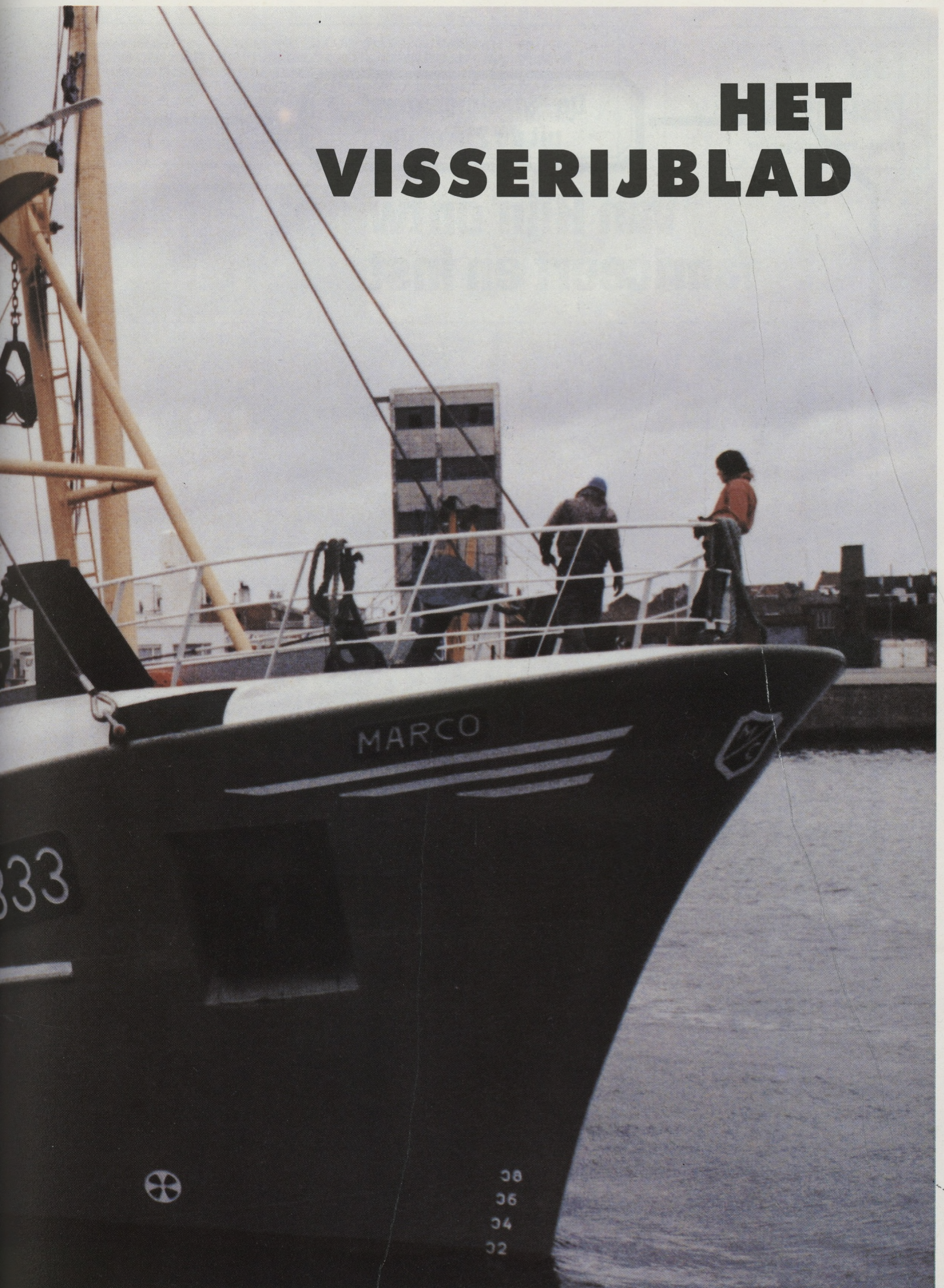
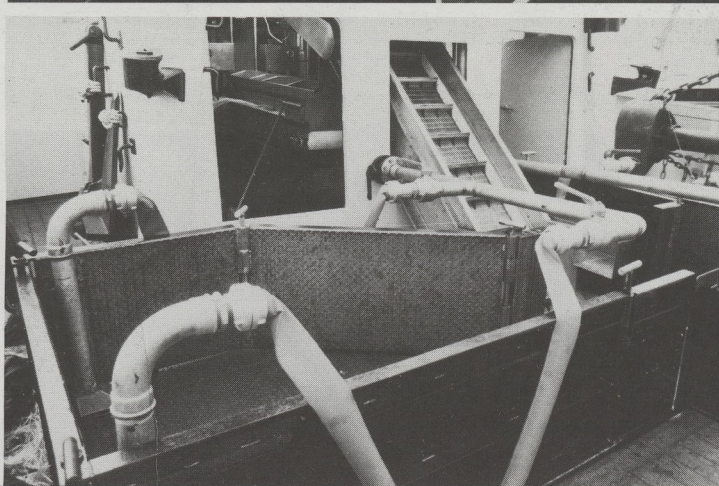
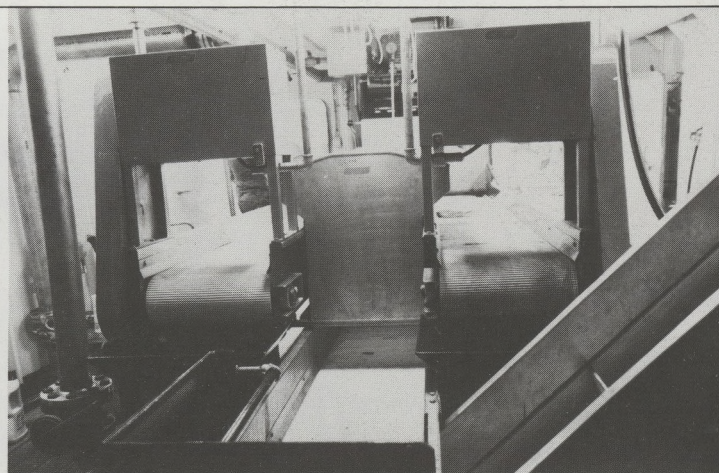
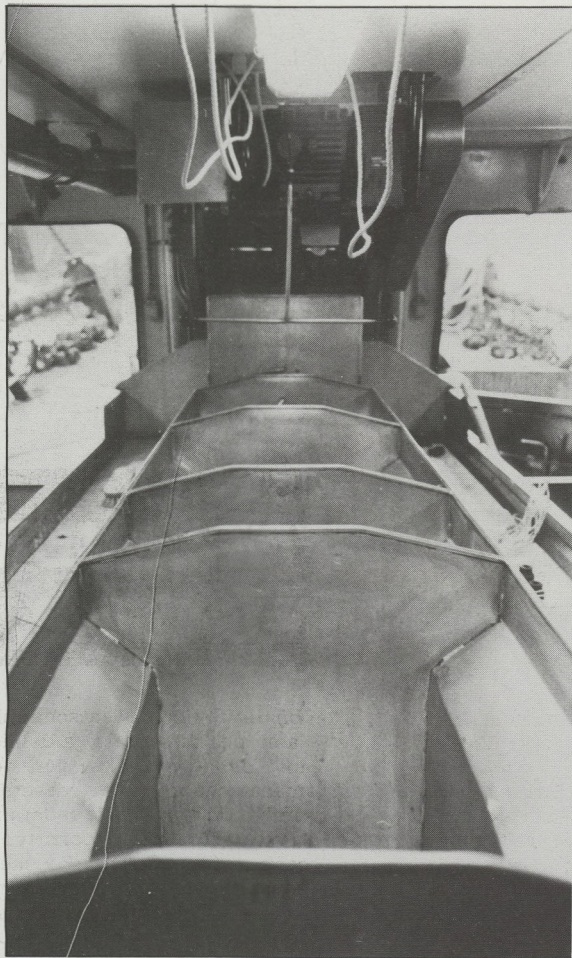


HET VISSERIJBLAD



De "Staalmeesters"
uit de 21e eeuw

Van Rijn ontwerpt,
fabriceert en installeert...



- complete verwerkingslijnen voor de visserij-industrie, tevens geschikt voor plaatsing aan boord van vissersschepen
- alle apparatuur voor de visverwerking aan wal
- transportinstallaties voor horizontaal en verticaal transport, ook voor "moeilijk" te transporteren producten
- speciale machines, konstrukties en plaatwerk, uitgevoerd in roestvast staal, aluminium of normaal staal.

Bovendien is Van Rijn B.V. vertegenwoordiger voor kaak- en fileermachines van Norden Sea Food Machinery.

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

Scheepmakerstraat 13 - 2222 AB Katwijk aan Zee - Holland
Telefoon 01718 - 2 07 00 - Telex: 39454 Rijn nl



Van Rijn B.V. is lid van de wereldwijd opererende
Siersema Groep.

Ook deze installatie is
vervaardigd en geplaatst
door machinefabriek van Rijn.

Wij wensen schipper en
bemanning goede
vangst en behouden vaart.

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 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: M. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het
visserijblad

Vrijdag 3 mei 1985 – Nr. 18

**Grootste
en meest
revolutionaire
treiler
van onze
vissersvloot
in bedrijf
genomen...**



O.333 „MARCO” AAN REDERIJ AFGELEVERD DOOR DE OOSTENDSE WERVEN S.C.A.P.

Zaterdag jl. heerste er een immense drukte op de Oostendse scheepswerven S.C.A.P. maar daarvoor bestond dan ook een passende aanleiding.

Op de voornoemde werf werd met name de O.333 „Marco” afgeleverd aan de rederij en dat was dan wel enige tijd geleden dat nog een treiler voor de Oostendse vloot in bedrijf werd genomen.

De opdrachtgevers zijn de heren Oscar Martinsen en Maurice Coussaert die reeds gedurende vele jaren een enge samenwerking kennen en dat nu willen verzilveren met de bouw van een nieuw vissersvaartuig.

Die samenwerking is reeds terug te vinden in de naam van het vaartuig want de „Marco” is de samentrekking van de namen van de beide vennoten, met name MAR(tinsen) en CO(oussaert).

Vooraf voor de haven van Oostende is de in bedrijfsname van de „Marco” een vitale gebeurtenis, want het is algemeen gekend dat Zeebrugge sedert meerdere jaren de spits afbijt wat de belangrijkheid van de vissersvloot betreft en zo te zien zal dit verschijnsel zich ook in de komende jaren doorzetten.

Oostende heeft dus een en ander goed te maken maar, aan de hand van de in ons bezit zijnde gegevens, is de nieuwbouw voor Oostende heel wat geringer dan de activiteiten die te Zeebrugge heersen.

Vandaar dat er een enorme tevredenheid

heerste toen afgelopen zaterdag zich een enorme menigte verdrong op de steiger van de scheepswerven S.C.A.P. waar de „Marco”, sierlijk bevlagd, afgemeerd lag, wachtend op de gebeurtenissen die moesten komen want dat vaartuig stond centraal in de feestelijkheden. Samen uiteraard met de reeds eerder vernoemde reders en meter Mevrouw Oscar Martinsen en de peter, de heer Pierre Coussaert.

Het was Eerwaarde heer Corneillie, onze sympathieke visserijalmoezenier die de doopplechtigheid verrichtte op het voordek van de treiler die massaal was ingenomen door een bijzonder geïnteresseerde menigte. Onder de aanwezigen veel reders uit Oostende maar ook uit Zeebrugge en Nieuwpoort die allen hun sympathie wilden betuigen aan de reders en de feestende werf.

Onder de aanwezigen bemerkten wij ondermeer de hh. Eereboudt, burgemeester van Bredene; Makelberge, schepen van de haven van Oostende die burgemeester Goekint vertegenwoordigde; Opstaele, voorzitter van het Visserstehuis De Bolle en rechter bij het Arbeidshof; Van de Sande, inspecteur bij het Ministerie van Financiën, centrale dienst voor de B.T.W.; Pintelon en Wittevrongel, respectievelijk voorzitter en secretaris van de Rederscentrale; Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij; Van Roose, secretaris van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij; Beyen, hoofdingenieur bij de Regie voor Maritiem Transport; Van Gerven, direc-

teur bij de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, afdeling Brugge; Arthur Coene, voorzitter van de verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen Hulp in Nood waarbij de rederij zich verzekert; Pedro Hennaert, voorzitter van de rederscoöperatie S.C.A.P.; Boeckenaere van de Zeevaartinspectie; Cattoor, directeur van de Onderlinge Visafslag te Oostende; M. Vandenberghe van het „Nieuwsblad van de Kust”; daarnaast hadden volgende heren zich laten verontschuldigen: de hh. Marcel Poppe, secretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen; Goekint, burgemeester van de stad Oostende; Vandewalle van de Zeevisserijdienst te Oostende en Ghys, havenkapitein-vismijndirecteur te Oostende.

Nadat E.H. Corneillie, met de hem eigen zwier, Gods zegen over het nieuwe vaartuig had ingeroepen trok de ganse menigte naar een van de loodsen van de feestende werf waar een bijzonder geslaagde ontvangst plaats greep.

TOESPRAAK DOOR DIRECTEUR PRAET NAMENS DE WERF

Het was de heer Praet, directeur van de rederscoöperatieve S.C.A.P. die als eerste het spreekgestoelte beklom en zich als volgt tot de menigte richtte:

(vervolg op blz. 3)



BOLNES

jaar
**stuwkracht
 in staal**

1885-1985

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen aan de Lek,

Postbus 2003,

Telefoon 01807 - 14900, Telex 22439

Mijnheer de Burgemeester,
Mijnheer de Schepen van de Haven
van Oostende,
Heren van de Overheid,
Dames en Heren,

Reeds meermalen zijn wij, mensen uit de Belgische visserij, samengekomen. Wij zijn dankbaar, dit op gepaste tijden te kunnen doen, zoals wij nu weer samen zijn ter gelegenheid van de overdracht van de O.333 „Marco” aan de Rederij Martinsen-Coussaert.

Na de doopplechtigheid, zojuist door E.H. Corneille verricht, is het aan ons, U allen namens de Rederij en S.C.A.P., van harte te verwelkomen en te danken voor de belangstelling die U bewijst te hebben voor onze visserij, juist door uw aanwezigheid.

Onze rederijen hebben uw medeleven ten zeerste nodig. Het vissersbedrijf is en blijft vol risico's en vraagtekens, een bedrijf, dat enkel door bekwame reders met kennis van zaken goed kan geleid worden.

De instandhouding van onze visserijvloot is nodig.

Uitbreiding van de vloot, vooral voor de haven van Oostende, is voor ons, nevenbedrijven van de visserij in Oostende, broodnodig. Wij ouderen, herinneren ons nog zeer goed de tijd, dat de vaartuigen, met de kop tegen de havenmuur liggend, met moeite een plaats konden vinden om af te meren.

Er is, van onze eens zo fiere Oostendse vissersvloot, slechts weinig overgebleven. Met pijn in het hart moeten we vaststellen dat er nu dagen zijn, waarop er bijna geen enkel vaartuig meer aan de kade ligt, dat er dagen zijn, vroeger topdagen voor de vismijn, dat er nu geen verkoop is.

Oostende, de haven met het beste visserijdok, met de grootste vismijn van onze kust, waar men eens vol trots een monument plantte met de benaming: „Oostendse vissershaven 5.5.71”.

Dat er in de visserij echter toch nog toekomst zit, wordt mede bewezen door onze vriend, Oscar Martinsen, aan wie wij, na in 1969 samen met de toenmalige Scheepswerf

Deweert, een eerste vaartuig te hebben geleverd, de O.303 „GirLinda”, vervolgens in 1976, in samenwerking met de Westvlaamse Scheepswerven de O.33 „Marbi” leverden en aan wie wij nu, in 1985, maar dan volledig zelfstandig, de O.333 „Marco” mogen overdragen, een vaartuig dat zal gevoerd worden door mede-eigenaar Maurice Coussaert.

Oscar en Maurice, wij in S.C.A.P. danken U voor het vertrouwen dat gij in ons stelt, en vertrouwen dat door ons zeker niet zal beschaamd worden.

De O.333 „Marco” heeft een lengte van 36,35 meter, een breedte van 8 meter en een holte van 4,40 meter. De Bolnesmotor van 1.190 p.k. bij 600 toeren, drijft, via een Masson keerkoppeling een in straalbuis geplaatste schroef aan van het merk Van Voorden met een diameter van 2,60 meter.

In het voorschip is een boegschroef gemonteerd, die aangedreven wordt door een elektromotor van 90 p.k.

In de machinekamer zijn verder twee hulpmotoren van het fabrikaat Mitsubishi ingebouwd met een totaalvermogen van 620 p.k.

Achter de machinekamer is een kleine atelier ingericht met een werkbank, slijpsteen, gereedschap en opslagmogelijkheid voor olie en vet.

In het voorschip is benedendeks een extra machinekamer, waarin een havengroep van 60 p.k. en de koelgroepen van de schilferijsmachine van het merk Promac, en de koeling van het visruim opgesteld staan. Vlak voor de brug is een magazijn aangebracht waarin reservekorren en dergelijke opgeslagen liggen. Bovendien is in het voorschip een elektrische ankerlier geplaatst.

In de ruimte daarachter is een vangstverwerkingsinstallatie opgesteld van het fabrikaat Van Rijn, met sorteerinrichting, in België enig in zijn soort. Naar wij van de fabri-

(vervolg op blz. 5)



De heer Praet tijdens zijn toespraak op de werf.

Twee beelden van de eigenlijke doopplechtigheid.

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 kwaliteitscontrole.

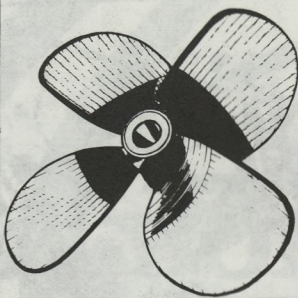
Oog en oor voor uw wensen.

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

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

Wij wensen
 de rederij
Martinsen-Coussaert
 van de
O.333 „Marco“
 behouden vaart
 en goede vangsten!

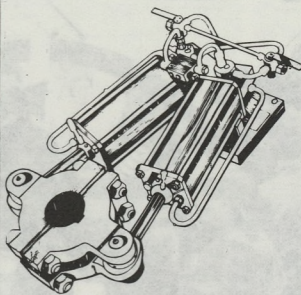
Vaste schroeven tot 4 m ø
 Mangaanbrons en
 nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

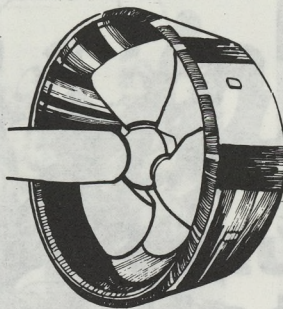
Hydraulische
 stuurmachines uitgevoerd
 in verschillende systemen.
 Roermomenten van 0.5
 ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

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

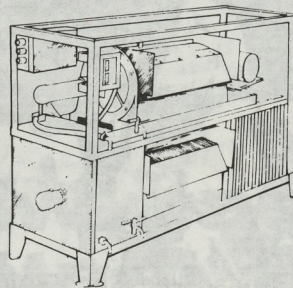
Straalbuizen en
 straalbuisroeren voor zeer
 effectieve rendements-
 verbeteringen.



HODI

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

Unieke scherfijnsinstallaties
 die zondermeer in het
 gekoelde visruim kunnen
 worden gemonteerd.
 Capaciteiten 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

kant vernomen hebben, zijn er zelfs in Nederland slechts twee installaties in bedrijf, die dezelfde mogelijkheden hebben als deze, door S.C.A.P. ingebouwd op de O.333 „Marco”.

Deze installatie zal het de bemanning toelaten, zelfs bij het slechtste weer, beschut, en wat vooral belangrijk is, rechtopstaande, de

vis te verwerken. Via een televisiecamera en een intercomverbinding staat de schipper op de brug in voortdurend contact met zijn bemanning in het voorschip.

De vislier is van het fabrikaat Brusselle en is voorzien van acht trommels. De lier wordt aangedreven door een elektromotor van 180 p.k. Alle elektrische machines zijn van het

merk Indar en zijn door de firma Bakker geleverd.

In totaal is er aan boord van de O.333 „Marco” een elektrisch motor- en dynamo-vermogen van 730 kWatt geïnstalleerd.

Als eerste vissersvaartuig in België zijn de verblijven van de bemanningsleden niet meer benedende, doch wel bovendecks aangebracht.

Er zijn twee hutten met telkens vier kooien, er is een ruimte voorzien waar men zich van de werkkledij kan ontdoen en zich de handen kan wassen, er is een W.C. en een aparte badruimte, er is een modern uitgerust kombuis, waar vele vrouwen jaloers op zouden zijn.

Naast de kombuis is er een gezellig ingerichte mess, overigens de enige plaats waar er door de bemanning zal mogen gerookt worden. Natuurlijk zijn in deze mess de radio en de televisie niet vergeten.

Een dek hoger, op de brug, is het domein van de schipper. Hier vindt men de volledige bediening van het vaartuig met alle meet- en controleapparatuur. Alle bedieningsapparatuur voor motor, keerkoppeling en vislier is geleverd door de bekende firma Sempress.

De brug zelf is vol elektronische toestellen van de modernste soort, geleverd door de firma SAIT.

Achter de brug is er een zeer ruime hut aangebracht voor de schipper, compleet met stortbad en W.C.

En wij zouden het onszelf niet vergeven, wanneer wij niet de aandacht zouden vestigen op de firma Lowyck, die, zeer vakkundig, het sloopstimmerwerk verzorgde.

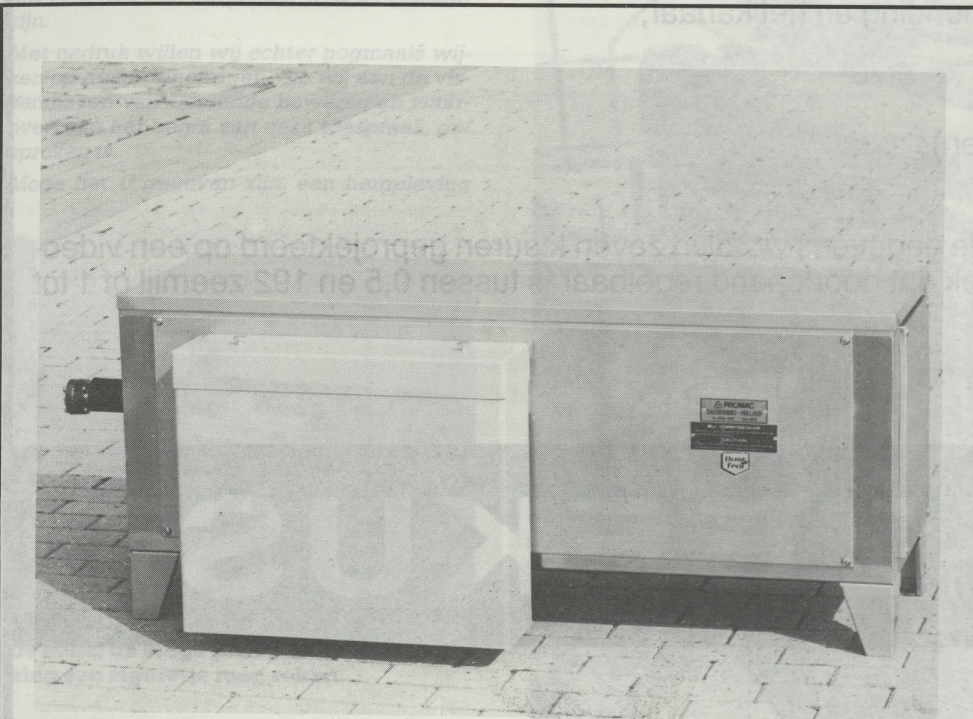
Ziedaar, in het kort beschreven - en wij zijn er trots op - het meest moderne vaartuig van de Belgische visservloot.

Een vaartuig, ontstaan op de tekentafels van S.C.A.P. en in nauwe samenwerking gebouwd en afgebouwd door een ploeg medewerkers, waarop wij terecht, fier mogen zijn

(vervolg op blz. 7)



Fier als een gieter poseren de beide reders Oscar Martinsen (links) en Maurice Coussaert (rechts) voor hun prachtig vaartuig.

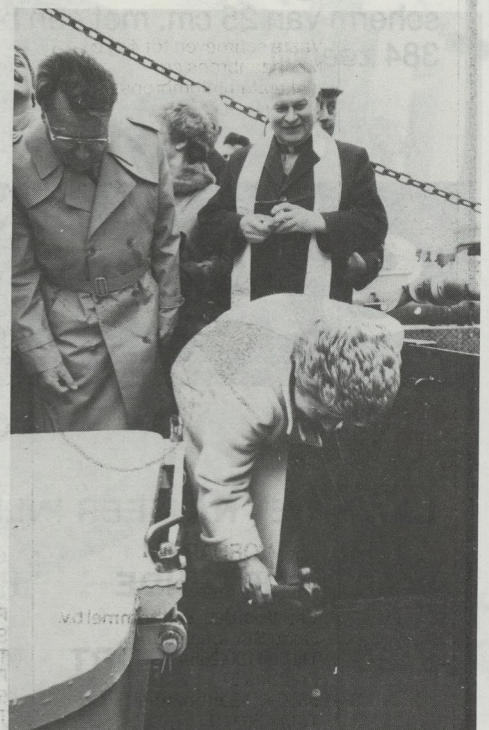


De firma Promac Nederland B.V. leverde voor de viskotter O.333 „Marco” een Promac horizontale scherfijsgenerator, type RVE 2510, met een capaciteit van 2.500 kg/24 uur.

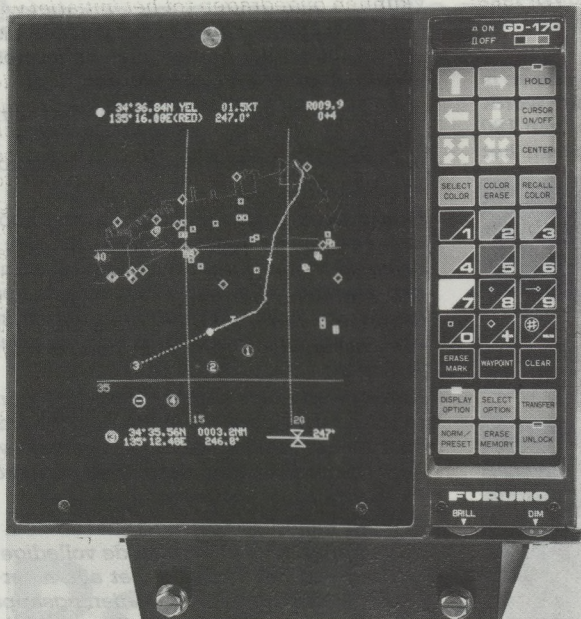
Het geproduceerde ijs is goed onderkoeld, tot -7°C , zodat de productie gemakkelijk verwerkt kan worden.

Deze compacte generator is geschikt om scherfijst te produceren in een gekoelde ruimte tot $+1^{\circ}\text{C}$. De machine is zodanig beveiligd dat deze tijdens stilstand niet befrist.

Ook bij slechte weersomstandigheden, als het schip regelmatig onder grote helling vaart, blijft de scherfijsgenerator normaal in bedrijf.



Onder het waakzaam oog van directeur Praet en E.H. Corneille klopt meter Mevrouw Oscar Martinsen de traditionele Paasnagels in.



SAIT installeerde aan boord van O.333 „Marco” het momenteel meest geperfectioneerd plaatsbepalingssysteem „FURUNO GD-170”

Het toestel verwerkt de gegevens van zowel de Deccanavigator, de Satelietnavigator, de Loran-navigator en omeganavigator en tevens de mogelijkheid om alle gezamenlijke gegevens te verwerken.

Het toestel geeft lezing van:

- 1) Kustlijnen met voornaamste havens welke men verlangt;
- 2) Visserijlimieten 6 en 12 mijl met mogelijkheid van vooralarm;
- 3) Separatiezones in de kanaalmonding en het kanaal;
- 4) Visserijtracks;
- 5) Boeien;
- 6) Wrakken (zelf te programmeren);
- 7) Waypunten, enz.

De weergave van de verschillende gegevens wordt in zeven kleuren geprojecteerd op een videoscherm van 25 cm. met een bestek dat doorlopend regelbaar is tussen 0,5 en 192 zeemijl of 1 tot 384 zeemijl.

SAIT ZEEKUST

LAAT NIET NA MEER INLICHTINGEN TE VRAGEN OP VOLGENDE ADRESSEN:

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

en die wij bij deze willen danken en proficiat wensen!

Wat ons toch van het hart moet is het volgende: het is opvallend, op welke nadrukkelijke wijze, tijdens de bouw van dit vaartuig, be- wezen werd, dat een schip bouwen slechts mogelijk is door een groep mensen, die als team kan samenwerken en waar de een de ander, waar nodig, aanvult.

Met een goede samenwerkende groep vak- mensen, kan men goede, moderne schepen bouwen. Wij zijn fier op de O.333 en wensen de reders en de bemanning alle geluk.

Een kort woordje nog tot een tweektal prom- inente gasten, die wij in ons midden mogen begroeten.

Mijnheer de Burgemeester, er is een tijd ge- weest, dat gij, als Bestendig Afgevaardigde, de visserij onder uw bevoegdheid had. Gij weet iets van de visserij af.

Wij danken U voor uw belangstelling voor de visserij in het algemeen en voor de Rederij Martinsen-Coussaert, waarvan de zetel ge- vestigd is in uw gemeente Bredene, in het bijzonder.

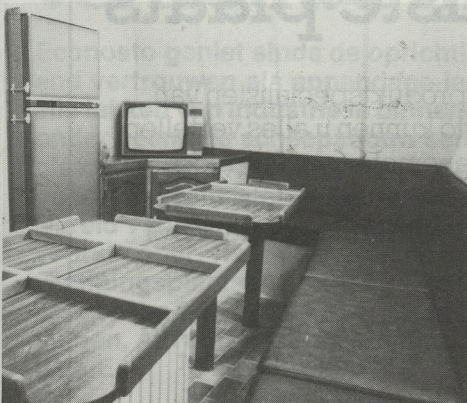
Gij kent de wegen in het Provinciaal Bestuur. Indien het nodig mocht blijken, help dan de hr. Martinsen, inwoner van uw gemeente, ook daar de juiste weg te vinden.

Mijnheer de Schepen van de Haven, op de eerste plaats danken wij U voor uw vriend- schap en begrip. Gij hebt zeker geen gemak- kelijke opdracht in het Stadsbestuur van

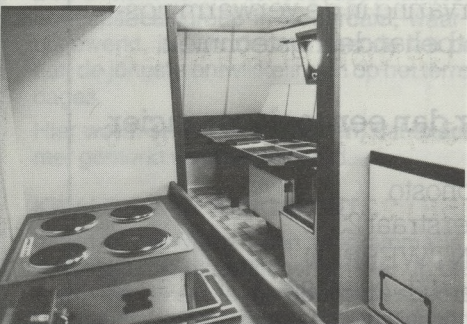
Oostende, Gij weet U echter geholpen door goed werkende havendiensten. Ook dat is wat waard vermeld te worden, omdat zij in het verleden niet altijd naar waarde geschat zijn.

Met nadruk willen wij echter nogmaals wij- zen op de herinneringen, die wij aan de vis- sershaven van Oostende beweren en waar- over, aan het begin van deze toespraak, ge- sproken is.

Moge het U gegeven zijn, een heropleving



De mess, de enige plaats waar de bemanning een sigaretje mag roken.



Het kombuis met op de achtergrond de mess.

van de Oostendse vissershaven, van onze haven, te helpen bewerkstelligen. Wij rekenen op U. Ik dank U".

Totdaar de heer Praet.

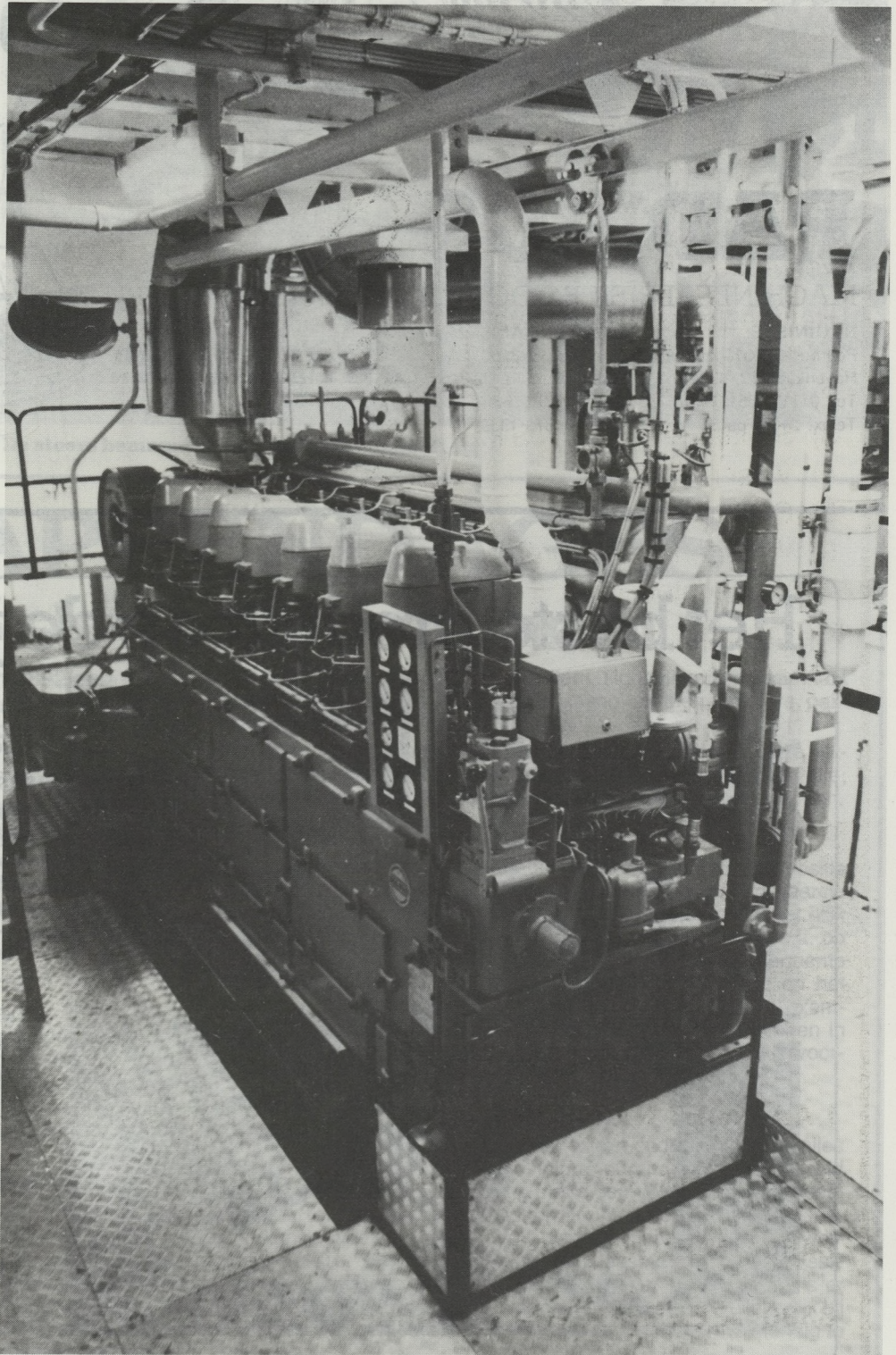
Burgemeester Eereboudt: PROVINCIALE PREMIE HEEFT BIJGEDRAGEN TOT NIEUWBOUW

Vervolgens kwam de heer Eereboudt, burge- meester van de gemeente Bredene aan het woord. Hij liet zich als volgt uit:

– Ik ben gelukkig als ik het nieuwe vissers- vaartuig, de O.333 „Marco” bekijk omdat ik er mij van bewust ben dat het hier om het modernste vaartuig van de vloot gaat. Dub- bel tevreden ben ik bovendien als ik enkele

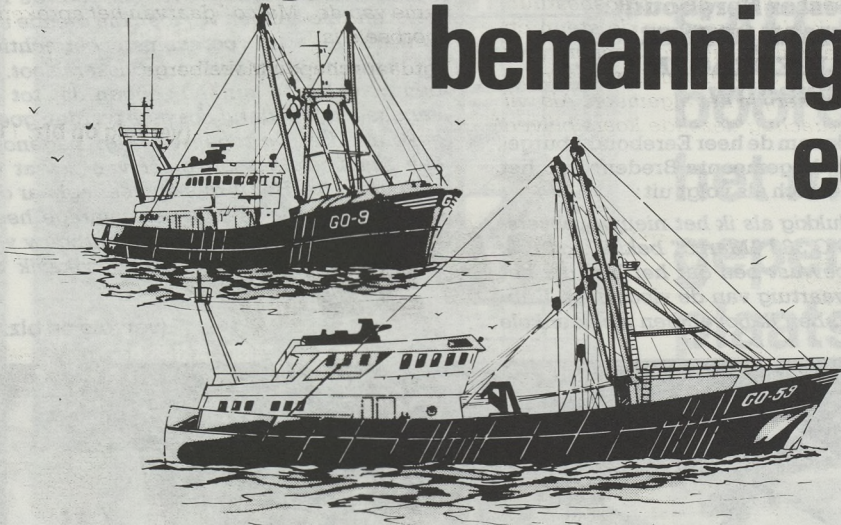
jaren terug ga en weet dat ik destijds heb kunnen bijgedragen tot het initiatief waarbij het toekennen van een provinciale premie werd ingesteld. Samen met ondermeer de adviezen die verstrekt werden door de Rederscentrale hebben wij toen die premie uit- gewerkt met als voornaamste betrachting de modernisering van onze vissersvloot. Ik ben gelukkig te kunnen zeggen dat tot op vandaag zo'n twintig dossiers werden goed- gekeurd. Dat vertegenwoordigt nagenoeg een financiële tussenkomst van zowat 40 miljoen frank. Het is dus onweerlegbaar dat deze provinciale premie een bijdrage heeft kunnen leveren tot de verdere uitbouw van de vissersvloot, hetgeen noodzakelijk is.

(vervolg op blz. 9)



Het kloppend hart van de O.333 „Marco”, een kloeke Bolnesmotor met een vermogen van 1.190 p.k.

Wij wensen de schipper en de bemanning van de O.333 een behouden vaart en een goede vangst.



PADMOS

MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ OFFICIEEL DEALER

BRUINISSE:

Postbus 1, 4310 AA
Havenkade 12, 4311 BA,
Tel: 01113-1551/1488
Telex: 24175 padsl

STELLENDAM:

Postbus 23, 3250 AA,
Deltahaven 18, 3251 LC,
Tel: 01879-1766 1792
Dok: 01879-1933



**VAN GROOT
TOT KLEIN
SCHEPEN
VAN FORMAAT**

Het beste produkt op de juiste plaats



De produktspecialisten van Econosto kunnen u alles vertellen over manometers en thermometers, over magneetafsluiters of vlinderkleppen, kogelkranen of schuifafsluiters.

Maar Econosto heeft bijvoorbeeld ook specialisten op het terrein van de stoomtechniek, mensen die thuis zijn in de scheepsbouw en specialisten met tientallen jaren ervaring in de verwarmings- en luchtbehandelingstechniek.

...méér dan een toeleverancier

N.V. Econosto
Potgieterstraat 23
2008 ANTWERPEN
Telefoon 03 - 2358080

Antwerpen, Brussel, Luik

econosto

Daarnaast ben ik eveneens gelukkig dat ik hier als burgemeester van Bredene de rederij mag feliciteren omdat, dat weet iedereen, de maatschappelijke zetel van de rederij in onze gemeente Bredene is gevestigd. Nogmaals, mijn hartelijke gelukwensen aan de reders en aan de scheepswerf SCAP.

Totdaar burgemeester Eereboudt.

Schepen Makelberge: SAMEN WERKEN AAN UITBOUW VAN DE OOSTENDSE VISSERIJ

Daarop was het schepen Makelberge, verantwoordelijk voor het Oostendse havenbeleid die de massale menigte toesprak. Zegde de heer Makelberge:

– Laat ik in de eerste plaats mijn dankbaarheid uitdrukken voor het feit dat het hier om de bouw van een vaartuig voor de Oostendse vissersvloot gaat. Daaruit durf ik af te leiden dat ook in Oostende nog mensen bestaan die geloof hebben in de toekomst van de zeevisserij. Ik hoorde het al eerder: links en rechts werd gefluisterd dat de „Marco” zo'n prachtig vissersvaartuig is. Welnu, ik heb vandaag voor het eerst de „Marco” gezien en ik moet zeggen dat het inderdaad om een juweel van een vaartuig gaat. Het is echt om fier op te zijn en ik kan met de hand op het hart zeggen dat de scheepswerf prachtig werk heeft afgeleverd. Ik wil dus de werf feliciteren maar zeer zeker ook de heren Martinsen en Coussaert alsook de meter en de peter van de „Marco”.

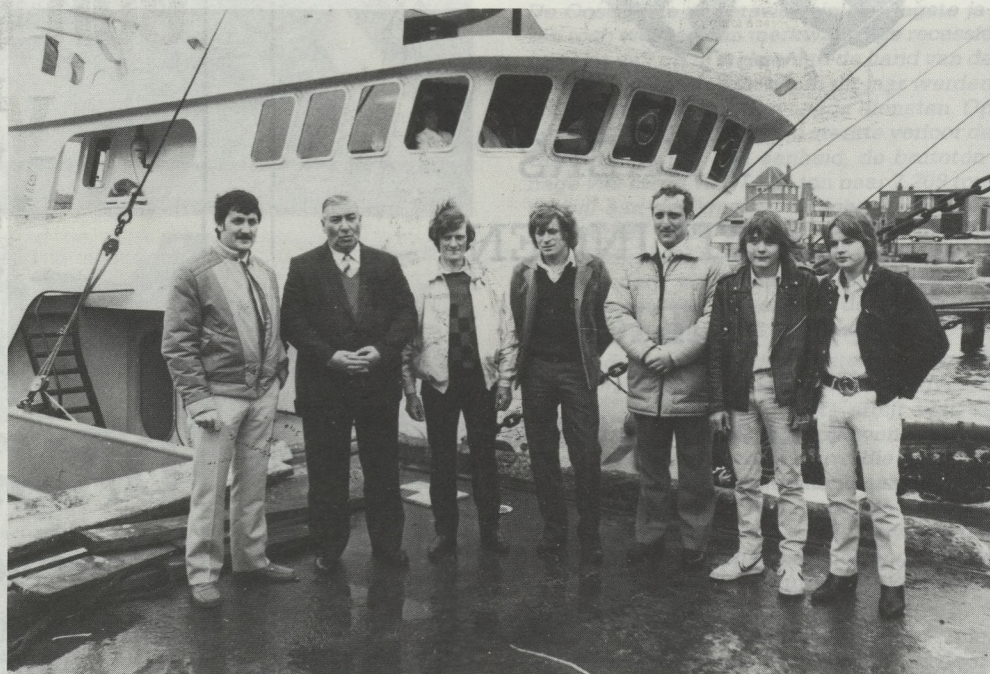
Nu een woordje over het Oostendse havenbeleid! Ik heb al eerder gezegd dat het Oostendse stadsbestuur inspanningen doet om

de visserij verder uit te bouwen. Ik wil er hier echter de bijzondere nadruk op leggen dat ik dat alleen niet kan. Daarom ben ik er van overtuigd dat dit alleen kan als het ganse georganiseerde bedrijf daadwerkelijke steun verleent aan het stadsbestuur. Daarom doe ik hier beroep op de steun en hulp van iedereen die het goed meent met de zeevisserij van Oostende in het bijzonder en de ganse visserij in het algemeen. Als wij allemaal eendrachtig dezelfde koers blijven

lopen en als wij allemaal streven naar de verdere uitbouw van de visserij, dan ben ik er van overtuigd dat wij de Oostendse zeevisserij weer groot kunnen maken. Ik geloof dat het feest van vandaag en de in bedrijfsname van de „Marco” daarvan het sprekend voorbeeld is.

Totdaar schepen Makelberge.

(vervolg op blz. 11)



De stoere bemanning van de O.333 „Marco”.

ECON APPENDAGES: vertrouwd in scheepsbouwkringen

Econosto geniet sinds de oprichting in 1892 een groeiend vertrouwen als appendage-leverancier van vrijwel alle takken van industrie in binnen- en buitenland. Daaronder neemt de scheepsbouw een wel zeer prominente plaats in. De mentaliteit van het personeel heeft altijd goed aangesloten bij die, welke zo typisch is voor de wereld van werf en haven: daadkrachtig, deskundig en vooral sober. Het is dan ook geen toeval dat tal van de vestigingsplaatsen belangrijke scheepsbouw- en scheepvaart-centra zijn: Rotterdam, Amsterdam, Groningen, Antwerpen, Luik, Hamburg, Singapore, Sharjah (U.A.E.)

APARTE SCHEEPSBOUWGROEP

Onder de 350 medewerkers bevinden zich vele specialisten, die zich uitsluitend met scheepsappendages bezig houden. De aparte Scheepsbouwgroep in Rotterdam, waar alle specificaties worden uitgewerkt, is voortdurend doende het programma aan te passen aan de jongste ontwikkelingen op het terrein van de scheepsappendages.

Hier wordt er ook op toegezien, dat exact op tijd en per bouwnummer gemerkt wordt afgeleverd.

KWALITEIT UITGANGSPUNT...

In het omvangrijke Econ programma is de betrokkenheid bij de scheepsbouw duidelijk herkenbaar. In de Algemene Catalogus A1 is een aparte sectie (nr. 6) voor de specifieke scheepsappendages ingeruimd: verdeelkasten, stormkleppen, groffilters, zuigkorven,

buitenboordafsluiters, S.O.S.-afsluiters, signaalhoorns. Daarnaast zijn er vlinderkleppen, kogelkranen, mano- en thermometers, peilglastoestellen, enz.

Aan boord van schepen wordt immers een uitzonderlijk grote verscheidenheid aan appendages toegepast. Econosto levert ze alle; beantwoordend aan de strengste kwaliteits- en classificatienormen.

VOORLICHTING EN PRESENTATIE

Econosto heeft zich in vele marktsegmenten een stevige positie verworven. Dat bevordert het soort continuïteit, waarvan de jaarcijfers zelfs in deze periode van recessie gelukkig steeds weer blijken geven. Een dergelijk resultaat vraagt grote inspanningen, o.a. op het terrein van de presentatie. Er is dan ook een hoogst frequente voorlichting d.m.v. uitvoerige catalogi, deeldocumentatie en het huisorgaan 'Econosto Aktueel', dat in een oplage van 12.000 exemplaren regelmatig informatie verschaft over de ontwikkelingen in programma en organisatie. Deelname aan vakbeurzen, als bijvoorbeeld de 'Europort'-exposities, is weer een ander aspect.

SERVICE, ZELFS BIJ NACHT EN ONTIJ!

Of het nu om binnenlandse dan wel export-opdrachten gaat, alles wordt gedaan om opperste snelheid te garanderen. Bijvoorbeeld door de dagelijkse bevoorrading met eigen vervoer van alle vestigingen. Het hoofdkantoor te Rotterdam kent bovendien de 'week-enddienst', waarvoor ook op vrije dagen in noodgevallen kan worden geleverd. Vooral door de scheepsindustrie wordt van die service een dankbaar gebruik gemaakt. In geval van storingen is er tenslotte de Service-afdeling, waarvan de medewerkers letterlijk bij nacht en ontij gereed staan om eventuele problemen vakkundig te verhelpen.

G. J. Vortelboer Jr. b.v.



**ANKERS
KETTINGEN
LIEREN**

4, EEMHAVENSTRAAT

P.O. Box 5003

☎ (010) 29 22 22

Na bureeluren: 01892-6970

Telex 28393 Rotterdam

Vervaardigen van alle soorten metaalkonstrukties, ook in zeewaterbestendige aluminium, zoals:

- complete bruggen
- luiken
- waterdichte deuren
- trappen
- masten

DAMMANS p.v.b.a.

Vaartweg 1,

1660 Lot (Beersel)

☎ (02) 376 33 15 - 376 54 96

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

**WESTENDELAAN, 1
8450 NIEUWPOORT**

Tel. 058/234.871

Tlx. 810.32

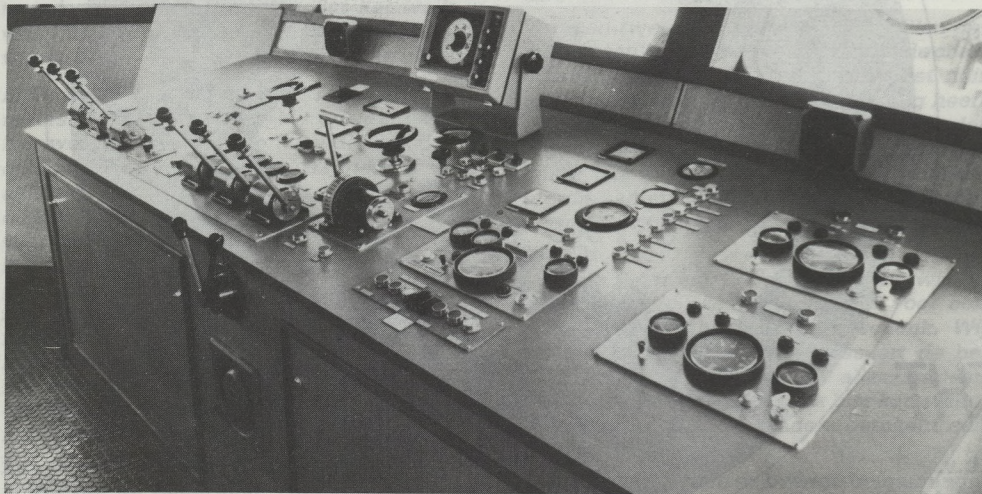
AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE O.333 „MARCO” ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

De „MARCO”, jongste aanwinst in de vernieuwing van de Oostendse vloot, bezit naast vele andere, twee opmerkelijke troeven:

1. Een krachtige „BRUSSELLE” 8-trommel visliet met een maximale trekkracht van 30 ton, aangedreven door een 180 pk. elektromotor en gelagerd op kogel- en rollagers.
Pneumatische afstandsbediening van trommelremmen en friktiekoppelingen op alle trommels.
Tandwielkast met 2 snelheden instelbaar voor boom- en grondvisserij.
Hoofdtrommels voor 800 m. kabel dia. 30 mm. - 2 bokkentrommels - 2 talietrommels en op bovenliggende hulpas: 2 hulptrommels voor bediening van de veiligheden.
2. Een hydro-elektrische stuurmachine „BRUSSELLE” van het bekende twee parallel opgestelde drukcilinders type met een ontdubbelde pompgroep in monoblok-uitvoering.
De stuurknuppel kan aldus op 2 onafhankelijke elektro-magnetische kleppengroepen werken waarmee 2 volledige gescheiden elektrische stuurmogelijkheden met ontdubbelde hydraulische oliepompen een maximale veiligheid verzekeren.

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

„BRUSSELLE” HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT



Twee beelden van de schitterende en vooral functioneel ingerichte scheepsbrug.

HET FEESTMAAL

's Avonds greep dan in het Hotel „Europa” te Bredene een feestmaal plaats waaraan vele genodigden deelnamen. Tussen de diverse gangen in nam de heer Praet, directeur van de feestende werf andermaal het woord waarbij hij zich als volgt uitliet:

*Mijnheer de Directeur-Generaal,
Heren van de overheid,
Dames en Heren,*

De Oostendse vissersvloot is de jongste jaren toch wel aan een merkwaardige recessie toe. Dat valt op te maken aan de hand van de officiële gegevens die begin dit jaar werden vrij gegeven door de bevoegde diensten. Op het vlak van de numerieke sterkte verloor de Oostendse vloot één eenheid, de brutotonnage viel terug van 7.527 ton naar 7.209 ton, terwijl aan drijfkracht van scheepsmotoren een verlies werd geboekt van 572 pk. Die cijfers zijn des te markanter omdat in de twee andere vissershavens, Zeebrugge en Nieuwpoort, dus in diezelfde domeinen, telkens versterking werd geboekt.

Het is dus duidelijk dat Oostende, eertijds gezegend met een imposante IJslanvisserijvloot, niet langer de spits afbijt wat de belangrijkheid van de vissershavens betreft. Door de verwoede nieuwbouw, die vooral de jongste jaren werd opgetekend aan de Oostkust, is Zeebrugge veruit de belangrijkste vissershaven geworden en dat zowel op het vlak van de vlootcapaciteit, de aangevoerde hoeveelheid, als de waarde van de verhandelde vis.

Twintig jaar geleden bijvoorbeeld – niet eens zo lang geleden – omvatte de Oostendse vissersvloot nog 167 eenheden; nu nog 72. In diezelfde periode, wij zeggen 1965, werd die vloot voortgestuwd door een

(vervolg op blz. 13)

BRUSSELLE MARINE LEVERDE...

Volledig aangepast aan de bovenbouw van de „MARCO” werd, in afwijking van de standaard-uitvoering (alle trommels in lijn) ditmaal een speciale 8-trommel vislier geplaatst van het zogenaamde compact type 3000-8M, gekenmerkt door 2 hoofdtrommels, 2 bokkentrommels en 2 talietrommels werkend op de hoofdaslijn, met daar schuinachter bovenliggend een secundaire as waarop 2 hulptrommels werken voor bediening van de veiligheids.

Voor aandrijving van dit visliertype zorgt een elektromotor van 180 pk. die tot anderhalf maal het nominaal vermogen kan leveren, hetzij max. 240 pk.

Ook deze vislier-uitvoering, speciaal opgevat voor boomkorvisserij, behoudt het voordeel dat de tandwieloverbrenging in de reductiekast kan aangepast worden voor grondvisse-

rij, waarvoor ook de trommelafmetingen en hun lageringen opgevat zijn.

De afstandsbediening van alle trommelremmen en koppelingen geschiedt pneumatisch vanaf een bedieningsbord in de brug, waarop overzichtelijk de juiste stand weergegeven wordt bij middel van de 8 hendeltjes - 4 BB + 4 SB - hetzij 1 per trommel die samen zowel de rem als de friktiekoppeling bedient: „Trommel vrij - trommel op rem - trommel ingeschakeld”.

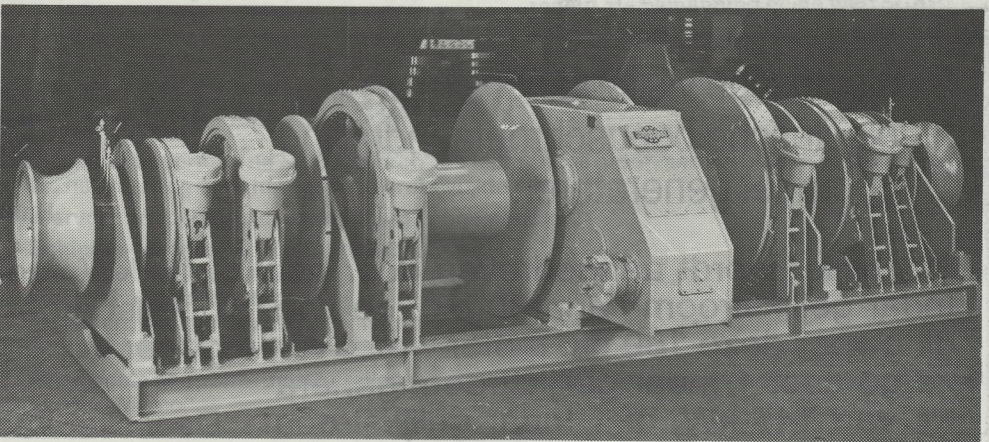
De eigenschappen van dit liertype staan borg voor een soepele werking - gezwind gecontroleerd uitvieren en krachtig inhalen:

- Op de 1e laag: trekkracht 35 ton bij 20 m/min. tot stilstand 53 ton.
- Op de bovenste laag: 13 ton bij 55 m/min. tot stilstand 20 ton.

- Op de gemiddelde laag wordt max. 30 ton ingehaald.

Voor de juiste koers van de „MARCO” zorgt een elektro-hydraulische stuurinrichting van het type HSE.120R, een vertrouwd Brusselle produkt dat op alle wereldzeeën zijn betrouwbaarheid bezeten heeft. De elektrische stuurknuppel in de brug kan op twee afzonderlijke elektromagnetische kleppengroepen geschakeld worden - 1 hoofd en 1 standby - waarmee twee volledig gescheiden stuurmogelijkheden met ontduubelde hydraulische pomp-groepen een maximale veiligheid verzekeren.

Voor snelle zwenkmanceuvres kunnen de twee pomp-groepen samen in werking gesteld worden doch het is aangewezen bij normale vaart slechts één pomp-groep te gebruiken, die ook volstaat voor aansluiting van de automatische piloot.



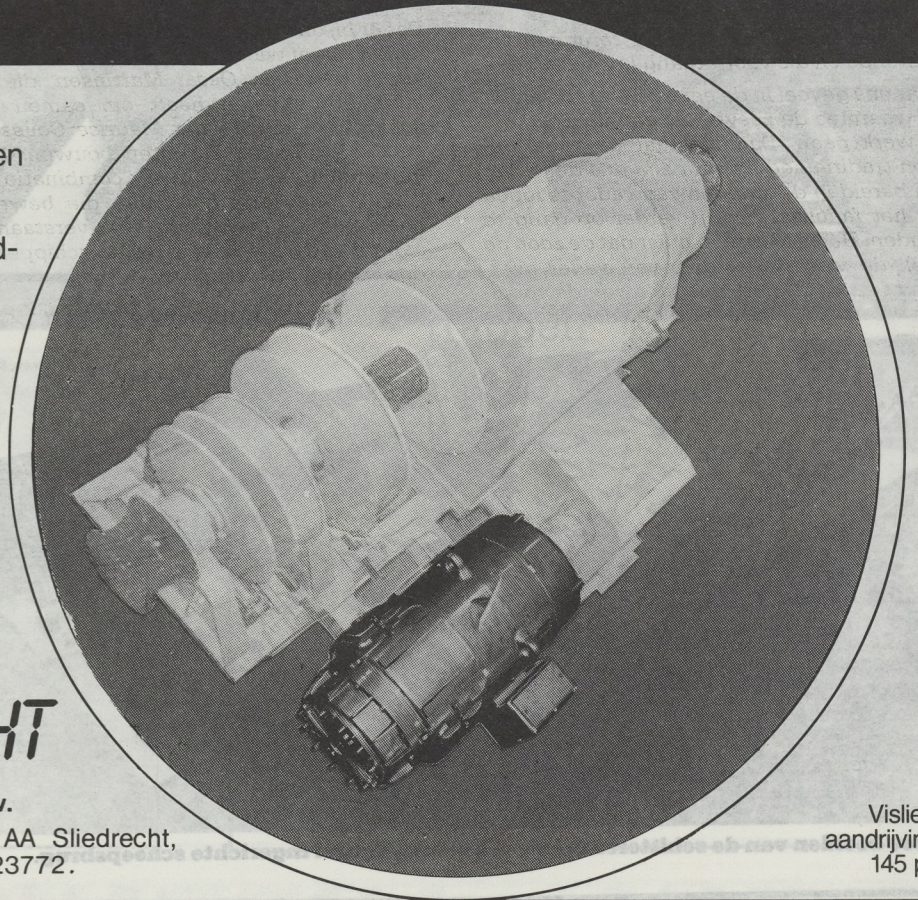
De wereld van Bakker Sliedrecht

- Elektrische vislieraandrijvingen
- Elektrische boegschroefaandrijvingen
- Boordnetgeneratoren
- Boordnetvoorzieningen via de hoofdmotor; max. verhouding 1 : 5
- Roterende omvormers
- Reparatie, onderhoud en wikkelen van motoren en generatoren
- Service afdeling overal ter wereld, 24 uur per etmaal
- Machines merken Indar, Ben en Transmotor

B **BAKKER**
SLIEDRECHT

Bakker Sliedrecht electro industrie b.v.

Leeghwaterstraat 59, P.O. Box 25, 3360 AA Sliedrecht,
Holland. Telefoon 01840-16600. Telex 23772.



Vislier-
aandrijving
145 pk

- * elektrische vislieraandrijving
- * elektrische boegschroefaandrijving
- * boordnet generatoren

De vislier wordt aangedreven door een Indar gelijkstroom van 180 pk., de voeding voor deze 180 pk. motor wordt verzorgd door 1 Indar gelijkstroom generator van 145 kW. of 1 Indar gelijkstroom generator van 75 kW., welke aangedreven worden door 2 hulpdieselmotoren.

De 145 kW. gelijkstroom generator levert 100% van het benodigde vermogen en de 75 kW. gelijkstroom generator levert 50% van het benodigde vermogen.

De boegschroef wordt aangedreven door een Indar gelijkstroom motor van 90 pk., waarvan de voeding wordt verzorgd door de 75 kW. gelijkstroom generator.

Tevens is het mogelijk om de vislier op de

B **BAKKER**
SLIEDRECHT

Bakker Sliedrecht electro industrie b.v.

145 kW. gelijkstroom generator en de boegschroef op de 75 kW. gelijkstroom generator gelijktijdig te gebruiken.

De vislier kan bediend worden vanuit het stuurhuis en vanaf dek, de boegschroef wordt eveneens bediend vanuit het stuurhuis.

Het boordnet wordt verzorgd door 2 Indar draaistroom generatoren van 95 kVA, welke eveneens aangedreven worden door 2 hulpdieselmotoren.

Het boordnet in de haven wordt verzorgd door een Indar draaistroom generator van 55 kVA, welke aangedreven wordt door een hulpdieselmotor in het voorschip.

totaal motorvermogen van 47.548 pk; nu is dat nog amper 27.318 pk en, weeral in 1965 bedroeg de totale brutotonnage van de vloot 17.450 ton; nu is dat terug gevallen tot 7.209 ton. Voor wat Zeebrugge betreft ging het precies andersom; in die twintig jaar verhoogden zowel het motorvermogen als de brutotonnage.

Wat zijn de oorzaken van die teruggang in Oostende en die vooruitgang in Zeebrugge?

Naar ons gevoel in de eerste plaats de ambitie waarmee de zeevissers aan de Oostkust te werk gaan. Daar bestaat de vader-op-zoon-traditie nog en daar zijn dus de jongeren bereid in de stappen van vader te lopen om het familiaal bedrijf verder op gang te houden. Het is bijna een must dat de zoon de stiel, de vissersstiel dus, van vader overneemt en dat is dan weer een van de oorzaken waarom men in Zeebrugge nog bereid is te investeren in een bedrijf, dat het weliswaar moeilijk heeft, maar dat toch nog altijd voor het grootste deel self-supporting is.

In Oostende ligt dat anders! De Oostendse reders hebben een andere kijk op de situatie, hier wordt het voortzetten van de taak door de zoon niet als een vanzelfsprekend feit aangezien. Misschien wel voor een deel in de kleinere kustvisserij maar in de grote visvaart komt men tot de vaststelling dat de zoons meer en meer andere richtingen uitgaan, doorgaans zelfs hogere studies opnemen, maar uitgerend daardoor is de continuïteit van het vissersvolk onderbroken en misschien daardoor valt de behoefte om aan nieuwbouw te doen voor een deel weg. De opvolging met eigen mensen wordt immers niet langer verzekerd.

Een tweede oorzaak voor die immense uitbouw van de Zeebrugse vissersvloot is de stuwende kracht die uitgaat van het plaatselijke Stadsbestuur. De leidinggevende mandatarissen uit het Brugse hebben passend ingespeeld op de uitbreiding van de vissersvloot en zijn nu bezig met de afbouw van nieuwe infrastrukturen die straks het Zeebrugse visserscomplex een heel ander uitzicht moeten geven. Aangepast vooral aan de behoeften van een vloot in volle expansie. Oostende is op dat vlak een oorlog achterop gelopen. Goed, er staan, zo zegt men, initiatieven op het getouw voor een modernisering van de vismijn, er wordt gewerkt aan een reorganisatie van het verkoopsysteem maar alsnog werd op dat vlak niets gerealiseerd. Althans niets waarvan wij weet hebben. Nochtans, de visserijsector van Oostende heeft zich per traditie altijd als een fil rouge doorheen het industrieleven van onze kuststad geslingerd. Visserij en toerisme. Daarmee genoot Oostende een nationale reputatie, maar nu lijkt het moment gekomen om van een tanend visserijbedrijf te spreken.

Een droeve vaststelling uiteraard en het ziet er niet naar uit dat daar in het lopend jaar wijziging zal in komen. Er wordt massaal gebouwd, een tiental vaartuigen zijn in aanbouw voor de Zeebrugse vloot, een tweetal treilers staan in de orderboeken voor Nieuwpoortse reders en slechts twee vaartuigen komen nu en straks de Oostendse vloot aanvullen. Dat zijn met name het vaartuig waarvan wij hier een feestviering hebben gemaakt en een ander vaartuig, dat in aanbouw is voor de rederij Jami van reder Maesen Emiel. Dat is, bij ons weten, de enige versterking voor de Oostendse vloot in 1985.

Wij hebben deze namiddag, na de doopplechtigheid, gesproken over de tijd van „toen”, de tijd waarin het op sommige dagen voor de schippers moeilijk was, een plaats te vinden om aan te leggen. Die tijden zullen

wel definitief voorbij zijn.

Toch durven wij als nevenbedrijf het aan, om aan iedereen, die in Oostende actief is in de visserij, te vragen, zich te blijven inzetten voor onze haven. Wij wijzen daarbij met nadruk op datgene, wat in andere havens met zoveel succes, verwezenlijkt wordt.

Dat er bij ons toch mensen te vinden zijn, die in de visserij willen investeren, bewijst onze vriend, de Heer Oscar Martinsen, die het initiatief genomen heeft om samen met Schipper-medeëigenaar Maurice Coussaert de O.333 „Marco” te laten bouwen. Naar onze mening een zeer goede combinatie met aan de ene kant een reder, die bewezen heeft ook aan de wal zijn vak te verstaan, en aan de andere kant een goede schipper die de zee optrekt.

Aan U beiden nogmaals een hartelijk proficiat.

Van een tweetal anderen die wij willen gelukwensen komt op de eerste plaats de charmante Meter van het schip, die met flair enkele maanden geleden het vaartuig heeft te water gelaten. Wij hebben gedacht, dat wij niet beter konden doen, dan haar het bijltje dat zij met zoveel kundigheid hanteerde, samen met de houten blok, als herinnering aan deze plechtigheid te overhandigen.

Voor de Peter van het schip hebben wij, op advies van de „zeune”, gezorgd voor een scheepsbel als herinneringsgeschenk. Wij weten niet, waar Vader Coussaert de bel gaat ophangen. Het moet alleszins een plaats zijn, waar ook een bak bier kan staan, want je weet: De bel luiden, betekent een „Tournée Générale”.

Voor de schipper en de overige bemanningsleden hebben wij, als herinnering aan deze dag, een klein geschenk. Ook hen willen wij succes toewensen.

Wij zouden in onze plicht tekort schieten, indien wij geen dank zouden betuigen aan de Heren van de verschillende ministeries, die zich hebben ingezet om de bouw van dit schip mogelijk te maken.

Onze dank gaat uit naar de Directeur-Generaal Vancraeynest die hier het Ministerie van Verkeer vertegenwoordigt, en waarin wij ook alle andere Ambtenaren van Verkeer willen danken voor hun inzet. Sta ons toe, Mijnheer Van Craeynest, onze dank met een bloempje aan uw Dame te onderstrepen.

Dank gaat ook naar de Heer L. Maertens van het Ministerie van Landbouw, die tijd heeft willen vrijmaken, om hier te zijn. De reders en wij in het bijzonder, kennen de rol, die hij, ten nutte van de visserij, in het kader van zijn Ministerie vervult. Ook hem en zijn collega's willen wij danken door een bloempje aan te bieden aan Mevrouw Maertens.

Dank aan de Heren die er mede voor gezorgd hebben, dat alle belangrijke financiële problemen hun oplossing vonden, wij vermelden hier de Heren Van de Sande en Van Gerven.

Wij willen ten slotte dank brengen aan al onze medewerkers, die van de O.333 gemaakt hebben, wat het geworden is.

Na al deze dankbetuigingen willen wij onze persoonlijke erkentelijkheid overmaken aan diegenen in onze Belgische visserijsector die de door ons uitgestoken hand spontaan hebben gedrukt en met ons van mening zijn, dat onze vissers enkel gebaat zijn met een samenwerking in onze sector, dat tegenwerking alleen nadeel en verlies kan betekenen voor ons klein stukje Noordzeekust.”

Totdaar de heer Praet.

Nadien werd nog uitvoerig gedronken en geklonken op het heil van de „Marco”, de rederij, de bemanning en de werf SCAP.

DE BEMANNING

Maandag ondernam de O.333 „Marco” de technische proefvaart en binnen afzienbare tijd zal het vaartuig voor het eerst de grote vlakke optrekken.

Hiervoor werd volgende bemanning aangemonsterd:

Schipper-medevenoot: Maurice Coussaert

Stuurman: François Maes

Motorist: Albert Wouters

Matrozen: Roland Durgardein en Freddy Petit

Scheepsjongens: Franky Vandenberghe en Peter Eereboudt.

Onze beste heilwensen vergezellen reders en bemanning voor een vruchtbare exploitatie van de „Marco”.

SAIT LEVERDE...

De firma SAIT ELECTRONICS leverde een gans pakket navigatie- en andere toestellen voor ondermeer de visdetectie zodat de „Marco” is uitgerust met de meest gesofistikeerde apparatuur. Onderstaand de toestellen die door voornoemde maatschappij geleverd werden:

Zender-ontvanger TRP 6000 - Zender-ontvanger TRP 2500 - Zender-ontvanger TRP 2500;

Dieptemeter Furuno FCV 121 - Dieptemeter Furuno FE 606;

Radar Furuno FCR 1411 - Radar Furuno FR 1011 en 2 range markers;

Automatic pilot Neco 728 met wachtalarm;

Ontvanger Kenwood R 2000;

Mastercom met zes luidsprekerpunten;

Decca Navigator Navstar 601 D - Decca Navigator Navstar 601 D;

Video Plotter Furuno GD 170 met cassette;

TV-gesloten circuit;

Econometer Isis;

Scanning ontvanger M400.

YSEBAERT
P.V.B.A.



Middelmolenlaan 3 - 2100 DEURNE

Tel. (03) 324.50.56 - 325.76.00

Telex : 71652 - RYS

ELEKTROTECHNISCH MATERIAAL VOOR SCHEPEN

Navigatielantaarns & verlichting	AQUA SIGNAL
Installatiemateriaal	WISKA
Statische omvormers & batterijladers	VICTRON
Pakketschakelaars	SANTON
Gelijkstroommotoren	CREUSEN
Ventilatoren	E & M / LINKE
Telefoons	SPT.
Explosie veilig materiaal	

SCHEEPSSMEDERIJ

N.V.

SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7, 8400 OOSTENDE

Telefoon : (059) 32.04.88



**ALLE HERSTELLINGEN
EN ONDERHOUD**

Ook de 0.333 'Marco' koos voor

MASSON KEERKOPPELING

Officieel Importeur
van MASSON keer-
koppelingen en
reductiekasten.

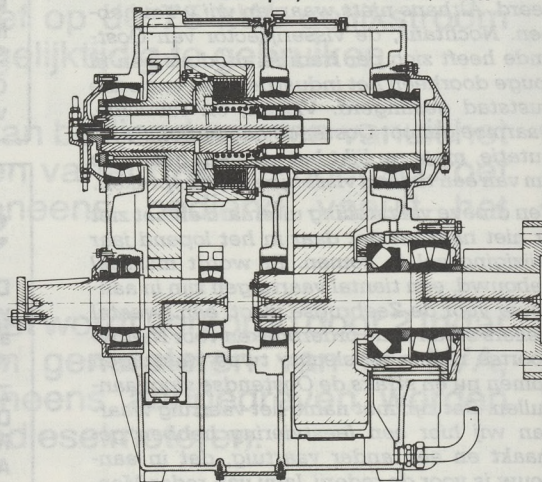
Type RSL 1850
Reductie 3,416:1
Motor: BOLNES, type 8 DNL
1360 pk, 600 omw./min.

VAN STIGT

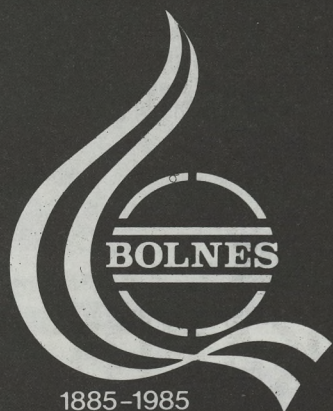
B.V. TECHNISCHE
HANDELSONDERNEMING

Avelingen-West 30
4202 MS GORINCHEM
Tel. 01830-31066*
Telex 24798

Gent: Tel. 091-261224



VAN STIGT
B.V. TECHNISCHE HANDELSONDERNEMING



OPNIEUW LAGER BRANDSTOFVERBRUIK VOOR DE BOLNES MOTOR

Het in vaart komen van de nieuwe bokkentrieler O.333 „Marco” van de Rederij Martinsen-Cousaert is niet alleen voor de Scheepswerf S.C.A.P., maar ook voor de dit jaar 100-jarige Bolnes Motorenfabriek een nieuwe mijlpaal in de Belgische visserij.

Is het voor de firma S.C.A.P. het eerste volledig onder eigen regie voltooide schip, zo is het voor Bolnes de eerste in België geleverde motor waarvan het brandstofverbruik opnieuw lager is dan de tot voor kort gebouwde motoren.

Het toepassen van een nieuw ontworpen cilinderdeksel met twee verstuivers, gaf reeds een brandstofbesparing te zien van circa 5 à 6%.

Met het op de markt komen van drukvulgroepen met een ca. zes procent hoger rendement ontstond de mogelijkheid het brandstofverbruik opnieuw aanzienlijk te verlagen.

Zodra dit mogelijk was, werd door Bolnes ook de zogenaamde HR drukvulgroep (de nieuwste ontwikkeling van BBC) toegepast met als resultaat dat het verbruik weer met 5% omlaag gebracht werd.

Een en ander betekent dat de huidige motoren worden aangeboden met een brandstofverbruik van 146,5 gr/kg. uur met aangebouwde koel- en smeroliepompen of 143,5 gr/pk uur zonder aangebouwde pompen.

In de loop van 1984 zijn de eerste motoren voorzien van HR drukvulgroepen afgeleverd en in bedrijf gesteld. Dit artikel geeft een toelichting op de oorzaken die aan deze verbruiksvermindering ten grondslag liggen.

De gaswisseling of spoeling van de cilinder, het proces van vervangen van afgewerkt gas door verse lucht, is bij de tweetakt motor alleen mogelijk als er een drukverschil over de cilinder aanwezig is, d.w.z. vóór de inlaatpoorten moet de druk hoger zijn dan na de uitlaatklep.

Onder invloed van dit drukverschil zal aan het einde van de arbeidsslag, zodra de uitlaatklep en de spoelpoorten geopend zijn, spoellucht de cilinder binnenstromen en, het afgewerkte gas voor zich uit drijvend, de cilinder schoon spelen.

Aan het einde van het spoelproces is de cilinder opnieuw gevuld met verse lucht waarin de ingespoten brandstof verbrand kan worden.

Zoals bekend, is bij de Bolnes motor het kruis hoofd uitgevoerd als spoelpomp. Bij de motor zonder drukvulling wordt de gewenste spoeldruk m.b.v. deze spoelpomp verkregen. Bij de motor met drukvulling werkt de compressor van de drukvulgroep in serie met de spoelpomp. Dit is schematisch aangegeven in figuur 1.

Deze samenwerking kan men zich als volgt voorstellen: De spoelpomp (3) schrijft voor hoe groot het volume lucht is dat bij iedere zuigslag aangezogen wordt. Dit volume passeert uiteraard ook de compressor (1) van de drukvulgroep.

De bijdrage van de drukvulgroep bestaat nu hieruit dat deze de lucht comprimeert en vervolgens aanbiedt aan de spoelpomp.

De spoelpomp zal tijdens de persslag de druk verder doen toenemen tot de beoogde spoeldruk. Drukvlugroep en spoelpompen verzorgen dus beide een gedeelte van de spoeldruk, echter de spoelpompen bepalen het totale volume lucht dat aan de cilinders beschikbaar gesteld wordt.

Nu bestaat er een belangrijk verschil tussen spoelpomp en drukvulgroep ten aanzien van de bron waaruit de aandrijfenergie wordt verkregen.

Bij de drukvulgroep wordt deze energie verkregen uit de afgewerkte uitlaatgassen en bij de spoelpomp wordt deze afgenomen van de krukas.

Het voor de spoelpomp gebruikte vermogen komt dus in mindering op het motorvermogen.

Gevolg is dat het specifieke brandstofverbruik - het verbruik per effectief aan de aandrijfvlens van de krukas beschikbare kilowatt of paardekracht - met een gelijk percentage stijgt als waarmee de spoelpomp vermogen van de krukas opneemt.

Het is daarom zaak het door de spoelpomp opgenomen vermogen zo klein mogelijk te houden, m.a.w. ervoor te zorgen dat deze een minimaal aandeel heeft in de drukverhoging van de spoellucht.

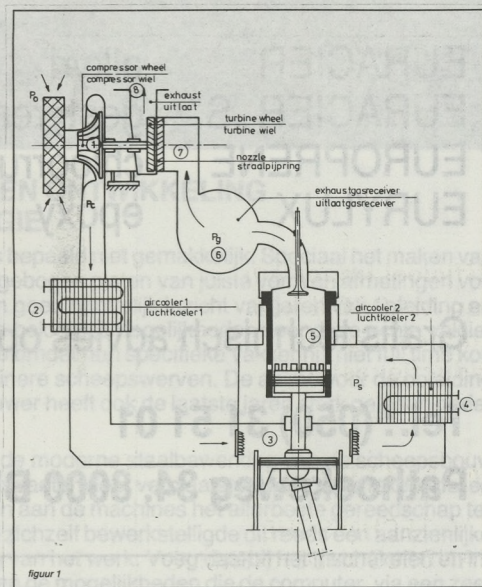
Omdat echter de hoogte van de spoeldruk vastligt, deze moet namelijk in overeenstemming zijn met het cilindervermogen, zal de drukvulgroep een maximum aandeel in deze drukverhoging moeten leveren.

Hier blijkt het belang van een hoog drukvulgroep-rendement; immers de voor aandrijving beschikbare energie zoals aanwezig in de uitlaatgassen, is bij konstant motorvermogen, konstant en alleen een hoger omzettingsrendement van uitlaatgasenergie in mechanische energie stelt de drukvulgroep in staat een groter aandeel in de druktoename van de spoellucht voor zijn rekening te nemen.

Als gevolg van het feit dat de spoelpompen bij toepassing van een HR drukvulgroep nog slechts een kleine bijdrage in de druktoename levert, neemt het volume dat per slag wordt verwerkt, belangrijk toe.

Maar omdat het totale volume lucht dat aan de motor wordt geleverd niet hoeft toe te nemen - het motorslagvolume verandert immers niet - kan volstaan worden met een kleiner aantal spoelpompen.

Er zijn daardoor twee oorzaken die ten grondslag liggen aan de vermindering van het spoelpompvermogen, een kleiner drukverschil over iedere spoelpomp afzonderlijk en ten tweede per motor een kleiner aantal spoelpompen dat effectief bijdraagt in de luchtlevering. Het 5% lager verbruik is het gevolg van dit lagere spoelpompvermogen.



Voor uitgebreide informatie kunt U contact met ons opnemen of 's avonds via onze Hr. J. Verhoeven, tel. 01804-26924.



Watersporters zijn Sikkens Jachtlakken klanten.

Het zijn knokkers voor het behoud van hun schip. Hun wapen heet Sikkens Jachtlakken. De winnende jachtlakken voor houten, stalen en polyester schepen. Wij hebben alles voor u in huis. Inclusief het juiste advies. Gratis boekjes met interessante informatie over de bescherming van uw schip liggen voor u klaar.

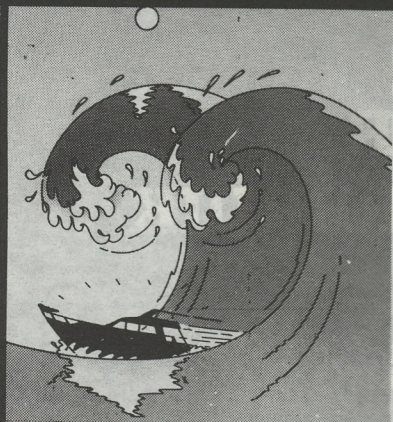
Leg even aan bij: VDB

P.V.B.A. **VANDENBULCKE**

TORHOUTSESTEENWEG 607 - 8400 OOSTENDE - ☎ (059) 50 88 38



SIKKENS JACHTLAKKEN EN BOUWVERVEN
INDUSTRIEARTIKELLEN



N.V. EUROCOLOR

Specifieke verven
voor schepen

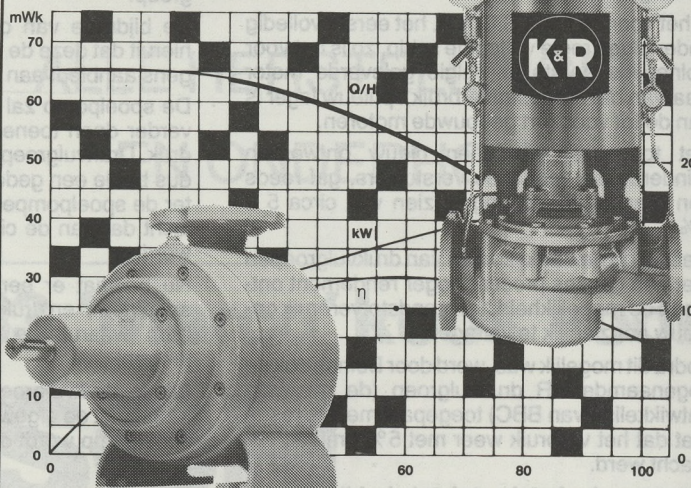
EURACIER	alkyd
EURACIER „S”	gestyreneerde oliën
EUROPRENE	chloorrubber
EURLUX	epoxy

Gratis technisch advies op aanvraag.

Tel.: (050) 31 51 01

Pathoekeweg 34, 8000 BRUGGE

uw puzzle in
POMPEN
voor scheepvaart
en industrie



utrecht

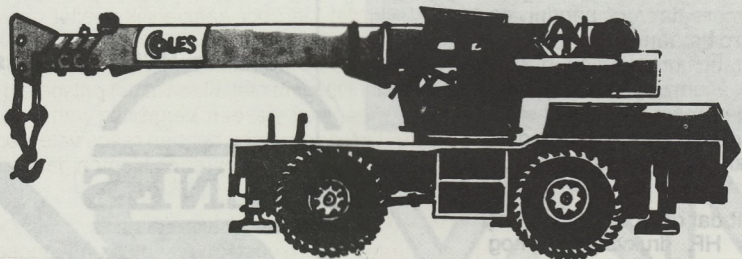
POMPEN

lossen wij zowel
horizontaal als
vertikaal voor u op!

kuyl & rottinghuis bv

Wittevrouwensingel 71 - 3572 CC Utrecht
Telefoon 030-716842 - Telex 40093 Kaern. nl.

NOORDZEE JACHTWERF



VERHURING van KRANEN:

17 tot 50 ton

WERFBANKKAAI - OOSTENDE

059/320 100

Privé: 051/50 28 36

Steeds tot uw dienst voor snel en trouw service

CENTRAALSTAAL BV GRONINGEN HOLLAND

producent van bouwpakketten voor metalen schepen



Centraalstaal is in de Nederlandse scheepsbouw een begrip dat niet meer is weg te denken. Voor een groot aantal scheepswerven is het de aorta van het bedrijf geworden. Centraalstaal is een naam, die snel aan bekendheid wint over de gehele wereld, sinds de bouwpakketten van kleinere schepen ook worden verzonden naar de verste hoeken van de aardbol.

M.S. „Marco” werd ook gebouwd uit een bouwpakket van „Centraalstaal”. Deze „kit” in meerdere leveringen werden normaal per vrachtwagen aangevoerd.

Hoe is dit zo gegroeid, wat is de grondslag van dit slechts 13 jaar oude bedrijf, dat in een bepaald niet florissant tijdperk voor deze bedrijfstak het scheepsbouwhoofd flink boven water uitsteekt?

GOED GEREEDSCHAP

De komst van optisch afschrijven in de scheepsbouw en optisch- en numeriek brandsnijden deed de kleinere scheepswerven verenigd in het samenwerkingsverband „Conoship”, in het noorden van Nederland, zoeken naar mogelijkheden om gebruik van deze nieuwe technieken te maken. De capaciteit van de machines was te groot en de investeringen te hoog voor elk der werven afzonderlijk. Een gezamenlijke exploitatie beloofde echter goede perspectieven.

Ook op het gebied van platendrukken en spantenbuigen waren betere machines te koop, die **gezamenlijk wel** maar **afzonderlijk onvoldoende** konden worden benut. Kortom, het was duidelijk dat de machinale bewerking voor deze kleinere scheepswerven alleen rendabel zou kunnen worden als **gecentraliseerd** gebruik werd gemaakt van deze geavanceerde machines. Hierdoor zou ook de kwaliteit van het werk nog kunnen worden verbeterd onder het motto goed gereedschap is het halve werk. Een ge-centraliseerde aanpak gaf tevens de mogelijkheid van een layout met een procesmatig karakter, waarbij efficiency en „high technical” ontwikkeling een goede voedingsbodem kon hebben.

Op deze basis werd „Centraalstaal” als zelfstandig bedrijf in 1972 opgericht met beperkte deelname in het risicodragend kapitaal, en open toeleveringsmogelijkheden aan welk bedrijf dan ook.

VAKMANSCHAP EN ONTWIKKELING DER TECHNOLOGIE

Het scheepsbouwvak is bepaald niet gemakkelijk. Speciaal het maken van in meerdere richtingen gebogen platen van juiste vorm en afmetingen volgens tekening vergt een goed ruimtelijk inzicht van jaren van opleiding en ervaring. Aanzien en de beloningsmogelijkheden voor deze echte vaklieden waren gering, mede omdat hun specifieke vakkennis niet full time kon worden benut op de kleinere scheepswerven. De animo voor de opleiding tot vakman scheepsbouwer heeft ook de laatste jaren sterk geleden onder de recessie in het vak.

Bij de centralisatie van de moderne staalbewerking van de scheepsbouw kon het vakwerk van de spantenvloer verplaatst worden naar tekentafel en buro, terwijl de vaklieden aan de machines het allerbeste gereedschap ter beschikking kregen. Op zichzelf bewerkstelligde dit reeds een aanzienlijke kwalitatieve verbetering van het werk. Voeg daarbij het inschakelen en inspelen op het gebruik van de mogelijkheden die de computer, via een zeer specifiek CAD/CAM systeem, biedt en wij zien bij Centraalstaal een ontwikkeling naar een nauwkeurighedsnivo dat voorheen onbekend was in de scheepsbouw.

NAUWKEURIGHEID EN ECONOMIE

Deze nauwkeurigheid heeft grote gevolgen voor de verdere productie van de scheepsromp. Duidelijk blijkt dat hierdoor aanzienlijk sneller gewerkt kan worden en minder manuren nodig zijn om eenzelfde schip te bouwen, terwijl het bouwen van zusterschepen weer extra besparingen op tekenwerk en werkvoorbereiding geeft. Dit komt niet alleen in het prijsbeleid van het scheepskasko tot uiting, maar ook via een vergroting van de jaarproductie van de werf per jaar. Deze voordelen hebben reeds vele werven buiten de oorspronkelijke initiatiefnemers tot tevreden klanten gemaakt.

UNIEKE ONTWIKKELING

Er zijn uiteraard meer grotere scheepswerven die geavanceerde machines gebruiken. Unieke ontwikkeling in de wereld is echter de centralisatie van de totale machinale voorbereiding van alle onderdelen van

(vervolg op blz. 19)

**METAALWARENFABRIEK &
KOPERGIETERIJ**



HET ANKER

Uw leverancier van
**SCHEEPSRAMEN EN
PATRIJSPOORTEN**

„Het Anker”
Kaatsbaan 10
Schelluinen — Holland
Tel. : 01830 — 23135
Telex 26004



het anker

METAALWARENFABRIEK & KOPERGIETERIJ
KAATSBAAN 10 - 4209 AD SCHELLUINEN HOLLAND
Telefoon/Phone 01830/23135
Telex 26004 ANKER NL

HOE HET BEGON

1920. In Schelluinen (Holland) wordt de Metaalwarenfabriek & Kopergieterij „Het Anker” opgericht met het doel producten voor de scheeps- en machinebouw te vervaardigen.

Niet in massa, maar producten op maat.

Aangepast aan uw probleem.

DE SPECIALISATIE EN MEER

„Het Anker” heeft zich gespecialiseerd op het leveren van ramen en patrijspooten. Voor de zeevaart, de binnenvaart, beroeps en recreatief. Een specialisatie die „Het Anker” haar faam heeft gegeven. Helder en veilig zicht op maat.

Maar „Het Anker” doet meer.

Ook perfecte veiligheids-appendages (zoals tankdekselpoorten, flame arresters) voor de binnenvaart en chemische industrie worden op maat geleverd.

Appendages die alle voorzien zijn van het unieke vlamkerende „Anker” veiligheidsrooster, uitvoerig getest en beproefd door de Physikaalisch-Technische Bundesanstalt in Braunschweig, West-Duitsland.

STANDAARD OF...

Uw probleem hoeft nog niet standaard te zijn!

„Het Anker” levert op maat. Aangepast aan uw situatie. Aan uw probleem.

Kortom: „Het Anker”, u zegt maar hoe u 't wilt zien!

Wij wensen de „Marco”
een behouden vaart!!



De O 333 „Marco” is door ons voorzien van betrouwbare motorbediening, apparatuur en aansluiting van de acht-trommellier

SEMPRESS

Machinefabriek Sempress N.V.
Antwerpsestraat 202-204, 2510-Mortsel
Telefoon: 03-4490618-4402614, telex 32827

HAEGEMAN

P.V.B.A.

SLIJPESTEENWEG 36

8432 LEFFINGE

Tel. (059) 30.14.34

VERWARMING

SANITAIR

DEGELIJK MATERIAAL

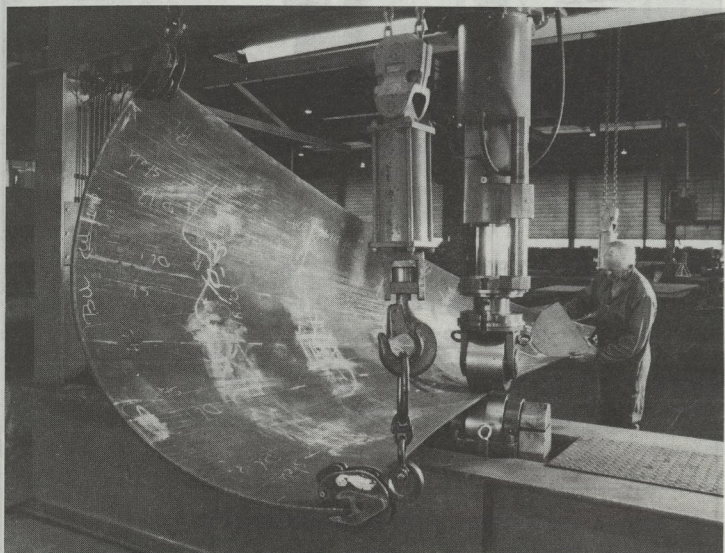
GOEDE AFWERKING

vele typen van schepen op meerdere werven, inclusief het tekenwerk en de werkvoorbereiding in de gestroomlijnde productie.

In feite wordt een flexibele keuze aan de werf aangeboden in het gedeelte van het bouwproces van een schip vanaf het ontwerp, bestek en ontwerplijnenplan tot en met de voorbereiding van (bijna) alle stalen genummerde kasko-componenten. Bij dit proces beperkt de werf zich tot het samenstellen en aflassen van het kasko, die op de werf in secties worden geassembleerd. Deze secties worden dan op de helling samengebouwd en aan elkaar plaatsen van onderdelen en secties staan reeds op de onderdelen van de geleverde bouwpakketten. De nauwkeurigheid van de voorbereidingen is zo groot, dat het zonder problemen mogelijk is de secties van een schip op verschillende werven te bouwen. Hierdoor kunnen dikwijls zeer korte bouwtijden worden gerealiseerd, vooral voor zusterschepen.

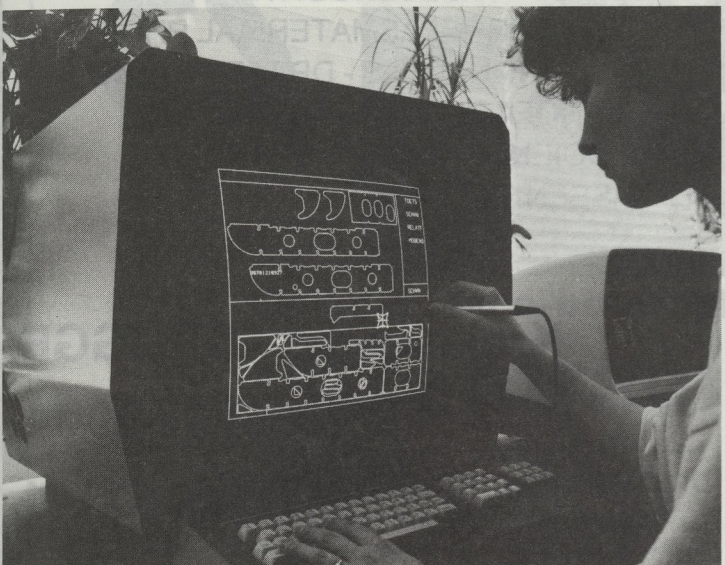
ONTWIKKELING MACHINEPARK

Het zal duidelijk zijn, dat het machinepark van Centraalstaal zeer intensief gebruikt wordt door gespecialiseerd bedieningspersoneel. Een eigen onderhoudsdienst zorgt voor een zo storingsvrij mogelijke productie, terwijl ook de verbetering van machines zelf en de bewerkingsmethoden voortdurend aan nieuwe ontwikkelingen onderhevig zijn. Het intensieve gebruik der machines maakt snellere afschrijving mogelijk en biedt perspectieven vernieuwde produktiemethoden te introduceren. Zo vindt rekken van scheepsplaten b.v. plaats met een rollenpers (zie foto hieronder).



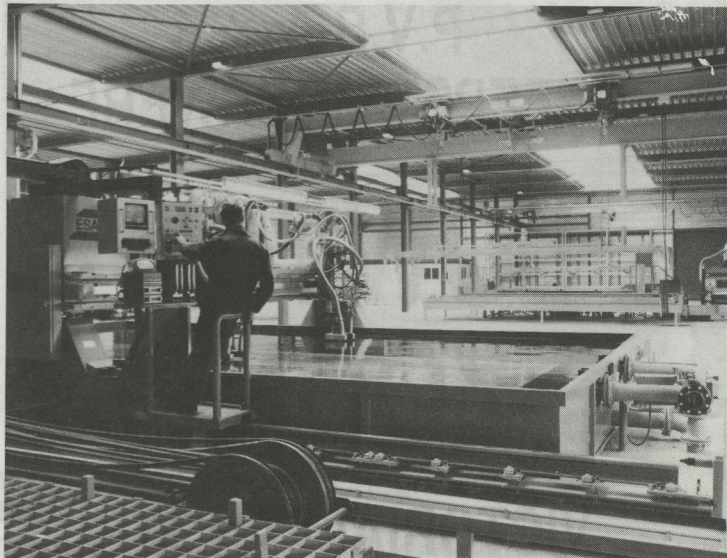
Rollenpers

Het optisch brandsnijden is bijna geheel vervangen door numeriek snijden. De ponsbanden, als product van het reeds genoemde „CAD/CAM” (Computer Added Design/Machinery) computersysteem, worden daarvoor gemaakt in samenwerking met het zusterbedrijf „Numeriek Centrum Groningen) (NCG). Dit bedrijf is evenals Centraalstaal (CS) sinds enige jaren losgekoppeld van „Conoship”, en sindsdien een dochter van Cono Industrie Groep N.V. (CIG) te Groningen. Dit is de houdstermaatschappij van een aantal zelfstandige scheepsbouwtoeleveringsindustrieën. Het te bewerken materiaal wordt zo economisch mogelijk gebruikt door de onderdelen te „nesten” (zie foto hieronder).



Beeldscherm nesten

Het brandsnijden wordt tegenwoordig voor een belangrijk deel gedaan door een numeriek gestuurde onderwater plasmasnijmachine (zie foto hieronder).



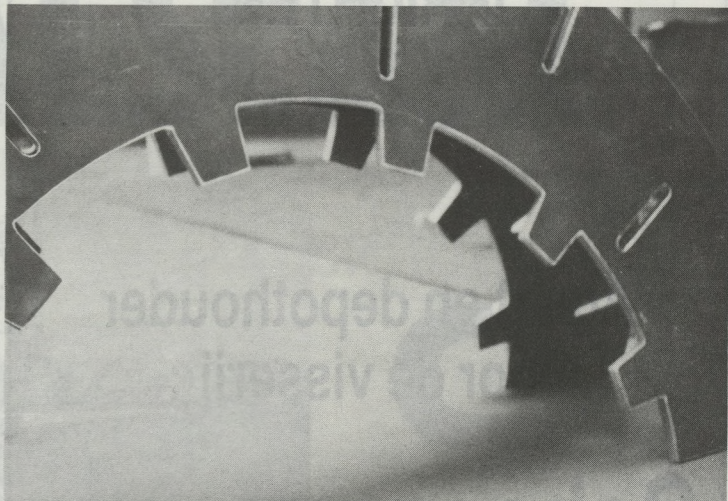
Onderwater plasma snijden

De voordelen hiervan zijn:

- hogere snijnsnelheid met minder vervorming (minder krimpings)
- minder structuurverandering van het materiaal in de snijzone
- zeer hoge maatnauwkeurigheid
- ook snijmogelijkheden voor: aluminium, pantserstaal, roestvaststaal e.d.

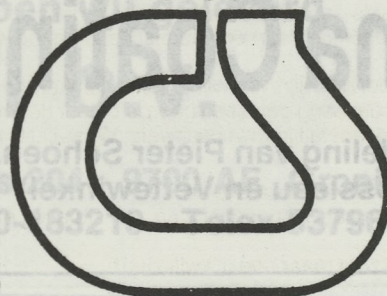
Ook de grotere jachtbouw, die hoofdzakelijk motorboten en zeiljachten uit aluminium produceert, maakt hiervan de laatste jaren dankbaar gebruik van.

De chemische industrie en andere specialistische industriële bedrijven vinden steeds meer de weg naar de geavanceerde produktiestraat van Centraalstaal. Zeer bewust wordt de toelevering van halfprodukten aan een waaier van metaalbranches door Centraalstaal ontwikkeld. Begonnen vanuit de eigen regio worden ook de markten in de omringende landen in de naaste toekomst benaderd (zie foto hieronder).



Aluminium onderdelen

(Vervolg op blz. 21)



P.V.B.A.
SCHEEPSTIMMERWERF
**A. LOWYCK &
ZOON**

VICTORIALAAN 30
OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN
INRICHTEN



Agent en deponhouder
voor de visserij :

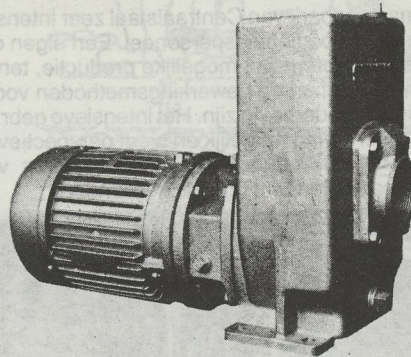
**Scheepsverven
Sigma Coatings**

(Bundeling van Pieter Schoen,
Varossieau en Vettewinkel)

STORK POMPEN

UNIVERSELE ZELFAANZUIGENDE POMPEN
VOOR SCHONE EN VERVUILDE VLOEISTOFFEN.

(Zeewater, gas- en stookolie, petroleum,
dierlijke en plantaardige olie).



Kapaciteit:
max. 320 m³/h
Opvoerhoogte:
max. 70 m
Viskositeit:
max. 114 mm²/s

Met elektro-,
benzine- of
dieselmotor.
Stationair, verrijd-
of draagbaar.

Als een pomp de oplossing is, is een Stork de beste!



STEYLSSTRAAT 75 - 1020 BRUSSEL
TEL. (02) 425 96 20
Telex: 21749

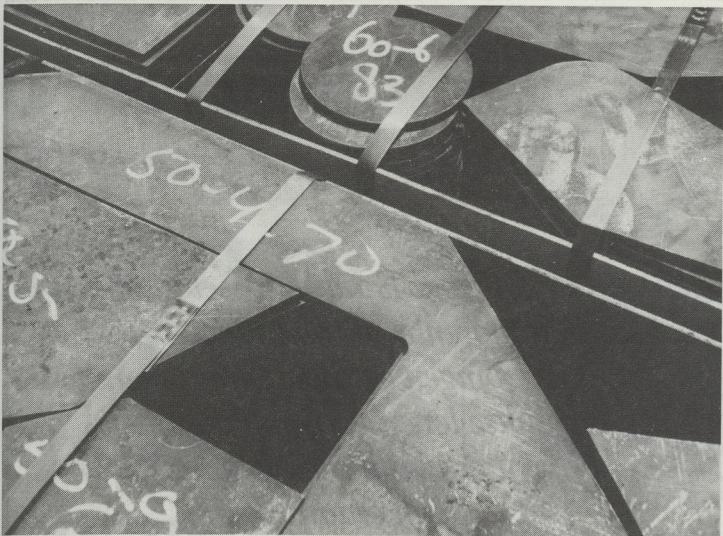
METALUNION

- ☆ BETONIJZER — BOUWSTAALMATTEN
- ☆ BALKEN — STAAFIJZER
- ☆ PLATEN — STRIPPEN
- ☆ BUIZEN — TOEBEHOORTEN
- ☆ GIETIJZER — LASMATERIAAL PHILIPS
- ☆ BOUTEN - NAGELS - DRAAD - STACO
- ☆ GEPROFILEERDE GEVELPLATEN
- ☆ PLOOIEN - KNIPPEN - BRANDEN - LASSEN

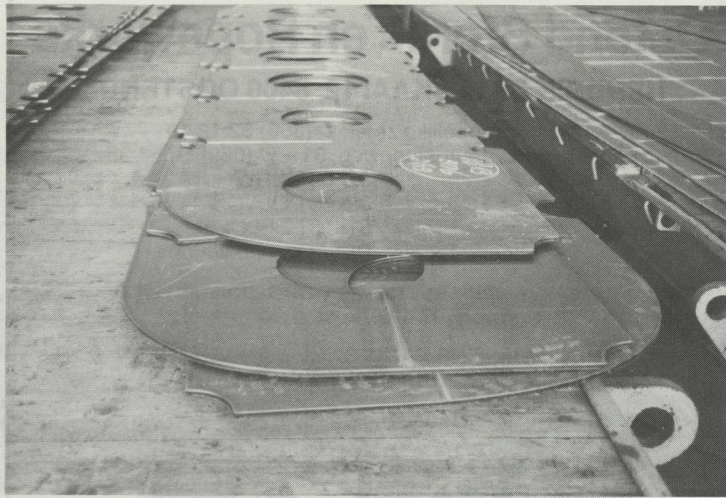
Krakeleweg - BRUGGE

☎ (050) 32 29 11

Telex 81141



Onderdelen uit XH.129



Onderdelen voor de scheepsbouw



Onderdelen roestvast staal

WORLD WIDE EXPORT SCHEEPSBOUW HIGH TECHNOLOGY

De hoge graad van perfectie heeft het bouwen van schepen met behulp van bouwpakketten zeer eenvoudig gemaakt. Vooral voor kleinere schepen is dan ook geen echte scheepswerf of grote vakkennis nodig om ze te assembleren. Dit leidt ertoe dat de „High Technology” van de scheepsbouw verpakt in bouwpakketten van Centraalstaal steeds frequenter wordt verscheept naar alle uithoeken van de wereld. Ook staan projecten op stapel om hoog ontwikkelde technologie van Centraalstaal te promoten en toe te passen in internationale samenwerkingsverbanden.

In eigen land en in de Europese buurlanden zijn toeleveringen van Centraalstaal met normaal transport zonder al te grote kosten mogelijk. Voor levering van de bouwpakketten voor grote schepen over grote afstanden moet de afweging met de transportkosten echter gemaakt worden. Het blijkt echter, dat de hoge graad van vakmanschap en organisatie in de fabricage van bouwpakketten voor de scheepsbouw ook daar meer belangstelling gaat krijgen.

Wij wensen de „Marco” en haar eventueel in de toekomst te bouwen zuster van deze plaats:

BEHOUDEN VAART, ROYALE VANGST EN GOEDE WACHT

CENTRAALSTAAL



Ook dit casco-bouwpakket hebben wij geleverd

Centraalstaal b.v.

Wij wensen schipper en bemanning
goede vangst en behouden vaart

Postbus 204 - 9700 AE Groningen
Tel. 050-183210 - Telex 53796

Ostend Stores en Ropeworks

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Maatschappelijke zetel: Ø (059) 32.12.10
Fabriek: Oudenburgsteenweg, 31 - Ø (059) 50.88.26
82403 OSRW
82165 POLYOS
Telex: 81028 PEFLOS
Telegramadres: PEFLOS - Oostende

Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethyleen,
polypropylene en nylon

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN,
NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

Gedeponeerd merk



SPECIALITEITEN:

Voor de Zeevisserij:

Manilla, sisal, polyethyleen en nylon trawtwine - 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

*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 ...

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



PASTER PYPE EN ZIJN TIJD 1854-1926

DEEL XIV



De laatste reis van P. Pype naar Lourdes

ZIEKTE EN DOOD VAN PASTER PYPE

Paster Pype die zijn levenskrachten fel voelde dalen, wou nog een laatste reis maken. Hij vertrok uit Oostende met enkele vrienden per auto naar het verre Lourdes.

Hij kwam echter ernstig ziek terug naar huis. Zijn reisgenoten hadden gevreesd dat hij niet meer levend in Oostende zou geraken. Toch haalde hij het, maar de ziekte had hem voor goed neergeveld.

Paster Pype heeft de vissersmis niet meer moeten meevieren, want op 31 mei 1926 schreef hij volgend brief:

*Aan het Inrichtingscomité
der Betooging ter eere van
Paster Pype*

Beste vrienden,

Gij hebt een goede gedachte opgevat, ten bate mijner werken, een inschrijving en een tombola op te richten. Van ganscher harte bedank ik U daarvoor.

Daar mijne gezondheid te wenschen overlaat kan God mij weldra tot zich roepen. Dringend verzoek ik al mijne vrienden het hunne bij te dragen tot bestending en uitbreiding mijner stichtingen, zelfs dan wanneer ik niet meer de voldoening mocht genieten van den gelukkigen uitslag uwer onderneming getuige te zijn.

*Uw gansch toegenegen
H. Pype*

De zondag werd hij berecht, hij voelde dat God hem binnen enkele uren zou roepen, en zei: „nen goen dag aan de visschers”.

Op 3 juni 1926 stierf hij. Op zijn sterfbed lag hij in priesterornaat. Men las op zijn wezen: „Ik heb gedaan wat ik moest doen. Mijn leven was gevuld van goed werk. 't Heb al de mensen liefgehad, 't heb ze geholpen, opgebeurd, getroost, de nederigsten het meest”.

Bij het vernemen van zijn dood was de verslagenheid onder de bevolking algemeen. Nu begreep eenieder nog beter wie was heengegaan. Een stille kracht! Een nederig priesterhert!

DE BEGRAFENIS

Dinsdagmorgen 8 juni 1926 werd E.H. Pype ten grave gedragen. Iedereen was er aanwezig: ministers, overheden, geestelijken, officieren, cadetten en een onafzienbare menigte uit alle standen en ambten.

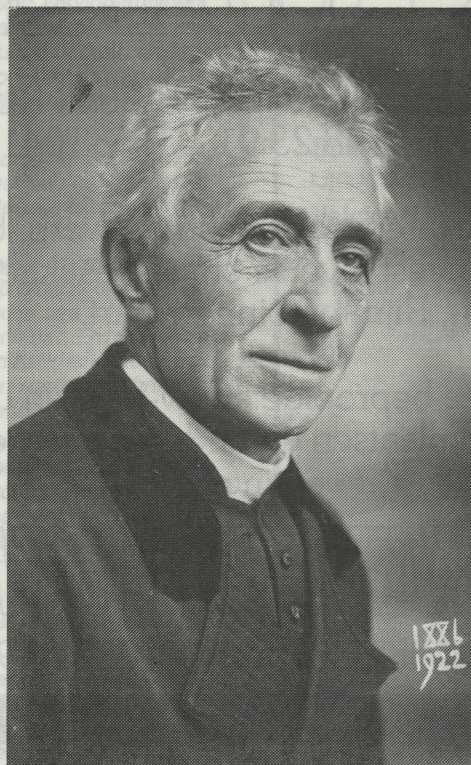
VERSLAG UIT DE ZEEWACHT VAN 11 JUNI 1926

„Dinsdagmorgen, somber weer. De mijn is gesloten. Vele vlaggen hangen half top aan de huizen en op de vaartuigen.

Rond 9 uur stroomt het volk naar de straten langs waar de stoet zal voorbijtrekken. De wezen van de H. Vincentius a Paulo, de Germana, de Vrije Visssersschool worden gerangschikt.

Aan het sterfhuis was er grote toeloop van het volk. De afvaardigingen van maatschappijen met omfloersd vaandel zijn talrijk. De vlagge van „'t Zal wel gaan” met een dikke schaar vissers is aanwezig. Een compagnie van het 3^e Linie, de bemanning van de „ZINNIA”, de leerlingen van het schoolschip „COMTE DE SMET DE NAEYER” nemen plaats.

De fanfare van de katholieke Burgerbond stelt zich aan het hoofd, voorafgegaan van de gendarmen. Aan het sterfhuis, een grote toeloop van vrienden.



Onder hen, Minister Boels, senatoren Hamman en Van Vlaenderen, schepen Elleboudt, provincieraadslid Dupont, raadsleden Vandermeulen, Cornelis, Daems, Kolonel Losange met de majoren Clement en Glorie, De Sutter, vertegenwoordiger van de Heer Gouverneur; bestuurder Smits, met als officieren van het Zeewezen professor Gilson, talrijke geestelijken van Oostende en de Provincie. Evenals talrijke vooraanstaande vrijzinnige personen”.

**Archief E. Vanalderweireldt
bewerkt door
Martine Vandenberghe.**

**Niets van deze tekst of foto's
mag overgenomen worden
zonder schriftelijke toelating
van de uitgeefster.**

GEBOREN TE GHELUWE, 12 JANUARI 1854
PRIESTER GEWID, 7 JUNI 1879
LEERAAR AAN 'T COLLEGE TE NIEUPOORT, 21 AUG. 1879
ONDERPASTOR OP SS. PETRUS EN PAULUS TE
OOSTENDE, 12 NOVEMBER 1884
AALMOEZENIER AAN DEN " AVISO ", 22 MEI 1886
EERE-AALMOEZENIER, 2 MEI 1922

*Godoruchtig overleden te Oostende, den 3 Juni 1926, na
ontvangen te hebben de H.H. sacramenten der stervenden.*

Hoe broos is het aardse leven!

Hoe vriendig moet het zijn, door God geroepen te worden, om de eeuwige beloning in het Rijk der Hemelen te ontvangen.

Maar wreed is het voor ons Visschers, het verlies van onzen herder te moeten betreuen. Doch, o goedertierene God, dat uw H. Wil geschiede!

Hij was onze troost in nood, onze hulp in behoefte, onze toevlucht in het leven.

Zijn leven was de steun van ons bestaan, en de baken onzer loekomst.

Gij zijt uit ons midden heengegaan, o dierbare afgestorvene, maar in ons visschershart blijft gij steeds voortleven; voor alles wat gij ons schonkt, beloven wij, voor Gods altaar, steeds uwe wijze raadgevingen te volgen, uwe werken te steunen, uwe godachtenis eewig te laten voortleven en getrouw te blijven aan ons katholiek geloof.

O God, Gever der genade, en Minnaar der menschelijke zaligheid, wijs smeeke uwe goedertierenheid, dat Gij onzen weldoener die uit dit leven gescheiden is, op het voorbeeld van de H. Maria, altijd Maagd, Sterre der zee, met al uwe heiligen tot de eeuwige zaligheid willet brengen door Jezus-Christus onzen Heer. Amen.

VAN MENSEN, SCHEPEN EN DE ZEE

TINA

We zijn op deze stralende lentedag niet naar zee geweest maar op de wandel in ons bloedeigen vissersdorp. Alle tijdgenoten lummelden rondom hun woonst of dronken koffie en, naar we aannemen, onbezorgd. Allemaal vlijtige keurige mensen waarvan niks te zeggen valt. Al zullen we dat potje maar gedekt laten, want zoudt ge dat van één mens kunnen zeggen?

Onze heerlijke wereld loopt vol van schuinsmarcheerders van alle slach. Maar daar hadden we het eigenlijk niet over.

Op deze stralende lentedag schijnt iedereen wat met weemoed bezielde of met wat romantiek overgoten. De masten van de schepen steken feestelijk af tegen de bleekblauwe uitspannel en de meeuwen voeren hun eeuwig ballet op in de nok van het wereldcircus.

We hebben aan de rand van de grote plas, ons arbeidsterrein, de zonnekloppers rondom ons gadeslagen. Allemaal fijne mensen, toeristen en stadsgenoten met op de achtergrond de zoete reuk van de zee en de vis. Een schitterend uitzicht op onze verademende medeburgers, onze broeders, waarvan we er niet ene kennen, maar het lijken wel allemaal onkreukbare keurige lotgenoten onder dat stralende zonnetje met de appelblauwzeegroene koepel. Geen piraten, blauwers, drugdealers, verkrachters, boeven, geen arrangeurs noch provo's noch junkies, maar allemaal rustige burgers in onze gastvrije vissersstad.

't Grootste part al over de aankomstlijn van de plussers, 't merendeel al lang op de retoer, genietend van wat men algemeen de „welverdiende rust” noemt.

Een vruchtbaar bestaan ten nutte van de gemeenschap.

En nu uitblazend in de heerlijke zilte zeelucht. Als we dergelijk toneel vanuit onze platte oogjes gadeslaan denken we wel eens dat we graag zouden zijn als deze rustige burgers. Dat we ook de rust konden vinden na dit lange drukke, jachtige en roekeloze leven van ons op God's grote akker.

Wij dachten eraan dat we ook graag rustiger door het ruime raam van ons knusse flatje zouden turen met onze achteruitboerende kijkers, over de eindeloze oceaan, met diepe rust in ons oude zeemanshart.

Gepensioneerd als Gouverneur Generaal van Belgisch Kongo of als Rijkscommissaris van de Binnevaart...

We zouden terug willen kijken op een eervol en roemrijk bestaan.

Maar als puntje bij paaltje komt doen we niks. We trekken niet naar het strand met een exotische schone, we gaan onze kostbare tijd niet verprutsen in de lokalen van de pret.

We laten de tijd wegtikken gezeten naast onze eigen behoedster en wederheft, 't schoonste visje van al onze vangsten.

We blazen geen bruggen op en we bouwen geen katedralen. Hoogstens werpen wij een schuine blik op opwindende Tina Turner, de vurige oma van de rock, op de kijkkast. Kunstmest voor dorrende zielen.

We gaan nog maar eens een wandeling maken langs de rederijkaai en de rustende treilers, stil op dit moment. Alleen, op deze stralende lentedag.



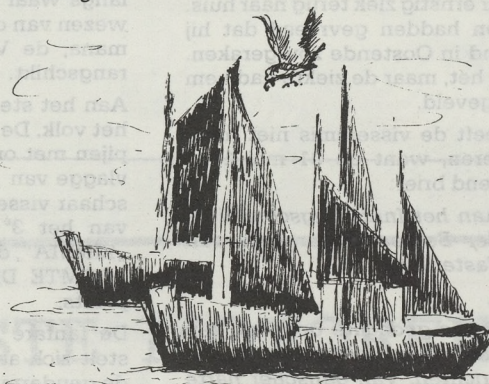
DOELMATIG (1)

„Alle wetenschap is slechts een middel tot een doel dat nooit bereikt zal worden”, zei Thoreau.

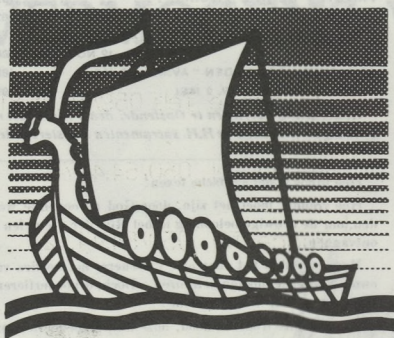
Wat zit er in een gezegde? Het drukt een vermeende waarheid uit of misschien een zedenles. Om er dieper op in te kunnen gaan moet er wat toelichting gegeven worden. Hoe dikwijls horen we bv. niet dat een doelmatig schip een „gelukkig schip” is of ook wel „een gelukkig schip is een doelmatig schip”. En dit is inderdaad een gezegde waarachter heel wat schuil kan gaan en dat dan, zoals de meeste gezegden, nog weinig betekenis heeft. Gezegdes kunnen als wensdromen beschouwd worden: zo van „laat ons een perfect schip bouwen, een perfect plan ontwerpen en de bemanning zal er haar taak gelukkig uitvoeren en het rendement zal perfect zijn”. Wat dan gelijk zou staan met „een gelukkig schip”.

Er bestaan „gelukkige” schepen.

Dat wel. Gelukkig.



FULTON MARINE NV



Nijverheidsstraat 2 B-2658 RUISBROEK/PUURS
Tel (03) 888 23 91 Tlx 33041 fulmar b

Vele jaren ervaring in ontwerp, bouw en herstelling van de meest diverse en gesofistikeerde schepen voor zee-, kust-, Rijn- en binnenvaart.

Onze beproefde know-how en ultramodern ingerichte werkplaatsen garanderen een oerdegelijke kwaliteit en perfecte afwerking.

SCHEEPSWERVERN VAN HEMIKSEM NV

Herbekestraat 62 B-2620 HEMIKSEM Tel (03) 887 53 96 Tlx 33324 fulhem b

DOELMATIG (2)

Nooit aanvaringen, een averij, vaste bemanning, goede opbrengst! Dat is geluk hebben. Of het visioen van Conte: de resultaten van de georganiseerde arbeid.

Een ondoelmatig uitgerust schip is daarom evenwel nog geen ongelukkig schip en een doelmatig uitgerust vaartuig is niet immer bemand met een gelukkige, tevreden „koppage”.

Sommige oude vaartuigen, moeilijk te behandelen, kunnen plezierig en lonend zijn, terwijl andere schepen, modern en flink uitgerust alleen maar plezierig kunnen zijn om te laten liggen...!

Sommige gezagvoerders die van een schip doelmatigheid vereisen hebben dikwijls bemanningen die duidelijk mistevreden en futloos zijn. Andere schippers die geluk gelijk stellen met „laten doen” hebben duidelijk „minderwaardige” bemanningen.

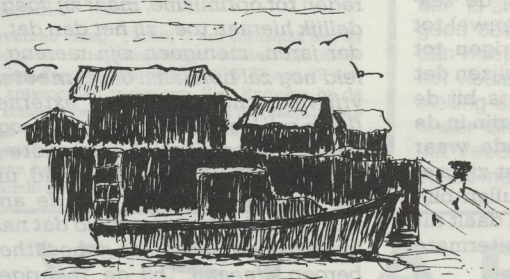
Het is helemaal niet nodig als een kwijlende zielelikker in de duistere diepten van het zeemanshart af te dalen om te weten dat de beste schepen deze zijn waar de bemanning in tevredenheid en harmonie haar taak vervult. Teverden „koppages” die met geestdrift en beroepskennis hun boterham verdienen zijn bijna altijd zij die belast zijn met verantwoordelijkheid en die betrokken zijn bij schip en werk, die de steun en het vertrouwen genieten van de bazen en het beheer aan de wal.

Wellicht zou men kunnen zeggen dat een „betrokken” koppage een gelukkig en doelmatig schip kan maken.

Toch doorloopt ons een siberische rilling als we een te idealistische benadering van de theoretici moeten aanhoren. Laten we maar met beide zeebenen op het rollende en stampende dek gaan staan en blij wezen dat het schip veilig vaart en redelijk opbrengt.

En, het blijft hard werken in weinig comfortabele omstandigheden, in de meest onwaarschijnlijke omstandigheden die men zich maar kan inbeelden. Alle wetenschap ten spijt.

Zei Goethe niet: „in 't leven gaat het niet over geluk”.



WENDUINE

Alleen nog de ijzige rust van de winter kan ons doen geloven dat Wenduine ooit een vlijtig vissersdorp was waar in de jaren 1378, 307 huisgezinnen gevestigd waren in 201 woningen. Toen bestonden daar ook al 22 herbergen. Er was een vloot van 42 sloepen bemand door 178 vissers. Wanneer men tegenwoordig met de tram doorheen Wenduine dondert dan valt het heel moeilijk zich een beeld te vormen van deze lang vervlogen tijden, voornamelijk door het feit dat daar helemaal niks meer te bespeuren valt van een kreek of een gracht waar ooit schepen zouden hebben aangelegd... Alleen nog de zee de duinen, toch nog de voornaamste ingrediënten uit de geschiedenis kunnen ons, mits wat geestelijke inspanning, in de tijd verplaatsen.

Wat ons steeds erg benieuwd is de stilte die daar, naast het eeuwige gedruis van de zee en het huilen van de wind, moet hebben geheerst. Het ontstellende lawaai door de mensen veroorzaakt belet ons eigenlijk in gedachten, in de nevelen van de tijd terug te keren.

Een niet te onderschatten plaag van de vissers toenertijd waren de „bruintjes” die we nu nog kennen en af en toe ontmoeten op onze zeezeizen, die we hun geheimzinnige buitelingen zien maken in volle zee rondom ons vaartuig. Maar sinds lang zijn ze voor ons geen hinder meer. En hebben ze de vissers in vroegere jaren veel last berokkend, dan hadden deze er ook wel wat voordeel van want met die olie die gewonnen werd uit de bruinvis werd de lamp van de vuurtoren van Wenduine gebrand!

De Wenduinese vissers waren reeds in de tijden verenigd in een gilde. Deze vissersplaats was anderzijds ook het verblijf van verscheidene gekende zeevaarders, kapiteins en stuurlieden van de koopvaardij die het ook al niet gemakkelijk hadden op een zee die onveilig werd gemaakt door de honderdjarige oorlog die tussen Frankrijk en Engeland gaande was. Zeker, we kunnen nu veilig varen - voorlopig toch - maar zou er in wezen veel verandert zijn met de mens sedert deze verre tijden?

Kijk om u heen, computers, vliegtuigen, satelieten, televisie en radio en het oorverdovende lawaai van alle snelle auto's. Maar wijzelf?

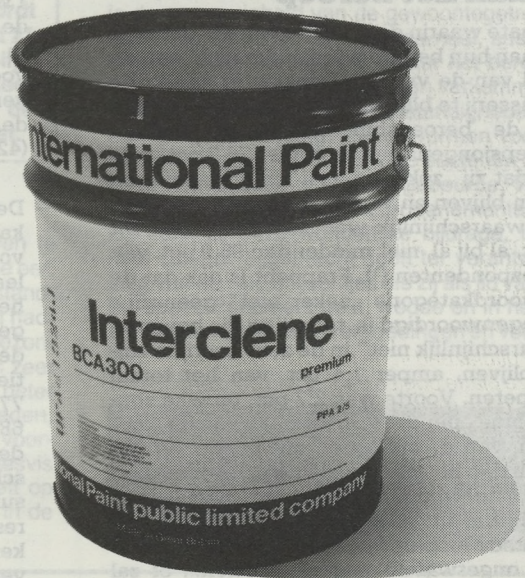
We zijn vlug de tram afgestapt en hebben op 't gevaar af onze vuige leven te verliezen een weg gezocht tussen oorverdovende vrachtwagens, belende trams, huilende brommers en flitsende auto's, daar aan de brug van Zeebrugge waar we ons dagelijkse brood moeten gaan verdienen.



International
Paint
Marine
Coatings

Kwaliteits
marineverf
voor
onderhoud en
nieuwbouw

Aangroei problemen?



Interclene BCA 300 premium!

- een conventionele "anti-fouling" verf
- economisch in gebruik
- zowel met rol als spuit aan te brengen

Verkrijgbaar bij:

Perfecta P.V.B.A.

Kielbankstraat 1, 8380 Zeebrugge, Tel.: 050/54.41.89

Snippe P.V.B.A.

Lijndraaiersstraat 27, 8400 Oostende, Tel.: 059/50.35.81

Valcke N.V.

Tijdokstraat 26, 8380 Zeebrugge, Tel.: 050/54.41.79

Bocher P.V.B.A.

Rederskaai 74, 8380 Zeebrugge, Tel.: 050/54.44.72



International
Paint

Voor meer informatie:

International Paint (Belgium) N.V.

Verbindingsdok Westkaai 26-30, 2000 Antwerpen

Tel.: 03/23.39.866/23.39.871, Telex: 71346 inter b

SOCIOLOGISCH ONDERZOEK IN DE ZEEVISSERIJ (7)

Enquête bij de scheepsjongens

IV. DE HOUDING TEGENOVER HET BEROEP

2. De binding aan het beroep

De mate waarin de scheepsjongens gehecht zijn aan hun beroep werd onderzocht aan de hand van de vraag: „Denkt u er aan in de zeevisserij te blijven?” De analyse toont aan dat de beroepsbinding bij de huidige scheepsjongens zeer groot is: 76,7 pct. zeggen dat zij „zeker en vast” in de zeevisserij zullen blijven en voor nog eens 19,2 pct. zal dit „waarschijnlijk wel” het geval zijn. Dit geeft, al bij al, niet minder dan 95,9 pct. van de respondenten (1). Frappant is ook dat de antwoordcategorie „zeker niet” geenszins vertegenwoordigd is, terwijl zij die beweren „waarschijnlijk niet” in de zeevisserij te zullen blijven, amper 1,4 pct. van het totaal groeperen. Voorts was 2,7 pct. terzake zonder enige opinie. Ten overstaan van het probleem van de afvloeiing uit het bedrijf (en vooral dan het probleem van de „voortijdige afvloeiing”) stemmen deze nogal verrassende cijfers wel tot enig optimisme, zij het dan dat, in de loop der jaren, menigeen zijn mening ongetwijfeld nog zal herzien... of zal moeten herzien, vrij vaak onder druk van eksterne factoren (laten wij hierbij bv. niet uit het oog verliezen dat het hier gaat om een enquête-groep van ongehuwden). Dit vermoeden krijgt enige bevestiging bij de hiernavolgende analyse, waarbij wordt vastgesteld dat naarmate de jongen ouder wordt, de gehechtheid aan het beroep duidelijk afneemt.

Bij de verdere analyse wordt een onderscheid gemaakt tussen twee groepen scheepsjongens, naargelang zij een sterke dan wel zwakke binding hebben met het beroep.

- a) de scheepsjongens met een sterke beroepsbinding (95,9 pct.) (zullen „zeker en vast” of „waarschijnlijk wel” in de zeevisserij blijven).
- Aan de 70 scheepsjongens in deze categorie werd de vraag gesteld welke functie zij later aan boord denken in te nemen: 38 zullen matroos worden (55,1 pct.), 15 zullen lichtmatroos worden (21,7 pct.), 10 verwachten dat zij motorist zullen worden (14,5 pct.) en 3 hulpmotorist (4,3 pct.), terwijl de overige 3 terzake opinieloos blijken te zijn (4,3 pct.). In de garnaalvisserij zeggen veruit de meeste scheepsjongens dat zij matroos zullen worden (86 pct.); in de planken- en bokkenvisserij echter daalt het „matroos”-aandeel tot minder dan de helft (resp. 42,9 en 45,7 pct.); in deze visserijen meent nog een niet onbelangrijk aantal ofwel lichtmatroos (bij beide 28,6 pct.) ofwel motorist te zullen worden (resp. 21,4 en 14,3 pct.).
- Deze feitelijke verwachtingen, die hiervoor geanalyseerd werden, liggen even-

wel niet in de lijn van de voorkeur die de scheepsjongens eigenlijk koesteren m.b.t. de taak en plaats die zij in het bedrijf zouden willen innemen. De meesten verkiezen inderdaad schipper te worden (21 of 35 pct.) of motorist (20 of 33,3 pct.); 6 zouden graag stuurman worden (10 pct.), 1 wil het tot reder brengen (1,7 pct.) terwijl de overige 12 geen opinie hebben (20 pct.). In de plankenvisserij gaat de voorkeur vooral naar schipper (46,2 pct.), in de bokkenvisserij naar motorist (48,3 pct.) en in de garnaalvisserij dan weer naar schipper (42,9 pct.).

- De beroepsbinding is niet gelijk voor alle categorieën van ondervraagden. Dit geldt vooral m.b.t. de leeftijd; bij toenemende leeftijd immers neemt de gehechtheid aan het beroep duidelijk af: bij de vijftienjarigen zeggen allen dat zij „zeker en vast” in de zeevisserij zullen blijven; bij de zestienjarigen daalt dit aandeel evenwel tot 77,4 pct. en bij de zeventienjarigen tot 68,8 pct. Zo kan men er ook op wijzen dat de beroepsbinding het grootst is bij de scheepsjongens die woonachtig zijn in de subregio's Zeebrugge en Oostende, waar resp. 41,1 en 37,5 pct. zeggen dat zij „zeker en vast” in de zeevisserij zullen blijven; in Nieuwpoort daarentegen daalt dit cijfer tot 14,3 pct. wat op een uitermate zwakke beroepsbinding wijst.
- b) De scheepsjongens met een zwakke beroepsbinding (1,4 pct.) (zullen „waarschijnlijk niet” of „zeker niet” in de zeevisserij blijven).

Deze categorie telt slechts één scheepsjongen die trouwens al een concreet uitzicht heeft op een ander beroep en waarschijnlijk in het loodswezen terecht zal komen.

3. De binding aan de beroepsorganisatie

Op de vraag naar de aansluiting bij een vakbondscentrale van vissers hebben 6 scheepsjongens geen antwoord verstrekt. Van de overige 67 zijn 53 aangesloten bij een vakbond (79,1 pct.) terwijl 14 geen deel ervan uitmaken (20,9 pct.). De syndikalisatiegraad wijzigt zich praktisch niet volgens scheepstype en visserij (plankenvisserij: 80 pct., bokkenvisserij: 80,5 pct., garnaalvisserij: 76,9 pct.). Ook van de subregio schijnt nauwelijks enige invloed uit te gaan (Nieuwpoort: 80 pct., Oostende: 82,7 pct., Zeebrugge: 76 pct.). Wat er de scheepsjongens dan wel toe aangezet heeft bij een vakbond aan te sluiten is niet zo uitdrukkelijk onderzocht. Wel kan men er op wijzen dat de syndikalisatiegraad duidelijk stijgt met de leeftijd, nl. van 66,7 pct. bij de 15 jarigen, naar 75,9 pct. bij de 16 jarigen tot 86,2 pct. bij de 17 jarigen.

Uit verder onderzoek is gebleken dat de meeste respondenten aan de vakbondscentrales een actieve rol wensen toe te bedelen bij de verdediging van de werknemersbelan-

gen van de scheepsjongens: 56,2 pct. spreken immers de wens uit dat de scheepsjongens als werknemers in de Raad van het Fonds door de vakbondscentrales van de vissers zouden vertegenwoordigd worden (2); slechts 27,4 pct. zijn van het tegendeel overtuigd en 16,4 pct. hebben geen opinie. Beschouwd naar scheepstype zijn de verschillen in opvattingen op dit punt praktisch te verwaarlozen.

ONZE COMMENTAAR

2. De binding aan het beroep

Tijdens de enquête in 1976-77 beweerden 80% van de scheepsjongens dat zij „zeker of onder bepaalde voorwaarden” in de zeevisserij wilden blijven, nu is dat percentage opgelopen tot 96%. De auteurs zien hierin ten overstaan van het probleem van de „voortijdige” afvloeiing uit het bedrijf, een reden tot optimisme, maar zij voegen onmiddellijk hieraan toe „zij het dan dat, in de loop der jaren, menigeen zijn mening ongetwijfeld nog zal herzien... of zal moeten herzien, vrij vaak onder druk van externe factoren (laten wij hierbij bv. niet uit het oog verliezen dat het hier gaat om een enquête-groep van ongehuwden)”. En, inderdaad, uit de daaropvolgende ontleding van de antwoorden wordt duidelijk vastgesteld dat naarmate de jongen ouder wordt, de gehechtheid aan het beroep afneemt: bij de 15-jarigen zeggen allen dat zij „zeker en vast” in de visserij zullen blijven, bij de 16-jarigen zijn het er nog 77%, en bij de 17-jarigen is het aantal van de overtuigde blijvers reeds teruggeval- len op 69%, wat ongetwijfeld tot nadenken stemt aangaande de daaropvolgende percentages naarmate de leeftijd vordert.

Bij de groep met een sterke beroepsbinding wordt, wat betreft hun verwachtingen inzake hun toekomstige functie aan boord, ook duidelijk onderscheid gemaakt tussen enerzijds de **feitelijke** verwachtingen en anderzijds de **eigenlijke** voorkeur. Zoals in ieder beroep is er ook hier een opvallend verschil tussen droom en werkelijkheid, ofschoon hierbij misschien toch kan onderlijnd worden dat die jongensdromen op zichzelf positief moeten bekeken worden. Het wijst immers op een gezonde ambitie, en dat is altijd goed voor het bedrijf. De vraag is alleen maar, **hoe** men die jongensdromen — door een meer aangepaste begeleiding en omkadering — in sterkere mate zou kunnen kanaliseren naar een of andere vorm van concrete vervulling.

3. De binding aan de beroeps- organisatie

Bij de scheepsjongens is de syndikalisatiegraad (79%) bijzonder hoog... en deze blijft vrijwel ongewijzigd naargelang scheepstype en visserij of naargelang de subregio. Een in elk opzicht algemeen verschijnsel dus, waarvoor de auteurs geen reden kunnen opgeven, omdat zij dit niet uitdrukkelijk hebben onderzocht. Wél stellen zij vast dat

de syndikalisatiegraad duidelijk stijgt met de leeftijd, nl. van 67% bij de 15-jarigen, naar 76% bij de 16-jarigen, tot 86% bij de 17-jarigen.

Ook stellen zij vast dat 56% van de onder-vraagden „aan de vakbonden een **aktieve** rol wensen toe te bedelen bij de verdediging van de werknemersbelangen van de scheepsjongens”, 27% menen echter van niet, en 16% hebben hierover geen persoonlijke mening. De auteurs doen hierbij opmerken dat, tijdens de enquête in 1976/77, op de algemene vraag „Vindt u het wenselijk dat de scheepsjongens zouden vertegenwoordigd zijn in de Raad van het Fonds?”, nog 78% positieve antwoorden verkregen werden, doch dat anderzijds het merkelijk lager percentage van de huidige enquête (nl. 56%) waarschijnlijk een gevolg is van de **toevoeging**, aan de vraagstelling, van het element “... en dit uiteraard door de vakbondscentrales der vissers?”.

Die toevoeging lijkt ons – in alle objectiviteit – verantwoord, omdat, of men het nu graag heeft of niet, de vakbonden algemeen erkend worden als de representatieve gesprekspartners voor de behartiging van werknemersbelangen. Geen zinnig mens zal

(1) In 1976-77 beweerden 80 pct. van de scheepsjongens dat zij zeker of onder bepaalde voorwaarden in de zeevisserij wilden blijven, wat eveneens op een sterke beroepsbinding wijst. Zie: Enquête bij de reders en scheepsjongens.

(2) Op de algemene vraag: „Vindt U het wenselijk dat de scheepsjongens vertegenwoordigd zouden zijn in de Raad van het Fonds?” werden in 1976-77 nog 78 pct. positieve antwoorden verkregen. Zie: Enquête bij de reders en scheepsjongens 1976-77. Het merkelijk lagere percentage van de huidige enquête (56,2 pct.) is waarschijnlijk een gevolg van de toevoeging, aan de vraagstelling, van het element “... en dit uiteraard door de vakbondscentrales der vissers?”

immers vandaag nog de stelling verdedigen dat dit moet gebeuren langs de werkgevers of door ambtenaren.

Wat het Fonds betreft, kan men zich hierbij de vraag stellen, hoe de bezoldiging van de scheepsjongens **momenteel** zou geregeld worden zijn, **indien** de vakbonden van meet af aan in de Raad van het Fonds zouden vertegenwoordigd geweest zijn?

ZEEBRUGSE HAVENDAG

De Zeebrugse Havendag welke gepland was op 4 mei in het Casino door de werkgroep Zeebrugge/Knokke-Heist, wordt om technische redenen uitgesteld tot 21 september 1985. Het programma blijft ongewijzigd: tentoonstelling der Zeebrugse bedrijven, rondritten in de haven, films, dia's en maritiem banket.

GROOT-BRITANNIE

■ In het salon van de voeding gehouden te London waren vooral de visstanden aan de eer. Er moet toegegeven worden dat de standhouders geen moeite noch geld gespaard hadden om er iets enigs van te maken. „Eet gezonder” is ander wel de slogan die het thans zeer goed doet. De verbruiker aanvaardt nu beter dan vroeger dat, in de huidige omstandigheden, het viseten de gezondheid dient. Ook de voorstelling die, vooral geprepareerde diepvriesvis onder alle vormen en mogelijkheden heeft op het Voedingssalon van London, de wind in de zeilen medegekregen.

SCHOENMAKER BLIJFT BIJ UW LEEST

De Belgische Euro-parlementariër „Raymonde Dury” heeft ook gemeend een „duit-in-het-zakje” te moeten doen, kwestie van het gevaar dat de mensheid loopt door de aanwezigheid van bacteriën, staphylocoquen en andere op de garnaal. Waarschijnlijk weet bewuste Europarlementariër niet dat op de huid van haar vingers, armen, enz., staphylocoquen aanwezig zijn, zoals op gelijk welke eetwaar ook die aan de lucht blootgesteld is. Ze heeft waarschijnlijk ook de Nederlandse „Utrechtsklok” horen luiden, maar wij willen wedden dat zij niets afweet van het **moedwillig** inspuiten van het slachtvee (laten wij maar zeggen van alle slachtvee) met D.E.S., hetzij met kankerhoudende hormonen. Normaal is de aanwezigheid van de gewoontegetrouwe bacteriën op de schalen van garnaal, absoluut ongevaarlijk. Gevaarlijk is echter het bereiden van garnaalachtigen en het laten verkommeren van deze of blootstellen in omstandigheden die een gunstige voedingsbodem vormen voor de ontwikkeling van de aanwezige bacteriën zoals dit in het rusthuis te Utrecht gebeurde. Waarschijnlijk denkt betrokken Europarlementair dat zij, dank zij deze wonderlijke bijdrage, thans haar „steen” bijgebracht heeft ter verantwoording van de vele miljoentjes die zij als lid van het Europees Parlement trekt, wedde en in het bijzonder de vele andere vergoedingen en voordelen.

S.V. S.C.A.P.

Rederscoöperatieve voor bevoorrading aan de zeevisserij

H. Baelskaai 27, Oostende – Tel. Bureel (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

De leden worden uitgenodigd tot de Statutaire Algemene Vergadering, welke zal gehouden worden op vrijdag 10 mei 1985 om 15.00 uur, in het lokaal Duinenstraat 11 (hoek Frits Vinckelaan) te 8401 Bredene-Dorp.

DAGORDE:

1. Verslag van de Raad van Beheer.
2. Verslag van het College van Commissarissen.
3. Goedkeuring balans en Winst- en Verliesrekening per 31.12.1984.
4. Ontlasting te geven aan Beheerders.
5. Ontlasting te geven aan Commissarissen.
6. Vaststellen vergoeding Commissarissen.
7. Lidgeld 1985.
8. Eventuele uitkering van aandelen aan uittreedende leden.
9. Benoeming beheerders.

Is uittreedend dhr. GERYL André.

Gezien de belangrijkheid der dagorde, rekenen wij ten stelligste op de aanwezigheid der leden.

Namens de Beheerraad,

De Directeur,
PRAET J.

De Voorzitter,
HENNAERT P.

„LEZERSSERVICE”

Met ingang van vandaag vrijdag 3 mei, beginnen wij in „Het Visserijblad” met een nieuwe rubriek „LEZERSSERVICE”. In essentie is het de bedoeling dat wij, via eventueel medewerking van deskundigen uit de beroepsmiddelen, onze lezers ten dienste kunnen zijn met raadgevingen of adviezen die hen nuttig kunnen zijn in het beroepsleven.

Hebt u vragen i.v.m. de zeevisserij, zowel technische als administratieve?

Hebt U positieve of negatieve reacties over bepaalde toestanden?

Hebt U een visie die afwijkt van de gangbare optiek?

Hebt U suggesties te doen of meent U te kunnen bijdragen tot het bereiken van een verbeterde toestand?

Aarzel niet en stuur die onmiddellijk door aan de redactie van:

„Het Visserijblad”,
t.a.v. Martine Vandenberghe,
H. Baelskaai 30, te 8400 Oostende.

Wij zullen die graag in ons blad opnemen!

U moet wel rekening houden met het feit dat:

- anonieme brieven niet worden beantwoord.
- de redactie behoudt zich het recht voor te lange brieven in te korten zonder dat aan de essentie van de inhoud geraakt wordt.
- naam en adres van de brieveschrijver moeten op de redactie gekend zijn.
- persoonlijke aanvallen worden zonder meer genegeerd.
- de uitgever kan onder geen enkel beding verantwoordelijk gesteld worden voor de inhoud van de brieven.
- alle brieven worden via „Het Visserijblad” beantwoord.

„LEZERSSERVICE” BRIEF UIT ZEEBRUGGE

Beste lezers,

Zoals U weet en zelf constateert is er sinds het begin van de bokkervisserij (20 jr. terug) een gedurige evolutie en hebben de mensen op de Oostkust een florissante visserij uit de grond gestampt. En terecht ook, want er is daarvoor intensief gewerkt.

Maar wat mij een paar weken terug opviel, toen ik een krant opensloeg was, dat de Rederscentrale bij de Heer De Keersmaeker in een onderhoud wees op de zwaar opgelopen brandstofprijzen en vroeg om een tussenkomst. Het antwoord van de Minister was voorlopig negatief, maar hij zou de zaken op de voet volgen.

We moeten natuurlijk begrijpen dat door de stijging van de dollar, de prijs van de fuel met 20% in nagenoeg een sprong van tijd gestegen is.

En, subjectief gezien is de kans reëel dat de brandstof niet, of nagenoeg niet gesubsidieerd zal worden. Want in Zeebrugge moeten ze zich ook eens nuchter kunnen realiseren dat de bevoegde instantie zeer goed het reilen en zeilen van het bedrijf kennen in al zijn facetten.

Ik heb zeer veel begrip voor het feit dat de grote kotters 1.000.000 liter per jaar brandstof verstopen, maar ik denk toch dat iemand die een kotter laat bouwen toch goed bewust is van de sprongen van de wereld economie, en alle risico's vandien inbouwt.

Of zou het ook kunnen zijn dat ze te vlug gegroeid zijn en flexibiliteit missen om het te kunnen analyseren.

Wat er wel eens zou kunnen gebeuren is, dat de reders het wapen van de inkrimping van de gage weer eens zouden kunnen hanteren.

Maar of dat van doorzicht zou getuigen, betwijfel ik ten zeerste. Het zou op de bemanningen wel eens demotiverend werken, en zou tenslotte nog een vicieuze cirkel worden.

Want de heren reders zouden toch moeten weten dat een ventmeester goed het verschil moet kunnen onderscheiden tussen maximum en minimum. En daar zij het Liberaal systeem zo gezind zijn zouden ze toch eens de leuze in hun banier moeten voeren van „Help u Zelf, zo helpt ge uw gebuur en omgekeerd”.

Tot slot moet ik zeggen dat Industrieel conservatisme effenaf gevaarlijker is dan geestelijke verkalking.

STUURMAN

„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 rijklijk geïllustreerd.

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 159 fr., BTW inbegrepen, + 20 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Eveneens verkrijgbaar bij:

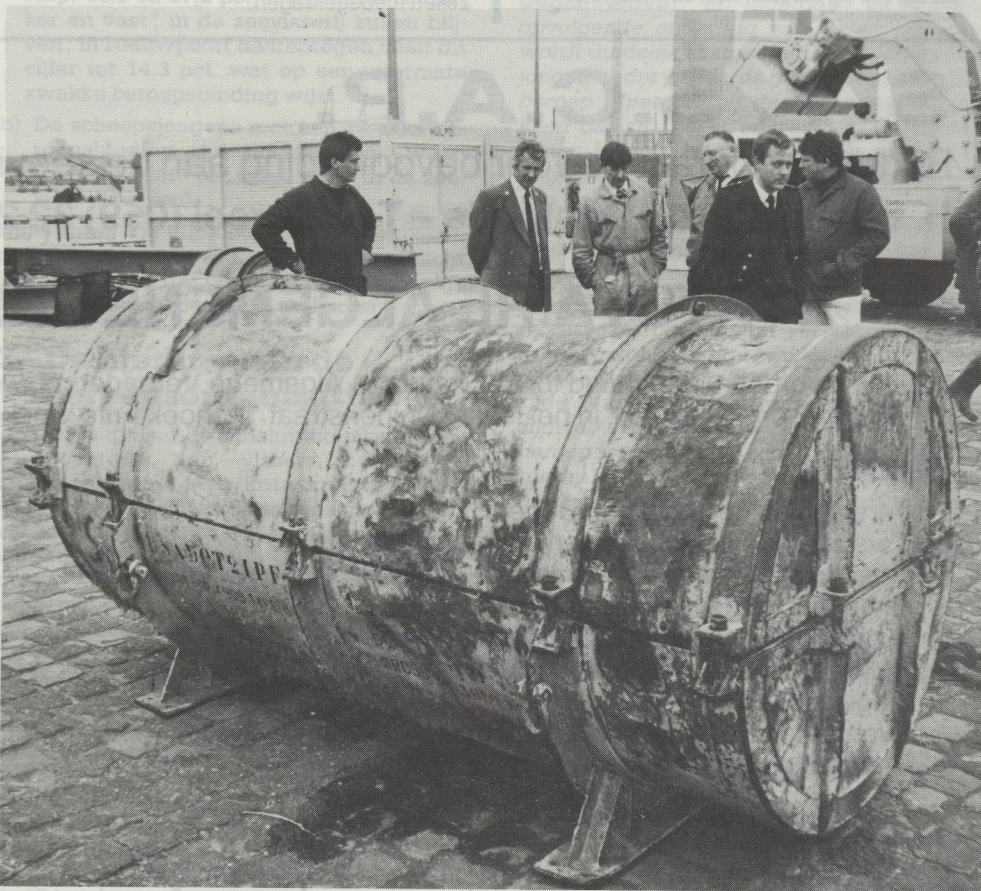
Hand in Hand, Rederskaai 21, 8380 Zeebrugge.

Standaard Boekhandel, Kapellestraat 103, 8400 Oostende.

Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat 33, 8400 Oostende.

Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat 51, 8400 Oostende.

MONT LOUIS CONTAINER GEBORGEN



De redeboot 17 van het Loodswezen heeft maandagmiddag een leeg geel vat afkomstig van de in augustus gezonken Franse cargo „Mont Louis” de haven binnen gesleept.

De O.51 „Stormvogel” die het vat zag drijven 3/4 mijl Oost aan de buitenstroombank verwittigde het Loodswezen. De brandweer van Oostende voerde metingen uit maar die bleven negatief. De container werd later op de namiddag door de civiele bescherming weggebracht.

DE PLAAG VAN DE WARRELNETTEN

Het zal misschien diegenen die aan warrelnetvisserij doen niet goed bekomen dat we over een plaag schrijven, maar we kunnen heel eenvoudig niet anders.

Vooraf langs de westkust woedt deze plaag in het voorseizoen als de, doorgaans jonge tong, onder de kust komt.

We hebben het hierbij niet zo erg gezien op de kleine, **werkelijke** amateurvisserij, die hoofdzakelijk voor eigen consumptie vissen, maar op die warrelnetvisserij die met kleine bootjes een mijl en meer uit de kust gaan om er hun netten uit te zetten.

Het gaat hier dan om warrelnetten van vele honderden meters lang, die tot overmaat van ramp niet beboeid zijn of niet reglementair beboeid en een grote hinder vormen voor de beroepskustvisserij. Ook kan men in dergelijk geval niet meer van amateurvisserij spreken, maar van een visserij uit eigenbelang en voor de zwartverkoop.

De klachten vanwege de beroepvisserij die bij ons binnen komen, nopen ons werkelijk om hierin stelling te nemen.

Waarom wordt de aanvoer vanwege deze bo-

ten, waarvan er sommigen werkelijk beroepsmatig uitgerust zijn, niet door de fiscale diensten gecontroleerd? We vinden deze diensten anderzijds tijdig in onze afslagen. Waarom worden deze netten op hun maaswijdte niet gecontroleerd? Waarom worden de eigenaars hiervan niet geverbaliseerd door de zeevaartpolitie, kwestie van niet- of heel slechte bebakening van deze netten?

Thans loopt er, onder meer een procedure door een paar warrelneteigenaars ingesteld tegen één kustvisser die een paar warrelnetten weggekord zou hebben.

Waarop deze mensen zich echter verkeken hebben is het feit dat ook zij, vanwege de zeevaartpolitie terzelfdertijd op het matje geroepen worden omdat zij warrelnetten in zee gelegd hebben zonder deze, ofwel te beboeien, of deze reglementair te beboeien.

Een paar gele ledige zeepullen dreven ter plaatse op zee, maar dit is een courant verschijnsel en men kan daarom nog altijd niet vermoeden dat dit pullen zijn die een warrelnet aanduiden, en niet ergens afval over boord geworpen zoals men dit regelmatig aantreft.

Deze twee amateurvisserij zullen dan hier ook voor beboet worden.

In verband met het al of niet „amateurschip” van de warrelnetvisserij wijzen we nog op een ander voorval.

Kort geleden werd, na klachten, door de Zeevaartpolitie, tamelijk diep uit zee, verscheidene warrelnetten weggesleept tussen Koksijde en De Panne. Het ging om netten van verscheidene honderden meter lang. Het is duidelijk dat betrokkene nettenleggers hiermede de echte beroepvisserij geweldig in hun visserij hinderen en dat zij hierbij winstbejag als enig doelwit hebben en het niet gaat om eigen consumptie. Ook het zwartverkoop van deze vis zou moeten vervolgd worden.

We vragen dan ook voor de zoveelste maal, „wanneer een reglement op de warrelnetvisserij”? Men mag de amateurvisserij niet verbieden, maar men mag wel een reglement uitvaardigen voor een maximum aantal meters waarbij het moet blijven.

U.S.A.

■ Een scheepswerf in de Amerikaanse Staat Mississippi heeft een diepvriestrieler afgeleverd die naar hun zeggen de grootste is uit de Verenigde Staten die op de Atlantische kust de visserij zal bedrijven. Het gaat om een trieler van bijna 68 meter lengte (of zouden we schrijven van slechts 68 m. lengte) van 1000 Brt. Het vaartuig heeft invriesruimte voor 1075 m3 en kan 40 ton vis diepvriezen per dag. We vinden dat dit zeker geen speciale vermelding waard is en dat, minstens hierin, de bewuste Amerikanen en reders best eens bij onze Nederlandse noordburen een lesje zouden komen nemen. Daar zou het loslaten van een 68 meter diepvriestrieler zeker geen te grote koppen halen. Voor één keer, dan niet „the biggest in the world!”.

NOORWEGEN

■ De Noorse scheepswerven voor vissersvaartuigen zullen waarschijnlijk blijven overleven dank zij vele en grote orders voor de bouw van trawlers en fabrieksschepen voor het buitenland. Noorwegen is inderdaad gekend voor de techniek in de bouw van vissersvaartuigen en de regering doet er ook iets aan door de mogelijkheid tot kredieten te scheppen, mede een actieve propaganda in het buitenland, toezeggingen voor oceanografisch onderzoek van de visbestanden enz....

MEXICO

■ Door de Mexicaanse regering wordt heel wat ondernomen om de visserij te bevorderen. In 1982 kende Mexico reeds een aanvoer van rond de één miljoen ton. Deze aanvoer haalde in 1984 reeds 1,220 miljoen ton. Visserijautoriteiten beweren echter dat de visstocks in Mexicaanse wateren een aanvoer van rond de 5 miljoen ton moeten kunnen mogelijk maken. Het zou de vaste wil zijn vanwege de Mexicaanse regering, er alles aan te doen om de visrijkdom op haar maximum uit te baten. Wat de tonijn betreft heeft Mexico zelfs niet gearzeld tonijn-schepen van de Verenigde Staten op te brengen vanwege bepaalde overtredingen. Iets wat de machtige U.S.A. deed perpleks staan, en natuurlijk tot protesten en dreigingen met tegenmaatregelen aanleiding gaf.

PROVINCIALE TOELAGE VOOR BOUW VAN VISSERSVAARTUIGEN

Het provinciaal reglement tot subsidiëring van de bouw van zeevisserijvaartuigen, goedgekeurd in zitting van de provincieraad van 26 maart 1981, voorziet een premie die 10% van de investering bedraagt doch beperkt wordt tot maximaal 2.500.000 fr.

Deze premie wordt uitbetaald in drie schijven, nl. een eerste schijf van 1 miljoen frank in het jaar van de tewaterlating van het schip, een tweede en derde schijf van telkens 750.000 fr. gedurende de twee volgende jaren.

Sedert de inwerkingtreding van het reglement in 1981 werd de toelage principieel toegezegd voor de bouw van 41 vaartuigen.

Hiervan zijn reeds 21 vaartuigen in de vaart waarvoor één of meer schijven van de toelage werd uitbetaald. 20 vaartuigen zijn in opbouw of er moet met de bouw ervan nog aangevraagd worden.

De Provincie keerde voor de jaren 1981, 1982, 1983 en 1984 toelagen uit die respectievelijk 4.000.000, 8.000.000, 10.409.084 en 12.750.000 fr. in totaal 35.159.084 fr. beliepen.

Voor 1985 werd op de begroting een bedrag van 13.250.000 fr. ingeschreven waarvan reeds 8.000.000 fr. werd toegekend. Het totaal van de door de Provincie toegezegde toelage bedraagt 98.607.950 fr.

De kostprijs van een vissersvaartuig varieert volgens de grootte en de uitrusting tussen 6 miljoen en 95 miljoen frank met een gemiddelde van vijftig miljoen frank.

Teneinde de redding van vissers in nood beter te verzekeren heeft de Provincieraad op 6 oktober 1983 een besluit goedgekeurd ter aanvulling van het provinciaal reglement waarbij de reddingsvlootten aan boord van het vissersvaartuig moeten uitgerust zijn met een nood-radiobaken.



DENK AAN DE TOEKOMST

De G-Bank kan u daarbij helpen, met een rationele spaarformule.

HET RENTEBOEKJE

Het is een gemakkelijke en zekere manier van sparen om reserve aan te leggen voor onvoorziene uitgaven.

Kies zelf uw spaarformule. Geef aan uw G-bankkantoor opdracht om op vaste tijdstippen een overeengekomen bedrag van uw lopende rekening op een **Renteboekje** over te schrijven, u geniet hierbij van een voordelige intrest die belastingvrij is tot 50.000 F.

Spreek er eens over met ons.

Generale Bankmaatschappij



Bank van mij

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

VRIJDAG 26 APRIL 1985

	dag.	vis	tong	fr.
KREEFTENPUT				
O.26	13	50	400	403.353
			600	
MONKEY BANK				
N.706	14	175	—	566.068
KANAAL				
O.231	—	100	8.500	2.486.935

MAANDAG 29 APRIL 1985

	dag.	vis	tong	fr.
NOORDZEE				
O.318	14	420	—	1.619.615
WEST				
N.3	—	350	—	1.205.063
Z.502	13	250	—	703.830
O.500	3	55	300	326.134
KANAAL				
O.274	12	10	1.000	327.680
O.206	15	230	—	769.553
O.118	15	260	—	744.311
O.309	15	260	—	781.572
Z.186	16	220	5.000	2.413.463
MONKEY BANK				
O.232	15	200	—	595.095

Verwachtingen

VRIJDAG 3 MEI

KANAAL:	O.127 (20 vis - 4000 tong)
	O.303 (20 vis - 4000 tong)
	Z.189 (80 vis - 4500 tong)
	O.705 (15 vis - 3800 tong)
	(Dit allemaal in container)
	Z.185 (220 vis - 6000 tong)
	O.33 (130 vis - 6500 tong)
WEST:	O.128 (140 vis) - N.708 (250 vis) - O.279 (130 vis)
KREEFTENPUT:	O.306 (100 vis - 200 tong - 5 kreeft)

MAANDAG 6 MEI

IJSLAND:	O.129 (650 m ttz 50 kab. 70 kools, 500 schelvis, 10 bonen, 20 varia)
KANAAL:	Z.583 - O.229 - O.137 - O.275
WEST:	Z.296 - O.35 - N.752 - N.45

DINSDAG 7 MEI

KANAAL:	O.518
WEST:	N.40

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 26 APRIL 1985

Z.126	W	300	70	8	374.640
Z.582	W	5	70	9	315.880
Z.573	KRP	200	50	11	461.230
Z.243	KRP	300	60	13	485.845
Z.46	KN	2.800	270	16	1.827.480
Z.48	KN	2.500	250	16	1.907.161
Z.80	W	1.000	30	—	536.980
Z.56	K	150	—	—	55.980
Z.554	K	80	—	—	27.830
Z.536	K	100	—	—	61.220
Z.55	K	—	—	—	107.290
Z.430	K	—	—	—	33.530
					6.195.766

MAANDAG 29 APRIL 1985

BR.6	KRP	100	40	11	363.300
Z.300	W	1.000	30	5	346.730
Z.408	W	600	120	—	505.920
Z.123	KRP	200	40	9	359.220
Z.50	KN	2.700	250	14	1.673.290
Z.321	W	1.200	100	14	746.370
Z.121	KN	3.000	220	15	2.142.880
Z.91	N	300	500	15	1.824.080
Z.53	KN	4.500	260	18	2.158.905
Z.5	KN	6.000	240	21	1.980.525
Z.89	W	1.800	270	13	1.648.620
Z.510	KRP	—	10	6	308.840
Z.559	KRP	—	10	6	295.400
					14.354.080

DINSDAG 30 APRIL 1985

Z.584	N	—	240	15	701.080
Z.519	KN	2.900	200	18	1.720.850
					2.421.930

NIEUWPOORT

DONDERDAG 25 APRIL 1985

GARNAAL					
N.782		140 kg.			33.155 fr.

VRIJDAG 26 APRIL 1985

VIS					
N.563		4.182 kg.			219.130 fr.
N.88		355 kg.			57.335 fr.
N.590		455 kg.			78.973 fr.
N.700		539 kg.			131.659 fr.
N.349		139 kg.			32.193 fr.
N.22		298 kg.			59.050 fr.
N.575		697 kg.			98.809 fr.
N.736		368 kg.			60.346 fr.
N.720		510 kg.			92.609 fr.

N.512		814 kg.			161.507 fr.
N.346		243 kg.			49.023 fr.

Elf vaartuigen losten op de vrijdagmarkt ongeveer 8500 kg vis voor een bruto-waarde van 1.040.634 fr. Tong nr. 1 kreeg 254 à 266 fr./kg en tong nr. 2 266 à 270 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 304 à 314 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 296 à 312 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 235 à 240 fr./kg en kleine tong 194 à 214 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 340 à 460 fr./kg aangekocht, varia tegen 190 à 240 fr./kg en griet tegen 320 à 350 fr./kg. Tongschar werd tegen 115 à 190 fr./kg aangekocht, rode soldaten tegen 110 à 120 fr./kg, robaard tegen 85 à 110 fr./kg en knorhaan tegen 1400 à 2000 fr. de ben. Voor grote pladijs werd 3250 à 3500 fr. de ben geboekt, voor middenslag- of drielingpladijs 3000 à 3500 fr. de ben en voor visjes 1000 à 1600 fr. de ben. Op de vrijdagmarkt was er een geringe aanvoer van Westvis zodat voor deze soort een lonende prijsnotering opgetekend werd. Kabeljauw werd tegen 7000 à 8000 fr. de ben geboekt en gul tegen 2800 à 5500 fr. de ben. Grote wijting kreeg 3200 à 3500 fr. de ben en kleine wijting 1600 à 1750 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2600 à 2800 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1850 à 2000 fr. de ben. De schaars aangevoerde rog bekam 85 à 100 fr./kg en bot 500 à 750 fr. de ben. De aanhoudende, gure Noord-Oostenwind was er opnieuw oorzaak van dat de kustvaartuigen hun visserij niet naar behoren konden bedrijven. De vangsten lagen eerder langs de lage kant, doch werden gecompenseerd door een gevoelige prijsstijging voor alle aangevoerde soorten.

ZATERDAG 27 APRIL 1985

GARNAAL					
N.782		150 kg.			29.768 fr.



Eén van Canada's grootste rederijen, National Sea Products, had het niet onder de markt deze winter om zijn schepen bedrijvig te houden. Brusselle Marine kreeg een kaartje met de groeten van één der kapiteins: terrific winter but winches Brusselle all's well!

MAANDAG 29 APRIL 1985

VIS		
N.172	1.189 kg.	85.089 fr.
N.590	225 kg.	24.721 fr.
N.700	266 kg.	51.519 fr.
N.22	135 kg.	34.341 fr.
N.106	46 kg.	11.729 fr.
N.575	661 kg.	104.404 fr.
N.88	157 kg.	29.730 fr.
N.736	474 kg.	75.595 fr.
N.525	979 kg.	98.516 fr.
N.512	602 kg.	111.823 fr.
N.720	234 kg.	36.121 fr.

Op de maandagmarkt losten 10 Kustvaartuigen en één Westvaartuig samen ongeveer 5.000 kg vis voor een totale bruto-waarde van 663.588 fr. Voor tong nr. 1 werd 256 à 262 fr./kg betaald en voor tong nr. 2 264 à 270 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 320 à 330 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 302 à 312 fr./kg. Tong nr. 5 werd 262 à 274 fr./kg betaald en voor kleine tong 196 à 210 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 544 à 560 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 290 à 360 fr./kg, varia tegen 190 à 240 fr./kg en griet tegen 290 à 310 fr./kg. Tongschar bekam 110 à 168 fr/kg, rode soldaten 130 à 135 fr/kg en robaard 110 à 120 fr/kg. Grote pladijs werd tegen 3.500 à 3.750 fr de ben aangekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 3.250 à 3.500 fr de ben en visjes tegen 1.500 à 2.200 fr de ben. Westvis werd in geringe mate aangevoerd zodat van een normale marktprijs voor deze soort geen gewag gemaakt kan worden. Dit bracht met zich mee dat de aanvoer hoofdzakelijk door de kustvisserij werd beheerst. Vlaswijting haalde 2.500 à 3.000 fr de ben en kongel 40 à 50 fr/kg. Voor kabeljauw werd 8.000 à 8.500 fr de ben opgetekend en voor gul 3.600 à 7.500 fr de ben, dit volgens sortering. Grote wijting werd tegen de uitzonderlijk dure marktwaarde van 4.150 à 4.300 fr de ben aan de man gebracht en kleine wijting tegen 2.550 à 2.750 fr de ben. Grote zandschar kreeg 2.600 à 2.700 fr de ben en kleine zandschar 2.200 à 2.400 fr de ben. Voor de schaars aangevoerde rog werd een prijsnotering bekomen die van 80 à 115 fr/kg varieerde. Voor zeehond werd 2.500 à 2.800 fr de ben geboekt, voor doorn- of speurkaal 3.400 à 3.500 fr de ben en voor knorhaan 3.000 à 3.300 fr de ben. Vanwege de handelaars was er een goede belangstelling waar te nemen en zodat de vraag op de maandagmarkt ruimschoots het aanbod overtrof.

DINSDAG 30 APRIL 1985

VIS		
N.512	206 kg.	28.124 fr.
N.788	173 kg.	23.956 fr.
N.736	22 kg.	5.808 fr.
N.106	104 kg.	11.707 fr.

GARNAAL

N.349	97 kg.	19.088 fr.
N.782	87 kg.	15.796 fr.

Slechts vier kustvaartuigen losten op de dinsdagmarkt kun kleine vangst. Tong nr. 1 kreeg 256 à 260 fr/kg en tong nr. 2 272 à 278 fr/kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 318 à 330 fr/kg en tong nr. 4 of fruitong 316 à 325 fr/kg. Voor tong nr. 5 werd 270 à 276 fr/kg betaald en voor kleine tong 216 à 220 fr/kg. Varia bekam 180 à 230 fr/kg en griet 280 à 340 fr/kg. Voor grote pladijs werd 4.000 à 4.250 fr de ben opgetekend, voor drieling- of middenslagpladijs 3.750 à 4.000 fr de ben en voor visjes 2.250 à 2.500 fr de ben. Voor de weinig aangevoerde soorten werd op de woensdagmarkt een gevoelige prijsstijging waargenomen.

STEDELIJKE VISSERISCHOOLO „JOHN BAUWENS”

MERCATORLAAN 15, OOSTENDE

Stedelijke Cursus voor de Pleziervaart S.C.P.O.

„OPEN DEUR” en Voordrachtcyclus

UITNODIGING

DONDERDAG 16 MEI 1985

„OPEN DEUR”

Van 10 uur tot 12 uur en van 14 uur tot 17 uur.

– Afdelingen: DEK - NAVIGATIE
SCHEEPSDIESELMOTOREN
KOELTECHNIEK

– Stedelijke Cursus voor de Pleziervaart.

VRIJDAG 17 MEI 1985 20 uur

„VEILIGHEID OP ZEE”

Voordracht met film door Kapt. G. VAN EECKHOUTTE
Commandant van de „Cdt Fourcault”, opleidingsvaartuig van de Hogere Zeevaartschool te Oostende.
Bestendige Deskundige Provincie West-Vlaanderen Bevordering voor de Arbeid

VRIJDAG 24 MEI 1985 20 uur

„METEO”

Voordracht met dia's door Kapt. P. DESECK.
Kapitein ter Lange Omvaart, verbonden aan de Hogere Zeevaartschool te Oostende.

VRIJDAG 7 JUNI 1985 20 uur

„NAVIGATIEAPPARATUUR”

Voordracht met navigatieapparatuur door de Heer L. DEGRYSE van de Firma S.A.I.T.

GRATIS TOEGANG.

hoe kan je 3.000 mensen bereiken
uit het visserijmidden
op een snelle, efficiënte en goedkope manier?
door te adverteren
in „HET VISSERIJBLAD”
bel (059) 32 11 13 voor meer informatie

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	29 april	30 april	1 mei
Lappen	260 268	.....	.....
Grote	265 278	.....	.....
3/4	295 315	.....	.....
Bloktongen	310 325	.....	.....
Vóór-kleine	248 285	.....	.....
Kleine	200 225	.....	.....
Slips	180 190	.....	.....

ZEEBRUGGE

	29 april	30 april	1 mei
Grote	254 259	261 263	.....
Bloktongen	268 273	239 297	.....
Fruittongen	318 322	337 364	.....
Schone kleine	286 320	329 339	.....
Kleine	235 260	285	.....
Tout petit	190 206	233 225	.....
Slips	174 193	183 195	.....

NIUWPOORT

	29 april	30 april	1 mei
Tong I	256 262	256 260	.....
Tong II	264 270	272 278	.....
Tong III	320 330	318 330	.....
Tong IV	302 312	316 325	.....
Tong V	262 274	270 276	.....
Slips	196 210	216 220	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	29 april	30 april	1 mei
Platen	75 85	.....	.....
lek (groot-klein)	70 102	.....	.....
Derde slag	54 82	.....	.....
Platjes	20 36	.....	.....

ZEEBRUGGE

	29 april	30 april	1 mei
I	56 62	67 79	.....
II	49 59	55 51	.....
III	46 53	57 61	.....
IV	33 39	24 25	.....
V .....	.....	.....	.....

NIUWPOORT

	29 april	30 april	1 mei
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote	70 75	80 85	.....
Middenslag	65 70	75 80	.....
Platjes	30 44	45 50	.....

E.G. MOEDIGT PALINGINVOER AAN

Er wordt in de Europese Gemeenschap meer gerookte aal en paling in het groen geconsumeerd dan de vervuilde zee kan produceren. De in 1982 verwachte stijging van de palingproductie in de Gemeenschap bleef namelijk uit. Dat blijkt uit een E.G.-verslag.

Het verslag bevat verder voorstellen om de beperkte belastingvrije invoer van paling te verlengen. Het stelsel van kwota waarover geen invoerbelasting verschuldigd is werd voor het eerst in 1971 ingevoerd voor een aantal soorten verse, gekoelde of ingevroren paling die in de Gemeenschap verwerkt wordt.

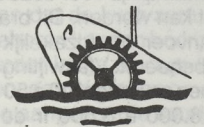
Volgens de Europese Commissie zouden voor 1985-86 dezelfde kwota als vorig jaar gehanteerd moeten worden, zo'n 5.250 ton. Wanneer de vraag in de loop van het jaar echter toeneemt dan zouden ook de invoerquota aangepast moeten worden.

Elke lidstaat krijgt een deel van het totale invoerquotum toegewezen waarbij wordt gekeken naar de vraag die per lidstaat sterk uiteenloopt. De Bondsrepubliek Duitsland krijgt het leeuwedeel toegewezen (1.865 ton).

De Benelux krijgt 1.660 ton toegewezen, Denemarken 900 ton, het Verenigd Koninkrijk 220 ton, Frankrijk 100 ton en Italië slechts 5 ton. De overige 500 ton dient als reserve.

Als je het Visserijblad gelezen hebt, gooi het niet weg maar geef het aan een vriend!!!

VAN DE SANDE BRESKENS



- ◀ ALLE CASCO en SCHEEPSREPARATIES
- ◀ SPECIALITEITEN: REPARATIE VISSERISCHEPEN
REPARATIE SLEEPBOTEN

VERDER:

- ALLE LAS- en CONSTRUCTIEWERKEN
- MACHINALE BEWERKINGEN ZOALS:
DRAAIEN
FREZEN
KOTTEREN
BOREN
IN EIGEN BEHEER
- ONTWERPEN en VERVAARDIGEN VAN:
VISLIJEREN
ANKERLIJEREN
TROSSENLIJEREN
KOPPELLIJEREN
- LEVERING en MONTAGE VAN o.a.
DAF en INDUSTRIE ONDERDELEN
- REVISEREN EN REPAREREN van:
ALLE MERKEN DIESELMOTOREN
ALLE MERKEN KEERKOPPELINGEN
HULPWERKTUIGEN
MACHINES
- ONTWERPEN-VERVAARDIGEN EN AANBRENGEN VAN
HYDRAULISCHE EN PNEUMATISCHE INSTALLATIES

REPARATIES EN SERVICE TER PLAATSE

Machiefabriek-Scheepswerf
Postbus 25, 4510 AA Breskens
Tel. 01172-1765
's avonds 01172 - 1590 Telex 55332

MEDEDELING van VAN DE SANDE B.V. te Breskens

Aan onze geachte klanten en degenen die het willen worden.
Ons bedrijf is nog steeds gevestigd in Breskens en is ook nog steeds bereid en in staat U alle gevraagde service en diensten te verlenen.
Van de Sande B.V.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	29/4	29/4	29/4	29/4	30/4	30/4	30/4	30/4	1/5	1/5	1/5	1/5	29/4	29/4	1/5	1/5
Tarbot groot	499	596	507	499	.....	.....	509	515	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	397	476	467	469	.....	.....	437	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot klein	301	322	318	375	.....	.....	327	300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	315	352	425	359	.....	.....	420	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet middel	300	314	236	340	.....	.....	384	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	200	244	153	180	.....	.....	194	245	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	76	93	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	22	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	115	139	131	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	90	98	.....	.....	.....	.....	95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	76	.....	59	.....	.....	.....	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	55	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	65	80	67	87	.....	.....	89	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	65	95	80	.....	.....	.....	89	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	60	75	68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	36	68	71	72	.....	.....	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Halve Mans	51	81	52	57	.....	.....	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	12	28	24	30	.....	.....	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	114	162	119	139	.....	.....	125	99	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (groot)	92	132	117	120	.....	.....	125	99	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (middel)	83	94	85	85	.....	.....	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	34	76	30	35	.....	.....	38	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	200	325	216	325	.....	.....	177	339	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	71	84	70	77	.....	.....	92	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting klein	31	42	33	35	.....	.....	49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schar	15	33	22	35	.....	.....	28	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol	60	175	65	164	.....	.....	66	139	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	34	52	53	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	16	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	28	42	44	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	31	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	64	95	.....	.....	.....	.....	103	78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	62	108	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	33	46	.....	.....	39	53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	24	43	.....	.....	38	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	60	106	65	60	.....	.....	83	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	33	40	17	13	.....	.....	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	55	120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	10	12	.....	.....	21	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **maandagmarkt van 22 april** werd aan-
gevoerd: 11.505 kg tong; 116 kisten tarbot en
griet; 1.355 kisten kabeljauw; 2 kisten koolvis;
775 kisten schelvis; 114 kisten wijting; 2.907 kisten
schol; 175 kisten schar en 254 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

heilbot 20,99-19,71; tarbot 25,42-23,20; grote
tong 15,63-14,83; grootmiddel tong 15,69-
15,17; kleinmiddel tong 15,50-14,94; tong één
13,70-13,18; tong twee 11,24-10,95.

Per 40 kg.:

tarbot 970-525; griet 824-432; kabeljauw één
248-196; kabeljauw twee 174-150; kabeljauw
drie 166-134; kabeljauw vier 142-114; kabel-
jauw vijf 134-70; koolvis drie 106; koolvis vier
114; schelvis één 142-122; schelvis twee 112-
92; schelvis drie 122-71; schelvis vier 81-54;
schol één 162-148; schol twee 160-144; schol
drie 152-114; schol vier 102-60; wijting vier 130-
76; schar 80-55; wolf 254-224; steenbolk 60;
kleine kreeft 280; krab 56; schar tong 142-112;
haai 196-186; roggen 262-124; hammen met
kop 424-212; leng 132; tongschar 335-156.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 45.500; KW 7 f 7.600; KW 22
f 57.300; KW 34 f 60.100; KW 35 f 83.900; KW
36 f 66.900; KW 45 f 60.500; KW 51 + KW 221
f 52.800; KW 77 + IJM 27 f 27.400; KW 88 f
36.400; KW 113 f 31.400; KW 145 f 48.300;
KW 173 + KW 214 f 37.900; KW 189 f 40.800;
UK 138 f 33.500; IJM 44 f 88.100; KW 115 f
45.300; IJM 207 + IJM 209 f 49.200; verder
twee IJmuidenaren, één Texelaars en een Goe-
dereeder die gezamenlijk f 90.000 besomden.

Aan de **woensdagmarkt van 24 april** werden
de volgende besommingen gemaakt: IJM 9 f
8.300; IJM 25 f 3.700; IJM 34 f 11.100; verder
een Deens vaartuig, de E 202 f 12.900.

Aan de **donderdagmarkt van 25 april** werden
aangevoerd: 1.240 kg. tong; 5 kisten tarbot en
griet; 183 kisten kabeljauw; 1 kist schelvis; 6
kisten wijting; 101 kisten schol; 24 kisten schar
en 43 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 28,18;
grote tong 16,19-15,27; grootmiddel tong
17,32-16,01; kleinmiddel tong 16,00-15,14;
tong één 13,55-13,05; tong twee 11,94-11,00.

Per 40 kg.: tarbot 896-650; griet 792-460; ka-
beljauw drie 204; kabeljauw vier 212-176; ka-
beljauw vijf 172-124; schol één 214-212; schol
twee 212-182; schol drie 184-154; schol vier
142-84; wijting vier 162-144; schar 138-88; bot
37-32; poontjes 96; schelvis vier 162.

LAUWERSOOG

Op maandag 22 april kon de vangst verkocht
worden van twaalf schepen. Bij de platvis bracht
de kleine schol van f 2,02 - f 2,16 per kg. op,
schol III tegen de drie gulden. Voor schol II bleef
de klok tussen f 3,63 en f 3,53 staan en de
schol I kon tot f 4,09 verkocht worden.

Kleine torregul bracht rond f 2,20 per kg. op,
kabeljauw V rond f 2,60 en middulgul tot f 2,85.
Van twee Denen konden de grotere soorten
kabeljauw verkocht worden van f 3,50 tot f 4.

De vloot kon maandag wel ter visserij uitvaren,
maar al spoedig werd het weer zo slecht dat de
rondvisvloot de haven van Helgoland binnen-
liep. Woensdag dan ook alleen buitenlanders
aan de markt. Vier Denen en een Duits span
waarvan de vangst per vrachtwagen werd aan-
gevoerd. Bovendien een kleine hoeveelheid
tong van de Duitse kust. Kabeljauw V bracht nu
f 3,42 per kg. op. Van de Denen lagen de
grootste soorten boven vijf gulden. Voor het
Duitse span kon een besomming van f 43.288
genoteerd worden. Bij de Denen was het hoog-
ste resultaat f 26.670.

Donderdag liepen reeds enkele spannen bin-
nen met een minimale vangst. Door de aanhou-
dende harde wind was het voor deze schepen
niet meer mogelijk de netten uit te zetten. De
torregul liep nu op tot f 4,07 en middulgul tot
rond f 4,25.

Vrijdag werden er slechts 800 kisten in de markt
geplaatst. Onder de aanvoerders waren 4 bui-
tenlandse schepen, waarvan één Deen met ca.
1.500 kg. tarbot. Weegbot lag boven f 26 en
tarbot II boven f 25. Voor tarbot III betaalde de
handel f 22,09 en voor de kleine tarbot bleef de
klok op f 18,33 staan. Het resultaat bedroeg f
42.603. Bij de spanvissers was één uitschieter
met 380 kisten, hetgeen een besomming van f
53.974 opleverde. Voor de kleine torregul werd
f 2,90 - f 2,80 gegeven en voor de kabeljauw I
tot f 4,22. De grotere soorten van de Denen
bleven boven de zes gulden.

Deze week liep de aanvoer van garnalen op tot
elf ton. Dinsdag een aanvoer van zes ton pel-
linggarnalen met opbrengsten van f 8,45 tot f
9,29. Donderdag werd er 4 ton verkocht tegen
prijzen van f 9,26 tot f 10,36.

De weekomzet kwam boven de f 800.000.

Overzicht gemiddelde prijzen per aanvoerdag.

	Ma.	Di.	Wo.	Do.	Vr.
	22/4	23/4	24/4	25/4	26/4
Kl. kabeljauw V	2,17	-	2,30	2,60	2,86
Kabeljauw V	2,61	-	3,37	3,86	4,07

Middulgul	2,79	-	3,47	4,25	4,34
Grote gul	3,27	-	4,78	4,67	5,-
Kabeljauw II	3,60	-	4,64	4,45	4,88
Kabeljauw I	3,25	-	4,85	4,05	4,39
Schol IV	2,09	-	-	-	-
» III	2,91	-	-	-	-
» II	3,60	-	-	-	-
» I	3,99	-	-	-	-
Braadschelvis	1,73	-	1,96	3,28	3,28
Wijting dicht	1,12	-	-	4,04	3,16
Wijting gestript	1,99	-	-	3,26	3,33
Schar dicht	1,23	-	-	1,47	1,46
Schar gestript	1,38	-	1,70	1,59	1,73
Pelling garnalen	-	8,84	9,03	9,64	10,25
Export garnalen	-	9,06	-	-	12,24

GOEDEREDE

MAANDAG 22 APRIL 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			15,28
Tong gm			15,59
Tong km			14,91
Tong I			12,95
Tong II			11,10
Tarbot I			25,66
Tarbot II			22,48
Tarbot III			17,60
Tarbot IV			15,45
Griet I			19,32
Griet II			11,37
Kab 1 (G)			3,38
Kab 2 (G)			3,20
Kab 3 (G)			3,06
Kab 4 (G)			3,00
Kab 5 (G)			2,08
Wijt. 4 (G)			1,12
Schar 1/D			1,50
Poon 1			1,50
Poon 2			2,58
Poon Zw			1,18
Rog I			4,57
Rog II			2,62
Schel. 3 (G)			2,38
Bot			0,70
Zalm-Forel			6,00
Tongschar			6,94
Schol 1 (O)			3,65
Schol 2 (O)			3,60
Schol 3 (O)			2,73
Schol 4 (O)			1,67
Krab			1,43
Inktvis W			9,67
Harder			2,73
Steenbolk			1,18
Diversen			4,73
TOTAAL	34.660	229.296	

DONDERDAG 25 APRIL 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			15,36
Tong gm			15,84
Tong km			14,92
Tong I			13,28
Tong II			11,04
Tarbot I			27,67
Tarbot II			22,52
Tarbot III			19,10
Tarbot IV			15,83
Tarbot Afw			11,50
Griet I			19,40

UW KLEUREN-TV en HI-FI STEREO-VIDEO-SPECIALIST

BARCO



pvba **CAZAUX JVC**

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

Vindictivelaan 11
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

NEDERLAND

NEDERLANDSE OVERHEID GROOTSTE SCHULDIGE IN VISVANGSTMISERIES

Kab 2 (G)	5,48
Kab 3 (G)	4,60
Kab 4 (G)	4,20
Kab 5 (G)	3,29
Kab (Afw.)	0,88
Wijt. 4 (G)	3,20
Schar 1/D	1,81
Poon 1	3,83
Poon 2	3,03
Rog I	4,56
Rog II	2,43
Schel. 3 (G)	3,00
Bot	0,90
Tongschar	7,50
Schol 1 (O)	3,67
Schol 2 (O)	4,04
Schol 3 (O)	3,13
Schol 4 (O)	2,04
Krab	1,98
Inktvis W	11,10
Harder	4,00
Steenbolk	2,29
Paling	13,25
Diversen	6,52
Garn. Bnl. 2	9,00

TOTAAL 30.390 168.020

VRIJDAG 26 APRIL 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			15,40
Tong gm			15,95
Tong km			15,19
Tong I			13,06
Tong II			10,85
Tarbot I			25,64
Tarbot II			22,99
Tarbot III			19,62
Tarbot IV			16,73
Tarbot Afw			11,00
Griet I			18,88
Griet II			13,26
Schol 1 (G)			3,93
Schol 2 (G)			3,66
Schol 3 (G)			3,17
Schol 4 (G)			2,37
Kab 1 (G)			5,16
Kab 2 (G)			5,36
Kab 3 (G)			4,40
Kab 4 (G)			4,06
Kab 5 (G)			3,20
Kab (Afw.)			0,89
Wijt. 4 (G)			3,08
Schar 1/D			1,80
Schar 2/D			1,91
Poon GR			4,57
Poon 1			4,30
Poon 2			2,28
Rog I			5,12
Rog II			3,89
Schel. 3 (G)			2,91
Bot			1,33
Zalm-forel			13,78
Tongschar			9,50
Schol 1 (O)			3,35
Schol 2 (O)			3,43
Schol 3 (O)			2,79
Schol 4 (O)			1,90
Haai + P			4,56
Krab			1,11
Inktvis W			11,36
Kuit/Lever			4,27
Harder			1,43
Steenbolk			2,23
Hammen			9,67
Diversen			6,21

TOTAAL 268.380 1.667.946

Wij waren zeker de eersten om de Nederlandse autoriteiten de eigenlijke schuld te geven over de thans dreigende visserijmiserie voor de Nederlandse vissers, als gevolg van de afschaffing van het „grijs verkoopscircuit”.

De Nederlandse regering heeft deze vorm van verkoop, waarbij de vangstcijfers van het grijs viscircuit niet doorgegeven werden aan Brussel, gepatronneerd en zelfs aangemoedigd, dit niet-tegenstaande af en toe een waarschuwing vanwege de vroegere directeur voor de Nederlandse visserij, dhr. ir. Tienstra.

Dit laatste niet zo rechtstreeks tegen het grijs viscircuit, maar tegen de ongebreidelde uitbouw van de Nederlandse vloot en de inbouw van massale p.k.

Wanneer men de hond van de band loslaat, is het duidelijk dat de hond zich vrij voelt en er naar handelt. Dit is totaal onaanvaardbaar en in toepassing op de vissers, zuiver menselijk.

Daarom ook **MOET** de Nederlandse regering dan ook maar opdraaien voor **HAAR** fouten, en dit zeker niet ten laste leggen van de visser. We zijn echter duidelijk overtuigd dat de Nederlandse regering thans haar handen wast als een nieuwe Pontius Pilatus.

Mijne Heren van de toenmalige regeringen die het grijs viscircuit gepatronneerd en in stand gehouden hebben, U alleen bent verantwoordelijk voor de mogelijke drama's, falingen en andere miseries die thans kunnen ontstaan, door de afschaffing hiervan, door alles **NU PLOTS**, op de bon te willen zetten.

U moet de mogelijkheden scheppen opdat men zich, ofwel met ere en volledige schadevergoeding terug kan trekken, ofwel het deficit bijleggen, zodanig dat elkeen aan zijn trekken komt.

Dit is **UW** plicht van verdelende rechtvaardigheid. U, opeenvolgende regeringen hebt die moeilijkheden en de thans ontstane miseries gepatronneerd, aangemoedigd en uitgelokt. Daar kan zelfs niet eens over gediscussieerd worden.

Uw eigen tekortkomingen op de rug van de, misschien te volgzame visser afwentelen, is meer dan misdadig. Een visser is uit de aard zelf van zijn moeilijk en veel-risico-dragend bedrijf een mens van de mogelijkheden, vooral als deze wettelijk geschapen zijn.

Thans plots, en zonder enige overgang alles ten laste leggen van de visser zelf, is niet alleen onrechtvaardig, maar geeft tevens blijk van een ongehoorde schijnheiligheid.

U hebt het uit de hand laten lopen, Mijne Heren, U wordt schuldig verklaard, U moet uw veroordeeling aanvaarden en als lichtend voorbeeld in dergelijke gevallen, **MOET** U deze herstellen. Zo U het niet doet, bent U niet-meer geloofwaardig en dan moet niemand het meer zijn. Dit is dan het einde van de rechtstaat.

Thans moeten er allerlei lapmiddelen genomen worden en wordt zelf tweedracht gezaaid in de rangen van de visserij. Vissers met een persoonlijk contingent worden nu opgezet tegen diegenen die sneller en veelvuldiger vissen en daarmee de totale kwota te vroeg uitputten, met het gevolg dat diegenen die nog niet aan uitputting van hun eigen kwotum toe zijn, hiervan het slachtoffer worden.

Het is even duidelijk dat dezen dit niet zullen nemen. Waar vinden we een Nederlandse regeringsgezagsdrager die eindelijk de moed opbrengt om te aanvaarden dat, waarvan zij de schuld dragen, door hen dient hersteld te worden? Zal het worden zoals met deze Griekse wijsgeer die, in volle dag met een lantaarn op zoek ging naar een rechtvaardig mens?

Het antwoord is aan de Nederlandse gezagsdragers.

Als je het Visserijblad gelezen hebt, gooi het niet weg maar geef het aan een vriend!!!

■ Op 10 en 11 mei worden visserijdagen in het Nederlandse Bergen gehouden. Alle visserijdagen staan thans in het brandend teken van het Nederlands vistekort door het uitvallen van het grijs-viscircuit en de verscherpte visserijcontrole. Het is dus duidelijk dat ook daar dit brandend aktueel onderwerp zal aangesneden worden. De Visserijdagen worden gehouden in de „Volkshogeschool” de „Zandhoeve”. We zouden hierop graag terugkeren.

■ Bepaalde landen-lidstaten hebben van bepaalde kwota te veel, zodat zij deze niet aankunnen. Dit is in het bijzonder het geval voor Groot-Brittannië dat aan geen kanten het kabeljauwkwotum aankan. Dit was ook het geval voor, onder meer West-Duitsland en België, dat, minstens verleden jaar, ook het kabeljauwkwotum niet aan kon. In Nederland zit het, **NU** natuurlijk anders, en zitten ook de kabeljauwvissers in de penarie. Ze klagen dat die landen die verleden jaar hun kabeljauwkwotum niet aankonden thans ook, van de algemene verhoging van het EEG-kwotum kabeljauw mede profiteren. Dit zou niet mogen zijn? Begrijpelijk dat die andere bepaalde landen dit niet nemen en dat een eventuele verhoging van bepaalde kwota, pondsgewijs of naar pro-rata, aan alle landen-lidstaten die over een kwotum beschikken, ten goede moet komen. Of anders, wat geven voor wat te krijgen. Dit is ook zeker wel Nederlandse „bon sens”. Hun moeilijkheden mogen niet op de rug van de visserij uit andere landen gelegd, of opgelost worden, maar op de rug van de eigen Nederlandse regering die er de schuld van is.

■ In de vergadering van de kustvisserij gehouden te IJmuiden in Nederland, hoorden we wijze woorden vanwege een woordvoerder, de hr Albert van Urk, die er rond voor uitkwam dat de kleine vis en het gebroed beter moet beschermd worden door een verhoging van de netmaaswijdte. De iets kleinere aanvoer zou dan gecompenseerd worden door het vangen van grotere vis met betere prijzen als gevolg. We voegen er ook nog aan toe, dat men later de kleine vis die nu gespaard werd, onder een grotere maat zal terugvangen. Het voorlopig minder vangen van vis, zou dus slechts een paar maand duren.

HOOGWATERBOEKJE 1985

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden 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.

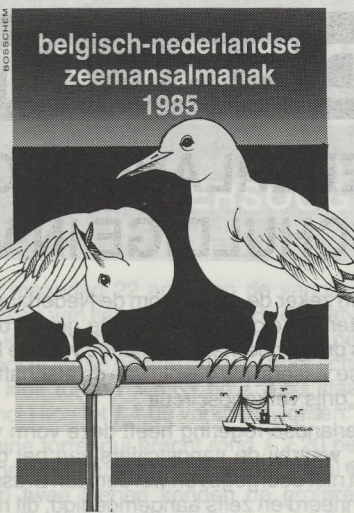
Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar voor de prijs van 40 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 40 fr. + 24 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

SCHIPPERS!

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



belgisch-nederlandse zeemansalmanak 1985

De editie 1985 werd, zoals ieder jaar, volledig nagezien en verbeterd en bevat ± 1.400 blz.

Deze almanak is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr. + 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) + 140 fr. verzendingskosten (voor België) en 175 fr. verzendingskosten (voor Nederland). Te storten op pc. 000-0418987-44, of BBL 384-1605797-46, op naam van pvba Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verkrijgbaar:
IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.
OVA, Vismijn, Oostende.
Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

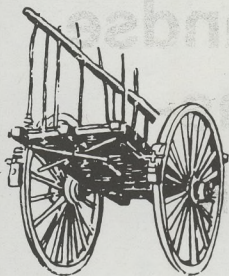
IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.
Maritiem, Visserweg 46, te Scheveningen.
Observator, Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam.
Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.
Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

Hiernavolgende werken, zeekaarten, visserijplaten, enz., zijn in onze drukkerij verkrijgbaar.

1. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1985.
Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 140 fr. (België)
Verzendingskosten 175 fr. (Nederland)
2. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982.
Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 140 fr.
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. Hoogwaterboekje 1985 - 40 fr.
4. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.
Verschillende soorten zeevis.
Schaal- en weekdieren.
Sportvissen.
Zoetwatervissen.
Prijs 500 fr. + 102 fr. verzendingskosten.
Visgronden.
Prijs 350 fr. + 102 fr. verzendingskosten.
5. „Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 35 fr. verzendingskosten.
6. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 20 fr. verzendingskosten.
7. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
8. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
9. Wat IJslanvaarders vertelden door Willem Lanzsweert.
Prijs 200 fr. + 12 fr. BTW + 20 fr. verzendingskosten.
10. Met de Mercator naar de Stille Zuidzee, door A. De Bock.
Prijs 330 fr. + 20 fr. BTW + 27 fr. verzendingskosten (België).
Prijs 330 fr. + 43 fr. verzendingskosten (Nederland).

RESTAURANT



't Schuurke

GUIDO DEVOLDER - MINY

VOORHAVENLAAN 20,
8400 OOSTENDE
Ø (059) 32 36 03

Daar steeds meer zakenmensen hun vertrouwen in ons restaurant stellen, hebben wij besloten, naast onze uitgebreide kaart ons ook te voorzien van een dagschotel aan 180 fr. per persoon.

Tevens stellen wij U ook een zakenlunch voor die maandelijks verandert. Hierbij een vb. van zo'n menu.

*Polderhesp met meloen
of Garnaalkroketter*

*Rundssteak met groentenkrans
of Rode baarsfilet op bed van fijne groenten*

Nagerecht

Mokka

Witte of rode wijn inbegrepen.

Deze zakenlunch wordt vlot en snel bediend voor de prijs van 650 fr.

Indien mogelijk gelieve te reserveren.

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
Ø 32.00.07

**het koudste
het best bewerkbaar**

**REDERS en
VISSERS.**

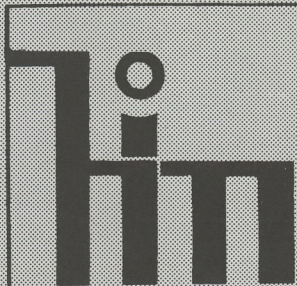
voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND
VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 - 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 16 89 - Telex: 81229



Gedekte risico's:

**eigen schade - schade aan derden -
opslepingen - totaal verlies -
lichamelijke schade aan derden -
navigatietoestellen - zeegoed - vistuig**



**Scheepskredieten worden verleend
aan de leden tegen zeer lage interesten.**

