelijk belang bij een plafond in de prijzen te houden en dit zelfs zo hoog mogelijk. Toen Rusland een tijd geleden aan België gas aanbood voor 15% beterkoop dan deze door Nederland aangeboden werd, sloeg in Nederland de schrik aan het hart en kon plots eveneens aan verminderde prijs geleverd worden.

Een echte oliekrisis mogen wij echter vergeten, omdat de olielobby te machtig is en deze macht zich in de regeringskringen uitstrekt. Men zou hiervoor zelfs oorlogen wagen wanneer een land of een paar landen de olieprijzen zouden laten gaan zakken.

Wat de energiereserves betreft, zijn deze zo groot, dat er in feite nooit meer een energiekrisis kan ontstaan in die zin, zonder dan nog van het nukleair-energiepotentieel te spreken. Nederland bv. schijnt voor gas een zevenmaal groter reserve te hebben dan eerst werd aangenomen. In Siberië beschikt men over onmetelijke reserves, terwijl dit ook het geval is in de Noordzee. Het ontdekken en het aanboren van deze reserves alsmede de gedeeltelijke uitbating hiervan, zijn in feite mogelijk gemaakt door de prijsopslag van de olie uit het Midden-Oosten. Hebben deze landen enorme winsten gemaakt en kapitalen kunnen vormen, dan hebben zij het verlies van hun monopoliehoudende positie hieraan verspeeld zodanig, dat een eventueel dreigen met een oliestop thans minstens in grote mate zou kunnen opgevangen worden door de andere landen.

Voegen we er nog aan toe, dat de olieprijs eveneens zeer nadelig beïnvloed werd door de stijgende dollarkoers, omdat de prijs per barrel in dollar verrekend wordt. Jaren terug was deze nog in B.fr. uitgedrukt, beneden de 30 fr. Thans staat de dollarkoers op de vrije markt dicht bij de 60 fr. Een aardig verschil dus. In feite zouden we hieruit kunnen en mogen besluiten, dat de energie-lobby, waarbij we vooral aan de gasolie denken, er belang bij heeft de koers van de dollar zo hoog mogelijk te houden. En als er dergelijke machtige schouders onder de dollarkoers staan, dan zien we een verlaging van de dollarkoers nog niet voor morgen in.

Ondertussen is het de nijverheid, de visserij en de bevolking die betaalt.

➔ **Te koop gevraagd om en rond Bredene of Opex:** WONING met living, badkamer, keuken, 3 à 4 slaapkamers. Schrijven kantoor blad nr. 9720.

BRIEVENBUS

HET VLOTTREKKEN OF REDDEN VAN SCHEPEN

Men schrijft ons tengevolge van het zinken van de „Mont Louis", stellen we eens temeer vast dat tussen een Belgische Sleepmaatschappij (Union de Remorqsages) en Smit Rotterdam Holland een uitstekende overeenkomst bestaat waarbij de ene niet in de weg van de andere loopt, waar het er op aankomt geld te verdienen.

We vragen ons af hoe de experten van de maatschappijen der verzekeringen in deze gevallen optreden. Of is het ook hier geven en krijgen die tellen.

Een reder.

VERGAAN VAN „MONT-LOUIS"

In verband met ons hoofdartikel in onze uitgave van 31 augustus onder de titel „Vergaan van „Mont-Louis" – Sensatiepers en media oorzaken van schaden aan visserijbedrijf", kregen we een reactie van één onzer lezers uit Nederland, die op de „pejoratieve" betekenis van het woord „pollutie" wees, die we in dit artikel viermaal gebruikt hebben. Dit volgens het groot woordenboek der Nederlandse Taal „Van Dale".

Aan onze achtbare gelegenheidscorrespondent, waarvoor we hem dank zeggen, ook al vanwege het belang dat hij in „Het Visserijblad" stelt, namelijk de heer Leinman uit Den Haag, maken wij de opmerking, dat in de loop van de jaren, het regelmatig gebeurt dat bepaalde termen en/of woorden een begrips- of betekenisverruiming krijgen, hetgeen ook het geval is met het woord „pollutie". Dat het Groot Woordenboek „Van Dale" op het ogenblik van de redactie van dit prachtig werk, hiermede geen rekening heeft gehouden of kunnen houden heeft, is normaal. De media, die het woord „pollutie" gebruiken, doen het dan ook in de verruimde betekenis, namelijk in de betekenis die past bij het artikel. We zijn dan ook overtuigd dat onze lezers het ook in deze betekenis hebben opgevat, zelfs diegenen die eventueel „Van Dale", in verband hiermede, zouden nageslagen hebben.

We weten niet of de heer Leinman een taalepurist is, maar toch danken we hem voor de nuttige opmerking waarmede wij in het vervolg zullen „trachten" rekening te houden, hetgeen, vrezen we, toch niet altijd mogelijk zal zijn, omdat het woord „pollutie" intussen een begrip geworden is, in de ruimere en aangepaste zin van het woord.

De redactie

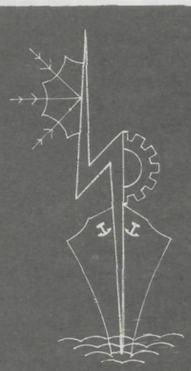
GEEN PRIMEUR VOOR DE ZEEBRUGSE HAVEN

Woensdagmorgen werd een partij rode poon (doraden) in de Zeebrugse afslag gezet door grootkopers-invoerders die een lading rode poon over land van het Duitse Bremershaven aanvoerden. Gezien de schaarste aan filetvis zou dit zeker welkom zijn geweest, ware de kwaliteit beter geweest. Volgens aanwezigen ter afslag lagen er geen keuringsbiljetten op de bennen, ten ware de keuring aan de grens zou gebeurd zijn en dit wettelijk voldoende (?) is. Waar is die fameuze keurder, die zoveel te zeggen heeft over Deense kwalitatief prachtige kabeljauw, hier gebleven?

Door de diensten van de Rederscentrale werd een briefje op de bennen gelegd met aanduiding van „B"-kwaliteit. De „B"-kwaliteit is nog geschikt voor menselijk verbruik, maar voor Zeebrugge beduidt dit zeker geen primeur. De rode poon werd opgekocht rond de opvangprijs, dat wil zeggen 1.200 tot 1.250 fr. Wanneer een Oostendse IJslander aan de markt is met rode poon, dan halen de bennen gewoonlijk rond de 3.000 fr. Dit moet toch ergens aanduiden dat het al geen koek en ei was met de rode poon van woensdagmorgen te Zeebrugge. Van enkele kopers en visverwerkende bedrijven kregen we uit Zeebrugge opmerkingen toegespeeld, dat dergelijke verkopen schaden aan de Zeebrugse afslag. Verder menen diegenen van de kopers die er niet toe kwamen om te kopen vanwege de kwaliteit, dat het vanwege diegenen die wel kochten een oneerlijke konkurrentie wordt met hun goedkope doradenfilets van tweede kwaliteit tegen hun filets van „A"-kwaliteit. Het is duidelijk dat deze eersten hiermede niet opgezet zijn. Anderzijds, zolang de vis voor menselijk verbruik goedgekeurd is, al is deze keuring aan de grens of in de afslag gebeurd, kunnen de bevoegde stadsautoriteiten de verkoop niet verbieden ook al dragen de bennen een briefje van „B"-kwaliteit.

Voegen we er nog aan toe, dat een bepaalde hoeveelheid opgevangen werd en uit de markt genomen voor dierenvoeding, en aan de firma „Animalia" toegewezen.

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

DAAR GAAN WIJ VOOR WEER EEN NIEUW SCHOOLJAAR...



Maandag gooiden omzeggens alle schoolinstellingen in ons land de poorten weer wagewijd open. Een nieuw schooljaar staat voor deur en het is weer werken geblazen om aan het eind daarvan met een goed rapport te kunnen zwaaien. Ook het K.W. Ibis te Bredene ontsnapt hier niet aan. Maandag, in de loop van de dag, kwamen de kostgangers weer op de Ibis toe en nog diezelfde avond stonden alle jongens, piekfijn uitgedost, klaar voor onze fotograaf. Zij werden door de schooldirectie en -personeel voortreffelijk opgevangen en dat maakt natuurlijk een stuk verschil uit, vooral voor de nieuwkomertjes. Bovenstaand beeld toont de Ibisjongens die ondertussen reeds aan de slag zijn gegaan in het nieuwe schooljaar.

ONVOORSTELBARE UITDAGING VANWEGE GRIMSBY-VISLOSSERS!

Het is niet de eerste maal, dat wij het in onze uitgaven in het bijzonder over de vislossers van Grimsby hadden. Verleden week was het weer zo ver, toen de vislossers er toe aangezet werden, door enkele haantjes-vooruit, om het vislossen te staken, als steun voor de stakende mijnwerkers en in het kader van een nationale dokkerstaking.

Verleden week dinsdag werden de vissersvaartuigen nog gelost, maar de lossers hadden toen reeds laten weten, dat er vanaf woensdag geen vis meer zou gelost worden!

Grimsby zat hier bijzonder mede verveeld omdat een IJslander aangekondigd was voor de donderdag daarop volgend met liefst 2.500 kits (3.150 van onze bennen van 50 kgr.) en verder nog een 23-tal vaartuigen, waaronder enkele uit de andere landen-lidstaten. De „Grimsby Landings Compagnie" die het reeds niet te breed heeft, vindt dit natuurlijk onverantwoord, maar dit raakt de koude klederen niet van het betrokken losserssyndikaat, dat tot het landelijk nationaal dokkersyndikaat behoort.

De vaartuigen zullen dan maar door de eigen bemanningen gelost worden, maar toch vreest men, dat dit aanleiding kan geven tot rellen, wanneer de lossers zich hiertegen zullen wensen te verzetten. We hopen volgende week hierop te kunnen terugkeren, want ons bereikte nog geen nieuws over mogelijke relletjes. Het wordt werkelijk tijd, dat men de betrokken syndikaten gaat kortwieken, want door hun onverantwoorde akties zijn zij, in alle landen waar een syndikale erkenning bestaat, de schuld van het mislopen van de ekonomie. Ze schrikken er vooral niet voor terug, bederfelijke waar te laten rotten, want het is juist hierdoor dat zij hun macht wensen te manifesteren, hetgeen neerkomt op een duidelijke chantage. Dit laatste nochtans in alle strafwetten van beschaafde landen, het voorwerp van een rechterlijke vervolging uitmakende.

Apollinaris

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

MOGEN HAVENGELDEN VERSCHILLEN VOLGENS NATIONALITEIT DER VISSERS?

Volgens een schriftelijke vraag, ingediend door de Europarlementariër voor Denemarken, dhr. Kent Kirk, zou men, onder meer in het Britse Lowestoft, verschillende havengelden verlangen voor enerzijds Britse en anderzijds vissers uit de andere lidstaten.

Kent Kirk stelde de vraag aan de Commissie te Brussel, of dit in overeenstemming te brengen is met de beginselen van niet-diskriminatie in het E.G.-Verdrag opgenomen.

De administratieve diensten van het E.E.G.-Commissariaat **voor de Zeevisserij**, gaven slechts een voorlopig antwoord, namelijk: dat de Commissie bij de betrokken Lid-Staat een onderzoek instelt, naar de door hem medegedeelde feiten. Men zal niet nalaten hem in kennis te stellen van dat onderzoek.

We begrijpen niet goed dat er geen positief antwoord kan gegeven worden, namelijk in de aard van: „indien dit werkelijk zo is, dan is dit volgens het E.E.G. Verdrag ofwel niet ofwel toegelaten.

Daarom ook stelt de Comissie bij de betrokken Lid Staat een Onderzoek in. Aldus zou men onmiddellijk een positief antwoord medegekregen hebben en zou het alleen nog het wachten zijn of de resultaten van het onderzoek Kent Kirk zouden gelijk geven of er al dan niet werkelijk verschillende tarieven in Lowestoft worden toegepast.

Wij zelf zijn de overtuiging toegedaan, dat er wel verschillen mogen zijn van lidstaat tot lidstaat en in een bepaalde lidstaat zelfs van haven tot haven, maar dat in éénzelfde lidstaat of in één zelfde haven er geen verschillende havengelden mogen gevraagd worden, naar gelang men de nationaliteit bezit van de betrokken lidstaat of van een andere lidstaat.

Dit is werkelijk discriminatie scheppen onder de visserij van de verschillende lidstaten hetgeen door het Verdrag van Rome verboden is.

ALLERLEI

■ Men neemt aan dat de olieprospectie die gebeurt via het afschieten, door een kanon, van obussen samengeperste lucht, die seismische trillingen in de bodem veroorzaken, nadelig kunnen zijn voor de visbestanden en deze schaden. Daarom ook dat het seismisch schip, „Marlene Ostervold", die op deze manier aan olieprospectie doet, op de voet gevolgd wordt van een seiner die speciaal uitgerust is met video- en audio-apparatuur om de reacties van de vis op band te zetten. Deze studie wordt door het Marine-onderzoekingsinstituut van het Noorse Bergen uitgevoerd. Een aanwijzing voor het Rijksstation voor Belgische Zeevisserij.

■ Het Brits departement van landbouw, voeding en visserij, is er in geslaagd een gesofistikeerd aanhechtingskwastje voor de vis te ontwikkelen, waarmede men de vis in haar evoluties en bewegingen kan volgen. Het is dusdanig ontwikkeld, dat het praktisch geen hinder meer vormt voor de vis waaraan, of waarin het vastgehecht wordt. Hierdoor kan men de vis volgen want een lithium-batterij maakt het mogelijk om voldoende energie te ontwikkelen voor het uitsturen van seinen en dit voor dagen lang. Het viskwastje bevat zelfs een zender en een ontvanger! Men kent aldus niet alleen de juiste afstand bepalen van de vis tot het onderzoekingsvaartuig, maar zelfs de juiste positie. Dit gesofistikeerd apparaatje wordt gebruikt voor alle vissoorten.

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

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN

KUYPERS GEARS

REPARATIE MONTAGE ONDERHOUD SERVICE

en dat
24 uur per dag...

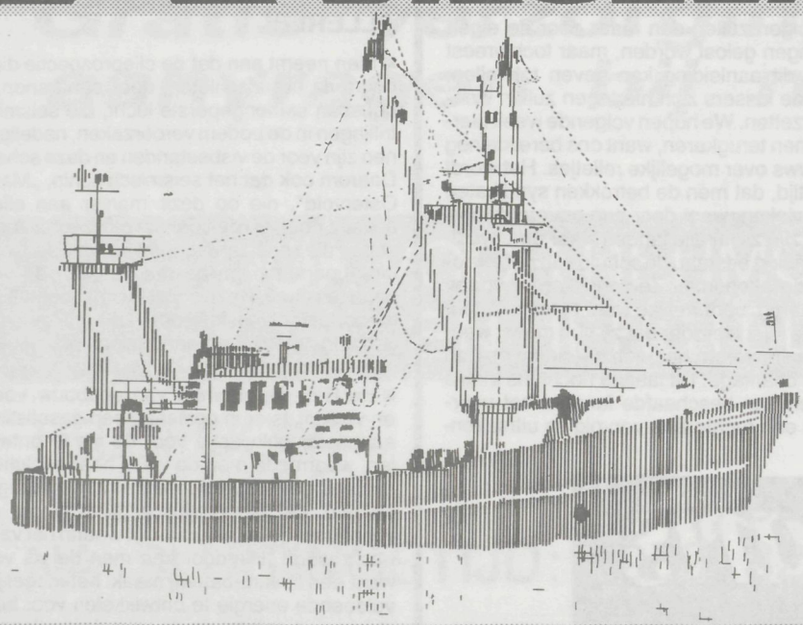
Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam;
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649
Telex 28183

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

VISSERSVAARTUIG TE KOOP

Prachtig vissersvaartuig gebouwd in 1973 op de werf Beliard Crighton voorzien van een motor ABC van 375 PK.
Schip onlangs gans hergestructureerd.
Verzekerd voor tien miljoen frank.
Inlichtingen: schrijven kantoor blad nr 9520

MITSUBISHI DIESELMOTOREN



PADMOS BV
MACHINEFABRIEK & DOKMIJ.
Officieel dealer voor de Belgische kust en Z.W.-Nederland.
postbus 23, 3250 AA STELLENDAM-NEDERLAND
telefoon.09-311879-1766/1792 dok -1933
telex: 24175 padsl
postbus 1,4310 AA BRUINISSE-NEDERLAND
telefoon: 09-311113-1551/1488

S.C.A.P.
Service dealer voor België
H. Baelskaai 27, 8400 OOSTENDE
telefoon 059-32 08 20 - 32 39 79
telex: 81229

MHI SAMOFA DIESEL BV
Postbus 20, 3840 AA HARDERWIJK-NEDERLAND
telefoon: 09-313410-13041
telex:47330 smofa nl

zuinig en betrouwbaar

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

VRIJDAG 31 AUGUSTUS 1984

	dag.	vis	tong	fr.
KREEFTEPUT				
N.597	11	60	1.100	378.611
O.123	11	90	2.000	467.804
O.306	10	90	1.100	452.967
NOORD				
O.51	13	350	300	974.451
Z.499	14	350	—	920.450

MAANDAG 3 SEPTEMBER 1984

WEST				
N.502	—	217	—	819.998
N.3	10	250	—	875.622
N.709	10	197	—	619.249
O.309	11	148	—	417.190
NOORDZEE				
O.303	14	179	—	510.401
O.285	12	367	694.387	
MONKEY BANK				
N.719	13	200	—	515.906
NOORD				
Z.596		112	—	619.361
O.705	14	283	—	562.357
KREEFTEPUT + WEST				
N.706	11	195	—	440.056

DINSDAG 4 SEPTEMBER 1984

WEST				
N.708	—	250	—	814.454
NOORD				
N.36	12	450	—	1.295.714
O.275	10	224	—	649.037
NOORDZEE				
O.127	14	228	—	662.838
KREEFTEPUT + NOORDZEE				
O.369	13	250	613.235	

WOENSDAG 5 SEPTEMBER 1984

KREEFTENPUT + MONKEY BANK				
N.752	10	170	—	439.209
KREEFTEPUT				
N.723	10	126	—	312.536
WEST				
N.40	6	115	—	443.941

Verwachtingen

VRIJDAG 7 SEPTEMBER 1984

NOORD: O.274 (280 vis waarvan 190 platvis) O.518 (420 vis waarvan 320 platvis).

MAANDAG 10 SEPTEMBER 1984

IJSLAND: O.318 (850 m., t.t.z. 200 kab.-gul, 280 kools, 30 schelvis, 200 bonen, 70 schotse schol, 60 leng, 10 varia).
KANAAL: Z.583.
NOORD: O.141, O.118.
MONKEY BANK: O.229, O.243.
WEST: O.128, O.279, Z.296.

DINSDAG 11 SEPTEMBER 1984

NOORDZEE: O.135.
WEST: N.45.

WOENSDAG 12 SEPTEMBER 1984

WEST: O.35.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 30 AUGUSTUS 1984

Z.43	W	1.100	180	12	579.803
0.313	N		320	11	973.383
Z.14	N	1.000	350	13	1.170.250
Z.90	N	500	450	12	1.341.680
Z.507	W	500	50	8	391.390
					4.456.506

VRIJDAG 31 AUGUSTUS 1984

Z.560	KRP		45	6	187.230
Z.92	N	—	560	12	1.414.613
Z.53	N	500	300	7	894.470
Z.519	KN	1.700	190	17	982.347
Z.16	W	400	60	5	543.450
Z.84	W	200	310	14	1.283.686
Z.571	W		80		244.000
					5.549.796

MAANDAG 3 SEPTEMBER 1984

Z.509	KRP		60	10	339.655
N.15	W	1.500	300	18	1.456.785
Z.162	KN	600	140	20	1.065.320
Z.99	KN	1.000	240	20	1.453.295
Z.196	W	1.500	240	14	1.016.315
Z.510	KRP		150	10	730.520
Z.30	N	300	360	18	1.023.520
Z.189	W	100	250	18	687.650
					7.773.060

DINSDAG 4 SEPTEMBER 1984

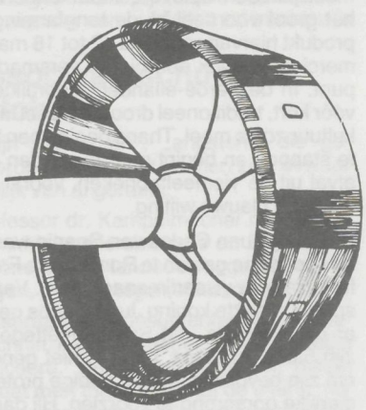
Z.48	N	100	400	11	1.302.355
Z.563	KRP		60	10	432.788
Z.418	KRP		110	10	582.788
Z.474	K	200	40		278.820
Z.580	K	300	35		281.345
					5.405.096

WOENSDAG 5 SEPTEMBER 1984

Z.284	N	100	460	18	1.365.320
Z.578	K	500	15		180.550
Z.46	N	500	500	20	1.639.430
Z.431	N	100	160	15	633.940
Z.359	KRP		105	12	575.285
Z.465	W	250	60	10	401.460
					4.795.985

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

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



HODI

Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effektieve rendements-verbeteringen.

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

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

NIEUWPOORT

VRIJDAG 31 AUGUSTUS 1984

VIS		
BR.15	1.355 kg.	193.560 fr.
N.512	1.916 kg	216.341 fr.
N.700	487 kg.	53.128 fr.

Op de vrijdagmarkt losten slechts twee vaartuigen van de West en één kustvaartuig hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 305 à 316 fr./kg. en tong nr. 2 348 à 355 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 340 à 350 fr./kg. en fruittong of tong nr. 4 346 à 355 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 310 à 316 fr./kg. en kleine tong 126 à 158 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 380 à 450 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 286 à 348 fr./kg., griet tegen 190 à 296 fr./kg., griet tegen 190 à 296 fr./kg. en varia tegen 190 à 240 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3.250 à 3.750 fr. de ben geboekt, voor middenslag- of drieling pladijs 3.000 à 3.300 fr. de ben en voor visjes 1.700 à 1.900 fr. de ben.

Staartvis boekte men tegen 310 à 336 fr./kg., tongschar tegen 65 à 160 fr./kg., rode soldaten tegen 90 à 95 fr./kg. en robaard tegen 85 à 95 fr./kg. Voor gul werd 3.500 à 4.000 fr. de ben genoteerd en voor knorhaan 1.750 à 2.250 fr. de ben. Moerrog kreeg 3.750 à 4.000 fr. de ben, tilten 3.500 à 3.750 fr. de ben en scherpstaarten 3.500 à 3.700 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2.200 à 2.250 fr. de ben opgerekend en voor kleine zandschar 1.680 à 1.750 fr. de ben. Zeehond haalde 2.250 à 2.500 fr. de ben en zee- of zandhaai 1.100 à 1.200 fr. de ben.

Op de vrijdagmarkt werd een matige aanvoer genoteerd met boeking van normale prijzen.

ZATERDAG 1 SEPTEMBER 1984

GARNAAL

N.349	200 kg.	27.528

MAANDAG 3 SEPTEMBER 1984

VIS

N.52	4.968 kg.	598.036
N.738	2.028 kg.	116.185
N.575	893 kg.	116.185
N.575	893 kg.	52.619
N.22	351 kg.	41.432
N.590	126 kg.	17.650
N.346	3.852 kg.	185.191

GARNAAL

N.106	73 kg.	8.395 fr.
O.599	90 kg.	12.060 fr.

Drie Westvaartuigen en drie vaartuigen van de kust losten op de maandagmarkt samen ong. 12.000 kg. vis, dit voor een bruto-besomming van 1.011.063 fr. Tong nr. 1 kreeg 301 à 312 fr./kg. en tong nr. 2 332 à 344 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 308 à 316 fr./kg. en tong nr. 4 of fruittong 284 à 298 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 242 à 260 fr./kg. en kleine tong 138 à 148 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 408 à 428 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 240 à 320 fr./kg., varia tegen 180 à 230 fr./kg. en griet tegen 160 à 296 fr./kg. Voor koningsvis werd 238 à 246 fr./kg. genoteerd, voor zonnevis 324 à 332 fr./kg., voor staartvis 190 à 338 fr./kg. en voor tongschar 64 à 166 fr./kg. Rode soldaten kreeg 90 à 95 fr./kg., robaard 85 à 90 fr./kg. en knorhaan 2.000 à 2.250 fr. de ben. Westvis werd eerder in geringe mate aangevoerd en bekwam zodoende een dure prijsnotering. Grote pladijs werd tegen 3.400 à 3.750 fr. de ben geboekt, drieling- of middenslagpladijs tegen 2.800 à 3.250 fr. de ben en visjes tegen 1.250 à 1.700 fr. de ben. Kabeljauw kreeg 4.800 à 5.300 fr. de ben, gul 3.000 à 4.500 fr. de ben en kongel 1.750 à 2.250 fr. de ben. Voor moerrog werd 3.750 à 4.000 fr. de ben opgetekend, voor tilten 3.300 à 3.500 fr. de ben, voor scherpstaarten 3.100 à 3.400 fr. de ben en voor katrog 2.250 à 2.500 fr. de ben. Grote wijting haalde 4.200 à 4.500 fr. de ben en kleine wijting 2.200 à 2.400 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2.180 à 2.250 fr. de ben geboekt en voor kleine zandschar 1.700 à 1.800 fr. de ben. Zeehond werd tegen 2.250 à 2.600 fr. de ben genoteerd, doorn- of speurhaai tegen 2.400 à 2.700 fr. de ben en zee- of zandhaai tegen 800 à 1.000 fr. de ben. Voor garnaal werd de marktprijs op 115 à 134 fr./kg. gesteld.

De maandagmarkt werd gekenmerkt door een grote aanvoer met ruime belangstelling vanwege de handelaars en alle geboekte prijzen konden lonend genoemd worden.

WOENSDAG 5 SEPTEMBER 1984

VIS

N.736	2.063 kg.	192.541 fr.
BR.15	1.192 kg.	109.869 fr.
N.172	4.229 kg	232.687 fr.

Op de woensdagmarkt losten slechts drie Westvaartuigen hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 324 à 332 fr./kg. en tong nr. 2 290 à 296 fr./kg. Tong nr 3 of bloktong bekwam 304 à 316 fr./kg. en tong nr. 4 of fruittong 262 à 276 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 240 à 256 fr./kg. en kleine tong 148 à 158 fr./kg.

Grote tarbot werd tegen 436 à 448 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 230 à 286 fr./kg., varia tegen 180 à 240 fr./kg. en griet tegen 260 à 280 fr./kg.

Voor tongschar werd 50 à 136 fr./kg. geboekt, voor robaard 85 à 90 fr./kg., voor rode soldaten 95 à 106 fr./kg. en voor knorhaan 1.800 à 2.200 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 3.000 à 3.250 fr. de ben geboekt, drieling- of middenslag pladijs tegen 2.500 à 2.700 fr. de ben en visjes tegen 1.350 à 1.600 fr. de ben.

Kabeljauw werd tegen 6.000 à 6.400 fr. de ben geveild en gul tegen 4.400 à 5.500 fr. de ben, voor de voorkleine gul werd zelfs 4.700 à 4.880 fr. de ben opgetekend.

Grote wijting kreeg 3.600 à 3.800 fr. de ben en kleine wijting 1.000 à 1.550 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2.200 à 2.350 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1.540 à 1.750 fr. de ben.

Moerrog haalde 3.250 à 3.400 fr. de ben, tilten 3.200 à 3.300 fr. de ben, scherpstaarten 3.650 à 3.800 fr. de ben en katrog 2.600 à 2.800 fr. de ben. Zeehond werd tegen 2.500 à 2.700 fr. de ben aangekocht, doorn- of speurhaai tegen 2.500 à 2.750 fr. de ben en zee- of zandhaai tegen 1.000 à 1.300 fr. de ben.

Voor alle aangevoerde Westvis werd op de woensdagmarkt een dure prijsnotering bekomen.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

(1)	(2)	(3)	(4)
31 aug.	3	3.758	463.029
03 sept.	6	12.218	1.011.063
05 sept.	3	7.484	535.097

GARNAALAANVOER

NIEUWPOORT

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1 sep.	1	200	27.528	119	132
3 sep.	2	163	20.455	115	134

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

ALLERLEI

Er wordt thans meer aandacht besteed aan de farming van tarbot, vooral omdat deze soort een grote marktwaarde heeft. Voor wat de farming van tong betreft, de voeding hiervan wel enkele moeilijkheden oplevert, maar anderzijds blijkt het groot voordeel bij de tongfarming, dat het produkt hiervan reeds na 12 tot 18 maand kommercieel is. Ook een niet te versmaden winstpunt. In de Faroë-eilanden, gebruikte men tot vóór kort, traditioneel droog voedsel in de akwakultuur zoals meel. Thans begint men hiervan af te stappen en begint men te voeden met natte afval uit de vismeelfabrieken, vooral afval van lodde en blauwe wijting.

■ Koning Juan Carlos van Spanje was één van de voorname gasten te Rome op de F.A.O. Konferentie voor visserijmanagement. Van zijn toespraak maakte koning Juan Carlos gebruik, om er op te wijzen, dat Spanje niettegenstaande zijn 5.000 km. kust, hieraan niet genoeg heeft om zijn bevolking van de nodige proteïnen van dierlijke oorsprong te voorzien. Hij dacht hierbij waarschijnlijk aan de, voor de deur staande intrede van Spanje in de E.E.G. en dit was dan heel zeker voor de vertegenwoordigers van de E.E.G. bestemd. Hij brak eveneens een lans voor de uitbreiding van de „joint-ventures" of gemengde maatschappij in de visserij met ontwikkelingslanden. Ook al iets dat de Spaanse visserij uiterst gelegen komt. Op deze 14 daagse, was het Belgisch Ministerie van Landbouw, vertegenwoordigd door de heer P. Hovart, directeur van ons Rijksstation voor de Zeevisserij.

GETIJEN TE OOSTENDE

SEPTEMBER

	7	vrijdag	1136	381	0539	080
					1815	040
	8	zaterdag	0003	407	0628	065
			1217	403	1901	021
	9	zondag	0042	424	0706	050
			1253	422	1937	006
VM	10	maandag	0116	436	0740	036
			1324	438	2010	−002
	11	dinsdag	0147	443	0812	026
			1355	448	2041	−006
	12	woensdag	0218	446	0845	021
			1426	451	2113	−002
	13	donderdag	0249	444	0918	022
			1456	449	2143	008
	14	vrijdag	0318	438	0948	031
			1526	441	2209	023
	15	zaterdag	0346	428	1017	046
			1556	430	2235	040
	16	zondag	0415	414	1045	064
			1626	417	2303	060
	17	maandag	0447	397	1118	085
			1703	401	2339	082
LK	18	dinsdag	0527	376		
			1750	382	1207	106
	19	woensdag	0624	354	0036	104
			1902	365	1320	120
	20	donderdag	0756	339	0159	117
			2045	364	1453	116
	21	vrijdag	0939	353	0332	109
			2214	390	1619	088
	22	zaterdag	1048	385	0448	081
			2318	424	1728	046
	23	zondag	1139	419	0547	046
					1823	003
	24	*maandag*	*0008*	*454*	*0636*	*016*
			1222	449	1912	−031
NM	25	dinsdag	0052	475	0719	−005
			1303	473	1957	−050
	26	woensdag	0134	487	0804	−012
			1344	488	2042	−053
	27	donderdag	0215	490	0848	−008
			1427	494	2126	−042
	28	vrijdag	0258	484	0932	004
			1510	489	2207	−020
	29	zaterdag	0340	469	1014	020
			1555	472	2247	008
	30	zondag	0423	443	1056	039
			1642	444	2326	039

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

	3 september	4 september	5 september
Lappen	323	.....	.....
Grote	336	.....	.....
3/4	277 280	.....	.....
Bloktongen	263 270	.....	.....
Vóór-kleine	236 243	.....	.....
Kleine	183 191	... ...	.....
Slips	152 169	.....	.....

ZEEBRUGGE

Grote	348	362	352	366	348	375
Bloktongen	283	337	296	306	296	263
Fruittongen	251	277	280	305	284	288
Schone kleine	227	243	234	241	242	249
Kleine	196	201	223	238	229	237
Tout petit	167	176	210		163	168
Slips	133	135	178		140	157

NIEUWPOORT

Tong I	301	312	.....		324	332
Tong II	332	344	.....		290	296
Tong III	308	316	.....		304	316
Tong IV	284	298	.....		262	276
Tong V	242	260	.....		240	256
Kleine tongen	138	148	.....		148	158

PLADIJS

OOSTENDE

	3 september	4 september	5 september
Platen	.....	57	56
Iek (groot-klein)	.....	52	.....
Derde slag	.....	42	.....
Platjes	.....	25	.....

ZEEBRUGGE

I	52	57	52	57	53	54
II	54	60	57		57	58
III	44	46	45		47	45
IV	25		25		25	
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....		.....		.....	
Grote pladijs	68	75	.....		60	65
Platjes	25	34	.....		27	32
Drielingen	56	65	.....		50	54

HOLLANDSE AFFAIRE OVER GARNALEN – BACTERIEN IS STEMMINGMAKERIJ

We hebben gelukkig niet gewacht tot vandaag om onmiddellijk van leer te trekken tegen het Nederlandse Konsumentenkontakt dat zich veertien dagen geleden, weer eens in de kijker wenste te plaatsen om zich als onmisbare beschermer te laten doorgaan van de konsument. We kunnen dan ook maar liefst aan Konsumentenkontakt onmiddellijk de vraag stellen of het hen mede gezeten heeft en hoeveel nieuwe abonnementen deze stoot onder de gordel, hen heeft opgebracht met hun aanklacht tegen de Hollandse garnaal in het bijzonder en dan natuurlijk ook tegen de garnaal in het algemeen. Dit is een blaadje dat van tijd tot tijd sensatie dient te spuwen, hoe en op welke manier ook.

We zouden bijna denken dat men in Nederland aan georchestreerde samenzwering tegen de garnaal toe is. Verleden jaar rond Kerst- en Nieuwjaarsdag, na het incident in een Utrechts Ouderlingenhuis, was een partij tropische garnalen in fout en werd de garnaal in het algemeen afgekamt van boven tot onder. Thans is het de Hollandse garnaal zelf die een ziekteverwekker in de hoogste graad is. Konsumenten Kontakt bestempelde de Hollandse garnaal dan ook maar als 100% gevaarlijk vanwege een groot aantal bacteriën zonder ook maar de aard van deze bacteriën na te gaan.

In Nederland kennen we de Consumentenbond, die tweemaal belangrijker is in ledental, en verder Konsumenten Kontakt die „Koopkracht" uitgeeft. „Koopkracht" zou ongeveer 45 duizend abonnees tellen. Het is vooral het kleiner Konsumenten Kontakt, die de sensatie zoekt in dienst van haar publiciteit en ledenwerving. Het was ook Konsumenten Kontakt dat een paar jaar terug in haar lijfblad beweerde dat koffie kankerverwekkend was. Voor de rechtbank gedaagd heeft men deze krasse uitspraak echter moeten herroepen.

In een vorige uitgave hebben wij de vraag gesteld waarop het Produktschap voor Vis en Visprodukten wacht om een geding in te spannen tegen Konsumenten Kontakt in verband met de krasse uitspraak over de Hollandse garnaal. Dit schijnt thans gebeurd te zijn, alhoewel K.K. hierin wellicht weerom een publiciteit zal trachten te vinden.

Professor waarschuwt tegen fobiën

Fobiën zijn „schrikken", „angsten", die gekweekt worden en blijvend kunnen zijn, of waar men moeilijk van af geraakt.

Het is professor dr. Kampelmacher hoogleraar in levensmiddelenmicrobiologie en levensmiddelenhygiëne aan de landbouwhogeschool van Wageningen, die hier tegen waarschuwt.

Wat de uitspraak van Konsumenten Kontakt betreft, beschrijft Kampelmacher dit als volledig ongenuanceerd. Betrokken professor maakt duidelijk, dat men thans, dank zij de uiterst moderne analysemethode, in alle voedsel altijd iets vindt. Het onderzoekingsmateriaal is heden ten dage zo perfekt en tot in het oneindige, dat men altijd iets vindt, ook al is het slechts een miljardste deel van een gram, dus iets zo klein, dat het in feite als onbestaande kan beschouwd worden. In feite is er niets vrij van. Men vindt dus altijd iets, ook over bacteriën. Maar zoals we niet gewacht hebben tot vandaag, of tot na de uitspraak van professor Kampelmacher, hebben we in onze vorige uitgaven reeds gesteld, dat er ook goedaardige bacteriën bestaan, die het menselijk organisme zelfs helpen. We verweten toen zelfs aan Konsumenten Kontakt reeds het feit, dat zij hierin geen onderscheid opbrachten. Nu leren we van professor Kampelmacher, dat bepaalde bacteriën zelfs onmisbaar, dus essentieel zijn voor het menselijk leven. Door dit niet duidelijk te stellen, krijgt het groot publiek dan ook een soort bacteriënschrik, hetgeen men in een geleerde term uitdrukt als „bacteriën-fobi"... Kampelmacher stelt nu dat de meeste bacteriën pas gevaarlijk beginnen te worden vanaf honderd duizend tot één miljoen. Bacteriën die niet ziekteverwekkend zijn, kunnen zelfs in tientallen miljoenen in het voedsel aangetroffen worden zonder dat dit een gevolg heeft. Deze getallen zijn zelfs vrij gewoon. Volgens professor Kampelmacher zijn de bevindingen van Konsumenten Kontakt rekenkundig juist, **MAAR HEBBEN WEINIG WAARDE.** Ook de onderzoeker van Konsumenten Kontakt MOET DIT WETEN EN DIT IS WAT WE K.K. VERWIJTEN. Dit is onvolledige waarheden verspreiden en misdadig verzwijgen, dat het hier over een normaal ongevaarlijk feit gaat, alleen maar om zich als hoeder en beschermer van de verbruiker te doen doorgaan. Konsumenten Kontakt laat de konklusie over aan de konsument wel wetende, dat deze het woordje „bacterie" met afschuw en schrik zal interpreteren. Anderzijds is Kampelmacher een vurige voorstander van gammadoorstraling om de ziekteverwekkende bacteriën te doden.

ZWEDEN

■ De akwakultuur krijgt overal een gevoelige uitbreiding. Het zal in de tijd zelf een voorname konkurrent voor de visserij op zee betekenen. Ook in Zweden lopen er thans projekten voor uitvoering van de kweek van jaarlijks 9.000 ton vis, 1.200 ton kreeftjes en 15.000 ton week- en schelpdieren, voor het grootste deel mosselen, de zogenaamde blauwe mossel. Dit zou een kommerciële afzetwaarde betekenen van meer dan 2,4 miljard B.fr., hetgeen 53% betekent van de aanvoerwaarde uit zee in 1983!

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Nieuwpoort
	3/9	3/9	4/9	4/9	5/9	5/9	3/9	5/9
Tarbot groot	.....	397 418	.....	428 458	318	439 450	408 428	436 448
Tarbot middel	.....	333 367	.....	253 373	.....	303 382	240 320	230 286
Tarbot klein	.....	207 255	.....	156 206	.....	169 260	.....	.....
Griet groot	.....	250 277	.....	299 303	.....	303 316	160 296	260 280
Griet middel	.....	232 236	.....	210 235	.....	235	.....	.....
Griet klein	.....	108 172	.....	136 170	.....	170 179	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	75	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	60 62	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	21 56	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	124	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	74	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	57	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	40 54	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	87 89	.....	87	92	85	75 80	65 68
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	65 70	64 66
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	.....	84 87	.....	88	94	87	65 70	64 66
Scherpstaart	.....	88 94	.....	90	76	94	62 66	73 76
Halve Mans	.....	64 69	.....	82	.....	86	.....	.....
Teel*	.....	60 65	.....	81	.....	80	.....	.....
Katrog	.....	28 35	30 32	41	.....	48	45 50	52 56
Kabeljauw	.....	92 97	80 96	87	53 126	143 149	95 108	120 128
Gul (groot)	.....	93 97	76 84	94 96	102	104 138	90	110
Gul (middel)	.....	87 93	74	80 87	90 93	82 99	70 60	88
Gul (klein)	.....	27	72	40 43	84	38 46	.....	.....
Hozemondhamme	.....	145 315	192 303	.....	.....	.....	190 338	.....
Wijting groot	.....	50 54	56	40 52	.....	42	84 90	72 76
Wijting klein	.....	20 25	19	22 26	.....	27	44 48	20 21
Schar	.....	19 21	.....	18 21	.....	20 22	35 45	45 46
Steenschol	.....	11 127	.....	37 119	48 145	37 107	.....	.....
Zeehaai	.....	50 54	24	54	.....	52 56	16 20	20 25
Hondshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48 54	50 55
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64 166	50 136
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	64 92	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	346	.....	324 332	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	238 246	.....
Vlaswijting	.....	.....	78 93	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	30 33	.....	30	38	.....	45 52	50 54
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 15	10 15
Rode Poon (roobaard)	.....	46 54	.....	.....	.....	.....	85 90	85 90
Grauwe poon (knorhaan)	.....	.....	15	.....	.....	.....	40 45	36 44
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	30 34	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 28 augustus** werd aangevoerd: 1.305 kg tong; 9 kisten tarbot en griet; 2 kisten kabeljauw; 81 kisten schol; 7 kisten schar; 7 kisten makreel en 152 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 22,89; grote tong 21,87-20-51; grootmiddel tong 16,09-15,30; kleinmiddel tong 15,47-13,10; tong één 12,57-10,51; tong twee 8,09-6,77.

Per 40 kg.:
tarbot 805-370; griet 322-260; schol twee 174-154; schol drie 136-128; schol vier 63-44; bot 28-21; horsmakreel 40-16; schar 61-46; rode poon drie 136-70; makreel twee 53-21,60.

De besommingen waren:
HD 71 ƒ 1.200; TX 7 ƒ 680; UK 28 ƒ 1.100; UK 234 ƒ 700; VD 6 ƒ 1.980; VD 18 ƒ 2.500; VD 20 ƒ 3.800; VD 53 ƒ 2.250; WR 10 ƒ 1.650; WR 15 ƒ 1.500; VD 34 ƒ 2.580; WR 75 ƒ 1.520; WR 138 ƒ 850; WR 152 ƒ 1.210; YE 25 ƒ 2.380.

Aan de woensdagmarkt van 29 augustus werd aangevoerd: 1.260 kg. tong, 11 kisten tarbot en griet, 3 kisten schelvis, 182 kisten kabeljauw, 143 kisten wijting, 68 kisten schol, 4 kisten schar, 1 kist makreel en 82 kisten diversen.

Prijzen in guldens: Per 1 kg.: tarbot 24,84-23,20, grote tong 21,83-21,04, grootmiddel tong 17,36-16,98, kleinmiddel tong 15,80-14,89, tong één 12,90-11,11, tong twee 8,18-6,75.

Per 40 kg.: tarbot 840-400, griet 486-357, kabeljauw twee 154, kabeljauw drie 190-164, kabeljauw vier 186-162, kabeljauw vijf 144-60, schelvis vier 114, schol één en twee 196-164, schol drie 154-132, schol vier 69-48, haai 106-96, makreel twee 67, schar 77-66, wijting drie 89-81, wijting vier 52-48, rode poon drie 144-80, horsmakreel 100-37, bot 11,40-10.

De besommingen waren: HD 71 ƒ 400, KW 4 + KW 149 ƒ 23.900, UK 35 ƒ 2.800, UK 75 ƒ 5.200, UK 233 ƒ 1.930, UK 234 ƒ 960, VD 6 ƒ 970, VD 18 ƒ 1.500, VD 20 ƒ 3.050, VD 53 ƒ 1.850, WR 15 ƒ 1.330, WR 75 ƒ 800, WR 152 ƒ 500, YE 25 ƒ 1.900, IJM 18 ƒ 6.600.

Aan de **donderdagmarkt van 30 augustus** werd aangevoerd: 2.070 kg tong; 8 kisten tarbot en griet; 763 kisten kabeljauw; 304 kisten wijting; 9 kisten schelvis; 112 kisten schol; 16 kisten schar; 1 kist makreel en 16 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 23,48-23,30; grote tong 22,14-21-50; grootmiddel tong 17,97-15,60; kleinmiddel tong 16,19-13,98; tong één 13,11-12,03; tong twee 11,14-6,76.

Per 40 kg.:
bot 26; steenbolk 51,43; rode poon twee 196; rode poon drie 112-78; haai 104-80; tarbot 800-142; griet 540-308; kabeljauw één 174; kabeljauw twee 204-196; kabeljauw drie 172-154; kabeljauw vier 162-148; kabeljauw vijf 140-67; wijting drie 90-73; schol één 170; schol twee 184-182; schol drie 176-130; schol vier 100-56; schar 107-77; makreel twee 72; tongschar 246-149; horsmakreel 57; wijting vier 66-64; schelvis twee en drie 198; schelvis vier 148-144.

De besommingen waren:
UK 27 + UK 137 ƒ 16.400; UK 142 + UK 271 ƒ 37.100; UK 233 ƒ 850; UK 234 ƒ 750; VD 6 ƒ 2.280; VD 18 ƒ 3.000; VD 19 + VD 73 ƒ 45.900; VD 20 ƒ 3.700; VD 53 ƒ 1.270; VD 54 + VD 77 ƒ 19.900; WR 152 ƒ 300; WR 210 ƒ 380.

Aan de vrijdagmarkt van 31 augustus werd aangevoerd: 8.275 kg. tong, 185 kisten tarbot en griet, 2.030 kisten kabeljauw, 8 kisten koolvis, 180 kisten schelvis, 857 kisten wijting, 1.486 kisten schol, 134 kisten schar, 22 kisten makreel en 252 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: heilbot 19,9-12,38, tarbot 24,52-20,91, grote tong 22,77-21,00, grootmiddel tong 16,41-15,52, kleinmiddel tong 14,80-15,52, tong een 12,12-11,83, tong twee 10,51-6,69. **Per 40 kg.:** rode poon een 222-200, rode poon drie 124-76, hake 186-132, hammen met kop 296-132, hammen zonder kop 628-312, leng 106-65, schar 71-30, schartong 35-31, steenbolk 36-26, poontjes 35-26, kleine kreeft 452, wolf 202-200, horsmakreel 61-56, bot 26-19, haai 134-64, tarbot 897-373, griet 515-299, kabeljauw een 120, kabeljauw twee 182-122, kabeljauw drie 172-134, kabeljauw vier 168-134, kabeljauw vijf 154-52, schelvis een 160-102, schelvis twee 170-102, schelvis drie 160-70, schelvis vier 104-50, schol een 142-106, schol twee 142-114, schol drie 120-90, schol vier 66-46, wijting drie 98, wijting vier 90-37, krabbepoten 112-110, tongschar 246-128, koolvis drie 76, koolvis vier 48.

De besommingen waren: ARM 22 ƒ 63.500, ARM 23 ƒ 65.900, HD 103 ƒ 4.100, KW 25 ƒ 47.000, KW 35 ƒ 35.600, KW 45 ƒ 16.100, KW 127 ƒ 11.500, UK 7 ƒ 13.200, UK 18 + UK 20 ƒ 13.000, UK 48 + UK 49 ƒ 27.600, UK 50 + UK 52 ƒ 21.200, UK 75 ƒ 5.400, UK 90 + UK 107 ƒ 25.600, UK 141 ƒ 13.500, VD 24 ƒ 4.100, VLI 1 ƒ 70.700, WR 1 + WR ƒ 29.200, IJM 3 + IJM 27 ƒ 40.400; verder een tweetal Goedereeders en een drietal Texelaars die tezamen ƒ 150.000 besomden.

Aan de **maandagmarkt van 3 september** werd aangevoerd: 9.010 kg tong; 130 kisten tarbot en griet; 1.388 kisten kabeljauw; 1.169 kisten wijting; 119 kisten schelvis; 1.515 kisten schol; 78 kisten schar; 8 kisten makreel en 239 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
heilbot 16; tarbot 22,77-21,65; grote tong 22,00-19-59; grootmiddel tong 15,58-14,28; kleinmiddel tong 13,04-12,33; tong één 13,04-12,11; tong twee 7,24-6,68.

Per 40 kg.:
rode poon drie 100-76; poontjes 45-39; wijting drie 71-48; wijting vier 85-32; schelvis drie 130-112; schelvis vier 92-50; schar 96-56; tarbot 872-362; griet 568-236; kabeljauw één 240-216; kabeljauw twee 244-176; kabeljauw drie 222-162; kabeljauw vier 214-144; kabeljauw vijf 162-45; tongschar 272-85; schol één 156-140; schol twee 154-134; schol drie 124-104; schol vier 70-61; hammen met kop 304-138; hammen zonder kop 502-480; kleine kreeft 244-160; krabbepoten 94-88; haai 130-82; krab 34-31; makreel twee 75-36.

De besommingen waren:
KW 4 + KW 149 ƒ 31.300; KW 11 ƒ 39.800; KW 22 ƒ 33.100; KW 26 ƒ 23.500; KW 51 + KW 221 ƒ 39.100; KW 88 ƒ 43.200; KW 113 ƒ 32.500; KW 145 ƒ 52.100; KW 173 ƒ 12.600; KW 214 ƒ 13.000; KW 189 ƒ 41.600; UK 1 ƒ 30.500; UK 138 + UK 208 ƒ 10.500; IJM 44 ƒ 28.300; IJM 154 ƒ 21.000.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 27 t.e.m. 31-08-1984

Door 85 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
47.612 kg.	Tong	ƒ 506.988,66	van ƒ 10,65
19.773 kg.	Tarbot	ƒ 271.844,05	van ƒ 13,75
158.750 kg.	Schol	ƒ 327.056,45	van ƒ 1,94
50.135 kg.	Kabeljauw	ƒ 100.215,60	van ƒ 2,00
3.628 kg.	Griet	ƒ 31.017,18	van ƒ 8,55
11.600 kg.	Schar	ƒ 12.722,80	van ƒ 1,10
12.338 kg.	Wijting	ƒ 15.478,84	van ƒ 1,25
192.772 kg.	Diversen	ƒ 889.020,75	
506.608 kg.		**ƒ 2.154.344,33**	

BRESKENS

Gemidd. prijs per kg.

4.465 kg.	export garnalen	voor ƒ 4,48
6.911 kg.	pellerij garnalen	voor ƒ 4,88
42 kg.	bot	voor ƒ 0,65
1.470 kg.	schar	voor ƒ 1,24
15.580 kg.	schol	voor ƒ 3,41
8.284 kg.	tong	voor ƒ 8,67
1.569 kg.	tarbot	voor ƒ 14,39
861 kg.	griet	voor ƒ 10,10
8.869 kg.	kabeljauw	voor ƒ 2,63
974 kg.	wijting	voor ƒ 1,34
247 kg.	rog	voor ƒ 4,59
312 kg.	makreel	voor ƒ 1,31
1.994 kg.	poon	voor ƒ 2,14
202 kg.	haai	voor ƒ 2,63
12 kg.	ham	voot ƒ 15,61
183 kg.	baars en herder	voor ƒ 19,77
1.119 kg.	tongschar	voor ƒ 4,17
63 kg.	schelvis	voor ƒ 2,60
313 kg.	inktvis	voor ƒ 2,29
492 kg.	bolk	voor ƒ 1,02
4 kg.	koolvis	voor ƒ 3,50
90 kg.	paling	voor ƒ 14,08

NEDERLAND

GOEDEREEDE

DONDERDAG 30 AUGUSTUS 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	94	2.048	21,79
Tong gm	447	7.124	15,94
Tong km	448	5.935	13,25
Tong I	1.389	15.816	11,39
Tong II	4.512	30.448	6,75
Tarbot I	73	1.784	24,44
Tarbot II	76	1.497	19,70
Tarbot III	136	2.041	15,01
Tarbot IV	244	2.464	10,10
Tarbot afw	70	613	8,76
Griet I	67	899	13,42
Griet II	104	849	8,16
Schol 4 (G)	1.334	1.828	1,37
Kab 2 (G)	24	112	4,67
Kab 3 (G)	128	589	4,60
Kab 4 (G)	115	489	4,25
Kab 5 (G)	1.251	1.966	1,57
Wijt. 3 (G)	41	69	1,68
Wijt. 4 (G)	129	211	1,64
Schar 1	1.509	1.969	1,30
Makr. III	46	51	1,11
Poon gr.	10	16	1,60
Poon 1	118	194	1,64
Poon 2	565	422	0,75
Rog II	2	2	1,00
Rog III	356	735	2,07
Bot	2.945	2.037	0,69
Tongschar	6	27	4,50
Schol 1 (O)	195	705	3,62
Schol 2 (O)	1.863	6.279	3,37
Schol 3 (O)	7.824	19.627	2,51
Schol 4 (O)	7.638	8.378	1,10
Krab	100	43	0,43
Harder	55	88	1,60
Steenbolk	59	59	1,00
Mullen	1	4	4,00
Paling	27	317	11,74
Diversen	10.222	55.963	5,47
TOTAAL	**43.867**	**172.966**	

VRIJDAG 31 AUGUSTUS 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	773	15.828	20,48
Tong gm	3.385	49.065	14,49
Tong km	4.520	56.716	12,55
Tong I	9.181	106.441	11,59
Tong II	29.287	197.408	6,74
Tarbot I	713	16.508	23,15
Tarbot II	1.005	19.189	19,09
Tarbot III	1.642	21.218	12,92
Tarbot IV	1.638	15.803	9,65
Tarbot afw	814	5.869	7,21
Griet I	1.455	17.447	11,99
Griet II	1.418	11.544	8,14
Schol 4 (G)	38.271	55.779	1,46
Kab 1 (G)	22	89	4,05
Kab 2 (G)	584	2.578	4,41
Kab 3 (G)	3.004	11.688	3,89
Kab 4 (G)	2.508	9.414	3,75
Kab 5 (G)	31.884	54.723	1,72
Kab (afw)	14	13	0,93
Wijt. 3 (G)	4.179	5.720	1,37
Wijt. 4 (G)	1.568	1.362	0,87
Schar 1/D	19.485	22.468	1,15
Mark. III	2	2	1,00
Poon gr	239	346	1,45
Poon 1	1.585	2.619	1,65
Poon 2	5.281	3.655	0,69
Rog I	161	880	5,47
Rog II	295	1.075	3,64
Koolv. 1 (G)	4	6	1,50
Schel. 3 (G)	44	87	1,98
Bot	1.140	741	0,65
Zalm-Forel	3	30	10,00
Tongschar	659	2.736	4,15
Schol 1 (O)	2.008	6.594	3,28
Schol 2 (O)	13.951	44.252	3,17
Schol 3 (O)	61.041	139.652	2,29
Schol 4 (O)	28.589	29.815	1,04
Haai + P	92	334	3,63
Krab	482	306	0,36
Inktvis W	11	98	8,91
Inktvis ZW	111	315	2,84
Kuit/Lever	1	3	3,48
Steenbolk	2.890	2.660	0,92
Mullen	112	324	2,89
Kreeft	5	51	10,20
Hammen	13	165	12,69
Diversen	44.547	273.734	6,14
TOTAAL	**320.615**	**1.207.348**	

VLISSINGEN

VRIJDAG 31 AUGUSTUS 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	915	20.122	21,99
Tong gm	2.132	32.495	15,24
Tong km	1.905	25.211	13,23
Tong I	2.465	28.630	11,61
Tong II	3.585	24.216	6,75
Tarbot I	202	4.635	22,94
Tarbot II	422	8.592	20,36
Tarbot III	577	7.918	13,72
Tarbot IV	557	5.637	10,12
Tarbot afw	14	224	16,00
Griet I	560	6.897	12,32
Griet II	380	3.220	8,47
Schol 1 (G)	1.225	1.522	1,24
Schol 2 (G)	4.522	14.760	3,26
Schol 3 (G)	13.084	34.255	2,62
Kab 2 (G)	279	1.325	4,75
Kab 3 (G)	974	4.197	4,31
Kab 4 (G)	2.538	10.490	4,13
Kab 5 (G)	14.779	25.270	1,71
Wijt. 3 (G)	286	552	1,93
Wijt. 4 (G)	2.358	2.065	0,88
Schar 1	10.299	11.477	1,11
Tongschar I	1.214	6.096	5,02
Tongschar II	1.734	5.478	3,16
Zeebaars	10	184	18,42
Tong besch.	28	40	1,43
Poon gr	243	852	3,51
Poon 1	1.142	2.344	2,05
Poon 2	4.672	1.642	0,35
Rog I	62	211	3,41
Rog II	140	499	3,56
Rog III	103	237	2,30
Koolv. 4 (G)	2	6	3,00
Bot	3.802	1.702	0,45
Zalm-Forel	2	33	16,49
Haai + P	21	66	3,13
Haai – P	56	36	0,65
Zandhaai	3	2	0,53
Inktvis W	20	191	9,57
Inktvis ZW	959	2.216	2,31
Harder	15	50	3,31
Steenbolk	3.029	1.299	0,43
Mullen	527	3.187	6,05
Kreeft	1	20	20,00
Hammen	12	197	16,43
Pieterman	1	5	5,10
Paling	23	365	15,85
Diversen	34.835	171.329	4,92
Krabben	60	62	1,03
H. Makreel	85	54	0,64
Zonnevis	7	55	7,88
Krab. poot	130	518	3,99
TOTAAL	**129.791**	**492.006**	

■ Door het Nederlands Produktschap voor Vis en Visprodukten werd een kortgeding ingesteld voor de rechtbank tegen het Konsumenten Kontakt, die de Hollandse garnaal zwaar belazerd heeft. We vrezen, dat het al met al, een moeilijk geding zal worden omdat er eveneens op de garnaal, zoals trouwens in alle voedingsmiddelen, bacteriën te vinden zijn. Alleen heeft Konsumenten Kontakt niet gezegd, dat het om goedaardige bacteriën gaat, maar één voor de hand liggende slechte konklusie door de verbruiker zelf in feite heeft gesuggereerd.

■ Het bericht dat een gekend bedrijf uit Seveso in Italië waar enkele jaren terug een grote milieuramp plaats vond, via Antwerpen of Zeebrugge een hoeveelheid (kleine) afval in zee kwijt wil, heeft in de Nederlandse visserij grote beroering verwekt. De Nederlandse visserij en visserijbedrijven hebben, via hun organisatie bij de Nederlandse overheden aangedrongen om stappen bij de Belgische regering aan te wenden opdat die lozing niet zou toegelaten worden. Voor de lozingsfirma's is daar echter een zeer grote stuiver aan te verdienen en deze hebben eveneens hun invloedmannetjes bij de regering. Uitkijken is dus geblazen, ook voor de Belgische visserij en visbedrijven.

HET VERBRUIK VAN MOSSELEN

Had men gedacht aan de hand van de cijfers over het verbruik van door Nederland in België ingevoerde mosselen, dat, voor wat het seizoen 1982-83 betreft, dicht bij de 30 miljoen kgr. lag, deze kaap voor het seizoen 1983-84 zou overschreden worden, dan heeft men het mis voor gehad. Integendeel werd het met 29.337.000 kgr. zelfs 425.000 kgr. minder. We kunnen ook moeilijk verwachten dat dit het geval zal worden voor het nieuw mosselseizoen 1984-85 gezien de hoge kostprijs van de mossel. Het zal dus waarschijnlijk eerst nog wat bergaf gaan.

IN DE HOLLANDSE RAAD VOOR SCHEEPVAART

Door het inzetten of het verwisselen van de plotterrol, hadden de schippers van de UK 173 en UK 175 de uitkijk verwaarloosd en beide schepen kwamen hierdoor in aanvaring met elkaar. Beide schippers werden ontzet voor de duur van een week om nog als schipper te varen. De Raad is verder van oordeel, dat, wanneer een wachtdoende schipper in de brug met andere zaken bezig is, hij een uitkijk dient te laten opkomen. Het is inderdaad verbazend en tevens onaanvaardbaar, dat zoveel aanvaringen gebeuren door verregaande onachtzaamheden. Allemaal ongelukken die in feite gemakkelijk kunnen vermeden worden.

OPENING UITBREIDING VISAFSLAG DEN OEVER
NIEUWE TOEGANG HAVEN

Een maand eerder dan in het plan is voorzien, is vorige week zaterdagmiddag 1 september de nieuwe haventoegang van de Rijkshaven te Den Oever bij de Afsluitdijk in gebruik genomen.

Nadat de Afsluitdijk vroeger aangelegd werd, moest Rijkswaterstaat de toegangsgeul en de haven jaarlijks laten uitbaggeren. Desondanks liepen regelmatig vissersvaartuigen die de haven van Den Oever in of uit wilden, in het slijk aan de grond.

Daarom werd door Rijkswaterstaat, na onderzoek besloten, de haventoegang naar het zuidoosten te verleggen om aanslibbing tegen te gaan. De oude haventoegang zal naderhand afgesloten worden.

Het verleggen van de haventoegang heeft 36 miljoen B.fr. (2 miljoen gulden) gekost, een investering die, volgens de verwachtingen in een paar jaar uitgewonnen zal zijn.

Inderdaad zal er thans heel wat minder baggerwerk bij te pas moeten komen, aangezien de spuistroom van de afsluitdijksluizen de nieuwe haventoegang voor een gedeelte op diepte zal houden door een gedeelte van het slib met het uitstromend water mede te nemen.

Den Oever had echter nog iets anders te vieren, namelijk de officiële ingebruikneming van de uitbreiding van de afslag. Het was de directeur-generaal van Landbouw en Voedselvoorziening, de heer ir. A. de Zeeuw, die dit onder zeer grote belangstelling deed.

DE NIEUWE VISAFSLAG

Eindelijk heeft Den Oever een nieuwe visafslag door een uitbreiding van de bestaande met 59 m op 14 m. Dit is de grote verdienste van de visserijcoöperatie „Door Eendracht tot Vooruitgang", kort genoemd D.E.T.V., die hiervoor op geen overheidssteun heeft moeten rekenen maar zelf de middelen bijeengaarde.

Overal elders in Nederland, behalve in Volendam, is de afslag in handen van diverse gemeenten. Ook het visserijgebeuren te Den Oever, de oliehandel, enz... behoort tot D.E.T.V.

Tot de nieuwe uitbreiding behoort eveneens een koelinstallatie, die de temperatuur in de afslag op het juiste peil houdt.

Een ijsmachine levert 2.400 kg. ijs in 24 uur. Van het kleine schuurtje uit 1906 is Den Oever, al over de afslag van 1919 tot de nieuwe afslag uit 1949 uitgegroeid en krijgen wij nu de betere modern uitgebouwde versie 1984.

Dat deze er dringend nodig was, bewijst het feit dat tot 1 september reeds voor 252 miljoen B.fr. (14 miljoen gulden) aangevoerd werd, hetgeen toch 80 miljoen meer is dan voor 1983 over dezelfde periode.

Jammer genoeg is er in Den Oever geen visverkende industrie en, na in de afslag geveild te zijn, moet de vis dan met koelwagens afgevoerd worden naar bedrijven in IJmuiden, Bunschoten-Spakenburg en Urk.

Er ligt dus een breed werkterrein klaar voor ondernemende firma's die ter plaatse in Den Oever een visverwerkend bedrijf wensen te openen. Ook verkopen heel wat Wieringse schippers hun vangsten aan de visafslagen te IJmuiden of Lauwersoog, ofwel brengen van uit deze havens hun vis met koelwagens naar de afslag van Den Oever.

Hopen we dat met de verlegging van de haventoegang naar het zuidoosten, de toegang voor schepen vergemakkelijkt wordt.

We kunnen niet sluiten zonder de visserscoöperatieve D.E.T.V. geluk te wensen met haar prachtig initiatief vanwege de uitbreiding van de visafslag die zonder staatssteun gebeurde omdat deze geweigerd werd, alhoewel dit eigenlijk discriminatie schept met de andere afslagen.

Mevrouw Smit-Kroes, van Waterstaat zal hieruit wellicht al te graag besluiten, dat het dus ook zonder staatssteun kan. Een argument te meer voor haar diensten, die voorstander zijn van de privatisering, zoals dit thans onder meer het geval voor IJmuiden is.



Zicht op het nieuwe gedeelte van de visafslag. (foto: Pieter Kramer).



Het ganse complex in „L-vorm" met achteraan de opslagplaatsen voor gasolie. (foto: Pieter Kramer).

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

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

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	641
	maat 56	692
JUMPERS blauw goed		
small en medium		517
large		517
extra-large		517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
met kap		675
OLIESCHORT		543
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
broeken met bretel		
maat 42 - 54		906
56 - 58		996
60		1.030
JUMPERS aircoat		470

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

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

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

EEUWENLANGE WALVISVANGSTTRADITIE VERLOREN VOOR IJSLAND

Niettegenstaande IJsland één van de vijf walvisvangende naties was die niet akkoord ging met een verplichte stop op kommerciële walvisvangst, uitgesproken door de Internationale Walvisvangstcommissie, stemde de „Alting", het IJslands parlement toch met de kleinst mogelijke meerderheid van 29 tegen 28 voor een walvisvangststop. De landen die over een walvisvangsttraditie beschikten en dus voor verdere kommerciële walvisvangst waren, hadden inderdaad drie maand tijd om niet akkoord te gaan met de beslissing genomen door de Internationale Commissie.

Nochtans had de IJslandse minister voor de visserij ter zake reeds zelf positie gekozen en verklaard dat IJsland van zijn vetorecht zou gebruik maken om verder aan kommerciële walvisvangst te doen. Op dit ogenblik was de meerderheid zeker nog gewonnen voor de voortzetting van de walvisvangst, des te meer daar de welvaart van een ganse industrie er afhankelijk van is. Verder was IJsland één der weinige naties die nagenoeg hoofdzakelijk aangewezen waren op de biologische rijkdom die de oceanen bieden.

De onverwachte stemming om zich niet te keren tegen het door de Internationale Walvisvangst uitgevaardigd verbod om vanaf mei 1985 nog aan kommerciële walvisvangst te doen, gebeurde echter na een onbeschaamde druk van het konservatieve Amerika, waar men zelfs dreigde met een campagne om de invoer van IJslandse vis, onder al zijn vormen, te boycotten. Gezien de Verenigde Staten veruit de voornaamste afnemers zijn van IJslandse vis, en dat deze industrie nog belangrijker is dan deze die de walvisprodukten verwerken, is men in de „Alting" ten slotte door de knieën gegaan. Vier landen hebben echter laten weten, dat zij met de walvisvangst zouden doorgaan, namelijk Peru, Japan, Noorwegen en Rusland, alhoewel men vanuit deze landen beloofde de vangst te beperken.

De Internationale Walviskonferentie ging wel akkoord dat sommige kustbewoners, zoals de Eskimo's uit Groenland en Alaska, voor eigen bevoorrading, met uitsluiting van kommerciële doeleinden, wel nog aan de vangst op walvissen mochten doen.

Einde van een grote traditie

Voor IJsland betekent het zich niet verzetten tegen de beslissing genomen door de Walviskonferentie, het einde van een eeuwenoude traditie, dit niettegenstaande de beslissing van betrokken Konferentie inhoudt dat in 1990, de zaak van de walvisvangst terug onder ogen zal genomen worden.

Het staat inderdaad vast dat de walvis, volgens de overleveringen en sagen, eeuwenlang gezorgd heeft dat de IJslandse bevolking niet van honger en armoede zou omkomen. Vanaf de eerste nederzettingen in IJsland, zowat duizend jaar geleden, ging men reeds de walvis te lijf met de speer en de harpoen, ofwel door het opdrijven van deze vis naar de kusten. De eerste vreemde kapers onder de IJslandse kusten die op de grote walvissen jaagden, waren de Spaanse Basken, op het laatst van de jaren 1500 en begin van de jaren 1600. Nadien werden zij gevolgd door walvisjagers uit andere landen, eerst door de Fransen en de Nederlanders. Nochtans waren er praktisch geen kontakten tussen deze vreemde walvisjagers en de IJslandse bevolking, gezien bij deze eersten de verwerking van de gevangen walvissen aan boord gebeurde. De walvisvangst nam vooral grote uitbreiding toen de Noor Sven Foryn de granaatharpoen uitvond, dit terzelfdertijd met het ontstaan van de stoommachine aan boord. In 1882 ontstonden aldus reeds 7 landingsstations in Noorwegen, waar men de gedode walvissen voor verdere bewerking kwijt kon. Het eerste Noorse walvisstation op de kust van IJsland kwam er in 1883. Een tweede Noors station volgde in 1889 en van dan af ging het immer verder. In die tijd, door de granaatharpoen en de mekanisch voortbewogen grote schepen, kon één enkel walvisvaarder in één enkel jaar 20 tot 25 walvissen vangen, hetgeen men een tiental jaren vroeger nooit zou kunnen dromen hebben.

In 1902 vingen 30 vaartuigen reeds 1.300 walvissen, hetgeen reeds een gemiddelde per schip betekende van boven de veertig stuks. De walvisstations bevonden zich toen op de Westkust van IJsland. Wegens overbevissing weken deze stations later naar de oostkust uit, waar de walvissen in groter aantal aanwezig waren. Maar ook daar werd duidelijk aan overbevissing gedaan, zodat in 1915 het IJslandse parlement een verbod op de walvisvangst uitsprak. In 1935 kende IJsland op de Westkust nog één eigen station waar drie walvisvaarders ingezet werden. Tijdens de tweede wereldoorlog werd dit station echter gesloten.

Wat IJsland betreft, begon een nieuwe walvisvangstaktiviteit in 1948 met een station in het zuidwesten. De uitbatende maatschappij had in het begin 4 walvisvaarders, die zich iets later tot 3 herleidden. Om overbevissing te vermijden werd het bij dit ene station gehouden. Toen viste men een vierhonderdtal walvissen. IJsland heeft altijd oog gehad voor de instandhouding van de walvissoort en daarom werd jaarlijks een te vangen kwotum vastgesteld.

Alhoewel het stoppen van de walvisvangst geen bijzonder dramatisch karakter voor de IJslandse ekonomie zal hebben, was de uitvoerwaarde van de walvisprodukten door één enkel station en bedrijf in 1982 toch nog altijd 600 miljoen B.fr., terwijl 230 mensen er werk vonden. Voor een kleine ekonomie zoals deze van IJsland, toch niet te verwaarlozen.

Zonder veel gevaar ons te vergissen, mogen we thans aannemen dat een grote visserijtraditie in IJsland nu heeft opgehouden te bestaan.

Uit „IJsland's Visserijjaarboek"



Vanuit het station van Hvalfjördur waren sedert 1948 vier walvisvangers bedrijvig. Nu ziet het er naar uit dat die eenheden voortaan werkeloos aan de kaai zullen blijven liggen.

Steun het
Nieuwbouwfonds van het
KONINKLIJK WERK
IBIS
prk 000-0207440-54

KUSTVISSERS-VAARTUIGEN EUROKOTTERS } **uit Breskens**



BENEDEN 70 TON
MAX. LENGTE 24,50 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



REDERS en VISSERS.

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ✆ 32.11.01

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten : Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

✆ (050) 54 41 17 – 54 41 92

– volledig en deskundig advies en bijstand –

Ostend Stores en Ropeworks

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

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

Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethylene, polypropylene en nylon

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN, NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

Gedeponeerd merk



SPECIALITEITEN:

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

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

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

Sport: Allerlei netten

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIE

■ Uit Groot-Brittannië vernemen we, dat sommige scholen Noordzee**haring** reeds hun trek naar het zuiden begonnen zijn. Alles hangt er natuurlijk van af, hoe snel deze trek gebeurt, alhoewel het voor onze vissers geen vroeger begin van de haringvisserij beduidt, daar de begindatum vastgesteld is op 1 oktober, voor de visserij in de zuidelijke Noordzee. Alles bij alles toch maar zes weken meer ver.

■ De tongenvissers uit het Engelse Brixham hebben gedreigd, niettegenstaande de afkondiging van een voorlopig verbod op de tongenvisserij, met deze visserij in de Ierse Zee te zullen doorgaan. De Belgen die daar over het grootste kwotum tong beschikken, namelijk 750 ton (15 duizen bennen) worden door de Britse vissers van overbevissing in het gebied ICES VIIf beschuldigd. De Engelsen zouden reeds hun kwotum dat daar 350 ton bedraagt, opgevist hebben. Wij zijn overtuigd dat Belgen niet aan overbevissing doen en hun aanvoeren mogen gecontroleerd, zoals deze van de Engelsen, wat van de Fransen en Nederlanders zonder te spreken van de Denen, Spanjaarden en Portugezen, niet kan gezegd worden.

■ Volgens Britse vakbladberichten zou een nauwgezet Brits toezicht van uit de lucht naar het visserijgedrag van de Belgische tongenvissers in de Ierse Zee, uitgewezen hebben dat deze zeker, na tien dagen visserij 15 ton (300 van onze bennen) in het ruim weggeborgen hebben. Vertrekkende van deze gegevens worden de veronderstellingen geöpperd dat de Belgen reeds hun kwotum van 750 ton zouden uitgeput hebben.

■ De Schotse Pelagische Redersorganisatie heeft nu reeds kontakten gelegd met vertegenwoordigers van de lokale makreelvissers uit Cornwall, dit in verband met de komende makreelvisserij voor de zuid-Engelse kust. Er zullen ook besprekingen gehouden worden met de makreelkopers om de marktbehoeften te trachten vast te leggen. In het verleden is het nog voorgekomen, dat er incidenten op zee plaats grepen tussen de lokale makreelvissers en de grote Schotse seiners. Thans wordt deze visserij gereglementeerd.

■ Men heeft in Groot-Brittannië uitgereke d, dat het verlies van een mensenleven in een verkeersongeval, de gemeenschap 100 duizend pond kan kosten (760 duizend B.fr.!) door het altijd in paraatheid houden van de hospitaaldiensten, de politiediensten, helikopters-, wachtdiensten in de hospitalen, enz. Op zee zal dat wel hetzelfde zijn en wellicht nog meer, gezien de speciale kustwachtdiensten. Anderzijds komt daar nog bij, dat de reddingsdiensten eveneens gevaar lopen om te komen op zee, hetgeen minder het geval is aan land.

■ De Schotse Redersfederatie gaat niet akkoord met het voornemen en de voorstellen uitgaande van het Britse ministerie van Verkeerswezen om de registratie van de vissersvaartuigen voor Schotland, te centraliseren in Cardiff. Voor het ogenblik kan dit nog gedaan worden in de lokale burelen van het Departement van landbouw en visserij in elke belangrijke plaats en vissershaven. Het zal ook niet kosteloos gebeuren. Volgens het betrokken departement valt dit niet meer te vermijden omdat de registratie nu door een computer geschiedt en niet meer met de hand. Men kan dergelijke kostelijke komputer niet ter beschikking stellen in elke, min of meer belangrijke vissershaven.

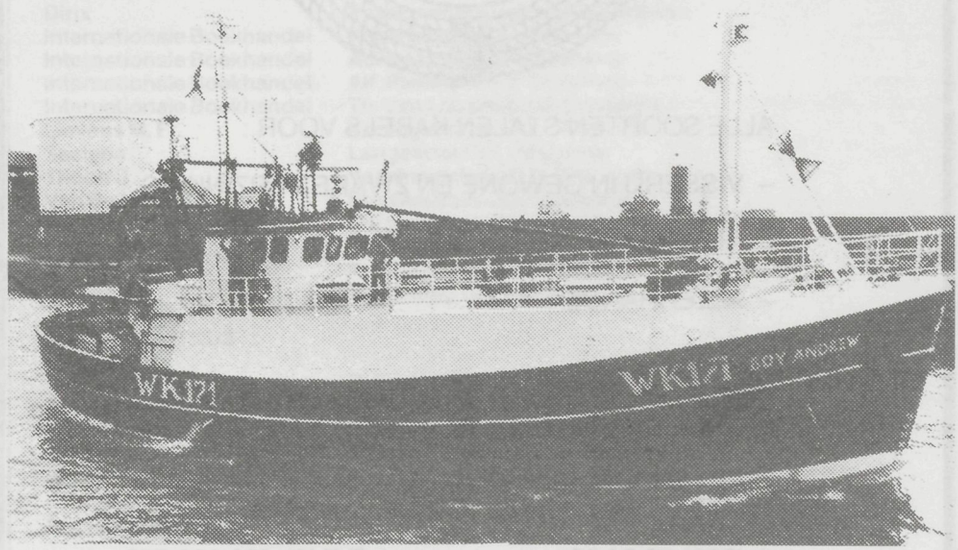
■ Het Britse departement van landbouw en visserij heeft zich reeds genoodzaakt gezien ook de Britse bevolking te berichten dat geen Britse vissersvaartuigen vissen in het gebied waar de Mont-Louis na een aanvaring gezonken is. Dit toont wel duidelijk aan, dat de mensen zich, wat de vis betreft, vragen beginnen te stellen, na al de sensatie er rond uitgezonden. We hebben het dus wel bij het juiste eind als we reeds in onze vorige uitgave, hard van leer trokken tegen de sensatieberichten, die in pers en media verschenen, over het pollutiegevaar door radio-actieve afval.

■ Een officiële studie thans verschenen hoe de vislandingscompagnie (wat wij de O.V. Afslag noemen) te Grimsby nog kan gered worden, spreekt van een noodzakelijke financiële steun van 570 miljoen B.fr., zoniet zal de huidige vislandingscompagnie het geen achttien maand meer uithouden. Hierdoor zouden ongeveer 2 duizend jobs voor Grimsby verloren gaan. De studie zelf heeft 4,5 miljoen B.fr. gekost. Eén van de voorstellen is het oprichten van een onafhankelijke vislandingskompagnie, waarin de handel, de visserij en... de vislossers zouden vertegenwoordigd zijn. Dit laatste waarschijnlijk in de hoop, dat ook de vislossers er dan belang zouden bij hebben dat het goed zou gaan voor de vislandingskompagnie. Verder besliste de studiekommissie eveneens tot een verlaging van het aantal vislossers en dit zal zeker wel onverteerbaar zijn voor het betrokken syndikaat, dat alleen belang stelt in ledenwerving, behalve dan mits een buitensporige hoge handdruk.

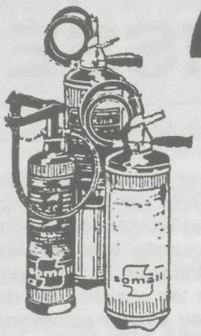
■ In Groot-Brittannië is van de aangevoerde vis, 80% minder dan 5 dagen oud, wanneer deze in de afslag aangeboden wordt. Dit is zeker wel uiterst gunstig voor de kwaliteit van de vis. Groot-Brittannië is ten andere bijzonder goed gelegen ten opzichte van de vangstgebieden, reden ook waarom sommige Belgische vissersvaartuigen verkiezen hun vis in een Britse haven af te zetten, omdat deze heel wat dichter bij hun vangstgebied ligt. De Belgische vaartuigen moeten nochtans eerst een gans eind opstomen vooraleer zij op de plaats van bestemming komen en hebben daarenboven daar af te rekenen met zware algemene onkosten.

■ Twee techniekers die in een visruim gaslekken van het koelingsysteem aan het opsporen waren, werden bij een ontploffing gewond en zwaar verbrand. Nochtans beweert de firma die het koelingsysteem plaatste, dat het gebruikte gas niet ontplofbaar is. De gaslekken worden opgezocht bij middel van een draagbare propaanbrander waarvan de vlam van blauw tot groen overgaat wanneer men een gaslek ontdekt. Men onderzoekt nu op welke manier het gas van het koelingssysteem tot ontploffing is kunnen komen, ofwel of de draagbare propaanbrander misschien gevallen is en tot ontploffing gekomen.

■ Een proefvisserij ondernomen door een Schotse treiler, „Boy-Andrew" met steun van de overheid, die een minimum inkomen voor schip en bemanning waarborgde, is bijzonder gunstig afgelopen. Het ging om een proefvisserij naar de Rockall die 250 mijl ten westen van de Hebriden ligt. De „Boy-Andrew" is een vaartuig van 25,60 m. lengte. Toch was het vaartuig na acht dagen terug van een veelbelovende visserij voornamelijk bestaande uit schelvis, koolvis en wijting, waarbij 2,040 miljoen B.fr. besomd werd, voor 1.170 bennen vis. Niettegenstaande er slechts een gemiddelde prijs per ben van 1.740 fr. gemaakt werd toch een renderende reis.



De „Boy Andrew", een eerder kleine middenslagtreiler, die echter reeds verscheidene malen in het nieuws kwam vanwege topaanvoeren.
(foto Fishing News, Heighway House, 87, Blackfriars Road Londen SE 1 8HB)



— brandbeveiliging in machinekamer

— snelblussers, nazicht en hervulling

— Somati 100 % Belgische firma

— wendt U tot S.V. SCAP

somati

IIIe Industriezone, 9440 EREMBODEGEM

Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE

VAN PRAET-DANSAERT · WIRE ROPES · BAASRODE BELGIE

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**

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. + 24 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) **32.31.80**

BRUGGELAAN 12 BREDENE

(8780V)

„VAN MANNEN EN DE ZEE"

door Marcel Poppe

(tweede druk)

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

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 159 fr., BTW inbegrepen, + 18 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Eveneens verkrijgbaar bij:
Hand in Hand, Rederskaai 21, 8380 Zeebrugge.
Standaard Boekhandel, Kapellestraat 103, 8400 Oostende.
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat 33, 8400 Oostende.
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat 51, 8400 Oostende.

Steun het Nieuwbouwfonds van het KONINKLIJK WERK IBIS

prk 000-0207440-54

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

E.E.G.

Er wordt nog al wat gedaan om de akwakultuur vooruit te helpen. Thans kreeg de Schotse Universiteit van Stirling, een subsidie van 42 miljoen B.fr. voor de studie over visbroederijen in Thaïland, de aanwending van vismeel in de voeding van regenboogforellen, de ontwikkeling van zalmlarven, enz. De subsidies werden verleend voor een deel door de E.E.G., door de Britse regering en door de F.A.O., de wereldvoedselorganisatie met zetel te Rome.

Het standpunt ingenomen door de ministers van de landen-lidstaten, die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, in verband met de toetreding van Spanje tot de E.E.G., is nagenoeg eensgezind voor wat de bescherming van de visserij der „Tien" betreft. Maar deze heren zijn politiekers en kunnen moeilijk andere verklaringen tegenover vertegenwoordigers van de eigen visserij afleggen. Men vreest echter bij de Commissieleden, dat het uitvoerend orgaan van de E.E.G., dat men zeker tot kompromissen met de Spanjaarden bereid zal gevonden worden tot schade van de visserij der huidige landen-lidstaten.

Men beseft nog niet genoeg dat de politiek de economische ondergang is van veel staten.

■ Een bedrag van 22,5 miljoen B.fr. E.E.G.-steun werd aan Portugal overgemaakt om de visserij te helpen moderniseren. Dit bedrag maakt deel uit van een totale E.E.G.-steun van 2,242 miljard B.fr. om de Portugese landbouw en visserij aan te passen aan de voor de deur staande toetreding van dit land tot de Gemeenschap. Hiermede zal de E.E.G. steun 50% dekken van de kosten van de door de regering aanvaarde projecten. Het is te hopen dat die steun nuttig aangewend en gecontroleerd wordt en men niet laat begaan zoals dit nu reeds het geval is in Ierland, waar splinternieuwe schepen na drie jaar als versleten schepen liggen te roesten. Men moet er zelf heengaan om het vast te stellen.

ZWEDEN

■ In 1983 kende Zweden een grote visaanvoer met iets meer dan 274 duizend ton voor een aanvoerwaarde van 4,634 miljard B.fr. Het was de grootste aanvoer sinds 1970, en een vermeerdering in waarde tegenover 1982 met 23%! Hieronder was de haring de meest aangebrachte vissoort met 130 duizend ton, waarvan 100 duizend ton gevangen in de Baltische Zee en 30 duizend ton in het Skagerak, Kattegat en Noordzee.

■ De kabeljauwvangst was eveneens een topjaar voor Zweden in 1983 met 51 duizend ton voor een waarde van 1,680 miljard B.fr., hetzij aan een gemiddelde van 33 fr. het kg. Dit betekende een meeraanvoer met 50% wat de hoeveelheid betreft en met 20% in waarde. De kabeljauwprijs lag dus lager in 1983 dan in 1982, hetgeen wel het gevolg was van een recordaanvoer van deze soorten. Het is wel typerend voor de verhoogde kabeljauwvangsten in Zweden, dat dit gebeurt op een ogenblik dat de kabeljauwsoorten het overal elders laten afweten. Vooral dan in de IJslandse wateren.

■ In Zweden telt men 6 duizend vissers, waarvan 4 duizend regelmatig de visserij beoefenen en 2 duizend bij gelegenheid of „part-time". Voor een land met nog niet eens de helft van de Belgische bevolking, beoefenen er toch 6 maal meer de visserij, als we part-timers mederekenen. Ook in hoeveelheid voert Zweden iets meer dan 6 maal zoveel als België aan. Onze vissers voeren echter meer waardevolle vis aan.

FRANKRIJK

■ De vissers uit het Franse La Rochelle zijn niet te spreken over de 30 ton vis die in een kort tijdbestek van tien dagen niet verkocht geraakte en naar de vismeelbak ging. Ze verwijten de drie grootste afnemers en visverwerkende bedrijven, dat zij op hetzelfde ogenblik hun deuren voor het groot verlof hebben gesloten. De overblijvende kopers konden de aanvoer niet aan. Kleine kabeljauw, koolvis, wijting, enz., bleef onverkocht. De reders wensen in het vervolg overeenkomsten af te sluiten en spreiding van de sluitingen wegens het groot verlof.

■ Frankrijk is één van de grootste maritieme mogendheden op gebied van ekonomische zones, dank zij vele eilandjes die nog Frans (koloniaal) gebied zijn. Het gaat om elf miljoen km² waarbij Frankrijk op de derde plaats komt in de rij van de maritieme mogendheden op dit gebied. Niettegenstaande dit uitgebreid potentieel arenaal komt toch 85% van de aanvoer door Franse vissersvaartuigen uit vreemde wateren!

MEXICO

■ Niettegenstaande het Amerikaans embargo op invoer van Mexicaanse tonijn, wenst dit laatste land de uitbouw van haar tonijnvloot verder te zetten. Aldus stelt de Mexicaanse regering terug bijna 1,8 miljard B.fr. ter beschikking van de tonijnindustrie. De Verenigde Staten boycotten de invoer van Mexicaanse tonijn, omdat de Amerikaanse tonijntreilers uit de Mexicaanse wateren geweerd worden, of aan strenge normen voor de visserij onderworpen zijn, wat maar normaal is.

IERLAND

■ De Ierse nationale producentenorganisatie heeft (eindelijk) een bijeenkomst met de Ierse minister voor de visserij, de heer Paddy O'Toole aangevraagd om de gevolgen voor de visserij te bespreken, die zullen voortvloeien uit de naderende toetreding van Spanje en Portugal tot de E.E.G. Volgens deze organisatie vertegenwoordigt de Spaanse visserijvloot op zijn eentje reeds 60% van de gezamenlijke E.E.G.-vloot en voor de Ierse visserij is het van levensbelang, dat deze vloot niet zo maar op de gemeenschapswateren losgelaten wordt. Voor Ierland die voor de tweede semester 1984 in de voorzitterszetel van de E.E.G. klimt, een zeer gevaarlijk probleem.

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**

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

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

58 LITER : ± 50 KG.

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

wend U tot :

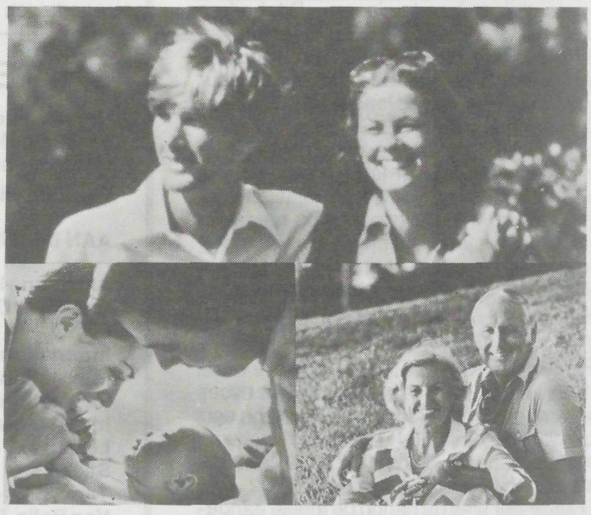
S.C.A.P.

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

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



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

De BBL denkt aan u...

RANGEMASTER 7

Powerful, Compact, Marine radar systems



Rangemaster 7 is a powerful, X-band radar system, designed and engineered specifically for fishing vessels, tugs, patrol and work boats. Competitively priced, with no expensive extras, it brings long range radar safety and protection within reach of smaller vessels.

HIGH POWER/LONG RANGE – 32nm AND 64nm VERSIONS

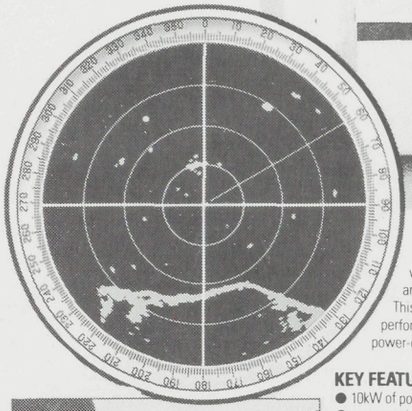
Available in two versions – with maximum ranges of 32nm and 64nm respectively – Rangemaster 7 offers a long range capability at high operational performance levels. With peak power output of 10kW, there are nine range scales between ¼ and 64nm. Four pulse repetition frequencies and three pulse widths provide big solid echoes and excellent definition of small targets at all ranges.

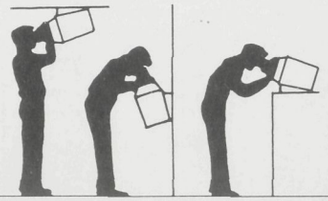
SIMPLE, 2-UNIT INSTALLATION SAVES SPACE

Rangemaster 7 is a lightweight, compact, 2-unit system, offering total flexibility in installation, particularly where space is limited. The lightweight display unit is designed for deckhead, bulkhead or table mounting, affording easy operator access, while taking up minimal space. The scanner unit with antenna can be mounted on bridge top or masthead, with single cable connection up to 15m long to the display unit.

SCREEN ENLARGEMENT FOR CLEAR, PRECISE IMAGE

The clear, bright 7-inch PPI display is effectively enlarged to 10-inch by a magnifier, further improving image definition and considerably aiding navigational plotting. An optional 6ft antenna is offered alongside the standard 4ft model to provide extra discrimination of target echoes. Variable range marker is standard, with four digit readout.







SOLID STATE RELIABILITY

Rangemaster 7 uses, solid state circuitry, with no moving parts (other than the antenna) in the scanner and display units. This ensures high reliability and stable performance. Rangemaster is an efficient, low power-consumption system.

KEY FEATURES:

- 10kW of power
- compact size, lightweight, 2-unit system
- Long range
- Solid state reliability
- Optional antenna
- Clear image, high definition, screen magnifier
- Variable Range Marker – (built in)
- Clutter control
- Pulse length selection at middle range

VOOR BELGIË: PLANTINKAAI 1, 2000 ANTWERPEN – ✆ (03) 233 31 36 / (03) 233 40 46
VOOR NEDERLAND: ADMIRAAL DE RUYTERSTRAAT 20, 3115 HB SCHIEDAM – ✆ 00 - 3110 - 730288
VOOR ENGELAND: INTELCO HOUSE, 302, COMMONSIDE EAST MITCHAM-SURREY, ENGLAND – ✆ 00 / 44 / 1 / 640 34 00

55 YEARS IN THE FOREFRONT OF MARINE TECHNOLOGY



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.

■