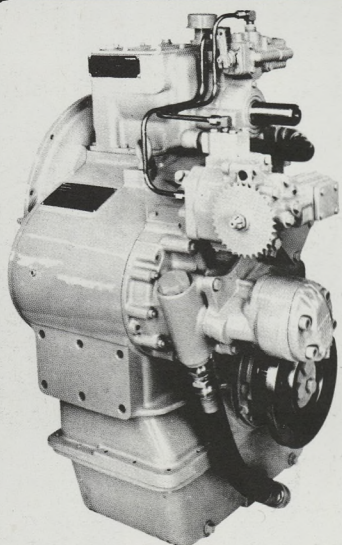


HET VISSERIJBLAD



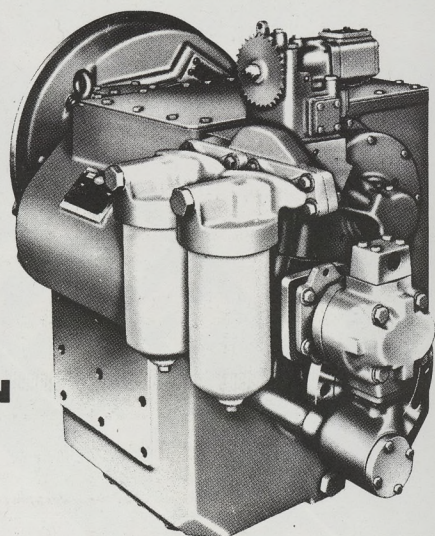
52e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 7 JUNI 1985 – NR. 22



Model MG-514M

ZOWEL DE Z.80, DE Z.122 ALS DE Z.300 ZIJN UITGERUST MET DE NIEUWE SCHEEPSKEERKOPPELINGEN TWIN DISC

"OMEGA POWER CONTROL"



Model MG-530M

BRANDBLUSBOTEN

FIRE BOATS



VARIABEL SCHROEFAS TOERENTAL BIJ KONSTANT MOTORTOERENTAL

De toepassing van het TWIN DISC "Omega Power Control" systeem, welke leverbaar is op de modellen MG-514M en MG-530M, maakt het mogelijk bij konstant hoog motortoerental het schroefstoerental te variëren tussen maximaal en nul omw/min. Dit systeem biedt grote voordelen vooral dan wanneer door de hoofdmotor ook de hulpapparatuur zoals lieren, pompen en andere werktuigen wordt aangedreven.

20 OMW/MIN. OP DE SCHROEFAS BIJ EEN MOTORTOERENTAL VAN 2100 OMW/MIN.

U kunt de motor dat toerental laten draaien voor de aandrijving van Uw hulpapparatuur dat het gunstigst is, terwijl U het schroefstoerental voor manoevreren zover kunt terugnemen als U dat wenst.

Nu is het mogelijk 20 omw/min. op de schroefas te hebben, terwijl 1500 omw/min. beschikbaar zijn voor de aandrijving van Uw hulpapparatuur.

MEETVAARTUIGEN

RESEARCH VESSELS



EENVOUDIG IN TE BOUWEN

Geen speciale voorzieningen aan de motor, schroefas of schroef. Het gehele systeem bestaat uit een TWIN DISC "Omega Power Control" systeem, toerenteller op de schroefas en een extra bedieningshandel.

Deze installatie is aanzienlijk goedkoper dan een systeem met een variabele schroef.

BEDRIJFSVAARTUIGEN

WORK BOATS



Vraag vandaag nog gegevens aan betreffende het TWIN DISC "Omega Power Control" systeem voor keerkoppelingen.

Het is een ideale toepassing voor alle typen beroepsvaartuigen waar langzaam en precies manoevreren gevraagd wordt onder alle omstandigheden en voor schepen voor speciale doeleinden, zoals meetvaartuigen en brandblusboten.

Als alternatief kan op vele modellen TWIN DISC koppelingen een zgn. trolling valve gemonteerd worden, welke voor langzaam varen dezelfde eigenschappen heeft doch geen hoge motortoerentallen toelaat.

Op aanvraag zenden wij graag een complete dokumentatie toe.

ALLEENVERTEGENWOORDIGER (Studie van de toepassing, Verkoop & Dienst na verkoop)



N.V. ESCO TRANSMISSIONS S.A.

CULLIGANLAAN, 3 1920 MACHELEN (Diegem) BELGIUM
TEL.: (02) 720 48 80 TELEX: 21930 ESCOPO B



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

het
visserijblad

Vrijdag 7 juni 1985 – Nr. 22

SOCIOLOGISCH ONDERZOEK IN DE ZEEVISSERIJ (SLOT)

SAMENVATTING EN BESLUITEN

Einde 1983 begin 1984 werden 73 scheepsjongens in de Belgische zeevisserij ondervraagd naar hun houding ten aanzien van hun beroep, en meer in het bijzonder ten aanzien van het Fonds voor Scheepsjongens. Dit Fonds, dat in 1971 werd opgericht, wil de ontvolking in de zeevisserij tegengaan door aan de jongeren een vaste en gewaarborgde bezoldiging per zeedag toe te kennen.

Met de enquête werd beoogd, enkele elementen aan te reiken die van belang zijn bij de evaluatie van het Fonds en bij de pogingen om zijn werking aan te passen aan de gewijzigde behoeften en omstandigheden.

De ondervraagde scheepsjongens zijn voor 80 pct. woonachtig in de subregio's Oostende en Zeebrugge; slechts enkelen wonen in de subregio Nieuwpoort of buiten de kuststreek.

Een meerderheid onder hen is werkzaam in de bokkennisserij, één vijfde in de plankenvisserij en één vijfde in de garnalvisserij.

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

De „roep van de zee”, de familiale traditie en de contacten met varende familieleden en vrienden waren in belangrijke mate bepalend bij de keuze van het beroep.

De beslissing om scheepsjongen te worden werd in nagenoeg één derde van de gezinnen (door vader en/of moeder) negatief ontvangen, vooral wegens het harde beroep en de gevaren van het vissersleven.

Menige scheepsjongen is ervan overtuigd dat het ontbreken van voldoende gezins- en sociaal leven in de zeevisserij als een pijnlijk gemis wordt ervaren en dat hierin nogal eens de oorzaak schuilt van „voortijdige” afvloeiing uit deze sector.

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

Niettemin is de huidige binding met het beroep zeer groot, want 77 pct. zeggen „zeker en vast” in de zeevisserij te zullen blijven en

voor nog eens 19 pct. zal dit „waarschijnlijk wel” het geval zijn. Alhoewel de voorkeur en de ambitie van de meesten duidelijk gaat naar functies van „schipper” en „motorist”, verwacht meer dan de helft toch enkel „matroos” te zullen worden en één vijfde „lichtmatroos”.

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

Menigeen had ooit reeds met werkloosheid te maken (31 pct.) doch de duur hiervan bleef al bij al doorgaans beperkt tot minder dan één maand, wat zeker niet wijst op structurele- of conjuncturele- doch enkel op frictie-werkloosheid. Wat het „verloop” betreft, 59 pct. veranderen reeds van schip, vooral om wille van minder goede arbeidsvoorwaarden.

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

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

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

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

Op de vraag door welke instantie het Fonds geldelijk wordt gespijsd, konden 34 pct. geen antwoord geven, en wanneer men peilt

naar de instanties die in de Beheerraad van het Fonds vertegenwoordigd zijn, stijgt het aantal opinielozen zelfs tot 75 pct.

Naast hun bezoldiging uit het Fonds, ontvangen 70 pct. nog een percent op de besom-

ming samen met drinkgeld, en 23 pct. alleen een percent op de besomming.

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

Globaal genomen, zeggen 88 pct. van de respondenten „tevreden” tot „zeer tevreden” te zijn met het loon dat hen langs het Fonds wordt uitbetaald.

Niettemin drukt een meerderheid van ongeveer twee derden de wens uit tot aanpassing van deze bezoldiging: veruit de meesten onder hen geven de voorkeur aan een indexaanpassing (51 pct.), terwijl slechts enkelen een substantiële verhoging van de bezoldiging wensen tot het peil van een „normaal” loon (16 pct.).

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

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

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

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

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

(vervolg op blz. 2)

inkomensbronnen (percent op de besomming + eventueel ook „drinkgeld“).

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

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

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

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

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

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

ONZE COMMENTAAR

„Samenvatting en BESLUITEN“

De hamvraag in heel deze kwestie is uiteraard: waarheen met het Fonds? Hoe moet het nu verder?

De auteurs trekken alvast volgende belangrijke **conclusies**:

1. Het belang en de rol van het Fonds liggen in de praktijk niet zozeer in het aantrekken van jongeren naar de visserij (wat met de huidige schamele Fondsbezoldiging als lokmiddel trouwens ook niet mogelijk is), doch veeleer in het binnen het bedrijf **houden van reeds aangemonsterde jongeren**, en dit dan in een bevredigende **combinatie met andere inkomensbronnen** (percent op de besomming + eventueel ook drinkgeld).
2. Het probleem is echter dat die andere inkomensbronnen **individueel** zeer sterk verschillen (in tegenstelling tot de Fondsbezoldiging, die **voor iedereen gelijk** is) en bovendien - precies door hun strikt individueel karakter - zeer moeilijk en dan nog slechts bij benadering te achterhalen zijn, zodat een beleid terzake slechts kan gebaseerd zijn op bestendig wisselende **tijdsopnamen**, die daarbij eerder vaag en weinig betrouwbaar zijn.
3. De werking van het Fonds (en het beleid dienaangaande) zit dus blijkbaar geprangd tussen de opdracht die het Fonds **vanwege de wetgever** heeft gekregen en anderzijds de **reële toestand** waarnaar het Fonds reeds **vrijwel onmiddellijk** na zijn oprichting in 1971, is afgegleden.
4. Over het algemeen lijken werkgever en werknemer, reder en scheepsjongen, zich inzake inkomensvorming vrij goed aan die **feitelijke** evolutie te hebben aangepast: voor de meeste scheepsjongens is de „bezoldiging“ vanwege het Fonds al lang geen bezoldiging meer zoals de wetgever die destijds ongetwijfeld vóór ogen had, doch enkel nog **één van de factoren** bij de inkomensvorming.
5. Waar die aanpassing minder gelukkig

verlopen is, ligt bijgevolg een **permanente oorzaak** van voortijdige afvloeiing, nog vóór de scheepsjongen overstapt naar de functie van lichtmatroos of matroos, wat dan meteen ook een gedeelte van de „human investment“ vanwege overheid en bedrijf **ongedaan** maakt.

Zelf geven de auteurs toe dat deze conclusies „nog met andere elementen kunnen aangevuld worden“. **Vanuit de redershoek** bekeken, zouden wij - als niet onbelangrijke aanvulling - nog volgend element willen toevoegen:

Voor een tweehonderdtal vaartuigen zijn er bestendig slechts een honderdtal scheepsjongens beschikbaar. Het „**wettelijk**“ tekort, d.i. in de zin van de Wet van 1931, ligt aldus continu op ongeveer - 50%. Vermits evenwel niet iedere reder en/of schipper er veel om geeft of hij al dan niet een jongen aan boord kan nemen, ligt het „**werkelijk**“ tekort, d.i. zoals het werkelijk wordt **aangevoeld** in het bedrijf, wel iets lager. Maar dat neemt, in de gegeven omstandigheden, niet weg dat er ongetwijfeld reders zijn die wel degelijk een jongen aan boord zouden willen, doch er geen kunnen vinden. Die reders kunnen ofwel tot de „echte“ behoren; met het hart op de juiste plaats, reders die menen dat het hun verdomde plicht is, bij te dragen tot de voortgezette opleiding van de jongeren in de zeevisserij (met allicht de hoop, als de jongen meevalt, hem later als matroos aan boord te kunnen houden), ofwel kunnen zij gewoon nuchtere zaakvoerders zijn die terdege beseffen dat zij voor een scheepsjongen geen R.M.Z. hoeven te betalen (of, beter gezegd, vanwege het Fonds de gestorte R.M.Z. terugbetaald krijgen),... en iedere frank telt nietwaar?, ofwel vormen zij een combinatie van beide.

Maar, welke nu ook hun beweegredenen mogen zijn, **alle** reders zijn wettelijk ertoe **verplicht**, geldelijk bij te dragen tot de financiering van dit solidariteitsfonds, doch anderzijds zijn **niet alle** reders in de gelegenheid om uit dit Fonds iets terug te krijgen. De reders die, omdat zij er het vlugst bij zijn, of omdat zij kunnen rekruteren binnen eigen familie of binnen hun vrienden- en kennissenkring, de hand kunnen leggen op een scheepsjongen (meestal dan nog behorend tot de beste en meest gemotiveerde), beschikken aldus - of de jongen achteraf al dan niet meevalt - in elk geval over een werknemer waarvoor zij **geen sociale lasten** hoeven te betalen. En dat betekent nogal wat, als je bedenkt dat - naar wij konden vernemen - van iedere 100 frank die het Fonds uitgaf in 1984 voor de scheepsjongensbezoldiging (zeedagen + betaalde feestdagen) niet minder dan 42 frank ging naar de reder, als terugbetaling van aan de R.M.Z. voorgesloten sociale bijdragen.

Een goede raad dus, beste reders: doe al wat je kan, om een scheepsjongen aan te monteren! Je riskeert er niets mee en, meer nog, je kunt er welhaast langs alle kanten voordeel uit halen!

Maar dat is allemaal gemakkelijk gezegd. Waar we allemaal mee blijven zitten, is het probleem: hoe bezorg je aan iedere reder die dat wenst, een scheepsjongen? Als er 200 vaartuigen zijn en er zijn slechts 100 scheepsjongens, bezorgen we dan voor ieder schip een halve scheepsjongen?... of een „kwart man“ vermits ze nu al meestal meevaren als zgn. „halve man“... en dat zonder afbreuk te willen doen aan de mannelijke eigenschappen van onze scheepsjongens.

(vervolg blz. 3)

Voortaan een eenvoudiger naam



Generale
Bank

En als je niet kunt overgaan tot zo'n soort van Salomonsoordeel hoe los je dan die discriminatie op ten aanzien van de reders die **niet** over een scheepsjongen kunnen beschikken... maar wél mogen (en **moeten**) bijdragen voor het Fonds?

De oplossing ligt eigenlijk vóór de hand: van dit Fonds (dat warempel eerder begint te lijken op een Fonds **voor Reders**) maak ervan weerom een **echt** Fonds **voor Scheepsjongens**... en dan wordt het, **op termijn**, meteen **ook** een Fonds voor **alle** reders, maar dan niet in de zin van kortzichtig geldelijk gewin, doch in de zin van het opbouwen van een **bestendige** toevoer van **voldoende** jongeren in het bedrijf, die erin **blijven** en erin opgroeien tot vakbekwame vissers, dit alles ten bate van **alle** reders en meteen dus van **gans** het bedrijf.

Laten wij dus de wil opbrengen om terug te keren naar het oorspronkelijk opzet: de voortgezette opleiding aan boord, die uiteindelijk aan **ieder** reder ten goede komt, geschiedt ten laste van **iedere** reder, via een gemeenschappelijke pot waarin alle reders solidair hun bijdrage storten (met als toemaatje een flinke hap overheidssteun, wat de solidariteit tot uitdrukking brengt van de gemeenschap, zowel op nationaal als op provinciaal vlak).

En **daarboven** moeten wij dan natuurlijk nu eens eindelijk de wil en de bereidheid willen opbrengen, om aan die scheepsjongens te geven wat hem toekomt, nl. een vaste en gewaarborgde Fondsbezoldiging die **op zichzelf, los van** alle eventuele extra's en extraatjes, een waarachtige en billijke geldelijke beloning betekent voor het werk dat hij als scheepsjongen aan boord dient te presteren. Dat er daarbij al eens een jongen onder de maat valt en daardoor eigenlijk die geldelijke beloning niet waard blijkt te zijn, is een risico dat je erbij moet nemen. Kaf zal er altijd onder het koren zijn,... en het is niet eens altijd allemaal kaf, want soms zitten er ook „laatbloeiers” bij, aan wie je de nodige tijd moet gunnen om echt op dreef te komen.

En anderzijds heb je dan de vluggerds, de

handige knapen, de rappe gasten. Dat er voor hen iets extra van tafel valt, zal wel nooit kunnen vermeden worden, en hoeft uiteraard ook niet vermeden te worden: als een reder iets extra toestopt aan een scheepsjongen, zal hij echt wel weten waarom, en dat heeft volstrekt **niets met het Fonds** noch met de doelstelling van het Fonds te maken. Want door het kortzichtig dooreenhaspelen van 't een en van 't ander, zijn we in dit sukkelstraatje van de „survival of the fittest” gekomen. Alleen de knapste en de rapste komen flink aan hun trekken, **met of zonder Fonds**, het heeft geen belang. Want het Fonds werd niet opgericht om die wonderknapen in het bedrijf te krijgen en ze erin te houden, maar wél ten behoeve van de **middenmoot** en van de achternahinkers,... vooropgesteld natuurlijk dat je die dan **daadwerkelijk** een steuntje wenst te geven. Als je dat niet doet, en dat is hier zeer duidelijk het geval... met een „bezoldiging” ongeveer nog ter hoogte van het doggeld van een scheepsjongen bij de R.V.A., dan is het Fonds er dan enkel nog voor zij *die het niet nodig hebben*, en dat is vanzelfsprekend totaal **zinloos**.

Want hoe gaat het nu? De anderen, die in het peleton zitten, ofwel achterop blijven sukkelen (met de kans misschien ooit nog het peleton in te halen), ja die jongens komen al heel vlug in een keiharde koers terecht waarbij in iedere ronde een aantal renners afvallen. De sportdirecteur is nauwelijks te bespeuren (tenzij dan in de kopgroep), en aanmoediging en logistieke steun geeft hij slechts met mondjesmaat. Wel krijgt hier en daar iemand in 't peleton een flesje frisdrank of een ander opkikkertje toegegooid vanwege een welwillende toeschouwer. Uiteindelijk wordt de kopgroep talrijker dan het peleton. De kopgroep sleept intussen allerlei bonussen, premies en prijzen in de wacht, terwijl de achterstand van het peleton steeds groter wordt.

De cijfers van het Waterschoutsambt die telkenjare medegedeeld worden aangaande het verloop van de jaarklassen, liegen er niet

om: de start is reeds bedroevend (in die zin dat al te weinig schoolverlaters aan de startlijn opdagen) doch wat er nadien in de loop der jaren allemaal „afvloeit”, is gewoonweg verontrustend en stemt ieder weldenkend reder ernstig tot nadenken.

* * *

Jongerenwerking in een bedrijf is geen veldkoers. In onze visserij komt het erop aan, het bemanningsbestand op termijn veilig te stellen, en dit zowel kwalitatief als kwantitatief. En dat moet gebeuren met veel geduld, met breedenkendheid en met een vooruitziende blik, en desnoods met vallen en opstaan, doch steeds met het uiteindelijk doel vóór ogen.

Als een wending en een ommekeer in die zin zou kunnen bereikt worden, dan zal deze sociologische studie ongetwijfeld zeer nuttig geweest zijn. Als het allemaal in dovemansoren terecht komt (want wat baten kaars en bril, als de uil niet lezen wil), dan blijft deze studie desondanks de verdienste behouden van het teken te zijn aan de wand. Het is nog niet te laat, maar het is toch al vijf vóór twaalf...

Martine VANDENBERGHE

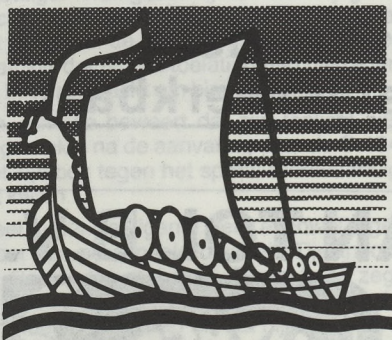
Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

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

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

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...

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

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

Ø 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

MACHINEFABRIEK

A. Th. VAN TOL B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'

TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN



Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam;

Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.

Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649

Telex 28183

en dat
24 uur per dag...

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting heeft de Raad de onderzoeken voortgezet in enkele gevallen terwijl ook in andere zaken werd gevorderd door de rijkscommissarissen Carly en Van de Velde.

De Raad zette eerst het onderzoek verder inzake het opvissen van een mijnveegkabel van de MS.Tongeren. Nadat reeds eerder andere getuigen werden onderhoord was het nu de beurt aan matroos Vandenberghe van de Tongeren. Deze was op het ogenblik der feiten roerganger aan boord van de MS.Tongeren. Ongeveer een half uur voor de aanvaring had hij die taak aangevangen maar nopens de feiten weet hij niet zo heel veel te vertellen. Hij weet niets af van de koersen en kan evenmin bevestigen dat hij het overvaren van de mijnveegkabel heeft kunnen vaststellen. Hij heeft in ieder geval niets gehoord of gevoeld. Niettemin zegt getuige dat ongeveer één minuut voor de aanvaring een vuurpijl werd afgeschoten vanop de Tongeren. Getuige bevestigt verder dat het vissersvaartuig, met name de Z.553 aanvankelijk stil lag maar dat het vaartuig nadien, kort voor de aanvaring opnieuw koers liep. Bovendien, zo zegt getuige, was de mijnveegkabel voorzien van twee verlichtingsboeien, een op het einde en vermoedelijk een in het midden van de kabel.

SPORTVISSERSVAARTUIG VOER ALS SPOOKSCHIP HAVENGEUL BINNEN

Een andere zaak die werd behandeld was de aanvaring die zich in oktober van vorig jaar voordeed tussen de O.104 „Rebel” en het sportvissersvaartuig „Bounty IV”. De feiten deden zich voor toen een groep vissersvaartuigen de Oostendse havengeul opvaardden, opweg naar de visgronden, terwijl anderzijds het sportvissersvaartuig de haven binnen liep. Terzake wordt schipper Catoor van de „Bounty IV” onderhoord maar die geeft een zeer dubieuze uitleg nopens de preciese omstandigheden. Volgens de eerste onderzoeken bleek dat het toplicht van de „Bounty IV” niet brandde maar dit wordt nu formeel tegengesproken door getuige Catoor die onvoorwaardelijk staande houdt dat het toplicht wel degelijk brandde. Ik kon dat zien aan de belichting van de vlaggelijn, zegt getuige. Wel geeft hij toe dat hij geen aandachtseinen heeft gegeven omdat hij totaal verrast werd door de aanvaringssituatie. Verder zegt getuige dat hij wel toelating had gekregen van de Loodsenwacht om binnen te varen.

Kortom, getuige beweert dat zijn toplicht pas defect geraakte na de aanvaring door de O.104 die met zijn bok tegen het sportvissersvaartuig terecht kwam.

Een heel ander getuigenis werd evenwel afgeleid door een personeelslid van de Tijseinpost op het Oostendse staketsel. Die getuige zegt dat de „Bounty” de havengeul binnen vaarde als een heus spookschip en dat hij er honderd procent zeker van is dat het toplicht niet brandde. Met een schijnwerper belichtte hij de „Bounty” en maakte vervolgens meerdere keren verticale bewegingen met die schijnwerper om de schipper te wijzen op het defect toplicht. Bovendien brandde er geen dekverlichting aan boord van de „Bounty”.

DRIE VORDERINGEN

Vervolgens werd nog gevorderd in drie zaken. Een eerste geval betrof de aanvaring die zich in oktober van vorig jaar voordeed tussen de kusttreiler O.491 en het zelljacht „Argonaut”. Ter-

zake werd schipper Heinderson Freddy betrokken maar die geeft de feiten eerlijk toe. Hij zegt dat hij met zijn bakboordbok bleef haperen aan het jacht nadat hij dat laatste te laat had gezien. Bovendien lag het jacht voor anker.

In zijn vordering laat rijkscommissaris Van de Velde verstaan dat schipper Heinderson onvoldoende aandacht heeft besteed aan de situatie. Daarom wordt tegen hem een schorsing van drie dagen gevorderd.

* * *

Een volgende zaak waarin gevorderd werd was deze waarbij schipper Ronny Vanhoutte van de N.700 „Alex” er van verdacht werd de warrelnetten van een ander vissersvaartuig te hebben weggevisst. Dat zou zelfs, zo bleek aan de hand van getuigenissen van tegenpartij, opzettelijk zijn gebeurd. In zijn vordering laat rijkscommissaris Van de Velde uitschijnen dat de fout evenwel dient gezocht te worden bij de eigenaar van de warrelnetten die onvoldoende waren bebakend en zeker niet volgens de vigerende reglementen. De stokken waren te kort en de vlaggetjes waren gewone witte lapjes vod. Bovendien waren te weinig lichten aangebracht. In zijn vordering laat de rijkscommissaris bovendien verstaan dat geen enkel bewijs werd geleverd dat Ronny Vanhoutte opzettelijk de warrelnetten heeft overvaren zodat de schipper buiten zaak wordt gesteld.

* * *

Een laatste zaak was de aanvaring tussen het vissersvaartuig N.551 „Sandra” en de Bergues-

bankboei. In deze zaak werden twee opvarenden van voornoemd vissersvaartuig betrokken, met name schipper Huyghebaert en roerganger Broecke.

In feite had het om een ramp kunnen gaan want, na de aanvaring bleek dat het vissersvaartuig aanvankelijk geen schade had opgelopen maar korte tijd nadien, begon het vaartuig steeds dieper in het water te liggen totdat een onderzoek uitwees dat zich een lek in het voorschip had voorgedaan. Er diende zelfs assistentie van de sleepboot Zeetijger ingeroepen te worden om het vaartuig leeg te pompen. Nadien kon, steeds met assistentie van de Zeetijger, veilig de haven binnen gelopen worden.

In zijn vorderingen komt rijkscommissaris Carly tot de vaststelling dat schipper Huyghebaert niet de passende zeekaarten aan boord had. Het ging om een kaart van 1913 die slechts was bijgewerkt tot 1980, en dat gaf natuurlijk een heel andere situatie. Daarom wordt tegen schipper Huyghebaert een schorsing van vier dagen gevorderd.

Ook roerganger Broecke gaat in deze zaak ver van vrijuit. Hij had niet het minste idee dat het om een boei ging want aanvankelijk hield hij het licht voor een vaartuig. Toen hij later vaststelde dat het licht onveranderd bleef kwam hij tot de conclusie dat het om een boei ging maar toen was de aanvaring al niet meer te vermijden. Rijkscommissaris Carly komt in zijn vordering tot de conclusie dat roerganger Broecke een zware navigatiefout heeft begaan zodat ook tegen hem een schorsing van zijn brevet gedurende vier dagen wordt gevorderd.

HAVEN EN VISSERIJ VAN NIEUWPOORT EEN UITGAVE OP TIJD

Door het stadsbestuur van Nieuwpoort werd een brochure van 72 bladzijden uitgegeven met als titel „Haven en Visserij in Nieuwpoort”. Voornaamste bronnen hierbij waren de heren Marcel Messiaen, hoofdman van de heemkring „Bachten de Kupe”, oud- en erevismijndirecteur Jozef Verbanck en bediende in de vismijn Ronny Beschuyt.

Behalve deze drie Nieuwpoortse figuren zijn er nog bijdragen van de reeds overleden conservator van de Duinenabdij, de heer S. Lefevere, terwijl eveneens de Zeevisserijdienst van Oostende onder leiding van de heer directeur Hovaert mag vermeld worden die bepaalde documentatie bezorgde. Vermelden we tevens de heren Georges Tahon en Georges Ocquet die zorgden voor de verluchting van de brochure en verder nog heel wat stille werkers.

In deze brochure krijgt de lezer een volledig beeld over de haven van Nieuwpoort en wat er als vracht aangevoerd wordt. Nieuwpoort is inderdaad niet alleen een vissershaven.

DE VISSERIJ:

Wie Nieuwpoort zegt, denkt toch wel in de eerste plaats aan de visserij. Deze visserij kreeg uitbreiding van heel wat panneschepen die, vóór het algemeen worden van de motoren aan boord van de kleinere vissersvaartuigen, op het strand kwamen afmeren.

Met de inbouw van motoren en de zware kielen, dat wil zeggen, met de modernisering van de vissersvloot na de 1ste wereldoorlog, zochten

de reders van de verre oostkust de havens van Nieuwpoort en Oostende op.

Ook leert de brochure de manieren van vissen, dat wil zeggen: de plankenvisserij, de boomkorvisserij (met de bokken), het vissen in span, en de visserij met staande netten.

Het is duidelijk dat de brochure meer bedoeld is voor het toerisme, want ook het individueel vissen met kruisnet en hengel van op het staketsel krijgt er een plaats, evenals de verkoop in de vismijn van de door de vissersvaartuigen aangevoerde vis.

Dit laatste, samen met een bezoek aan de vismijn is wel een gesmaakte toeristische bezienswaardigheid.

Nieuwpoort doet er inderdaad iets aan om het toerisme te bevorderen en de stad bekendheid te geven. Dit moeten we burgemeester Mommerency en het schepencollege wel toegeven. Dat het nu vooral om de visserij gaat, kan alleen maar de visserij ten goede komen. We maken van de uitgifte van deze brochure dan ook graag melding.

Deze is afzonderlijk te bekomen op de Toeristische Dienst op het stadhuis aan 100 fr.

De eerste maatjes zijn er...

208.860 FR VOOR HET EERSTE VAATJE!

Dinsdag zijn de eerste nieuwe maatjes geveild in het Nederlandse Katwijk a/Zee. Dat gebeurde nadat de treiler Z.122 „Arie Ouwehand” de klas-sieke haringrace had gewonnen en als eerste de haven binnen liep. Dat ging traditioneel ge-paard met een sympathieke plechtigheid.

Zaterdagmiddag, precies om 15 u. werd de race ingezet. Zo'n veertigtral treilers trokken toen de grote vlakte op om in de buurt van de 57e breedtegraad de eerste Noordzeeharing aan boord te halen. Na een reis van ongeveer 24 uren werden de netten buiten boord gezet maar na amper een uur vissen konden 25 ton haring gebunkerd worden en begon men al aan de terugreis naar de thuishaven. Ook de KW.39

„Johanna” van de Katwijkse rederij Kennemer-land had de terugreis reeds aangevat maar toen al telde dat vaartuig een achterstand van ongeveer een uur op de „Arie Ouwehand”. Zon-der tegenslagen zou laatstvernoemd vaartuig dus de race winnen en zo gebeurde het ook. Klokslag half zeven dinsdag kon de KW.122 de meertouwen vastsjorren aan de kaai.

Ondertussen had zich een grote menigte verza-meld op de kaai en ook de pers was massaal aanwezig voor die jaarlijkse wekerende ge-beurtenis. De bemanning, onder het bevel van schipper Klaas Van Der Plas werd ten alle kante geluk gewenst terwijl voorzitter Daalder van het Visserij-schap zich bijzonder kontenteerde met

de kwaliteit van de aangevoerde haring.

PRESTIGEZAAK

Het eerste emmertje werd tegen een onvoor-stelbaar hoge prijs aangekocht. De h. W. Mees-ter, eigenaar van een restaurant in Spakenburg had zijn leverancier opdracht gegeven het eer-ste mandje aan te kopen tegen een maximum-prijs van 5.000 gulden. Toen hij evenwel hoorde dat de opbrengst van het eerste vaatje door de eigenaar van het vaartuig zou afgestaan wor-den aan Greenpeace kreeg de leverancier op-dracht onbepert te bieden en dat leidde tot een astronomisch bedrag van 11.800 gulden of 208.860 fr. Dit ligt in ieder geval veel hoger dan vorig jaar toen het eerste vaatje maatjes tegen... slechts 64.000 fr. werd geveild.

AFZETGEBIEDEN

Voorzitter Daalder van het Visserij-schap liet zich trouwens hoopvol uit in verband met de afzetmogelijkheden van de Nederlandse maat-jes. Hij liet wel verstaan dat, ingevolge een vangstverbod enkele jaren geleden, de Denen een serieuze concurrent waren geworden en dat de Nederlanders aan die Denen een deel van de markt hadden verspeeld. Ondermeer aan Duitsland die jaarlijks ongeveer 220.000 ton afnam.

De heer Daalder zegde evenwel dat alles in het werk zal gesteld worden om het oer-degelijk Nederlands produkt weer te introduceren op de internationale markt.



De eerste maatjes zijn binnen en iedereen kan zich weer te goed doen aan deze lekkernij. Ook de Brugse firma Van den Abeele wist zich te bevoorraden en dat het om een heuse delicatessie gaat kan makkelijk uitgemaakt worden aan de hand van bovenstaande.

TE KOOP

Goed onderhouden STALEN VISSERSVAARTUIG

uitgerust voor plankvisserij
450 PK - 83 BT
Gunstige prijs

☎ (059) 32 27 72

VOORDRACHTENREEKS JOHN BAUWENS: LAATSTE KANS

Inderdaad, op vrijdag 7 juni om 20 u. gaat in de Stedelijke Visserij-school John Bauwens, Mercatorlaan 1 te Oostende de derde en laatste voordracht door uit de reeks '85. Dit keer krijgen we als spreker dhr Degrijze van de firma S.A.I.T. die het onderwerp „Navigatie apparatuur” zal belichten. Een onderwerp waarbij alle schippers en eigenlijk ook oudleerlingen, zeker aan hun trekken kunnen komen. Een voordracht voor iedereen die de zee op moet en op de hoogte wil blijven van de huidige technologische trends en evolutie op dat gebied.

Dus noteer: Navigatie apparatuur, John Bauwens, 7 juni, 20 u.

Tot dan!

UIT HET HARDE ZEEMANSLEVEN

In de Atlantische Oceaan, wanneer de dauwkring het nog eentoniger maakt, is de brug van een schip een eenzame plaats.

Een hevige windvlaag jaagt de blanke meeuwen in de wintermorgen over de watervlakte, de geweldige wind die de golven tegen de zwarte wanden van de schepen opklotst.

Een wind die zijn snerpand lied door de hoge spantouwen als een uitdaging doet gieren. Vissersschepen op weg naar de verre visgronden, voor weken lang, bemand met jonge mannen, krachtige, moedige kerels.

De man die zich aan de voeding van zijn medemens wijdt, een taak die zo velen onder hen met hun leven bezegelen.

Zij zijn de vissers die vol moed het karig stuk brood aan de blinde natuurelementen jaar in jaar uit gaan betwisten, want, van alle beroepen is die van visser wel het hardst.

Harder dan het werk van de mijnwerker, die nog enkele uren per dag thuis of bij vrienden gezellig kan doorbrengen, uren waarop hij niet te denken heeft aan de sombere eenzaamheid en de gevaren van de mijn.

Zodra de visser de haven verlaten heeft, begint voor hem het harde zeemansleven. Van de kleine vertrekken waar hij huist, kan hij slechts naar de brug of naar het dek.

Voor hen bestaan geen 8-uren dag of 37-uren week, maar wel werken zolang het nodig is. En terwijl zij op de visserij hun taak verrichten, hoeveel worden er door de machtige golven over boord gesleurd?

Hoeveel worden er met hun schip op de klippen te pletter geslagen, zonder dat er ooit iemand zal vernemen hoe rampzalig hun einde was?

Groot is het aantal van degenen die onder de ogen van de toegesnelde, maar machteloze redders, door de wilde baren verzwolgen worden, en laten weduwen en wezen in hun zorgen na.

Dat het beroep van visser niet alleen uitermate lastig is, maar tevens buitengewoon gevaarlijk, zal wel door niemand tegengesproken worden. In onderstaande bijdrage vindt U het verhaal van een schipbreuk die zich in 1937 voordeed.

Het vermiste Oostendse vaartuig aan het eiland Syderö op de klippen gelopen

Zaterdagmorgen 17 april 1937 ontving de Oostendse Rederij „Pêcheries à Vapeur” volgend telegrafisch bericht:

„Schip verloren eiland Syderö, bemanning gered, geen betrekkingen met buitenwereld mogelijk vóór 24 april. Wat moeten wij doen? Antwoordt.”

Dit telegrafisch bericht ging uit van de Oostendse treiler O.80 „DUCHESSÉ DE BRABANT”. Het vaartuig, geladen met vis, bevond zich op de terugreis naar de Oostendse haven waar de lading op maandag 19 moest verkocht worden.

Het eiland Syderö, waar de 14 manschappen na 9 uren roeien eindelijk konden landen is helemaal van de buitenwereld afgesloten, en wordt slechts af en toe, wanneer de weersomstandigheden het toelaten, door vaartuigen bezocht.

Dat is het geval geweest met de O.146 „ALFRED-DEFUISSEAUX” van de Oostend-

se Rederij die de manschappen is gaan afhalen en ze de maandagvoormiddag in Oostende heeft gebracht.

Ontroerende tonelen deden zich voor. Familieleden en vrienden bevonden zich aan de havengeul en wuifden reeds van ver de schipbreukelingen toe.

Toen het schip naderde, bemerkte men dat de mannen allen netjes gekleed waren, en een zucht van opluchting ging op toen men bemerkte dat geen enkel gewond was.

Ook de heer Bauwens van de Pêcheries à Vapeur, aan wie het vergane schip toebehoorde, was tegenwoordig en had onmiddellijk een gesprek met schipper Steenkiste die aan zijn reder een eerste verslag uitbracht.

Het relaas van de schipper

„Wij waren aan het vissen in de IJlandse zeeën en waren op de terugreis met een rijke vangst.

Op vrijdag 16 april was ik van wacht geweest tot zowat 1 u. 's morgens, wanneer ik het roer overgaf aan Zwemmer Albert en Dumarey Willy en mij naar beneden begaf. Wij voeren in de omtrek van de Faroëreilanden op weg naar huis.

Rond 3 u. werd ik een hevige schok gewaar, gevolgd door 2 andere. Wij waren op de rotten gelopen ter hoogte van Sumbo Holm. Onmiddellijk snelde ik aan dek.

Vooraleer ik het roer verliet had ik aan de wacht de koers opgegeven en ook zo opgeschreven. Toen we vastgeraakt waren, waren wij zowat 3 mijl van het lichtvuur, maar heel dicht bij de kust.

Ik heb alles gedaan wat mogelijk was om het schip terug vlot te krijgen en haalde het roer over naar stuurboord. Niets kon eraan hel-

pen. Ondertussen stroomde het water binnen zodat het ook nutteloos was te pompen.

Er bleef slechts één oplossing over, de boot te water laten. Ik moet zeggen dat mijn bemanning uiterst kalm gebleven was! Wij raakten allen in de boot zonder verdere ongevallen. Een van de stokers was aan de arm licht verbrand geraakt.

Wij bleven in den omtrek van ons vaartuig totdat het met een krijzend geluid zonk. Tussen het vastlopen en het vergaan moet zowat een uur verlopen zijn.

Dan werd er geroeid, en we hebben verscheidene keren geprobeerd te landen, maar telkens gierden wij door de tij af. Zo roeiden wij 9 uren lang tot wij eindelijk vanuit land bemerkte werden door een man die telefonisch een dichtbij gelegen hulpstation verwittigde, vanwaar men met een lichte roei-boot toegesnelde kwam.

Die nam ons op sleeptouw, en dichtbij land gekomen, werden onze mannen in tweemaal opgenomen en aan land gebracht.

We werden aanstonds binnengenomen bij de bewoners van het eiland, die zelfs hun bed afstonden en ons droge kleren gaven. Ikzelf, logeerde bij de Sherif.

Wij bleven daar tot maandag, waar wij naar de hoofdstad Thorshavn overgebracht werden in het Sailors Home. Ook hier werden we uiterst goed verzorgd, en groot was onze verbazing toen wij hier 4 Vlaamse kloosterzusters ontmoetten, waarvan één van Oostende, die ons in onze taal toespraken.

Zo hebben wij tot den donderdag gewacht, tot de O.146 ons kwam afhalen. Het is een daad van menslievendheid geweest vanwege de rederij haar vaartuig naar ons toe te

(Vervolg volgende bladzijde)



Het achtste vaartuig van de Rode Vloot, de O.146 „Alfred Defuisseaux”. Een feestreisje werd naar Gent gemaakt in 1924.

zenden, anders hadden wij tot het einde van de maand op het eiland moeten blijven. Mijn manschappen hebben niets kunnen redden, alles is te vlug gebeurd".

Aldus schipper Steenkiste.

Aan boord van de O.146 „ALFRED DEFUISSEAUX"

Op zijn beurt verklaarde schipper Robert Labeke van de O.146 dat de terugreis zich in de beste voorwaarden heeft voorgedaan.

„De mannen wachtten reeds op ons van de dinsdag af. Het was echter donderdag voor-middag toen we in het zich van Thorshavn kwamen.

Zij hadden ons van ver reeds gezien en allen stonden ons op de pier af te wachten.

Zij wilden aanstonds aan boord komen, doch, daar wij geen eten voor hen klaargemaakt hadden, moesten zij nog aan wal blijven tot in de namiddag.

Aan boord hebben wij onze kooien met hen gedeeld en om het hen wat aangener te maken hebben we op dek de radio laten spelen. Gelukkig voor hen dat het kalm weder was toen het schip op de rotsen kwam. Anders hadden we niemand teruggezien".

De geredde bemanning was samengesteld uit:

Schipper: Pieter Steenkiste, St. Franciscusstraat 17.

Matrozen: Louis Vilain, Visserskaai 16; Albert Zwemmer, Cirkelstraat 14; Willy Dumarey, Overvloedstraat 82; Albert Coene, Vingerlingstraat 24; Maurice Nys, E. Hammanstraat 23; Victor Bauwen, Cirkelstraat 5; André Vinck, St. Paulusstraat 66.

Lichte matroos: Vanderwal Frans, IJzerwegstraat 18.

Scheepsjongen: Pierre Willaert, Brusselstraat 48.

Machinist: Julien Soete, Forstraat 88.

Stokers: Willem Hubrouck, E. Hammanstraat 80; Désiré Derycker, St. Franciscusstraat 36.

Scheepskok: René Aspeslagh, Veldstraat 34.

Iedereen was opgelucht van de bemanning ongedeerd te weten en dat de zee voor ene keer niet de sterkste geweest was.



VAN SCHEPEN, MENSEN EN DE ZEE

VUURSCHIP (1)

Binnenkort wordt ons laatste lichtschip, de Westhinder, opgenomen!

Vroeger al werden ze vuurschepen genoemd, een beetje zoals de vuurtorens aan de wal. Duitsers noemden ze trouwens ook „Feuerschiffe". Licht- of vuurschepen zijn eilanden voor mannen alleen! De opvarenden moeten de roeping hebben of de wil tot eenzaamheid. Eenzaamheid aan boord van vuurschepen wordt niet vergoed door het varen, zeelui aan boord van varende schepen varen het einde van hun reis tegemoet, het lichtschip ligt met eindeloos geduld in haar vaste positie op plaatsen die nooit door mensen worden bezocht. De zee is er alleen en doet wat ze wil!

Soms zijn lichtschepen het lange wachten beu en daarin geholpen door de zeeduivel gaan ze op drift.

Het lichtschip heeft in de maritieme wereld een verantwoordelijkheid die niet te schatten valt. Heel wat verhalen rond vuurschepen zijn de wereld ingegaan en in deze geschiedenis nemen de vaartuigen geankerd rondom de Britse eilanden een ereplaats in. 't Is ook aan boord van Britse vuurschepen dat gestraften van gemeen recht hun straf konden uitzitten...

In de tweede helft van de vorige eeuw moest ons land tengevolge van de groei van de scheepvaart, eveneens haar bebakening aanpassen met lichtschepen. Boeien alleen volstonden niet meer.

Het lichtschip beduidt voor de zeevaarder die na verre reizen de havens nadert het einde van de diepzee en de niet minder gevaarlijke aanloop naar de passen, vaarwaters en loodwaters.

Het vuurschip mag ter plaatse geankerd zijn, het speelt een actieve rol in het scheepvaartgebeuren door zijn seinen, lichten en vuren en zijn bijzondere kenmerken die het de zeevaarder mogelijk moeten maken het duidelijk te herkennen.

Ondiepten en zandbanken, gevaren voor de scheepvaart, zijn de lugubere ligplaatsen van deze drijvende eilanden die evengoed bij dag als bij nacht van verre zichtbaar zijn. Wanneer de grijze mantel van de mist over de zee hangt kan men het enkel nog herkennen aan het zware geluid van de misthoorn of aan de radiobaken. Wanneer de nacht met de zee samensmelt lukt het niet te zien.

Door hun ligging aan de strategische punten van de naderingen zijn deze schepen dikwijls het voorwerp van aanvaringen of „near-misses" wanneer

schepen te dicht in de nabijheid komen en „gepakt" worden door verraderlijke stromingen.

Logboeken van vuurschepen staan daar vol van.

Wanneer dergelijke situatie optreedt bij helder weer, poogt de bemanning die steeds goede uitkijk verzekert de aandacht van het naderende schip te trekken op alle mogelijke manieren. Bij mist zijn deze mogelijkheden evenwel beperkt en daar blijft alleen het bange afwachten, het alarm aan boord waarbij de bemanning met de zwemvesten aan, op dek moet tot alle gevaar geweken is... of het vuurschip de... kabeljauwskelder ingaat.

Ook met onze eigen lichtschepen zijn dergelijke voorvallen schering en inslag geweest en steeds waren ze het gevolg van te dicht naderende schepen.



VUURSCHIP (2)

Er is een tijd geweest dat op de Belgische kust drie vuurschepen lagen. In de historische documentatie van onze oude scheepsmakker Gust Geryl, onvermoeibare speurman in de kleine geschiedenis, vonden we heel wat boeiende gegevens terug over de lichtschepen op de Vlaamse kust.

Vanaf januari 1863 al lag een konische zwarte boei met rode bollen op de zuidpunt van de v. esthinderbank. Dit was het aanlooppunt van de schepen bestemd voor onze havens.

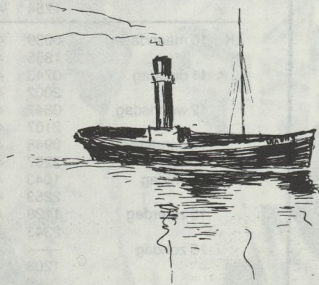
De westhinderbank ligt ongeveer 19 mijlen uit de wal vanaf Oostende. Het is een lange smalle bank die een lengte heeft van 11,5 mijl en die een halve mijl breed is. De bank heeft een noordoostelijke strekking. De noordwestelijke en zuidoostelijke randen zijn steil en de bank bestaat uit grof zand en gebroken schelpen. Wanneer de stroming het sterkst is staat er branding op de rug van de bank en dit is meteen het teken dat het daar gevaarlijk is want de minste diepte bedraagt er amper 39 decimeter!

Aantrekkelijke plaatsen wellicht voor hen die op zoek zijn naar tarbot en schol, maar opletten geblazen voor hem die daar niks verloren heeft.

In maart 1864 op de vijftiende moest de boei worden vervangen door een lichtschip maar het werd meteen een slechte start want de weerselementen lagen dwars. Het westhinderlichtschip bleek niet welkom!

Eerst maar op 4 april kon het schip worden geankerd op de zuidoostelijke punt van de bank.

Deze gebeurtenis werd wereldkundig gemaakt door een „Bericht aan Zeevarenden” dat werd uitgegeven door het Ministerie van Buitenlandse Zaken.



VUURSCHIP (3)

Vuurschepen bieden meestal een eigenaardige aanblik en hun geringere afmetingen verbazen steeds de aankomende zeevaarder. Ze lijken allemaal een beetje op mekaar en toch is er bij nader toezien een groot verschil, die dan in de uitrusting en de signalisatie zit.

Het Westhinderlichtschip heeft een rode romp, twee masten met een ijzeren kegel en de naam is in witte letters aan weerskanten van de romp geschreven.

Het licht, zowat het bijzonderste kenmerk, staat 12 meter hoog op een dikke mast die stevig met touwwerk gesjord is. Het licht is samengesteld uit negen lampen die per groep van drie geordend zijn, met parallelle reflectoren. Het stel draait rond de mast en geeft drie lichtflitsen, twee witte en een rode ieder tien seconden.

De misthoorn is voorzien van geperste lucht door een krachtige machine en er staat een klok aan boord die dient om de misthoorn, in geval van nood, te vervangen.

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**

De stabiliteit van het lichtschip is verzekerd door zijn grote breedte, door twee brede kimkielen die het rollen dempen en door de 90 ton ballast.

Een lichtschip wordt ter plaatse gehouden door een ankerketting van ongeveer 220 meter lengte die bovendien nog verder kan uitgevierd worden tot 360 meter in geval van nood. Het „paraplu anker” heeft steeds de beste diensten bewezen.

Zoals de naam het zelf zegt ziet dergelijk anker eruit al een regenscherm waardoor het mede door haar gewicht van 2.000 kilo, steeds vastblijft in de zandige zeebodem, hoe het ook gevallen is!

Het lichtschip is verder voorzien van een stel zeilen voor het geval de ankers zouden krabben of de ankerkettingen breken. De zeiloppervlakte is trouwens maar berekend voor stormen die bij machte zouden zijn het vuurschip op drift te jagen. Aan boord van het vuurschip bevinden zich van 8 tot 10 opvarenden.

Op onze huidige Westhinder zijn negen zeelui ingescheept: een schipper, 4 matrozen, de kok, twee machinisten en een stoker. Deze bemanning wijkt af van deze die vroeger ingescheept werd. Stokers en werktuigkundigen bestonden niet in de tijd van de zeilvaart.

Vroeger gebeurde de aflossing van de bemanning van het lichtschip om de maand. Thans wordt de bemanning om de veertien dagen verwisseld. Dit gebeurt dan door de daartoe uitgeruste sleepboot of door een loodsboot wanneer het weer te slecht is. Er moet namelijk een boot te water gelaten worden om de zeelui van het ene schip naar het andere over te brengen.

Maar aan boord van onze „Westhinder” in het jaar 1912 zijn tien mensen ingescheept. En op de twaalfde van december, een vrijdag, gebeurt een verschrikkelijk zeedrama als de zeelichter „Minnie” het vuurschip aanvaart bij hevige storm.

Alle tien bemanningsleden verdwenen in de duistere diepten van de sombere Noordzee.

Maar het verhaal van deze zeetragedie zal verschijnen in een van onze volgende nummers.



ONBESCHAAMD

Dikwijls denken wij na over die knappe jongens op allemaal die grote posten die een waakzaam oogje in het zeil moeten houden over de visserijen van de wereldzeeën en onze eigen kleine Noordzee.

We zijn immer diep bewogen door de belangloze bedrijvigheid die de geletterde en serieuze jongens op de hoge posten in de machtige wereldorganisaties aan de dag leggen ten behoeve van onze eigen visserijtoekomst. We zien ze soms op ons eigen kijkkastje druk doen met hun stijve boorden en de elegante spencers over de aankomende of hangende buiken.

We horen wel eens wat ze met ons zullen aanvangen en hoe ze ons verder aan betere visgronden en lonende visprijzen zullen helpen.

Ondertussen worden we steeds maar verder van de wereldzee gedrukt; maar we hebben vertrouwen in de slimme jongens op de hoge posten.

Brave Martens vliegt de wereld rond en Tatcher snelt naar de hete plaatsen terwijl enigmatische Kadafi zijn messen slijpt. Stefanie van Monaco toont van pure pret in 't heerlijke, onbekommerde leven onbeschaamd haar wulpsel welvingen. De sprekende groene kijkers van de bazin van ons lijflokaal lokken onder haar (scheikundig) blonde haar, terwijl de lange benen van Jakkelen, onze vlijtige visverkoopster een lust blijft voor ons wakere oog, dat sedert onze prille jeugd open staat voor schoonheid.

Soms vragen we ons af wat de diepzinnige jongens uit de wereld van de grote organisaties van deze wereldse dingen denken. En of zij ook, als wij, na die slopende vergaderingen over allemaal die visserijvraagstukken graag een avondje in de lokalen van de pret vertoeven?

Met een verleidelijke kip op hoge poten.

Onbescheiden van ons, die nieuwsgierigheid.

Daarvoor onze verontschuldigen.

We hebben verder stilletjes ons zootje vis gekuist, hebben de bloemen op de vensterbank water gegeven en zijn dan maar aan boord gegaan om onze (schitterende) carrière voort te zetten.

ONTWERP VAN EEN NIEUWE MIJNENVEGER VOOR DE BELGISCHE ZEEMACHT

Op 28 mei l.l. werd te Oostende door Vice-Admiraal Vlieger A. SCHLIM, Stafchef van de Zeemacht, de Stuurgroep en de Studiegroep geïnstalleerd, die belast zijn met het projekt van een nieuwe mijnenveger ten behoeve van de Zeemacht.

In de Studiegroep werken de firma's Acec, Boelwerf en Mercantile-Béliard voor deze aangelegenheid samen, onder de vorm van een Tijdelijke Vereniging.

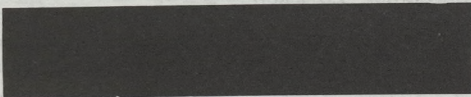
Op verzoek van de firma's, die deel uitmaken van de Studiegroep, heeft de Minister van Economische Zaken hen een krediet zonder rente toegekend, uit het Fonds ter bevordering van het onderzoek en/of het afwerken van prototypes, nieuwe produkten of nieuwe fabriekageprocedures.

Dank zij de ervaring die door de Belgische firma's en werven werd opgedaan, tijdens de bouw van meerdere types van mijnenbestrijdingsvaartuigen en in het bijzonder, tijdens de realisatie van het programma van tien tripartitemijnenjagers voor de Zeemacht, dat thans aan gang is, zal een nationaal produkt van hoog-

technologische klasse tot stand komen, dat de Zeemacht in staat zal stellen haar eigen specifieke opdrachten te vervullen en dit in overeenstemming met de eisen van de NATO.

De realisatie van het nieuwe projekt zal borg staan voor een continuïteit in tewerkstelling in de sektor van de scheepsbouw en bij de onderaannemers. Op korte termijn werkt dit projekt het vormen in de schoot van de betrokken ondernemingen, van een kern van ingenieurs en hoog-gekwalificeerde technici in de hand.

Door het specifiek nationaal karakter van het ontwerp zullen de kosten van dichtbij en op een strikte wijze kunnen gevolgd worden, om te komen tot een scheepstype dat, omwille van zijn efficiëntie en rationaliteit, de interesse van vreemde Zeemachten kan wekken. Dit houdt voor België interessante export-mogelijkheden in.



Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

GETIJEN TE OOSTENDE

JUNI

	7 vrijdag	0354	476	1023	094
		1610	456	2300	053
	8 zaterdag	0446	455	1108	103
		1700	436	2349	055
	9 zondag	0540	436	1158	109
		1754	418	—	—
LK	10 maandag	0639	421	0043	062
		1855	405	1256	116
	11 dinsdag	0743	415	0142	073
		2002	401	1400	122
	12 woensdag	0847	417	0246	084
		2107	406	1509	122
	13 donderdag	0948	425	0351	091
		2207	416	1615	115
	14 vrijdag	1043	435	0450	091
		2259	428	1713	104
	15 zaterdag	1129	443	0540	090
		2343	440	1802	094
	16 zondag	—	—	0624	089
		1208	450	1846	088
	17 maandag	0021	450	0701	089
		1242	456	1923	085
NM	18 dinsdag	0053	458	0735	091
		1313	461	1959	084
	19 woensdag	0127	464	0805	092
		1346	463	2033	081
	20 donderdag	0203	467	0840	091
		1421	462	2109	074
	21 vrijdag	0243	467	0917	086
		1501	457	2148	064
	22 zaterdag	0326	464	0958	082
		1543	452	2233	055
	23 zondag	0413	462	1043	081
		1629	447	2320	050
	24 maandag	0503	460	1131	087
		1718	445	—	—
EK	25 dinsdag	0559	460	0011	053
		1814	444	1224	098
	26 woensdag	0700	460	0109	061
		1916	444	1323	110
	27 donderdag	0807	460	0214	068
		2025	448	1432	115
	28 vrijdag	0914	462	0320	070
		2133	455	1542	107
	29 zaterdag	1018	465	0425	065
		2236	464	1648	091
	30 zondag	1115	467	0525	059
		2333	473	1749	074

VERKLARING

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

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE :

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE :

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

ABOS-STAGIAIRS IN DE VISSERIJ-SECTOR



De acht ABOS-stagiairs na hun bezoek aan onze drukkerij, in gezelschap van Visserijblad-uitgever Martine VANDENBERGHE en dhr. H. DEVRIENDT, ABOS-stagemeester.

Onze lezers zullen zich herinneren dat wij in één van onze laatste nummers van 1984 een artikel hebben afgedrukt over ons gesprek met een groep engelstalige ABOS-stagiairs die gedurende drie maanden (oktober, november, december 1984) een intensieve vormings- en vervolmakingsstage hebben doorgebracht in onze visserij-sector. Deze stages worden gefinancierd door het A.B.O.S. (Algemeen Bestuur voor Ontwikkelingssamenwerking) van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, en worden georganiseerd door de Dienst voor de Zeevisserij en door het Rijksstation voor Zeevisserij van het Ministerie van Landbouw.

Tijdens het voorjaar is het dan de beurt aan een franstalige groep ABOS-stagiairs. Zo verblijven thans sedert 15 maart aan onze kust acht visserij-ambtenaren uit een reeks Afrikaanse landen (Tunesië, Marokko, Senegal, Gabon, Zaïre en Angola), zes mannen en twee vrouwen, wat erop wijst dat ook in Afrika de vrouwenemancipatie erop vooruit gaat. Hun verblijf alhier hebben zij intussen bijna achter de rug, want op 15 juni loopt hun stage ten einde.

Het betreft hier zgn. „cadres supérieurs”, dus hogere ambtenaren, die al enige jaren dienst op hun actief hebben, en in eigen land reeds tot hogere functies zijn opgeklommen (en, na hun terugkeer, vermoedelijk nog een heel eind de maatschappelijke ladder zullen opklimmen). Voor ons land en voor ons bedrijf dus wel een goede zaak, deze internationale contacten, vriendschapsbanden, wederzijdse achting en waardering, en ontwikkelingssamenwerking. Wel is het nogal vreemd dat (behalve in „Het Visserijblad”) het verblijf van dergelijke stagiairs nergens in onze pers enige aandacht krijgt, ook niet in de lokale pers.

Het is niet de bedoeling deze hogere ambtenaren op te leiden tot experts, maar wel tot „generalisten”, d.w.z. leidinggevende ambtenaren die zo wat van alles en nog wat iets afweten, zodat zij zich een totaalbeeld kunnen vormen van een of andere problematiek en met kennis

van zaken een project kunnen opvatten, organiseren, leiden en voltooien. Binnen een nogal kort bestek van slechts drie maanden aldus de hele waaier doormaken van alle mogelijke visserij-activiteiten, taken, opdrachten en beleids-opties, is voor hen zeker geen gemakkelijke of eenvoudige training... en ook voor hun instructeurs, nl. onze eigen visserij-ambtenaren, is dit – bovenop al hun ander werk – alleszins geen kleinigheid, bovendien telkens in een vreemde taal (Frans of Engels), waarvan je de specifieke en technische finesses niet altijd even goed onder de knie hebt als in je eigen moedertaal. Maar, naar wij mochten vernemen, alles klikt blijkbaar vrij goed, en de stagiairs zijn over het algemeen zeer tevreden over de vorming, kennis, vaardigheid en ervaring die zij bij ons zich kunnen eigen maken. Het doel is uiteindelijk dat zij leren hoe zij het allemaal zelf zouden kunnen doen, door zelfstandig en doeltreffend hun eigen verantwoordelijkheid op te nemen tegenover hun landgenoten, en meer bepaald hun eigen vissers... van wie in toenemende mate heel wat verwacht wordt wat betreft de nijpende **voedselvoorziening** in al die landen. Het mag hierbij misschien toch even onderstreept worden dat **België één van de zeer weinige landen** is die de ontwikkelingssamenwerking op een dergelijke indringende manier weet aan te pakken (dus door vooral te mikken op de **vorming van kaders... en dit zowel in Afrika, Azië als Latijns-Amerika**).

De reden hiervoor is nogal voor de hand liggend: een dergelijke beleidskeuze veronderstelt dat men over een **compleet** instructeurs-team kan beschikken voor wie een **grondige kennis van het Frans en van het Engels** volstrekt geen probleem is. En daarvoor kun je natuurlijk moeiteloos bij Vlamingen terecht... maar elders ben je wel heel vaak vlug rondgekeken. Hierbij even een „doordenkertje”: op de laatste FAO-visserijconferentie heeft, naar wij konden vernemen, een bepaald land (dat wij hier beleefdheidshalve niet zullen vernoemen)

zonder blikken of blozen aangekondigd dat het eerstdaags in eigen land met dergelijke vormings- en vervolmakingsleergangen zal starten in de **eigen** taal van het gastland (nota bene, een taal waarvan buiten dat land niemand een bal snapt)... en met behulp van tolken en simultaanvertalers!

Zoals wij in genoemd decembern timer van 1984 reeds aanstipten, omvat het trainingsprogramma ook een aantal geleide bezoeken aan allerlei bedrijven, instellingen en ondernemingen in de visserij-sector. Zo is deze groep stagiairs op donderdag 6 juni ook even langs gekomen in onze drukkerij. In haar welkomwoord onderstreepte Visserijblad-uitgever Martine Vandenberghe het belang van het bestaan van een vakpers voor het visserijbedrijf. Daarna werden zij in de drukkerij rondgeleid, waarbij zij nogal opkeken bij het aanschouwen van de vele dure investeringen die de jongste jaren in onze onderneming werden aangegaan ten einde de drukkerij volledig up-to-date te kunnen brengen. Eén van de ABOS-stagiairs liet zich hierbij ontvallen: „Je hebt hier in België een groot visserijbedrijf, maar je bent groot in al wat klein is, en bovendien, wat je ook mag bedenken, je hebt hier gewoon alles!”

Na dit bezoek aan de drukkerij werd buiten op de H. Baelskaai de gelegenheidsfoto genomen, die – naar wij hopen – even keurig is uitgevallen als de foto van de vorige groep, waarvan, naar wij konden vernemen, de groepsfoto werd afgedrukt in het „Report of the trainees”.

Na een afscheidsreceptie bij de Minister van Landbouw en een bezoek aan DG XIV van de EG-Commissie en aan het Europees Parlement, verlaten deze stagiairs eerstdaags ons land om, ieder in eigen land, weer aan de slag te gaan en daarbij de alhier opgedane kennis, vorming en ervaring zo goed mogelijk te doen renderen. **Wij wensen hen alvast goede vaart en flink pionierswerk in de nog grotendeels onontgonnen visserij van de Derde Wereld.**

BOLNES MOTORENFABRIEK VIERDE 100-JARIG BESTAAN

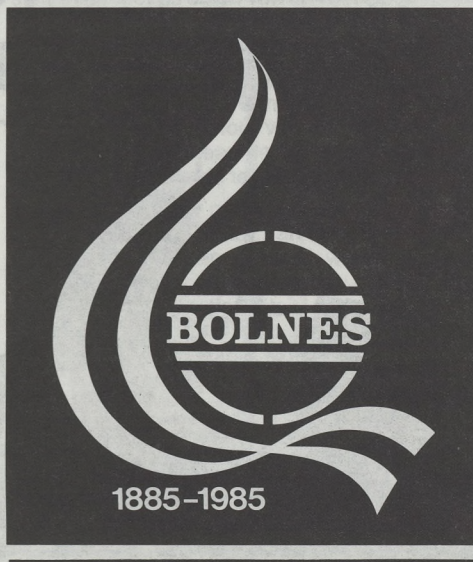
Zeer onlangs werd in het Nederlandse Krimpen a/d Lek het honderdjarig bestaan van de Bolnes Motorenfabriek gevierd. Een heuglijke gebeurtenis waarop zich genodigden meldden uit alle zeevarende naties want de Bolnes Motorenfabriek heeft inderdaad afzetgebieden over de gehele wereld.

Volgens ooggetuigen uit onze eigen visserij-middens, die ook present waren op deze viering, werd het een schitterend feest waarover nog heel lang zal na gepraat worden.

En, zoals het hoort bij dergelijke gelegenheden, werden ook diverse toespraken gehouden. Als eerste kwam de heer Patijn, commissaris van de Koningin in Zuid-Holland aan de beurt die zich als volgt uitliet:

Als Commissaris van de Koningin ben ik hier naar Krimpen aan de Lek gekomen om met U dit eeuwfeest mee te maken. Want wij hechten in de provincie Zuid Holland heel veel waarde aan het behoud van de werkgelegenheid en het bestaan van de scheepsnieuwbouw en van al degenen die aan de scheepsnieuwbouw bijdragen, zoals ook Bolnes. Wij hopen dan ook het grote belang te verdedigen omdat het van oudsher een van onze bedrijfstakken is geweest: de scheepsbouw, de motorenbouw en alles wat daarbij behoort. Wij hebben dan ook altijd, als het gaat om het werk van de mensen in dit gebied, onze uiterste best gedaan om ook de politiek op andere gedachten te brengen als het ging om het sluiten van werk of het sluiten van bedrijven. Soms met succes, of, zoals recentelijk, soms zonder succes. Ik denk aan Van der Giessen de Noord. Wij vinden het bijzonder belangrijk dat een bedrijf als dit, groeit, kan blijven voortbestaan en een stabiele onderneming in deze mooie gemeente zal zijn. Wij ondersteunen u ook indirect, niet als een bedrijf of onderneming die direct steun krijgt, maar wij geven u via de u welbekende Stichting Opleiding Drechstreken een steun als het gaat om de opleiding van vakmensen in deze regio.

Het is een felicitatie waard; dit 100-jarig bestaan, niet alleen omdat het 100 jaar een zaak is geweest van een goed bedrijf, maar dat de dynamiek van de onderneming is gebleven. U hebt uw personeelsbestand op peil kunnen houden als de grootste werkgever van Krimpen aan de Lek en u zult – wat ik gehoord heb van de directie – alles er aan doen om ook de komende decennia, de komende vele jaren ten koste van zeer veel, bij te blijven om een plaats op de markt te behouden. Dat kunt u, omdat, naar ik begrepen heb, in uw bedrijf een buitengewoon goede sfeer is tussen de werknemers onderling. Dit blijkt o.a. ook uit de zeer langdurige werkverbanden van families en vele gezinnen waarvan er vele generaties bij „BOLNES” Motorenfabriek werken. Dit alles heeft ons bijzonder verheugd. U bent een bedrijf met een enorme know how op het gebied van motoren voor de scheepsbouw. Wij zijn ervan overtuigd dat u weet waar u mee bezig bent, namelijk de wereldwijde verspreiding van uw produkt. Ik weet dat er motoren van u werken in Canada, Australië, Rusland, China en Indonesië. Ik weet dat u



één van de vooraanstaande bedrijven in onze Provincie bent.

U laat de neergang die wij in de industrie hebben – ook in deze bedrijfstak – niet over u neerkomen. U bent van plan door te gaan. Het bedrijf „BOLNES” Motorenfabriek te laten groeien en bloeien, ook in de komende jaren.

Zoals ik reeds zei, u probeert dit volstrekt op eigen kracht, met een eigen vermogen, met uw eigen mensen en met uw eigen directie, alsmede uw eigen commissarissen. Er zit geen overheidscommissaris of wat dan ook bij. Namens de Provincie Zuid-Holland en het Provinciaal Bestuur bied ik uw bedrijf mijn heel hartelijke gelukwensen aan. En wat ik er over gelezen en gehoord heb, heb ik er alle vertrouwen in dat de komende eeuw „BOLNES” Motorenfabriek met zijn spreuk: „Stuwkracht in Staal” zal blijven bestaan en zal blijven groeien.

Totdaar de heer Patijn.

TOESPRAAK NAMENS BOLNES MOTORENFABRIEK

Vervolgens werd namens de Bolnes Motorenfabriek het woord gevoerd. Onderstaand lichten wij de voornaamste passages uit deze.

Ik wil van de gelegenheid gebruik maken iedereen te bedanken die zijn vertrouwen aan „BOLNES” en de „BOLNES” motor heeft gegeven. Dankzij al onze afnemers door de jaren heen, kunnen wij nu ons 100-jarig bestaan vieren!

Er zijn nog een tweetal punten, die deze middag niet onbesproken mogen blijven en waarvoor ik nog enkele minuten uw aandacht vraag:

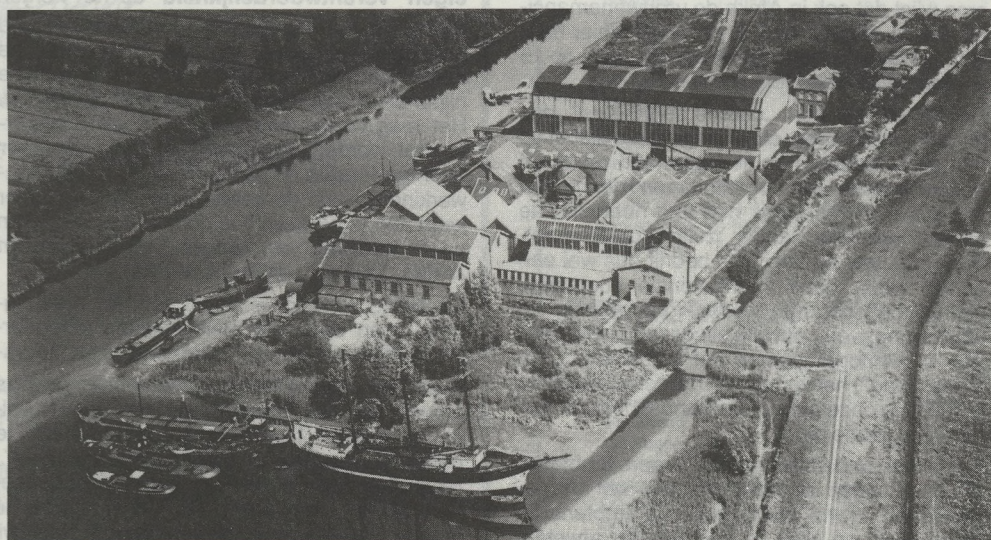
Wij willen deze dag niet laten voorbijgaan zonder een moment stil te staan bij het feit dat onlangs de heer J.H. van Cappellen is overleden.

Hij was vele jaren de stuwende kracht in ons bedrijf. Zij die hem gekend hebben weten, hoe graag hij juist deze dag had willen meebeleven. Het heeft echter niet zo mogen zijn. Wij menen, hem het beste te kunnen eren door voort te blijven bouwen aan zijn levenswerk.

Verder vraag ik uw aandacht voor het volgende: Kort geleden woonde ik een lezing bij van de voorzitter van de Stichting Nederlandse Scheepsbouw Industrie, de heer K. Fibbe, getiteld: „Zeven jaar scheepsbouwsteun – en hoe nu verder”.

In een boeiend relaas schetste de heer Fibbe het wel en wee van onze Nederlandse scheepsbouw, met als hoogtepunten de positieve sanering die heeft plaatsgevonden. Het resultaat hiervan is een restant werven van klein tot middelgroot die de toets der wereldkritiek nu ruimschoots kunnen doorstaan. Het zijn efficiënte, uitstekende geoutilleerde en vaak gespecialiseerde bedrijven die desondanks zonder steun geen schijn

(Vervolg volgende bladzijde)



De Bolnes Motorenfabriek anno 1920.

van kans hebben tegen de zwaargesubsidieerde wereldscheepsbouw.

Wij zitten nu na het RSV-débaclé weer op een dieptepunt. Sterke vermindering van overheidssteun en daarmee o.a. afbouw van Van der Giessen.

Een zeer moeilijk te verteren zaak voor een ieder die de scheepsbouw ter harte gaat.

Zeven jaar scheepsbouwsteun... en hoe nu verder?, was de titel.

Een variatie hierop zou kunnen luiden: „Eén eeuw „BOLNES” zonder enige steun – en hoe nu verder?”. Ook „BOLNES” heeft tenslotte alles met scheepsbouw te maken. Het is ook ons bestaan.

De heer Patijn heeft, tegelijk met het starten van de motor, een bord doen verschijnen met onze slagzin voor vandaag, die luidt: „100 jaar zelfstandig en sterk in stuwkracht door samenwerking met u allen”.

Dit is woord voor woord waar.

We zijn **100 jaar** en nog steeds **zelfstandig**, we zijn **sterk in stuwkracht** en nog veel meer en dat alles is alleen mogelijk geweest **door samenwerking met u allen**.

100 jaar zelfstandigheid, zonder financiële steun van wie dan ook, is een voorrecht. Daar is voor gewerkt en geknokt en dat willen we graag blijven doen.

Zelfstandig zijn tussen een tweetal collega-bedrijven die noodgedwongen wel steun in wat voor vorm ook hebben ontvangen, kan echter vervelende consequenties hebben.

De overheid is namelijk participant geworden bij die betreffende bedrijven en heeft daarmee willens en wetens een soort voogdijdschap op zich genomen.

Afgezien van het feit dat zij op de gang van zaken daar toeziet – naar onze mening ook: toe dient te zien – zal zij ook haar aandacht en promotionele activiteiten op die bedrijven concentreren. Door dit alles wordt „BOLNES”, als jaarlijkse trouwe belastingbetaler nota bene, gemakkelijk door diezelfde overheid bewust of onbewust gepasseerd en zelfs geheel vergeten.

Wij merken dit bij praktisch alle projecten waarbij de overheid op enigerlei wijze betrokken is.

Wij zijn trots op ons produkt en de kwaliteit daarvan en vooral ook op het feit dat wij **zelfstandig** zijn en daarmee een buitenbeentje.

Wij betreuren het echter in hoge mate daarvoor gestraft en in de hoek geplaatst te worden.

Wij menen te mogen eisen dat door de overheid voor dit probleem een oplossing gevonden wordt.

Ook „BOLNES”, maar waarom eigenlijk niet **juist „BOLNES”, verdient** de aandacht en bescherming van de overheid. Voldoende **morele** en **promotionele steun** kan wellicht een goed alternatief blijken te zijn voor **financiële steun**.

Die verbinding met de overheid is er bij onze beide Nederlandse collega's; het zij zo!

Het giftige mengsel is echter eveneens volop tot stand gekomen en daar moeten we, hoe dan ook, vanaf.

Overheid, het is uw plicht om de verstoorde verhoudingen te herstellen.

Deze plicht, tezamen met de inzet van al onze medewerkers, de kwaliteit van ons produkt en, naar wij vast vertrouwen, de blijvend goede samenwerking met u allen, zal een goed werkend tegengif blijken te zijn,

waardoor „BOLNES” met veel vertrouwen **nu** aan haar tweede eeuw kan beginnen.

Totdaar de toespraak namens Bolnes Motorenfabriek.

HISTORIEK VAN BOLNES MOTORENFABRIEK

In Krimpen aan de Lek werd een bijzonder jubileum gevierd. Op 13 mei jl. was het honderd jaar geleden dat de onderneming startte met het vervaardigen van onderdelen voor de scheepsbouwindustrie.

Bij de geheel onafhankelijke onderneming werken 215 personeelsleden.

De omzet bedroeg in 1984 ca. 31 miljoen gulden.

Met de bouw van dieselmotoren is Bolnes nu zo'n zestig jaar bezig.

Men vervaardigt de kleinste tweetakt kruis-hoofddieselmotor ter wereld in een vermogensgebied van 500 tot 3.800 pk (400 - 2.800 kW) bij 600 omw/min.

Motoren die hun weg wereldwijd gevonden hebben naar afnemers in de visserij, offshore, kustvaart, baggersector, enz.

De motoren worden toegepast voor aandrijving van pompen, generatoren en voortstuwing.

Op het land wordt de motor toegepast voor o.a. poldergemalen, elektriciteitscentrales, laboratoria en onderwijsinstellingen.

Geschiedenis

Het bedrijf werd in 1885 opgericht door de heer J.H. van Cappellen, eigenaar van een houtkoperij in Vlaardingen. Hij zette in de plaats Bolnes (gemeente Ridderkerk) een gieterij op, waarin bolders, verhaalklampen en andere gietstukken ten behoeve van de scheepswerven in de Rotterdamse regio vervaardigd werden.

Spoedig volgde hierop de ontwikkeling tot een machinefabriek met eigen produkten zoals slagscharen, buigbanken, ponsmachines, enz., eveneens bestemd voor de scheepsbouwindustrie.

Stoommachines en stoomketels

Rond de eeuwwisseling leverde de toen geheten „Fabriek voor Stoom- en andere Werk-

(Vervolg volgende bladzijde)



De huidige installaties van Bolnes te Krimpen aan de Lek.

tuigen" te Bolnes reeds stoominstallaties voor sleepboten en veerboten.

De eerste van ca. 100 pk. werd geplaatst in een veerboot voor de Gemeente Rotterdam.

In totaal werden er 144 stoommachines met een totaal vermogen van 47.794 pk geleverd; de kleinste machine was 68 pk, terwijl de grootste een vermogen had van 1.250 pk. Er werden 158 stoomketels vervaardigd.

Eind twintiger jaren kwam er een definitief einde aan de fabricage van stoomwerktuigen.

1909 – De eerste Ruwe-Olie (R.O.) gloeikopmotor

Reeds vroeg had men gezien dat de ruwe olie gloeikopmotor een geduchte concurrent zou worden van de stoommachine en in 1909 besloot „Bolnes" deze te gaan bouwen. De eerste motor had een vermogen van 30 pk en was uitgevoerd met een gesloten krukast.

Het vermogensgebied was 20 tot 600 pk bij toerentallen van 330 tot 175 omw/min.

Het brandstofverbruik bedroeg ca. 280 gr/pk. uur!

Het starten geschiedde met samengeperste lucht van ca. 2 atm., terwijl de gloeikop op de cilinder eerst warm gestookt moest worden.

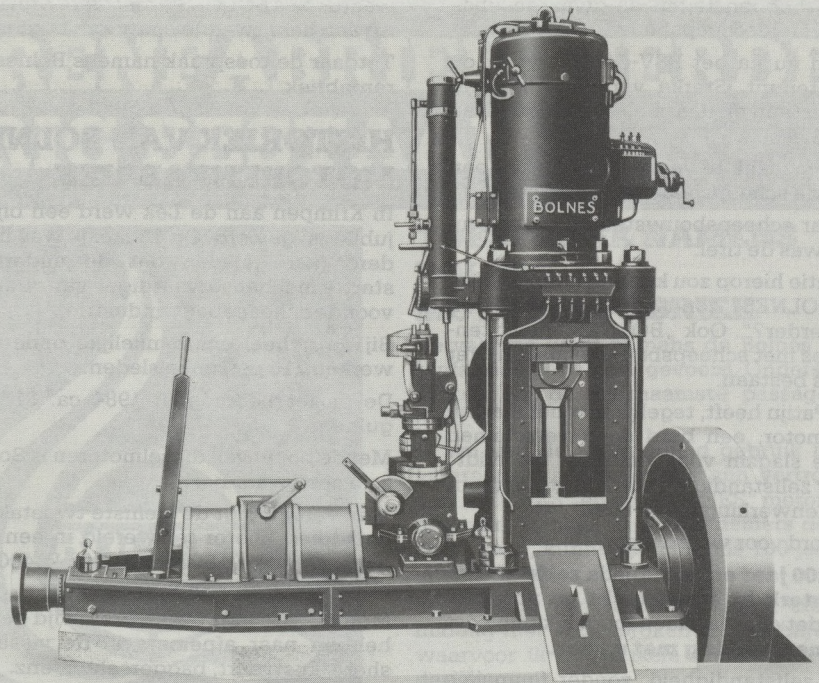
Het brandstofmengsel in de cilinder kwam tot ontbranding doordat de ingespoten ruwe olie tegen de verwarmde kop van de cilinder gespoten werd. Vandaar de naam gloeikopmotor.

Na enkele jaren ervaring met de eerste gloeikopmotoren, bleken deze machines veel last te hebben van zuigerslijtage en warmlopende motoronderdelen.

Er werd een type II – een z.g. „open" motor – ontwikkeld, waarmee alle bovengenoemde bezwaren werden opgeheven. De machine werd voorzien van leibanen en de kruiskop deed zijn intrede.

Tot op heden wordt de kruiskop nog steeds in de „Bolnes" motor toegepast.

In totaal werden er 433 gloeikopmotoren met een totaal vermogen van 24.440 pk gebouwd. De laatste twee werden afgeleverd in het jaar 1935.



De eerste dieselmotor met een vermogen van 25 pk.

1928 – De eerste dieselmotor

In 1928 werd met de bouw van dieselmotoren begonnen en tegelijkertijd werden bestaande gloeikopmotoren omgebouwd tot dieselmotor.

Oorspronkelijk waren het motoren met een open voorfront en een toerental van maximum 400 omw/min.

In 1932 kwam een verbeterde versie op de markt; de eerste dieselmotor in gesloten uitvoering met een vermogen van maximaal 300 pk bij 600 omw/min.

Hierbij werd de kruiskop uitgevoerd als spoelpomp; een constructie die tegenwoordig nog toegepast wordt.

1949 – De gelaste eenheids Bolnes dieselmotor

In 1948 maakte de Heer J.H. van Cappellen een studiereis naar de Verenigde Staten. Hij kwam terug met de gedachte om de toekomstige motoren te lassen en samen te stellen uit eenvoudige standaard onderdelen.

In samenwerking met Prof. Ir. Kroon van de Technische Hogeschool in Delft werd een nieuw motortype ontwikkeld met een boring van 190 mm en een slag van 350 mm. Het vermogen per cilinder bedroeg 50 pk bij 430 omw/min.

In 1949 kwam de eerste gelaste dieselmotor in productie.

1958 – De eerste gelaste dieselmotor in V-uitvoering

In 1958 werd de eerste gelaste dieselmotor in V-uitvoering op de markt gebracht.

In dit tijdperk deden ook drukvulgroepen en luchtkoeling hun intrede, zodat toen met een 20-cilinder V-motor een vermogen van 1500 pk bij 475 omw/min. geleverd kon worden.

Dat de gelaste motor een succes werd, bleek wel uit het feit dat in 1961 reeds 200.000 pk geproduceerd was, praktisch zonder uitbreiding van het personeel.

1967 – Introductie nieuw type motor

Bij Machinefabriek Bolnes bleef men streven naar verbeteringen aan de bestaande motor. Het nieuwe type NL werd geïntroduceerd. Deze motor had een vermogen van 100 pk per cilinder.

De motor werd alleen in lijn-uitvoering gebouwd met een maximum vermogen van 1000 pk bij 500 omw/min.

Op basis van dit type is in de loop van de tijd het motorvermogen vergroot naar maximaal 3.000 pk bij 600 omw/min. (per motoreenheid).

(Vervolg volgende bladzijde)



Het Indonesische hydrografisch onderzoeksvaartuig „Bimasakti" is uitgerust met twee Bolnesdieselmotoren met elk een vermogen van 1.100 kW. (1.500 pk).

1981 – Motortype 170/600

In 1981 werd het motortype 150/600 ingrijpend gewijzigd. Er werd een geheel nieuw brandstofinspuitsysteem ontwikkeld met twee verstuivers per cilinder.

De motor werd hiertoe van geheel aangepaste cilinderdeksels voorzien.

De voordelen waren een lager brandstofverbruik, geschiktheid voor zware olie en een cilindervermogen van 170 pk.

Huidige motortype

Met het op de markt komen van drukvulgroepen met een hoger rendement ontstond de mogelijkheid het brandstofverbruik op nieuw aanzienlijk te verlagen.

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

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

Ontwerpfilosofie

Het uitgangspunt van „BOLNES” is het bouwen van een motor met de volgende eigenschappen:

- een eenvoudige robuuste motor, waarvan de relatief lage belasting een hoge betrouwbaarheid verzekert, terwijl de motor geschikt is voor kwalitatief slechte brandstoffen.
- een groot gedeelte van het onderhoud aan de motoren kan worden uitgevoerd door het eigen machinekamerpersoneel, waardoor tijdverlies en kosten zo laag mogelijk blijven.

- de meeste onderdelen tussen de verschillende typen motoren zijn onderling verwisselbaar en worden in serie gemaakt.
- een laag brandstof- en smeeroilverbruik, met als gevolg lage exploitatiekosten.

Service

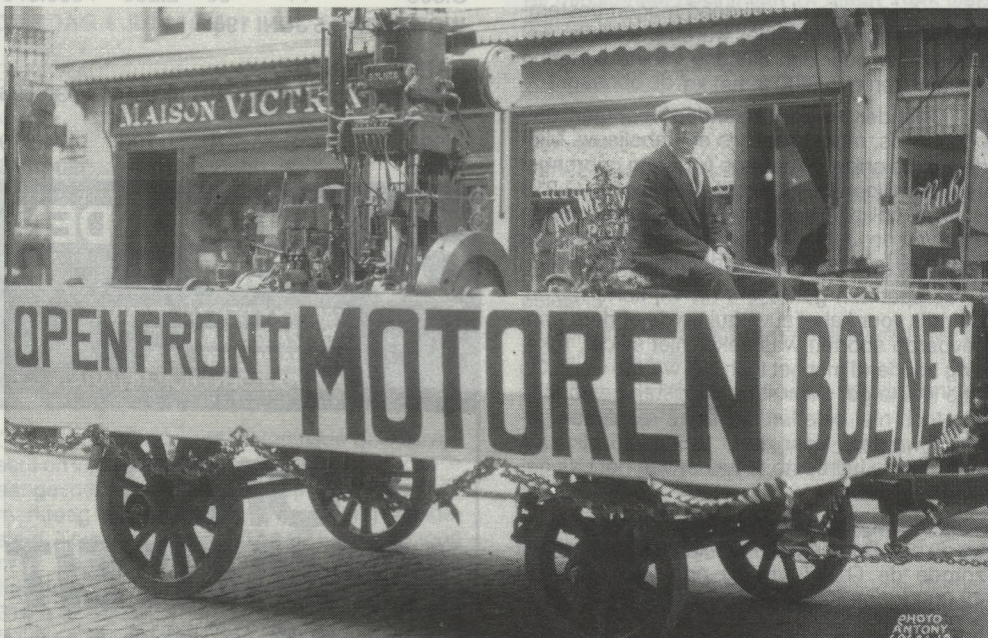
In de Bolnes organisatie is een flinke plaats ingeruimd voor de Afdeling Service.

Als een dieselmotor stilstaat, staat ook de productie van het schip of de installatie stil en dat moet snel worden verholpen.

Het bedrijf geeft dan ook 24 uur per etmaal service. Tevens beschikt men over o.a. de volgende service-faciliteiten:

- een produktinformatiesysteem waarmee de afnemer of Bolnesgebruiker periodiek op de hoogte gehouden wordt van belangrijke wijzigingen die op de motorinstallaties aangebracht kunnen worden.
- het Bolnes diagnose systeem waarmee men zonder hoge kosten of vergaande motordemontage de actuele staat van de motor kan bepalen.
- specifiek op Bolnes motoren gebaseerde opleidingen om het bedieningspersoneel vertrouwd te maken met het produkt.

door middel van deze faciliteiten worden de gebruikskosten verlaagd en neemt de betrouwbaarheid van de installatie toe.



Rondtoer in Oostende in 1926.

DE OVERBEVISSING OP MAKREEL

Het is niet de eerste maal dat bepaalde marinebiologen, na onderzoeken van de makreelstocks, tot de bevinding komen dat er gevoelig aan overbevissing gedaan wordt. De vraag kan dan, voor deze kringen, zeker gesteld worden, of de makreel dezelfde weg opgaat als de haring.

Het zijn vooral de E.E.G. stocks rond Schotland (de Western-stocks) die het zwaar te verduren kregen. Volgens de marinebiologen van de I.C.E.S. (International Council for the Exploration of the Sea-Stocks) zou er in de E.E.G. het volgend jaar, dus in 1986, van de „Western-makreelstocks” nog slechts 240.000 ton mogen gevist worden. Hiervan wordt er echter 80.000 ton gevist in het Noors gebied en ten zuiden van de Faroër, zodat in de E.E.G. nog slechts 160.000 ton zou overblijven. Het is duidelijk dat dit vooral de Schotse visserij zwaar en onaangenaam overkomt.

Ook de Ierse makreelvisserij wordt in de toekomst bedreigd.

Volgens het laboratorium van Aberdeen toebehorende aan het marinedepartement wordt de makreelvisserij in 1985 geschat op een half miljoen ton, waarvan 410 duizend ton in de E.E.G.-wateren en 90 duizend ton in de Noorse wateren en zuid van de Faroër, waarvan de vangstcijfers in dit laatste gebied in 1984 rond de 94 duizend ton draaide. De visserij in deze laatste gebieden (Noorse en Faroëse wateren) is echter vrij en niet gebonden aan kwota, niettegenstaande het

om dezelfde makreelscholen gaat!

Zo er toch een half miljoen ton makreel mag gevist worden (zonder van de overbevissing te gewagen en het gebrek aan controle bij het overladen op zee) dan zal dit zware gevolgen met zich medebrengen voor de bronmassa van de kuitschietende makreelstocks, die in 1985 herleid zal worden tot 1,5 miljoen ton.

Een en ander is ook het gevolg van de zwakke jaarklassen 1982 en 83, zodanig, dat zelfs bij afwezigheid van een makreelvisserij in 1986, de voortzettende bronmassa aan volwassen makreel toch nog zou teruglopen en wel tot 1,250 miljoen ton.

Zo in 1986 toch een vangst van een half miljoen ton toegelaten wordt, hebben de marinebiologen berekend dat er in 1987 de kuitschietende makreelstock tot 800 duizend ton in dit gebied zou herleid worden.

Vandaar dus dat we in de aanhef van dit artikel ons afvroegen of we met de makreel dezelfde weg opgaan van de haring, waarvoor er tenslotte drastische maatregelen dienden genomen en voor verscheidene jaren een volledig vangstverbod diende uitgevaardigd.

We weten nu ook wel bij ondervinding dat de marinebiologen altijd wel het onderste uit de kan wensen en er zeker wel een correctie aan hun cijfers mag aangebracht worden, maar zelfs dan zal er zeker nog heel wat dienen gespaard te worden.

„VAN MANNEN EN DE ZEE”

door Marcel Poppe
(tweede druk)

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

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 159 fr., BTW inbegrepen, + 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.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Ondanks het warme weer en de toch niet zo onbelangrijke aanvoer, kregen we tijdens de afgelopen week, behoorlijke prijzen voor de meeste vissoorten. Kabeljauw opnieuw boven de 100 fr., gul van de spanvissers aan heel wat betere prijzen dan verleden week. Voor tong ook doorgaans prijzen die als vrij goed mogen bestempeld worden. De kreeftjes waren woensdag wel iets minder duur dan dinsdag, kleine sortering viel toen terug tot 100 fr. het kg.

De IJslander zorgde maandag voor een 650 bennen vis, meest schelvis en kabeljauw. Middelmattige prijzen waarmee toch een opbrengst van 2,2 miljoen bereikt werd. Ook voor de O.216 is het nu ophigtijd, voorlopig wordt het dus armoe troef wat de IJslandse soorten betreft want ook de O.129 is al aan de ophigperiode begonnen.

Twee spannen gulvissers na vrij korte reizen. De prijs voor kabeljauw, gul en de andere aangevoerde soorten was zeker niet slecht, rekening houdend met het toch wel warme weer. De vele kleine gul waaruit de vangsten bestonden kon toch niet beletten dat flinke resultaten geboekt werden. Voor de O.135/O.275 elk ruim 900.000 fr., het beste resultaat van het pas gestarte seizoen.

Voor de tongvissers zijn de topprijzen weer achter de rug. De vangsten zijn kleiner geworden al zorgde de O.137 vrijdag nog voor rond de 12.000 kg en meteen voor een opbrengst van 3,1 miljoen.

Tong kreeg prijzen tussen 190 en 320 fr. met de middensoorten als duurste. Tarbot bleef onder de 400 fr. terwijl staartvis tussen 195 en 310 fr. noteerde. Platvis is erg in trek en haalde regelmatig boven de 70 fr. het kg. Alleen platjes doen het niet en moeten al eens opgevangen worden.

De kustvisserij had eind voorgaande week af te rekenen met slecht weer waardoor we een paar dagen zonder garnaal bleven. Mede hierdoor werd zaterdag voor de ene aangevoerde vangst tot 285 fr. betaald. Verder in de week viel de prijs terug tot rond de 150 fr. Kreeftjes kregen middelmatige prijzen, kleine sortering 100 naar 120 fr., grote kreeft tussen 200 en 260 fr.

VRIJDAG 31 MEI 1985

KANAAL	dag.	vis	tong	fr.
O.137	19	150	11.000	3.191.149
WEST				
N.708	12	190	—	799.119
A.291	2	50	—	215.352
NOORDZEE				
O.232/N.706	14	900	—	1.854.720

MAANDAG 3 JUNI 1985

KANAAL				
O.127	14	30	3.000	863.355
O.51	14	180	3.000	1.753.520
O.274	14	70	3.300	1.044.719
Z.431	16	130	1.100	742.598
O.769	16	180	—	683.931
WEST				
N.709	14	200	—	774.334
Z.502	14	200	—	755.405
N.40	14	180	—	694.766
IJSLAND				
O.216	18	670	—	2.203.010
NOORDZEE				
O.128/279	12	750	—	1.745.576

DINSDAG 4 JUNI 1985

KANAAL				
O.499	16	200	3.000	1.404.981
O.118	15	170	—	605.762
O.333	15	230	1.700	1.504.422
NOORDZEE				
O.135/275	11	830	—	1.988.010
WEST				
O.500	950	3.000	—	878.991
KREEFTENPUT				
O.306	14	50	2.200	599.575

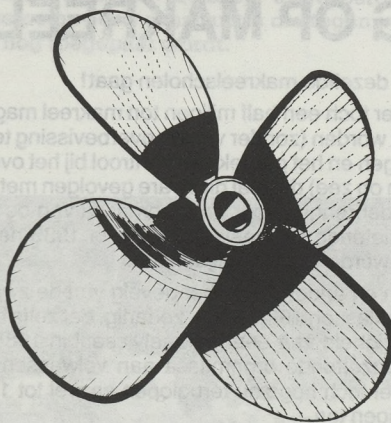
WOENSDAG 5 JUNI 1985

KREEFTENPUT				
O.229	14	40	1.900	430.696
WEST				
Z.596	8	70	700	474.579
KY.35	2	65	—	204.776

VAN VOORDEN GROEP

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

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



VORDAP

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

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

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

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 3 juni 1985

Schelvis groot	68,00/	72,00
Mid. schelvis	55,00/	63,00
Kleine schelvis	56,00/	
Kabeljauw	76,00/	84,00
Gul	62,00/	68,00
Wijting		
Schaat	103,00/	
Zeebaars	66,00/	73,00
Witte leng	37,00/	42,00
Blauwe leng	75,00/	
Schartong (Schotse schol)	23,00/	35,00
Heilbot	171,00/286,00	
Koolvis	38,00/	46,00
Hondstong (mieten)	58,00/	
Zeewolf	46,00/	71,00
Staart	265,00/286,00	

Verwachtingen

VRIJDAG 7 JUNI

KREEFTENPUT: N.597 (50 vis - 30 kreeft)
NOORD: O.114 (230 m. waarvan 180 platvis)
WEST: O.206 (180 m.) - N.172 (90 vis waarvan 50 haai) - A.291 (75 m. haai)

MAANDAG 10 JUNI

NOORDZEE + NOOP HEAD: O.318
NOORDZEE: N.719/O.309
KANAAL: O.231 (55 vis - 5500 tong) - O.303 (20 vis - 2500 tong)
KREEFTENPUT: O.26 - Z.41 (vermoedelijk)
WEST: Z.296 - N.3
NOORD: Z.72

DINSDAG 11 JUNI

KANAAL: O.518
WEST: Z.507 - Z.80 (vermoedelijk)
NOORD: Z.50

WOENSDAG 12 JUNI

WEST: O.108

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

VRIJDAG 31 MEI 1985

Z.84	N	—	380	13	1.310.240
Z.12	W	1.500	75	8	579.650
Z.141	KRP	—	100	10	631.180
Z.67	KN	1.500	400	—	2.231.957
					4.753.027

MAANDAG 3 JUNI 1985

Z.99	KN	1.500	240	—	1.571.090
Z.162	KN	900	230	16	1.275.185
Z.578	K	600	80	10	326.640
Z.48	N	—	350	15	1.433.170
Z.89	N	500	350	13	1.530.090
Z.402	KRP	—	60	10	503.380
Z.56	K	—	—	—	133.270
					6.772.825

WOENSDAG 5 JUNI 1985

Z.284	N	—	400	—	1.358.740
-------	---	---	-----	---	-----------

Z.474	K	1.000	50	8	428.138
Z.126	KN	1.500	150	17	1.054.855
Z.92	KN	800	300	18	1.739.765
Z.39	KN	3.800	300	18	1.934.746
Z.462	W	400	60	7	294.120
Z.30	KN	3.800	150	18	1.351.445
Z.47	N	—	350	12	1.139.910
Z.559	KRP	—	80	—	506.288
Z.134	KRP	—	90	—	499.745
					10.307.752

NIEUWPOORT

VRIJDAG 31 MEI 1985

VIS		
N.575	595 kg.	40.138 fr.
N.88	146 kg.	23.159 fr.
N.736	2.531 kg.	265.294 fr.
N.49	388 kg.	29.500 fr.

Twee vaartuigen van de West en twee kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 248 à 266 fr./kg en tong nr. 2 286 à 296 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 316 à 324 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 328 à 330 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 258 à 264 fr./kg opgetekend en voor kleine tong 224 à 230 fr./kg. Grote tarbot bekam 392 à 408 fr./kg, middenslag tarbot 215 à 290 fr./kg, varia 190 à 250 fr./kg en griet 220 à 280 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3500 à 3700 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 2200 à 2500 fr. de ben en visjes tegen 1550 à 1700 fr. de ben. Kabeljauw boekte men tegen 4700 à 4800 fr. de ben en gul tegen 3700 à 4250 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2100 à 2250 fr. de ben genoteerd en voor kleine zandschar 1600 à 1750 fr. de ben. Tongschar kreeg 110 à 170 fr./kg, robaard 105 à 110 fr./kg en knorhaan 2250 à 2500 fr. de ben. De schaars aangevoerde rog haalde 85 à 95 fr./kg, zeehond 2250 à 2500 fr. de ben en zeehaai 1750 à 2250 fr. de ben. De vrijdagmarkt kende een vlot verloop en een gevoelige prijsstijging kon voor alle soorten waargenomen worden.

MAANDAG 3 JUNI 1985

VIS		
N.52	3.490 kg.	456.463 fr.
N.752	3.669 kg.	229.598 fr.
N.720	3.732 kg.	202.322 fr.
N.22	222 kg.	54.090 fr.
N.700	208 kg.	38.620 fr.
N.88	186 kg.	33.433 fr.
N.590	367 kg.	54.760 fr.
GARNAAL		
N.782	49 kg.	10.612 fr.

Op de maandagmarkt losten één bokkennisser, twee vaartuigen van de West en vier kustvaartuigen samen ongeveer 12.000 kg voor een bruto-waarde van 1.069.286 fr. Tong nr. 1 bekam 254 à 258 fr./kg en tong nr. 2 280 à 286 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 341 à 350 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 284 à 290 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 242 à 250 fr./kg en kleine tong 204 à 216 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 358 à 390 fr./kg aangekocht, middenslagtarbot tegen 280 à 320 fr./kg, varia tegen 190 à 230 fr./kg en griet tegen 190 à 326 fr./kg. Voor staartvis werd 306 à 318 fr./kg opgetekend, voor zonnevis 337 à 340 fr./kg, voor tongschar 90 à 146 fr./kg en voor koningsvis 160 à 190 fr./kg. Robaard bekam 100 à 105 fr./kg, rode soldaten 85 à 90 fr./kg en knorhaan 1250 à 1500 fr. de ben. Grote pladijs kocht men tegen 3200 à 3300 fr. de ben op, middenslag- of drielingpladijs tegen 2700 à 2900 fr. de ben en visjes tegen 1350 à 1600 fr. de ben. Vlaswijting kreeg 2250 à 2600 fr. de ben en kongel

2000 à 2250 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5100 à 5500 fr. de ben geveild en gul tegen 2500 à 4750 fr. de ben. Voor grote wijting werd 4200 à 4300 fr. de ben geboekt en voor kleine wijting 2000 à 2200 fr. de ben. Grote zandschar bekam 1680 à 1800 fr. de ben en kleine zandschar 1160 à 1250 fr. de ben. Moerrog kreeg 4500 à 4750 fr. de ben, tilten 4250 à 4500 fr. de ben, scherpstaarten 3600 à 3800 fr. de ben en katrog 2300 à 2500 fr. de ben. Voor doorn- of speurhaai werd 3250 à 3400 fr. de ben opgetekend, voor zeehond 2500 à 2600 fr. de ben en voor zee- of zandhaai 750 à 1000 fr. de ben. Alle prijsnoteringen waren op de maandagmarkt lonend en vanwege de handelaars werd een grote interesse vastgesteld.

DINSDAG 4 JUNI 1985

GARNAAL		
N.782	62 kg.	10.414 fr.
N.106	42 kg.	7.564 fr.

WOENSDAG 5 JUNI 1985

VIS		
N.736	894 kg.	94.578 fr.
N.512	3.520 kg.	470.651 fr.
N.22	285 kg.	49.469 fr.
N.575	467 kg.	61.730 fr.
N.88	217 kg.	33.059 fr.
N.590	199 kg.	38.997 fr.
N.700	372 kg.	49.863 fr.

Op de woensdagmarkt losten twee bokkennisers en vijf kustvaartuigen hun vangst. Voor alle aangevoerde soorten werd op de midweekse markt een gevoelige prijsnotering vastgesteld. Tong nr. 1 kreeg 267 à 271 fr./kg en tong nr. 2 296 à 300 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 349 à 358 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 318 à 322 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 252 à 260 fr./kg en kleine tong 196 à 208 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 344 à 380 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 240 à 300 fr./kg, varia tegen 180 à 220 fr./kg en griet tegen 224 à 296 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3500 à 3700 fr. de ben opgetekend, voor middenslag- of drielingpladijs 3050 à 3250 fr. de ben en voor visjes 1550 à 1750 fr. de ben. Tongschar haalde 110 à 150 fr./kg, robaard 95 à 100 fr./kg en knorhaan 2000 à 2250 fr. de ben. Voor grote wijting werd opnieuw de peperdure marktprijs van 4400 à 4600 fr. de ben opgetekend en voor kleine wijting 2600 à 2700 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 1780 à 1900 fr. de ben genoteerd en kleine zandschar tegen 1180 à 1250 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4000 à 4250 fr. de ben aan de koper gebracht, tilten tegen 3750 à 4000 fr. de ben, scherpstaarten tegen 3400 à 3750 fr. de ben en katrog tegen 2300 à 2600 fr. de ben. Voor zeehond werd 2400 à 2700 fr. de ben geboekt en voor zee- of zandhaai 700 à 900 fr. de ben. Voor garnaal is reeds een kentering der prijs waar te nemen. De vangsten vermeerdere en de prijs kent een gevoelige daling. Zo werd op de dinsdagmarkt 162 à 170 fr./kg genoteerd.

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

TECHNISCH COMITE VAN HET SCHEEPSKREDIET

Bij ministerieel besluit van 18 maart 1985 werden benoemd of in hun mandaat bevestigd voor een periode van drie jaar:

A. Ingaande op 1 januari 1985:

1° Als werkende leden:

De heren:

Vanden Bosch, M., vertegenwoordiger van de Minister, die met het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart belast is;

Vandewalle, H., vertegenwoordiger van de Minister die met de Dienst voor de Zeevisserij belast is;

Velkeniers, A., vertegenwoordiger van de Minister van Financiën;

Rommel, L., vertegenwoordiger van de Minister van Economische Zaken;

Van Den Stockt, D., vertegenwoordiger van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid;

Clarisse, J., en De Laet, E., vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties ter Koopvaardij;

Van Cant, R., vertegenwoordiger van de beroepsvereniging van officieren en matrozen ter koopvaardij;

Deroose, J., vertegenwoordiger van de werkgeversorganisaties ter visserij;

De Corte, R., vertegenwoordiger van de beroepsverenigingen van de zeelieden ter visserij;

De Saedeleer, L., vertegenwoordiger van de Algemene Spaar- en Lijfrentekas;

Van Damme, J., vertegenwoordiger van de zeescheepbouw;

Willemsens, J., wegens zijn bijzondere bevoegdheid;

2° Als hun respectievelijk plaatsvervangende leden:

De heren:

Boeyden, A.; Maertens, L.; Pairoux, L.; Vanderborght, H.; Geeraerts, L.; Struye, E.; Coppiepers, H.; Dielis, R.; Pintelon, H.; Stuer, J.; Libbrecht, M.; Verbraken, J.; Restiau, R.

B. Ingaande op 1 maart 1985:

1° Als werkend lid: de heer Vanderborght, H., vertegenwoordiger van de Minister van Economische Zaken, in vervanging van de heer Rommel, L., overleden, van wie hij het mandaat zal voleindigen;

2° Als plaatsvervangend lid: Mevr. Kevers, J., ter vervanging van de heer Vanderborght, H., van wie zij het mandaat zal voleindigen.

Documentaire: NOORDZEEVIS, GOEDE VIS

DINSDAG 11 JUNI OP TV 2 OM 20.25 U.

Documentaire film van Lucien Henneman

Deze film over de visvangst op de Noordzee volgt het hele gebeuren van het vangen van de vis tot de uiteindelijke bestemming: het lossen van de vangst aan boord van de Z.90 Oosthinder om 2 u. 's morgens, via de transportband tot op de tafel van de viskuiser in de vismijn, het sorteren, verkopen, aanpakken en verzenden van de vis door een groothandel.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	3 juni		4 juni		5 juni	
Lappen	250	258	245	248	254	
Grote	270	283	272	286	278	
3/4	280	300	278	355	304	
Bloktongen	285	295	270	302	309	313
Vóór-kleine	240	245	235	253	240	249
Kleine	205	215	195	205	206	208
Slips	190	195	180	186	192	

ZEEBRUGGE

Grote	241	299	.....	259	281
Bloktongen	267	346	.....	297	324
Fruittongen	321	379	.....	311	357
Schone kleine	275	358	.....	294	342
Kleine	232	296	.....	229	248
Tout petit	263	274	.....	216	225
Slips	225	.....	.....	176	206

NIEUWPOORT

Tong I	254	258	.....	267	271
Tong II	280	286	.....	296	300
Tong III	341	350	.....	349	358
Tong IV	284	290	.....	318	322
Tong V	242	250	.....	252	260
Kleine	204	216	.....	196	208

PLADIJS

OOSTENDE

	3 juni		4 juni		5 juni	
Platen	73	78	74	77	79	
lek (groot-klein) ...	63	74	66	78	76	80
Derde slag	45	60	47	62	54	63
Platjes	27	33	27		27	45

ZEEBRUGGE

I	50	76	.....	58	69
II	72	77	.....	51	66
III	67	52	.....	45	66
IV	33	60	.....	28	30
V .....	.....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote	64	66	.....	70	74
3e slag	54	58	.....	61	65
Platjes	27	32	.....	31	35

„LEZERSSERVICE”

Met die rubriek is het de bedoeling dat wij, via eventueel medewerking van deskundigen uit de beroepsmiddens, 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”

LEZERS SCHRIJVEN ONS...

WAARHEEN GAAT VERSE VIS?

Langs die weg wil ik de visserijmiddens er op wijzen dat de kwaliteit van de in onze grootste vismijnen aangevoerde vis er de laatste tijd niet is op vooruitgegaan. Integendeel! Bij een gewone markt laat dit zich dan ook duidelijk voelen in de prijzen. Als u nu weet dat de algemene redenering van de meeste handelaars is dat de grote massa van de in de Belgische markt gekochte vis niet op de verse markt kan komen maar voor diepvries be-

stemd is, dan is dat geen compliment voor onze visserij.

Waarom kunnen onze vissers niet wat de vissers uit onze buurlanden wel kunnen? Waarom kunnen onze vismijnen de vis niet op de zelfde manier als nobel product behandelen als in het buitenland? Kwaliteitsvis lokt kopers en een stijgende vraag leidt tot stijgende prijzen. Reders klagen zo rap over hun hoge kosten. Met een kleine inspanning kun-

nen ze echter een grote stap vooruitzetten aan de kant van hun inkomsten. Waarop wachten ze?

Een handelaar in verse vis.

VIS ETEN VOORKOMT HARTINFARCTEN!

Het is wetenschappelijk en medisch bewezen dat het eten van vis hartinfarcten voorkomt. Waarom wordt dit niet meer in de openbaarheid gebracht? Waarom wordt dit niet van volksgezondheid uit aan alle dokters en specialisten meegedeeld? Bij de huisdokters, hartspecialisten en hospitaals vind je wel een boekje, verspreid door een margarinefabrikant, maar over vis hoor je er nooit spreken. Als het juist is dat het eten van 30 gr. vis per dag een hartinfarct voorkomt dan is dit een zeer goedkope medicijn die grote besparingen kan opleveren voor elke burger maar ook voor de schatkist.

Waarop wacht de verantwoordelijke overheid om de bevolking hierover voor te lichten en dat op grote schaal! De „boterspot” voor het TV-journaal zou, in het algemeen gezondheidsbelang van onze bevolking, veel beter vervangen worden door een „eet vis”-spot! Kan het propagandafonds voor meer visverbruik zelf er niet voor zorgen dat naast het margarineboekje een visboekje bij elke dokter, specialist, hospitaal, enz... ter beschikking van de patiënt ligt. Een grotere consumptie van vis zal onze sector zeker te goede komen, maar ook de algemene gezondheidstoestand van onze bevolking zal erop vooruitgaan.

Een vissersvrouw

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	3 juni	3 juni	3 juni	3 juni	4 juni	4 juni	4 juni	4 juni	5 juni	5 juni	5 juni	5 juni	3 juni	3 juni	5 juni	5 juni
Tarbot groot	357	370	333	368	387	395	.....	.....	.....	.....	.....	.....	358	390	344	380
Tarbot middel	295	300	324	341	287	299	.....	.....	297	329	342	357	280	320	240	300
Tarbot klein	199	262	289	299	230	.....	.....	.....	268	.....	292	305	.....	.....	.....	.....
Griet groot	306	307	293	287	304	315	.....	.....	329	.....	.....	.....	326	.....	296	.....
Griet middel	217	251	193	.....	196	257	.....	.....	226	.....	293	.....	190	.....	224	.....
Griet klein	115	128	.....	.....	138	.....	.....	.....	.....	.....	164	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	64	72	.....	.....	61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	56	.....	.....	.....	50	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek groot	103	.....	.....	.....	107	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	86	.....	.....	.....	93	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	44	.....	.....	.....	75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	84	.....	.....	.....	59	75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	80	84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	71	.....	90	95	80	85
Tilten	73	.....	.....	.....	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85	90	75	80
Scherpstaart	63	.....	84	97	39	60	.....	.....	.....	.....	104	.....	74	76	68	75
Halve mans	66	82	72	58	42	47	.....	.....	.....	.....	38	70	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	65	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	72	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	40	.....	27	22	25	.....	.....	.....	.....	.....	18	30	46	50	46	52
Kabeljauw	75	117	127	96	82	118	.....	.....	96	110	80	100	102	110	.....	.....
Gul (groot)	65	93	115	.....	75	91	.....	.....	87	.....	75	86	95	.....	.....	.....
Gul (middel)	57	75	93	.....	66	78	.....	.....	59	73	75	78	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	42	49	30	46	37	59	.....	.....	36	54	42	48	50	.....	.....	.....
Hozemondhamme	213	286	200	309	196	286	.....	.....	274	319	188	324	306	318	.....	.....
Wijting groot	79	.....	91	100	63	87	.....	.....	65	.....	60	90	84	86	88	92
Wijting klein	47	50	57	.....	42	57	.....	.....	31	.....	34	42	40	44	52	54
Schar	10	29	29	.....	.....	.....	.....	.....	10	26	30	.....	25	36	25	38
Steenschol	26	154	136	115	59	145	.....	.....	71	148	97	108	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	.....	.....	62	59	.....	.....	.....	.....	61	148	.....	.....	15	20	14	18
Hondshaai	18	.....	.....	.....	30	36	.....	.....	27	29	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	15	27	15	32	.....	.....	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	26	49	.....	.....	23	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	145	110	150
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	35	.....	.....	.....	23	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	46	71	57	84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83	62	.....	.....	.....	.....
Pollak	93	.....	.....	.....	57	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	337	340	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	180	190	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	52	48	54
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	14	10	12
Rode Poon (roobaard)	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	105	95	100
Grauwe poon (knorhaan)	28	31	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	.....	25	30	40	45
Rode knorhaan	51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 30 mei werd aangevoerd: 1.380 kg. tong; 10 kisten tarbot en griet; 372 kisten kabeljauw; 7 kisten schelvis; 178 kisten wijting; 110 kisten schol; 60 kisten schar; 13 kisten makreel en 203 kisten diversen.

Prijzen in guldens: per 1 kg.: tarbot 20,16-19,37; grote tong 16,41-15,78; grootmiddel tong 18,27-16,90; kleinniddel tong 17,95-16,50; tong één 15,75-14,72; tong twee 12,03-11,59.

Per 40 kg.: tarbot 752-418; griet 557-414; kabeljauw twee 222-214; kabeljauw drie 214-190; kabeljauw vier 204-180; kabeljauw vijf 182-126; schelvis vier 204-196; schol twee 196; schol drie 204-154; schol vier 120-82; wijting vier 142-82; schar 112-64; makreel twee 114-90; mullets 462-412; rode poon één 200-176; rode poon twee 192-170; rode poon drie 170-102; poontjes 35-26; horsmakreel 31-9; bot 30-26.

De besommingen waren: UK 90 + UK 307 f 22.100; UK 129 f 2.100; UK 135 + UK 145 f 17.200; UK 170 f 3.500; UK 233 f 6.900; UK 234 f 5.000; VD 6 f 1.700; VD 18 f 3.500; VD 20 f 2.800; VD 32 + VD 77 f 26.300; VD 53 f 3.600; WR 71 f 1.800; IJM 18 f 13.500; verder één Goedereeder en twee Ijmuidenaren met f 25.000 aan besomming.

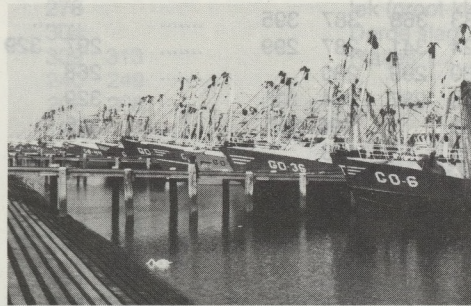
Aan de vrijdagmarkt van 31 mei werd aangevoerd: 4.160 kg. tong; 50 kisten tarbot en griet; 684 kisten kabeljauw; 50 kisten schelvis; 347 kisten wijting; 363 kisten schol; 129 kisten schar; 23 kisten makreel en 263 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 22,82-20,74; grote tong 18,09-16,02; grootmiddel tong 19,21-16,91; kleinniddel tong 18,63-16,20; tong één 16,76-14,77; tong twee 14,48-11,72.

Per 40 kg.: tarbot 882-535; griet 655-450; kabeljauw een 336-272; kabeljauw twee 254-214; kabeljauw drie 290-200; kabeljauw vier 190-168; kabeljauw vijf 180-120; schelvis vier 160-130; schol twee 254-215; schol drie 200-134; schol vier 112-77; wijting vier 120-90; makreel twee 158-76; schar 81-56; tongschar 205-152; rode poon één 198-176; rode poon twee 190-148; rode poon drie 172-140; krab 60; bot 32-26; poontjes 49-26; horsmakreel 44-4; mullers 466-404; inktvis 494; haai 162; steenbolk 84-60.

De besommingen waren: HD 5 f 5.700; HD 71 f 7.700; KW 4 + KW 149 f 25.800; UK 7 f 18.400; KW 77 + IJM 27 f 42.500; UK 90 + UK 307 f 9.500; UK 135 + UK 145 f 5.000; UK 141 + UK 271 f 33.000; UK 142 + UK 215 f 29.600; UK 234 f 880; VD 6 f 3.400; VD 18 f

2.800; VD 19 + VD 73 f 36.500; VD 20 f 3.500; VD 53 f 2.700; WR 71 f 1.300; YE 25 f 3.000; IJM 18 f 1.200; verder vier Goedereeders, één Urker en twee Ijmuidenaren met f 120.000 aan besomming.



GOEDEREDE

DONDERDAG 30 MEI 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr		15,29	
Tong gm		17,27	
Tong km		15,98	
Tong l		14,61	
Tong II		11,50	
Tarbot I		19,38	
Tarbot II		16,97	
Tarbot III		14,32	
Tarbot IV		11,39	
Griet I		13,90	
Griet II		10,90	
Kab 4 (G)		5,11	
Kab 5 (G)		3,56	
Wijt. 4 (G)		2,97	
Schar 1/D		1,57	
Poon 1		2,67	
Poon 2		2,22	
Bot		81	
Schol 1 (O)		4,42	
Schol 2 (O)		4,58	
Schol 3 (O)		3,38	
Schol 4 (O)		1,81	
Krab		1,31	
Inktvis W		8,81	
Inktvis ZW		3,24	
Harder		2,00	
Steenbolk		2,00	
Paling		14,00	
Diversen		10,10	
Garn BNL 2		9,57	
Totaal	13.615	54.734	

VRIJDAG 31 MEI 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr		17,68	
Tong gm		18,83	
Tong km		18,02	
Tong l		16,36	
Tong II		12,02	
Tarbot I		21,35	
Tarbot II		19,70	
Tarbot III		15,93	
Tarbot IV		15,02	
Tarbot afw.		12,81	
Griet I		16,77	
Griet II		14,18	
Schol 1 (G)		4,35	
Schol 2 (G)		4,77	
Schol 3 (G)		3,47	
Schol 4 (G)		2,42	
Kab 1 (G)		5,62	
Kab 2 (G)		5,88	
Kab 3 (G)		4,75	
Kab 4 (G)		4,48	
Kab 5 (G)		3,35	
Wijt. 4 (G)		2,79	
Schar 1/D		1,68	
Poon gr		2,79	
Poon 1		2,77	
Poon 2		1,25	
Poon zw		65	
Rog I		5,28	
Rog II		4,24	
Koolv. 1 (G)		4,33	
Schelv. 3 (G)		2,77	
Bot		72	
Zalm-Forel		7,78	
Tongschar		9,74	
Schol 1 (O)		4,73	
Schol 2 (O)		5,00	
Schol 3 (O)		3,32	
Schol 4 (O)		2,05	
Haai + P		5,10	
Krab		1,73	
Inktvis W		8,39	
Inktvis ZW		3,27	
Kuit/Lever		2,50	
Steenbolk		2,20	
Mullen		5,12	
Hammen		16,57	
Paling		13,00	

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 19 t.m. 25 mei 1985

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	9.429	8,63
Handels Garnalen	13	10,49
Tong		14,28
Schol		2,57
Schar		1,10
Bot		0,65
Tarbot		16,30
Griet		12,86
Kabeljauw		3,65
Wijting		2,21
Zeebaars		21,58
Harder		4,76
Makreel		2,48
Paling		13,79
Krab		2,10
Poon		1,83
Diversen		—

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

Aanvoer week van 26 mei t.m. 1 juni 1985

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	15.327	7,86
Handels Garnalen	766	8,19
Tong		15,67
Schol		3,06
Schar		1,23
Bot		0,88
Tarbot		15,43
Griet		12,27
Kabeljauw		4,60
Wijting		2,30
Zeebaars		24,57
Harder		5,23
Makreel		1,25
Paling		12,24
Krab		2,22
Diversen		—

Grote gul	3,78	3,24	—	4,85
Kabeljauw II	3,88	—	—	5,00
Kabeljauw I	2,95	—	—	4,53
Schol IV	1,97	1,90	—	—
Schol III	3,15	2,96	—	—
Schol II	3,91	3,53	—	—
Schol I	4,18	—	—	—
Braadschelvis	1,36	1,30	2,74	2,54
Wijting	2,00	—	—	3,01
Schar	1,25	1,12	1,32	1,34
Grote tong	15,00	14,79	15,54	—
Gem. tong	16,08	15,68	16,45	—
Kleine tong	14,63	14,50	15,56	—
Tong I	14,25	13,46	13,86	—
Tong II	11,44	11,26	11,61	—
Pelling garnalen	—	8,22	—	8,35

■ Het huidige Nederlands kabinet Lubbers durft de verantwoordelijkheid niet nemen voor het al of niet inpolderen van de Markerwaard. Dit hete hangijzer wordt dan ook maar naar de volgende regering doorgeschoven die na de op komst zijnde verkiezingen, uit de bus zal komen. 't Gebeurt nog, en niet alleen in Nederland dat hete hangijzers doorgeschoven worden naar een volgende regering.

■ Bij het Staatsvisserijbedrijf te IJmuiden kunnen de helling- en dokmeester op pensioen gaan dank zij een speciale regeling, de zogenaamde VUT-regeling. Zou dit ook al iets te maken hebben met een eventueel naderend, in handen nemen van de S.V.H.B. door de privé? Tegen deze privatisering zijn vooral de visserijbedrijven hevig gekant.

LAUWERSOOG

Dinsdag na pinksteren konden er van 18 schepen, waaronder 4 Denen ruim 3000 kisten gesorteerd en verkocht worden.

Schol IV lag rond de twee gulden en schol III leverde tot f 3.27 per kg op. Schol II bleef beneden de vier gulden en voor de grootste soort kon tot f 4.26 genoteerd worden. Voor de kleine gul bleef de klok tussen f 2,15 en f 2,08 staan en voor de kabeljauw V op f 2,73. Van de Denen bracht de kabeljauw al naar grootte van f 4,16 - f 4,55 per kg op. De tarbot I van een Deen leverde f 17,53 per kg op en de kleinste soort bleef boven de tien gulden.

De tongen al naar soort werden verkocht van f 11,38 tot f 16,27.

Woensdag en donderdag alleen buitenlandse schepen aan de markt. Een paar ton tongen van de Duitse kust, twee Denen met schol en twee Deense staande net vissers met tongen. De tongprijzen veranderden niet veel. Schol IV begon nu op f 2,05 maar zakte naar f 1,70.

Door o.a. zes spanvissers en twee Denen werden er vrijdag 3000 kisten in de markt ter verkoop aangeboden. De prijzen van de rondvissoorten waren vrij stevig. Kleine torregul leverde van f 2,69 - f 2,48 per kg op, kabeljauw V f 3,81 - f 3,44 en de middel gul f 4,48 - f 4.

Braadschelvis ging over in andere handen voor f 2,84 tot f 2,27 en gestripte wijting bracht het zelfs tot f 3,22 per kg.

Van de Denen konden alle soorten kabeljauw boven de vijf gulden verkocht worden met als hoogste de kabeljauw II voor f 5,50. Weegbot lag nu ver boven de negentien gulden en de kleine tarbot lag zelfs vier gulden hoger in de markt dan dinsdag.

Door bovenstaande noteringen konden voor de spanvissers goede besommingen genoteerd worden met als hoogste een resultaat van f 79.442.

De garnalenvangsten waren zeer gering. Woensdag konden er 3.500 kg verkocht worden tegen prijzen van f 7,72 tot f 8,73. Eerst vrijdag waren er weer garnalen nl. 3.910 kg. De prijzen bleven gelijk aan dinsdag. Voor de garnalenvloot is het seizoen tot heden zeer slecht.

Met een omzet van 1,3 miljoen gulden kon de week afgesloten worden.

Overzicht gemiddelde prijzen per aanvoerdag:

	28/5	29/5	30/5	31/5
Kl. kabeljauw V	1,99	2,05	2,35	2,59
Kabeljauw V	2,53	2,47	3,09	3,63
Middel gul	2,88	2,89	3,07	4,19



**MET DE
MERCATOR
NAAR DE
STILLE ZUIDZEE**



A. DE BOCK

Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 30 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust" te Oostende. Voor Nederland door storting van 330 fr. + 75 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44.

VISSERSSTOET TE KOKSIJDE

Zaterdag a.s. trekt de Vissersstoet weer door de straten van Koksijde met aanvang om 18 u. Daarmee wordt een traditie in ere gehouden die nu al dateert van 1948. Toen traden de reuzen Ko en Wanne voor het eerst op de voorgrond.

Het programma ziet er als volgt uit:

— om 18 u. vertrekt de stoet aan de rotonde bij de fontein, richting Teirlinckplein. Daar komt Ko terug uit IJsland en wordt hij begroet door Wanne.

— om 18.30 u. wordt dan stoetsgewijs naar het stadhuis van Koksijde getrokken waar de kermis voor open wordt verklaard door de plaatselijke burgemeester.

Voorop in de stoet lopen Ko en Wanne, gevolgd door de gemeentelijke harmonie van Koksijde. Verder zijn er dan de visserskinderen met net en kabeljauw die de hoogte wordt ingezwierd. Dan komt de galettewagen „l'Islandise" gevolgd door de groep IJslandvaarders. Vervolgens zijn er de oud-IJslandvaarders en een wagen met daarop een vissershuisje besluit de optocht.

HENGELCURSUS VANGTECHNIEKEN I ZOETWATERVISSEN

Bij Prisma verscheen een pocket die aanspoort in de vrije tijd ook met de hengel te vissen.

Als niets zo goed de geest én het lichaam ontspant als gezeten aan de waterkant met het oog op de dobber in het kalme of stromende water, kan dit ook eens een andere vakantie betekenen in de Ardennen of in Nederland of in Engeland die allemaal paradijzen voor hengelaars zijn.

In dit eerste deel vindt de hengelaar alle informatie over de materialen om zoetwatervissen te vangen: hengels, lijnen, dobbers, werphen-gels, werpmolens.

Verder komen nog alle nodige raadgevingen over de vissen zelf, van blankvoorn tot zalm met hun eigenschappen en hoe ze te vangen.



belgisch- nederlandse zeemans- almanak 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, Vissersweg 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 IJslandvaarders vertelden door Willem Lanszweert.
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).

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NEDERLAND

■ In Nederland aanvaardt men gelaten dat de, praktisch absolute heerschappij van de Nederlandse Nieuwe tot de verleden tijd behoort. Fout hieraan is wel het jarenlange haringvangstverbod en ook wel de Deense haringvisserij die al die jaren voortgang vond in de Skagerak en het Kattegat, waarvan de Denen gebruik maakten, zelfs met medewerking van Nederland, om de stiel en de afzet van maatjesharing eigen te maken en zich als konkurrent van Nederland op te werken. De kennis van het maatjesmaken werd hen door Nederlandse specialisten bijgebracht. Er lag zelfs een grote kotter in een Deense haven waar aan boord de Deense haring tot een goed produkt verwerkt werd. Een soort fabriekschip dus.

■ Door de grote konkurrentie van de eigen diepvriestrelers, die op korte tijd massas nieuwe zomerharing aanbrengen en die reeds aan boord verwerken en invriezen, kunnen de Nederlandse kotters het nog moeilijk aan om op de zomerharing te gaan vissen. Bepaalde kotters hebben dan ook hun interesse voor de haringrace verloren. Nu dat er 80 duizend ton haring

voor de Nederlandse vissers ter beschikking gesteld wordt, komen echter ook de problemen van afzet en marketing om de hoek kijken. Op dergelijke manier wordt altijd het ene probleem door een nieuw probleem vervangen. En toch blijven we in de Nederlandse vindrijkheid geloven.

■ „Masters in Mackerel” de Nederlandse film over het vissen, het aan boord brengen en het verwerken van de makreel, waarmede men tot in Japan zoveel Nederlands succes behaalde, wordt thans gevolgd door een nieuwe film over de haringvisserij, namelijk „Heros of herring”. Deze film werd hoofdzakelijk gemonteerd en samengesteld door de hoofdredacteur van het Nederlands vakblad „Visserijnieuws”, de heer Ton Borghouts. Nederland ontwapent niet, we zouden kunnen schrijven „Je maintiendrai” als we in de Nederlandse geschiedenis gaan pluizen.

■ Nederland blijft toch niet bij de pakken zitten in verband met een teveel aan treilers en kotters voor de ter beschikking staande kwota. Elders hebben we reeds de herinschrijving medege-deeld van een Nederlandse treiler onder Britse vlag. Anderzijds zijn nu reeds 5 Urker-kotters onder Duitse vlag hergeregistreerd en zullen op de Duitse kwota, naar het schijnt een gans jaar door onbelemmerd kunnen vissen. De vis zal in Bremerhaven aan land worden gezet. Inderdaad, Duitsland dat heel gematigd is in de voorwaarden voor herregistratie moet toch wel iets voordeel aan deze operatie overhouden. We geloven niet dat de Urkers schade zullen doen aan de afslagprijzen te Bremerhaven.

■ Door de Nederlandse directie van Visserijen wordt hard gewerkt aan een algemeen Nederlands vissersplan, nu men in de eigen visserij-

verenigingen niet tot een oplossing kon komen vanwege tegen elkaar opbotende eigenbelangen. Intussen wordt de Nederlandse directeur voor de visserij voor de kwadratuur van de cirkel geplaagd. Men kan toch niet méér verde-len dan er aanwezig is! Ir. Tienstra zal wat blij wezen dat hij er op het gepaste ogenblik vanaf gekomen is met een eervol op pensioen gaan. Trouwens daar was toch geen praten aan, toen hij wees op de onhoudbare gestadige uitbreiding van de Nederlandse visserijvloot die toch eens de bom zou doen barsten.

■ In een Nederlands vakblad leren wij, dat de kleine kustvisserij ondergebracht wordt in een categorie tot 1000 Pk. Wat hebben wij, arme Belgen toch nog veel te leren van onze noorderburen. Onze grootste bokkenvissers, 34-meter schepen, tellen maximum 1200 Pk. Van regeringszijde mag men er hier trouwens niet boven gaan, en dit voor de boomkorrevisserij. Toch stellen we ons de vraag wie er in dit verband de slimste en de verstandigste was en is.

ALLERLEI

■ De „Rockall” heeft dit jaar zeer voorspoedige vangsten geleverd, vooral aan schelvissoorten. In drie reizen vanaf eind april tot eind mei voor een gewone middenslagtreiler bracht een Ierse schipper 2400 van onze bennen in de afslag, waarvoor hij Fleetwood uitgekozen had. Wel wenst de schipper te wijzen op het nut van een guttingsmachine aan boord, die het klaar speelde 25 bennen van kleine schelvissoorten per uur te gutten. Dit bespaarde heel wat tijd aan de bemanning uit en daarom ook kon men volop vissen.



Deze middenslagtreiler bracht in een vijftal weken in drie reizen 2400 bennen binnen van schelvissoorten, gevist op de Rockall.

(Foto: Irish Skipper „Helm-House”, 71 Landsdowne Road, Ballsbridge, Dublin 4)

ALLERLEI

■ Een schipper die had beweerd dat zijn Navigator-apparaat niet goed was, werd door betrokken maatschappij die deze aan boord in huur had gegeven, voor de rechtbank gedaagd en werd in deze zaak een schadevergoeding van 60 duizend B.fr. toegewezen. Ook liep de schipper nog een boete op. Als men niet tevreden is over de werking van een bepaald apparaat van een bepaald merk, doet men er dus wijs aan niet te gaan verklaren dat deze apparaten niet deugen, maar dat er waarschijnlijk iets aan zijn apparaat niet in orde is. En toch menen we, als een visserij misloopt omdat men een slecht apparaat geleverd kreeg, ook wel aanleiding zou kunnen bestaan om de betrokken firma op het matje te roepen voor economisch verlies.

■ Het zijn niet alleen de Schotten die aandringen voor een, binnen de perken houden van de zeerobbenpopulatie, maar ook de Ierse vissers en in het bijzonder de zalmvissers hebben op de absolute noodzakelijkheid gewezen voor het openen van een jacht op de zeerobben. Deze drijven het zover om de netten van de zalmvissers te beschadigen en lelijk huis te houden in de vis. Dat men een bescherming uitvaardigt op de zeer jonge en jonge zeerobben is aanvaardbaar, maar dat men toelaat dat vissers zwaar gehinderd worden door een overpopulatie aan zeerobben, is toch niet aannemelijk.

■ De intrede van de motor aan boord van de kustvisserij en kleine middenslagtreilers dateert toch van vroeger dan men redelijk zou aannemen. Inderdaad was het reeds in 1895 dat in Denemarken een motor in een vissersvaartuig ingebouwd werd. Deze motor gebruikte toen nog parafine als brandstof. Dit moet succesrijk geweest zijn, want met het begin van de 20ste eeuw waren op het Europees continent reeds een duizendtal vissersvaartuigen van dergelijke motor voorzien. Er was toen nog maar sprake bij, onder meer de haringdrifters, van motoren van 20 tot 30 Pk's.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIË

■ Als hulp aan de slachtoffers van de voetbaltribune-brandramp in Bradford hebben vissersvaartuigen uit Grimsby, de „Athabasca” een kit vis (63,5 kg.) in de afslag afzonderlijk laten verkopen. Dit bracht bijna 7.000 fr. op. De vissers aan boord van de „Athabasca” hadden de brand op de TV gezien en hierop overeengekomen een bak vis ten voordele van de slachtoffers van de brandramp te laten afslaan. Een voorbeeld voor wat de Heizeltragedie betreft.

■ Het Britse Departement van Verkeerswezen deelde mede dat in 1983, in totaal 27 vissers de dood op zee vonden, waarvan 14 in zee verdronken, hetzij over boord geslagen of met het vaartuig verloren gingen. 13 vissers stierven op zee aan boord als gevolg van ongevallen. We menen dat voor een land als Groot-Brittannië met een relatieve uitgebreide vloot, deze cijfers tamelijk binnen beperkte grenzen liggen.

■ Van de Britse vloot gingen er in 1983, 43 eenheden verloren waaronder 4 door kapseizen, 2 bleven op zee zonder enig nieuws daaromtrent, 6 gingen verloren door brand en ontploffing, 7 door stranding en aan de grond komen, 6 door aanvaringen en 18 wegens verschillende oorzaken. Hierbij kwamen dan nog 18 vaartuigen die zware beschadigingen opliepen en 144 met lichtere beschadigingen. In totaal 201 eenheden. Van de verloren vaartuigen waren er 3 van meer dan 24 meter, 20 tussen 12 en 24 m. en de rest beneden de 12 meter.

■ Zoals men weet worden de Britse aanspraken op volledige soevereiniteit op de Rockall, onder meer heftig door Denemarken (van de Faroës), IJsland en Ierland betwist. Deze rots is onbewoond en opdat onder meer de visserijrechten en de 200-mijlszone internationaal kan aanvaard worden, moet er een plaatselijke bevolkingsgroep aanwezig zijn die op zichzelf kan voorzien in haar noodwendigheden. Aldus is bv. een bezetting door een weerstation dat moet bevoorrad worden van buiten uit, niet voldoende om een 200-mijlszone op te eisen. Thans heeft een Engelse driftkop, Tom Mc Clean, zich op de Rockall laten afzetten om er te verblijven en aldus de Britse soevereine rechten afslag te geven! Het is duidelijk dat het hier slechts om een avontuurgeestesgesteldheid bij Mc. Clean gaat die we spoedig kunnen vergeten. Bij een eerste landingspoging kon hij trouwens geen voet op de rots krijgen en werd terug in zee geslagen. Bij een tweede poging slaagde hij er in een éénmansbehuizing op de rots te verankeren.

DENEMARKEN

■ De Deense wrakkenvissers zijn er toch, hetgeen men hier zou zeggen, van een klasse apart. Toen in april en mei, bepaalde Deense wrakvissers naar de Nederlandse kust kwamen afgezakt waar toen voor de Nederlandse bokkenvissers niets te rapen viel, waren dezelfde Nederlandse vissers de mening toegedaan dat ze het, weldra van armoede zouden aftrappen. Groot was dan ook de verwondering toen die sakkere Denen toch behoorlijke hoeveelheden kabeljauw, pladijs en zelfs tong binnen brachten. Toegegeven dat de Deense vissers meesters zijn in hun vak.

NEDERLAND

■ Volgens berichten uit Ierland hebben thans ook Nederlandse rederijen het klaar gespeeld, om na uitputting van hun makreelkwota, toch verder te vissen door een herregistratie van hun vaartuig onder Britse vlag. De Britten zouden hun kwota niet aangekund hebben, of nog niet uitgeput hebben en dit zou de reden geweest zijn van het voordeel voor de Nederlandse treiler voor een herinschrijving onder Britse vlag. Het was de bemanning van een Ierse treiler die de betrokken treiler als een Nederlandse makreelvisser kende en met verbazing de Britse vlag aan boord van deze treiler vaststelde.

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.

IERLAND

■ Men dringt er in kringen van de marinebiologen ernstig op aan om de ter beschikking te stellen makreelkwota gevoelig te verminderen. We vragen ons af of het soms daarom is dat in het Ierse Killybegs, vier van de grootste treilers die op makreel vissen, een middenstuk in hun vaartuig hebben laten steken in Noorwegen, twee zelf met liefst 12 meter. Dit natuurlijk om de visruimen te vergroten om nog meer makreel te kunnen vissen en bergen. De kruik gaat inderdaad altijd zo lang te water tot ze breekt.

■ In feite bestaat er nog altijd geen afzet voor de blauwe wijting. Verleden maand bracht een treiler uit het Ierse Killybegs, na een vijfdaagse reis, meer dan 600 tonnen aan land en zag al deze vis naar de vismeelfabrieken verwezen. Zo te zien wordt er nog altijd meer en meer vis voor de vismeelfabrieken aangebracht. En nochtans zou er hier verandering in komen. Het is waarschijnlijk daarom ook dat de Deense regering het klaar gespeeld heeft om de bijvangst aan konsumptievis bij het vissen op kever, van 10%

tot 18% te laten optrekken! Ook al voor de vismeelfabrieken.

■ Ongeveer 4 miljoen schade werd veroorzaakt aan een Ierse treiler door brand. Toen bemaningsleden aan boord kwamen werd zij een reuk gewaar van smeltend rubber. Het was de isolatie van een elektrische kabel waarin waarschijnlijk kortsluiting was ontstaan. Vooraleer men kon ingrijpen, sloegen plots vlammen op en moest men ze voor een goed deel laten betijen.

■ De Britse en Ierse minister voor Leefmilieu zijn verleden maand in Londen samen gekomen om van gedachten te wisselen over de pollutie in de Ierse Zee. Eén en ander is het gevolg van de lozingen van een kernenergiecentrale in de Ierse Zee. Deze lozingen en de gevolgen hiervan voor de plaatselijke kustbevolking, haalden enkele maanden terug, grote koppen in de nieuwsbladen. Kinderen van Sellafield die langs het strand speelden vertoonden beenderziekten. Het is in Sellafield dat de smeerpip in zee uitmond. Men zal nu wellicht eerst enkele jaren vergaderen met als resultaat waarschijnlijk, zoals men dat langs onze kust zo typisch uitdrukt: „ze kwamen bijeen, p... een plas en alles bleef zoals het was”.

■ Volgens een ploeg Sovjet-marine-onderzoekers die met een onderzoekingschip een studie over de blauwe wijting in de oostelijke Atlantische Oceaan ondernamen, waartoe ook een gedeelte van de Ierse 200-mijlszone deel uitmaakt, zou Rusland interesse betonen voor een samenwerking met Ierland om een gezamenlijke maatschappij (de zogenaamde joint-venture) op te richten voor het vissen en verwerken van de blauwe wijting. Op één van de Russische studiereizen waren er zelfs Ierse marinebiologen aan boord. Dit werd door de Russen onlangs te Dublin medegedeeld. De moeilijkheid voor het oprichten van dergelijke „joint-venture” is echter het bekomen van de zegen van de EEG. Volgens de leider van de Russische onderzoekers, heeft de studie het bestaan van zeer dichte scholen blauwe wijting aangetoond.

■ De Ierse minister voor de visserij, de hr. O'Toole heeft er nogmaals op gewezen dat er door de Ierse visserij te veel op te weinig vissoorten gevestigd wordt. Van de totale visaanvoer bestaat aldus 60% uit makreel, die terzelfdertijd 73% uitmaakt van de visuitvoer. Dit betekent voor minister O'Toole wel een gevaar vooral nu er ernstig op overbevissing van makreel gewerkt wordt. Hierbij rekent O'Toole op de toetreding van Spanje tot de EEG waardoor nieuwe mogelijkheden tot uitvoer naar Spanje in het verschiet liggen. Hij voegt er wel aan toe, dat de Spaanse visser veronderstelt wordt de EEG-reglementen op de kwota-regeling en de netmaaswijdte, te volgen. Wij wisten niet dat de Ierse visserijminister nog in Sinterklaas gelooft.

CANADA

■ In Canada, land dat over een uitgebreide visserij beschikt, begint de promotie voor meer visverbruik reeds in de lagere scholen. De nadruk wordt in het bijzonder gelegd op de kwaliteit, zuiverheid en haalbare prijs van dit voedsel. In de schoolcantines kan men verpakte vis bekomen, zowel vers als diepvries product.



**International
Paint
Marine
Coatings**

**Kwaliteits
marineverf
voor
onderhoud en
nieuwbouw**

corrosie

**onder
water?**



Intertuf JAA024 hb silver!

- anti-corrosie primer voor onder water
- eenvoudig aan te brengen met borstel, rol of spuit
- economisch in gebruik
- overschilderbaar met conventionele anti-fouling
- bewezen betrouwbaarheid

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

**VAN DE SANDE
BRESKENS**



- ◀ ALLE CASCO en SCHEEPSREPARATIES
- ◀ SPECIALITEITEN: REPARATIE VISSERIJSCHEPEN
REPARATIE SLEEBOTEN

VERDER:

- ALLE LAS- en CONSTRUCTIEWERKEN
- MACHINALE BEWERKINGEN ZOALS:
 - DRAAIEN
 - FREZEN
 - KOTTEREN
 - BOREN
 IN EIGEN BEHEER
- ONTWERPEN en VERVAARDIGEN VAN:
 - VISLIEREN
 - ANKERLIEREN
 - TROSSELIEREN
 - KOPPELLIEREN
- 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

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

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, polyethylene,
polypropylene en nylon**

**MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN,
NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN**

Gedeponeerd merk



SPECIALITEITEN:

Voor de Zeevisserij:

Manilla, sisal, polyethyleen en nylon trawltwine - Touwwerk -
Alle soorten netten - Staaldraad - Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw:

Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid:

Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

Sport: Allerlei netten



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229

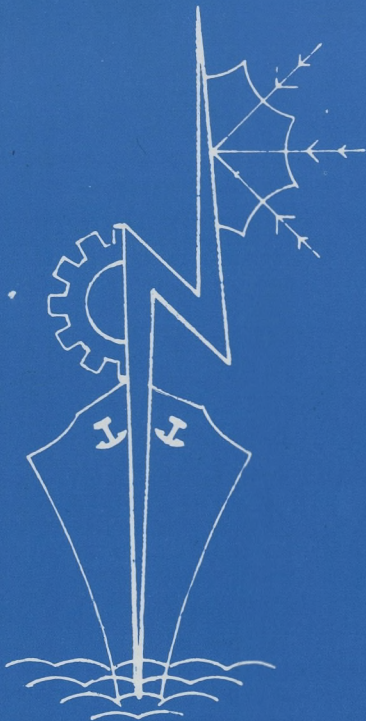


Gedekte risico's:

**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.**



S.C.A.P.

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

■ **Levering brandstoffen**

Scheepsuitrusting

Tel. (059) 32 29 51 – 32 09 31

■ **Bouwen vissersvaartuigen**

Alle sloopsherstellingen

Tel. (059) 32 39 79 – 32 08 20