

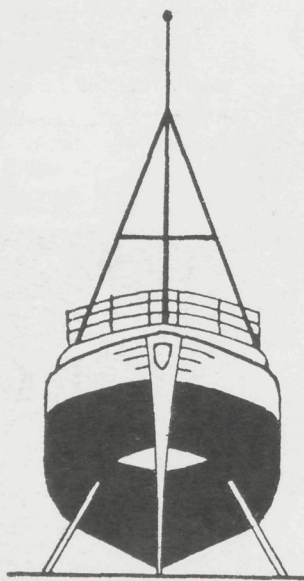
HET VISSERIJBLAD



51e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 11 MEI 1984 – NR. 18

WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSSE



LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP

☎ 050/35.83.60

Priv. 050/38.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.

REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het
visserijblad

Vrijdag 11 mei 1984 – Nr. 18

OOSTENDSE VISMIJN AAN BOD IN GEMEENTERAAD

HET KOELLEN VAN DE AFSLAGRUIMTE

Op vrijdagavond 27 april kwam de modernisering van de Oostendse vismijn aan bod in de gemeenteraad. Het ging over het uitschrijven van een wedstrijd aanbesteding voor het koelen van de vismijn.

Dit is natuurlijk vooral van belang in de zomer, wanneer de vis uren lang in bakken in de afslag staat vooraleer tot de verkoop wordt overgegaan.

Het zou dus om het koelen van de afslagruimte gaan. Eén volgens ons praktisch zeer moeilijk of niet te verwezenlijken opgave zoals de huidige instellingen gebouwd zijn. Men kan inderdaad onmogelijk de afslag als zodanig koelen, gezien de open poorten, de zeer grote hoogte en de toegangswegen vanaf de rijbaan en de pakhuisen.

Dat wil dus zeggen dat men een koelkamer zou moeten bouwen in de afslag zelf en praktisch over de volledige ruimte van de afslag waar de vis tentoongesteld wordt voor de verkoop.

Deze ruimte moet echter openblijven langs de kant van de kade om het invoeren van de vis mogelijk te maken. Er moeten anderzijds ook tussengangen voorzien worden om van de lossingsplaats tot de rijbaan voor de pakhuisen te geraken, zodat men in feite vele kleine koelruimten zou moeten bouwen van, laat ons zeggen een viertal staken met dan één staak vrije ruimte voor het verkeer.

Het wegnemen van de verkochte vis zou dan gebeuren per koelkamer van 4 staken, mits achteraan ter hoogte van de rijbaan poorten te voorzien, die de koelkamer volledig toegankelijk maken en open zetten voor het wegnemen na de verkoop van de verkochte bennen vis.

Ook langs de kant van de kade zou de koelkamer via poorten moeten kunnen openschuiven binst het aanvoeren van de vis door de lossers.

Eens de vis gelost, kunnen deze poorten dan gesloten of toegehouden worden, hetgeen tevens het toezicht zou vergemakkelijken. In de vele afzonderlijke koelkamers kan de hoogte betrekkelijk laag gehouden worden, ter vrije hoogte van een „clark” waardoor heel wat koelenergie kan uitgespaard worden.

Bij dit alles komt er echter een moeilijk op te lossen menselijk probleem om de hoek kijken, namelijk deze van de kledij. Vermits de koelkamers hun nut voornamelijk in de zomer te bewijzen hebben, moeten de kopers zich terzelfdertijd zomers en ... winters kleden. „Zomers” buiten de koelkamers en „winters” voor het aanwezig zijn bij de verkoop binnen de koelkamers, tenware men eenvoudig, vanaf de aanvang van de verkoop en dit koelkamer per koelkamer, zo-

wel de poorten van de koelkamer, langs voren en langs achter zou openschuiven.

De poorten moeten dan ook kunnen om de zij-kanten heen schuiven.

Graag houden wij onze kolommen open voor mensen, die het anders realiseerbaar zien. Het is inderdaad een zeer kompleks probleem waarbij met zoveel zaken dient rekening gehouden te worden, zelfs met het nut van het inbouwen van koelkamers(s).

Ook de manier van afslag kan dan in vraag gesteld worden. Wellicht kan dan per klok verkocht worden zodat men niet meer tijdens de verkoop rond de vis moet getroep staan.

Het feit is echter, eens dat men een bepaalde manier van verkoop gewoon is en er, laat ons maar zeggen doorwinterd in is, houdt men niet van veranderingen. Trouwens, aan elk systeem zijn er nadelen verbonden.

Men moet hier dus zeker niet over één nacht ijs gaan en men moet zich terdege gaan documenteren ter zake. Een wedstrijd uitschrijven is zich nog altijd niet verbinden en men kan ten slotte wellicht ook wel het beste uit verscheidene projecten bekronen, en realiseerbaar trachten te stellen.

DE FINANCIERING VAN HET PROJECT

Volgens raadslid Vandemeulebroucke, die terzelfdertijd lid is van het Europees Parlement, kan men voor modernisering van de vismijn E.E.G. subsidies bekomen van minstens 30% en dit van de F.E.O.G.A., iets dat het stadsbestuur tot op heden over het hoofd gezien heeft.

Indien dan toelagen kunnen bekomen worden van het departement van Openbare Werken,

(Vervolg volgende blz.)



FULTON MARINE, uw partner ook in de visserijsektor.

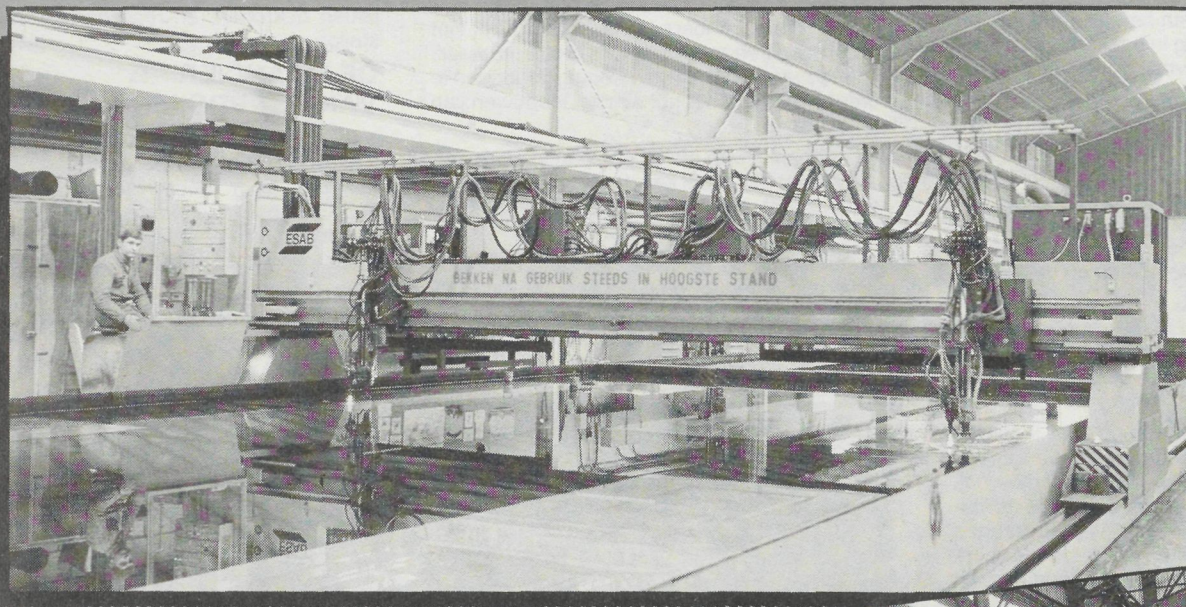
Vele jaren ervaring in het ontwerp en de bouw van de meest diverse en gesofisticeerde zeeschepen en schepen voor de binnenvaart.

Deze know-how stellen wij ook ten dienste van de visserijsektor.

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

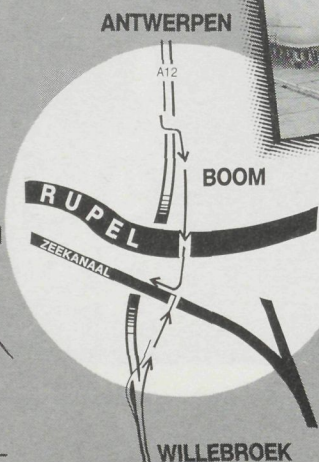
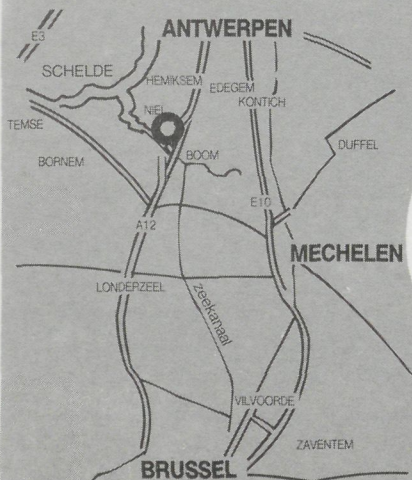
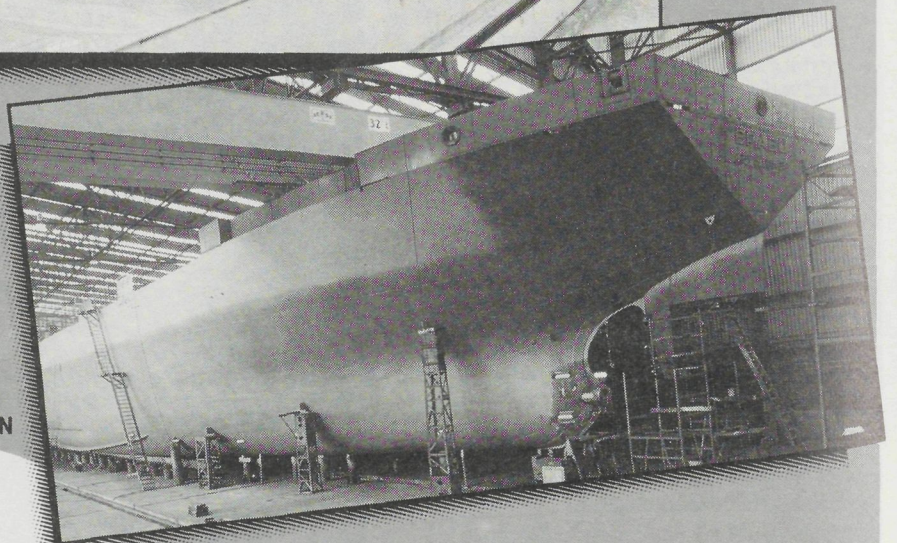
Alles in eigen huis. Vanaf het ontwerp tot de eindafwerking. Eigen computercentrum met numerisch gestuurde brandsnijmachines, geschikt voor alle staalsoorten, roestvrijstaal en aluminium.

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

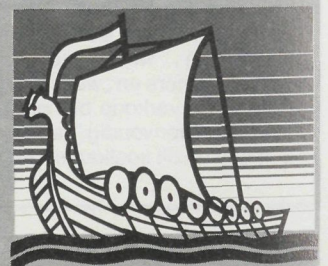


Computergestuurde, numerische brandsnijmachine. Geschikt voor alle staalsoorten.

Nieuwbouw in overdekte en verwarmde werkplaats.



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



scantex

(Vervolg van blz. 1)

die tot 60% zouden kunnen gaan, dan zou de Stad Oostende maar 10% meer moeten bijpassen, en wellicht zelfs slechts 5% volgens dezelfde Europarlementair Vandemeulebroucke, want het zou ook 35% E.E.G.-subsidie kunnen zijn.

Schepen Makelberge betwist echter dat men terzelfdertijd toelagen kan bekomen van Openbare Werken en van de F.E.O.G.A. Dit zal uitgezocht worden.

In elk geval beweert raadslid Vandemeulebroucke terecht dat België het enige land is, dat alsnog geen steun van de F.E.O.G.A. voor de modernisering van de vismijnen gevraagd heeft.

Wijzelf hebben ook reeds dikwijls aangeklaagd, dat er zo weinig voorlichting ter zake gebeurt en hebben ook al meer dan eens statistieken van de E.E.G. vrij gegeven met de aanduiding van de landen die F.E.O.G.A.-subsidies bekwamen voor modernisering van vismijnen, kaden, infrastructuurwerken, visbedrijven, enz... en waarbij België schitterde door haar afwezigheid.

OVERTOEZICHT IN OOSTENDSE VISMIJN?

Een raadslid van de oppositie wijt het achteruitgaan van de verkoop in de Oostendse vismijn aan „overtoezicht”. Door dit streng (?) toezicht, zou het in de Oostendse afslag zeer moeilijk zijn om wat bennen vis in het zwart te verkopen.

Zowel de aanvoerder als de koper vinden het dan aantrekkelijker om zich elders aan te bieden met de vis of elders te gaan kopen.

Zeebrugge zou hierdoor bevoordeligd worden. Dit standpunt werd zeker niet gedeeld door de andere raadsleden en in het bijzonder niet door raadslid Vandepitte, die de tussenkomst van raadslid Van Hecke als een pleidooi betitelde voor zwartverkoop in de Oostendse afslag.

Ook wij zijn van oordeel dat deze stelling te simplistisch is en zeker geen rekening houdt met de werkelijkheid.

Er is vooral minder aanvoer te Oostende als gevolg van het gestadig uitvallen van meer en meer IJslanders, waarvan er thans nog slechts een viertal operatief is.

Ook wordt er meer en regelmatig in buitenlandse havens verkocht, vooral dan in Groot-Brittannië en wel in de eerste plaats te Grimsby. Verder is er heel wat meer nieuwbouw te Zeebrugge dan te Oostende en, dit reeds jaren lang.

Aldus valt het niet te verwonderen dat Zeebrugge, dank zij de vele nieuwbouw en modernisering, vooruitgang boekt in de verkoop en dit niettegenstaande ook heel wat Zeebrugse moderne treilers te Grimsby verkopen.

Het kan nu al zijn, dat men gemakkelijker bennen vis in het zwart op de kop kan tikken in een andere afslag en dat men te Oostende de touwtjes strakker aanhoudt wat dit betreft, maar van overtoezicht mag men zeker niet spreken en anderzijds is dergelijke tussenkomst inderdaad niet op haar plaats. We kunnen zelfs schrijven dat deze tussenkomst misplaatst is.

In elk geval is het zeker dat, eventueel overtoezicht niet de oorzaak is van het teruglopen van de verkoop in de Oostendse vismijn. De heer Van Hecke zal zich daaromtrent beter dienen in te lichten en anderzijds kan schepen Makelberge noch de vismijndirectie moeilijk richtlijnen geven in de zin door dit raadslid vooropgesteld.

Wat uit dit alles te leren is, is dat het ten eerste te betreuren valt, dat in de Oostendse gemeenteraad praktisch geen enkel raadslid iets van visserij kent en als er ze zich dan mee willen moeien, ze het hopeloos verkeerd voor hebben en bewijzen er niets van te kennen.

DEZE WEEK VERSCHIJNT:

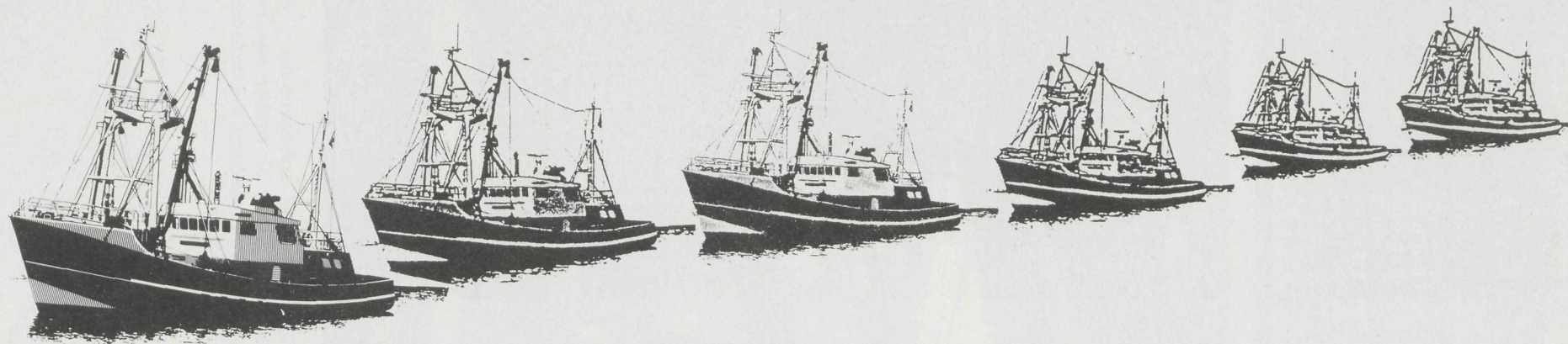


MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE



A. DE BOCK

Verkrijgbaar door storting van 350 fr. (B.T.W. inbegrepen) + verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605737-46 van drukkerij „Het Nieuwblad van de Kust te Oostende.



REEDS VELE GENERATIES VISSERS VAARDEN WEL

MET DE  DIESELMOTOREN.



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

Met inhuldiging van nieuwe scheepshelling is toeleveringsprogramma van rederscoöperatieve S.C.A.P. vol gemaakt.

VAN KLEINSTE VIJS TOT GROOTSTE TREILER:

S.C.A.P. HEEFT HET NU ALLEMAAL IN HUIS!



Vroeger, toen het peil van onze economische sterkte nog op aanvaardbare waarden stoelde, pleegde men te zeggen, dat stagneren gelijk stond met achteruitgang. Het was dus een dwang om het zakencijfer, zeg maar bedrijfswinst, continu op te vijzelen.

Nu, pakweg een kwarteeuw geleden, werden die normen een heel stuk verlegd. Het gaat onze economie heel wat minder goed; met andere woorden, een bedrijf dat aan stagnatie toe is, wordt nog met een „goed” gekwateerd. Over een achteruitgang wordt in dat geval al niet meer gesproken. Zo liggen tegenwoordig die verschillen maar wat dan gezegd van een onderneming die, niettegenstaande de recessie continu aan onze economische macht peutert, nog uitbreidingsdrang weet op te brengen en dat bovendien nog financiert met eigen middelen? In plaats van inleveren, wordt gewerkt aan de verdere uitbouw van het toeleveringsprogramma met als voornaamste doel het tot stand brengen van een service waarop het etiket „kompleet” vreesloos mag gekleefd worden.

Zo'n bedrijf is de rederscoöperatieve SCAP. Tijdens het voorbije weekeind werd inderdaad de nieuwe scheepshelling in bedrijf genomen en daarmee werd het toeleveringsprogramma van deze onderneming vol gemaakt. SCAP omvat nu alle facetten die een toepassingsgebied vinden in de zeevisserij, gaande van de kleinste scheepsreparatie, over de bevoorradings tot, vanaf nu dus, de bouw van vissersvaartuigen tot een lengte van 45 meter. Schepen bouwen is natuurlijk niets nieuws voor deze bloeiende rederscoöperatieve. In totaal werden reeds 40 eenheden afgebouwd maar toch moest nog steeds, voor de bouw van de casco beroep gedaan worden op de diensten van een collega-werf. Nu hoeft dat niet meer en om dat nog eens extra in de verf te zetten, werd voorbije zaterdag dan ook officieel de kiel gelegd van de eerste treiler, die volledig door SCAP zal gebouwd worden, dus de casco en de verdere technische afbouw. Bedoelde treiler is de O.333 „Marco” van de rederij Martinsen-Coussaert maar, en dat bewijst dan dat het optimisme van de leiders van de rederscoöperatieve SCAP verrechtvaardigd is, er werden nog andere contracten afgesloten voor de bouw van vaartuigen van verschillende types. Kort gezegd, SCAP is nu bij machte een complete service te verlenen aan de zeevisserij en dat mag wellicht als een uniek feit aanzien worden in de Europese visserijmiddens.

Alvorens echter nader in te gaan op de eigenlijke plechtigheid van voorbije zaterdag, lijkt het ons gepast eerst nog even te memoreren aan de toch wel imposante historiek van de rederscoöperatieve SCAP, die van een bedrijf met eerder bescheiden mogelijkheden, opgericht uit noodzaak om te keer te gaan tegen toen heersende wantoestanden, uitgroeide tot een stevig blok met als voornaamste betrachting de visserijsector te dienen.

(Zie vervolg volgende bladzijde)

**In moeilijke ogenblikken
kunt U op BP oliën vertrouwen.**



MET DE BESTE HEILWENSEN VAN  AAN DE REDERSCOOPERATIEVE SCAP

EEN WOORDJE GESCHIEDENIS

Toen we tijdens de oorlog met de kleine kustvisserstvoot, waarover wij toen beschikten inzake verkoop van vis en garnaal, aan koöperatieve verplichtingen onderworpen waren, had een tiental vooruitstrevende kustvisserreders reeds een koöperatieve gesticht, welke als titel droeg: „KOOPERATIEVE VOOR VISSERS-VOLK”.

Deze koöperatieve, alhoewel met soliede middelen gesticht, ging onmiddellijk na de oorlog teloor bij gebrek aan een vaste hand in de leiding, onderling wantrouwen en boycot door sommige leveranciers die zelf leverden aan elke reder afzonderlijk.

Reeds vóór de oorlog had dergelijke poging schipbreuk geleden bij de organisatie van de koöperatieve verkoop van garnaal.

Ook hier gold dezelfde reden.

Het was in 1948 nadat de visserij reeds drie schitterende na-oorlogse jaren inzake vis- en garnaalverkoop had gekend, dat men langzaam maar zeker de berg afging, omdat de schepen en de technische installaties waarover men toen beschikte verouderd waren en anderzijds elk land zich normaal begon te organiseren en bevoorraden, zodat de vis niet meer zo duur bleef.

De uitbatingen waren echter kostelijk, want men had, gezien er veel geld verdiend werd, op allerlei wijze schepen in de vaart gebracht. Nauw werd er niet gekeken als er maar vis werd aangevoerd, en... aan goede prijzen. De kosten van de uitrusting der schepen waren echter zwaar, maar daaraan dacht men weinig als er maar geld verdiend werd.

Een zware crisis liet niet op zich wachten, en vlug kregen vele reders en in het bijzonder zij die gemeend hadden van alle hout vissersvaartuigen te moeten maken, zware slagen. Een zware crisis en lockout van zes weken was er het gevolg van.

Grote rederijen en middenslagondernemingen werden niet gespaard. Het was op dat ogenblik dat enkele middenslagreders die de werkelijke toestanden en dure algemene onkosten voor ogen zagen, de koppen bij elkaar staken om voor de derde maal een aankoopkoöperatieve tot stand te brengen.

Daarvoor ontbrak echter reeds geld... en leiding van mensen uit de zakenwereld. En nochtans kon het bedrijf slechts door samenwerking van een onvoorwaardelijke ondergang gered worden. Ontelbare hindernissen dienden overwonnen. De grote rederijen deden daaraan niet mee. Zij waren, volgens hen althans, toen sterk genoeg ingericht met hun nevenbedrijven om aan de crisisperiode te weerstaan. Zij hadden immers hun eigen touwwerk- en garensfabriek, hun eigen ijsfabriek en vismeelinstallaties en hun eigen verzekering en werkhuis voor herstellingen. De middenslag- en kleine reders konden er zich wel toe wenden, maar waren geen aandeelhouders in de winst.

Zo werd dan op...

19 MAART 1948 S.C.A.P. OPGERICHT...

en verschenen de statuten in het Staatsblad van dit ogenblik, onder de franse benaming „Société Coöperative d'Approvisionnement à la Pêche”, verkort „S.C.A.P.”.

De franse benaming doet vreemd aan, als men weet, dat het hier ging om een specifiek Vlaams bedrijf, door Vlaamse mensen in het leven te roepen en voor die mensen tot stand gebracht.

De stichters waren:

Aerts Charles, reder
Biske-Livron, zaakvoerder
Christiaan Albert, reder
Crabbe Felix, zaakvoerder
Dens Fernand, reder en voorzitter
Vanderbiest August, sekretaris
Verbanck Leopold, reder

Als we echter de namen van de stichters overlopen, dan is het niet te verwonderen dat daaraan niet veel aandacht werd gewijd daar de zaakvoerders Brusselaars waren, welke geen Vlaams kenden en slechts op de hoogte waren van de verkoop van produkten die de visserij het meest aanbelangden zoals mazout, olie en garen.

En zo was het ook niet te verwonderen, dat de stichters-reders, die deel uitmaakten van de Raad, er in feite slechts waren om hun praktische wenken te geven inzake het bedrijf.

Alle zaken werden tenandere in het Frans ge-

voerd en het was ten zeerste te betreuren dat, na een schitterend begin, waarin elkeen zijn daadwerkelijke en financiële steun beloofde, de koöperatieve gedachte eens temeer langzaam teloor ging bij gebrek aan verstandhouding met mensen die de taal van de vissers niet machtig waren of met wie men veel te weinig contact had.

Het doel kent men, maar of dit voldoende zou zijn, zou de tijd spoedig uitwijzen. Mangel aan kapitaal, daarenboven gepaard gaande met een onverbidelijke strijd van buitenstaanders tegen de nieuwe koöperatieve, zouden spoedig hun schadelijke werking doen voelen.

Zou het ideaal, waarvoor men voor de derde maal gestart was, het eens te meer moeten afleggen tegen kortzichtigheid in eigen milieu en gebrek aan geld? Dat zou de evolutie spoedig uitwijzen. Een machtige petroleummaatschappij *Caltex*, was weliswaar een flinke steun om de eerste stoot van zware concurrenten op te vangen, maar dit was niet voldoende.

Er was geld nodig en een sterke invloed in het milieu, want... onze middenslag- en kleine reders waren al zo dikwijls bedrogen en hun wantrouwen werd met alle middelen uitgebuit zodat de grondvesten gemakkelijk konden ondermijnd worden.

Na in 1949 reeds meer dan 7,5 miljoen liter mazout te hebben verkocht, daalde dit in 1955 tot 4 miljoen en gingen de winsten verloren in grote onkosten.

Een doel was echter reeds bereikt: in vele aanleggelegenheden was de kostprijs van die produkten van 10 t.h. gedaald.

Maar zou men de strijd volhouden?

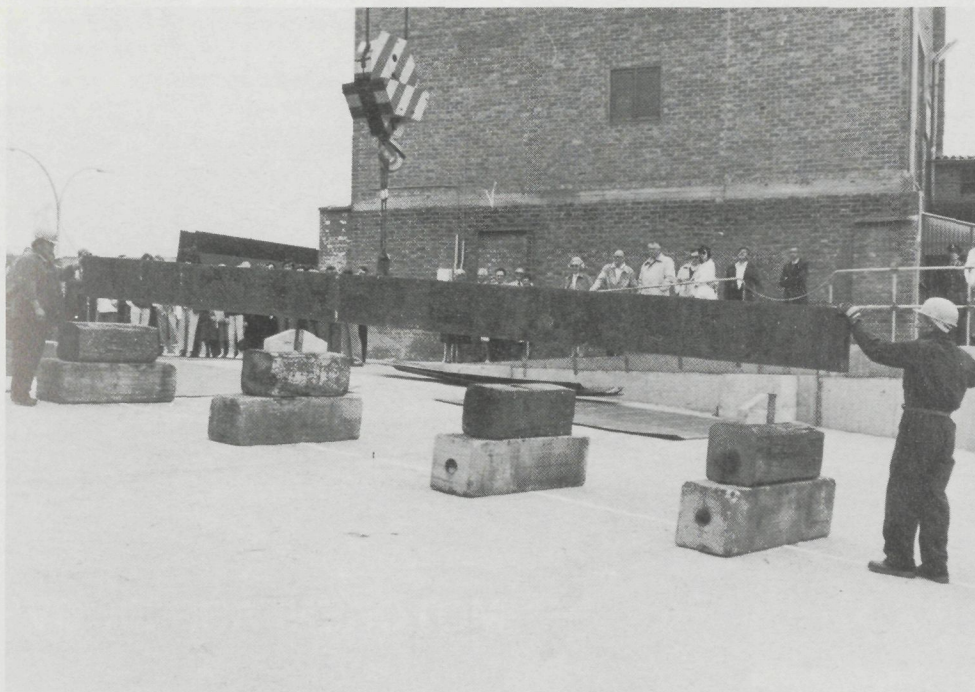
Want ook in eigen milieu en in eigen familie werd er tegen de koöperatieve opgekomen omdat de ene zijn zoon, de andere zijn broer, enz... tewerkgesteld waren in allerlei bedrijven, welke er geen belang bij hadden, deze koöperatieve te zien ontwikkelen, zodat de strijd voor den brode enerzijds en anderzijds die voor het bestaan van een bedrijf zich ontpopte tot een vurigheid waarmee veel families gemoeid werden.

Kapitalen vloeiden niet toe, de zaakvoerders begrepen de mensen uit het bedrijf niet, en omgekeerd, hindernissen dienden overbrugd, enz..., enz...

In het pogen om de verdere uitbouw van S.C.A.P. te kelderen, werden dan ook alle geoorloofde en ongeoorloofde middelen aangewend. Financiële verplichtingen, familierelaties, onderduimse druk, enzomeer, waren enkele van de aangewende middelen waartegen S.C.A.P. te kampen had en het is zeer begrijpelijk dat, mede door het gering kapitaal waarover deze laatste beschikte, harde jaren dienden doorgemaakt. Financieel sterke maatschappijen zouden met plezier enkele miljoentjes hebben neergeteld om de roemloze dood van S.C.A.P. te zien bewerkstelligen, de toekomst lag dan opnieuw in hun handen en de uitgegeven bankbriefjes zouden in geen tijd terug zijn ingelopen. Eenmaal S.C.A.P. uit de weg geruimd, lag de weg naar een nieuwe prijsstijging voor het grijpen en zou de ondergane aderlating spoedig tot het rijk der vergetelheid behoren.

Daarbij komt nog dat er geen groter individualist bestaat dan onze Vlaamse reder-visser. Opgegroeid in kleine familiebedrijven waarvan velen op 365 dagen er 300 op zee vertoefden, zien zij niet verder dan hun onmiddellijk eigen belang. Zij beseften en beseften nog niet genoeg het groot belang van koöperatieve samenwerking. Toen het er op aan kwam de koöperatieve gedachte hardnekkig te steunen, werden velen de onderneming, die door hen en voor hen was op-

(Vervolg volgende blz.)



De symbolische kiellegging van de O.333 „Marco”, de eerste treiler die integraal door S.C.A.P. zal gebouwd worden. Op de stalen poutrel komt straks een 36 meter lange treiler te staan.

Proficiat SCAP

Bolnes Motorenfabriek feliciteert SCAP met de ingebruikname van haar nieuwe helling.

In het eerste vissersschip de O 333 'Marco', dat op deze helling gebouwd wordt voor Rederij Martinsen-Coussaert, komt een zuinige BOLNES 170/600 dieselmotor met een totaal vermogen van 882 kW (1200 pk).

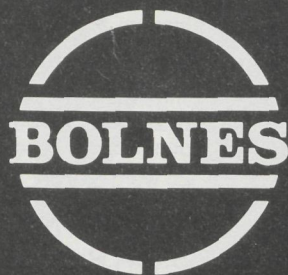
Wij wensen dat er op deze helling nog vele schepen, uitgerust met Bolnes dieselmotoren, gebouwd mogen worden.

Direktie en medewerkers
Bolnes Motorenfabriek BV



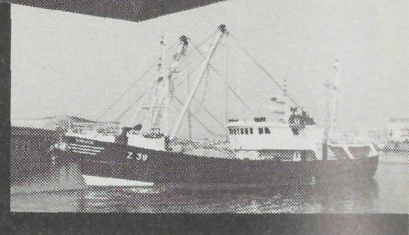
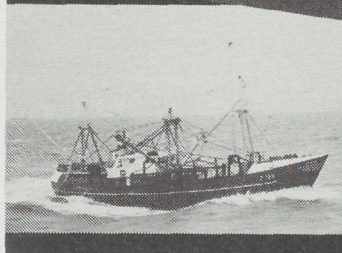
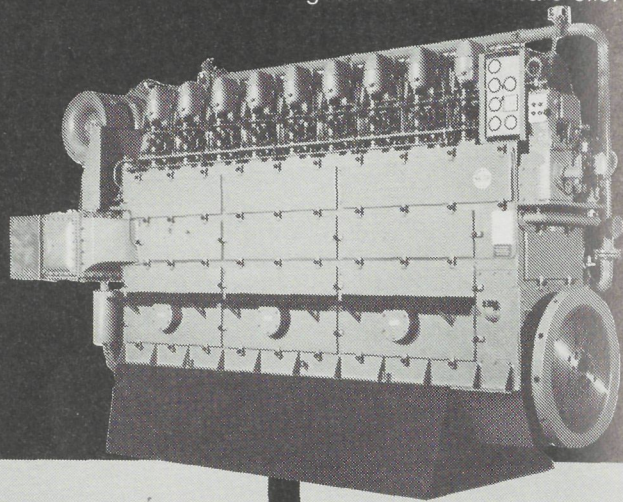
stuwkracht in staal

VISSERIJ



KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eersteklas ekonoom. Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor welke geschikt is voor zware olie.



Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 400 - 1400 kW (545-1900 pk) bij 600 omw/min in lijn en 1400 - 2800 kW (1900 - 3800 pk) bij 600 omw/min met 10-20 cilindrs in V-vorm.

Vraag uitgebreide documentatie

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen a/d Lek, Postbus 2003
tel. 01807 - 14900, telex 22439

Vertegenwoordiger voor de Belgische visserij:
Fa. s v SCAP, H. Baelskaai 27, Oostende
tel. (059) 32.29.51/32.09.31/32.09.32 na 18 uur 70.45.32

gericht, ontrouw. Ook de leiding bleek verre van opgewassen voor de harde taak welke haar was weggelegd. Wat meer is: de leden wisten geen onderscheid te maken tussen de leidende personen en de maatschappij zelf, grotelijks door gebrek aan omgang met mekaar in eigen taal en niet meeleven met het bedrijf ter plaatse.

Aldus diende jaarlijks een daling van het verkoopcijfer genoteerd te worden en bereikte de verkoop van gasolie – produkt waarmee de onderneming toen stond of viel – niet de helft van wat zij bij het begin was.

Gezien het blijven bestaan van de onkosten, werden de kostprijzen van de produkten dermate hoog, dat een concurrentie met de tegenstrevers omzeggens uitgesloten bleek. Met een teruggave van slechts twee centimes per liter op de aankoop van gasolie, en niets op de andere produkten, werd in 1956 een nooit gekend laagtepunt bereikt.

De toekomst zag er somber uit... de vooruitzichten waren bijzonder slecht en financiële hulp van buitenuit diende men niet te verwachten.

Kortom, het einde van S.C.A.P. kon niet lang meer uitblijven, tot...

NIEUWE LEIDING: NIEUWE EN DEFINITIEVE DOORBRAAK

En toch werd de zaak niet opgegeven... Met de moed der wanhoop werd tegen tij opgestoomd. S.C.A.P. moest en zou blijven bestaan, niettegenstaande velen er anders over dachten.

Er bleef nog slechts één reddingsmiddel over, nl. EEN RADIKALE OMVORMING VAN HET BELEID.

Zo werd dan in maart 1957 een laatste wanhopige sprong gewaagd... en het lukte.

De taak om het reeds zinkende schip opnieuw vlot te brengen, werd op de schouders gelegd van iemand die in onze vissersmiddens genoegzaam gekend is als een dynamisch persoon met een doordrijvend karakter en die daarboven een overtuigende visserij-aanhanger was van de koöperatieve gedachte, nl. de heer Prosper Vandenbergh. Laatstgenoemde stond reeds jaren in het visserijbedrijf, had een zelden geziene ervaring, terwijl zijn vroegere initiatieven getuigden van doorzettingsvermogen en zakenbeleid. Een betere keus kon bezwaarlijk gedaan worden.

Hij was immers onderwijzer geweest, tegenschrijver van de stad in de vismijn, sekretaris van de Zieken- en Pensioenkas der vissers, 24 jaar griffier van de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij, stichter van de Belgische Visserij Almanak en van de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen Hulp in Nood, stichter van het vakblad „Het Visserijblad”, enz... In een woord, hij had met klein, en groot meegewerkt aan de opbouw van het bedrijf en het leven van zijn mensen, want hij was ook stichter van de kustvissers-redersvereniging Hand in Hand Oostende en Zeebrugge, stichter van het Verbond der Belgische Zeevisserij en van de huidige Rederscentrale, waarvan hij de bezieler is geweest.

EEN ZWARE ERFENIS

De erfenis welke hij echter toebedeeld kreeg, was triestig en de op te lossen moeilijkheden groot.

Men had immers zopas een zakencijfer van meer dan 12 miljoen frank bekend gemaakt, omzeggens zonder overschot en zonder kapitaal. Bijzonder zwaar en ondankbaar was de hem toebedeelde opdracht, welke hij in afwachting van een beter leider, voorlopig aanvaardde.



Het traditioneel knippen van het lint... Altijd een belangrijk moment voor een bedrijf in volle expansie.

Die voorlopigheid duurt nu echter reeds bijna 30 jaar.

Maar de nieuwe leider bezweek niet voor de grote moeilijkheden welke men S.C.A.P. in de weg legde. Meer zelfs, langzaam maar zeker slaagde hij erin het verloren gewaande schip opnieuw in de goede koers te brengen, en tekende de toekomst zich iets minder somber af. Hij werd daarin gesteund door verschillende hardnekkige en trouwe leden.

De vroeger gekende bloei was evenwel ver van heroverd, maar hieraan stoorde hij zich niet. Er zou voortaan met onverdroten ijver, werklust en entoesiasme gewerkt worden. Verloren zonen keerden naar het schaaftal terug. Een zoel windje bracht nieuw leven in de zaak.

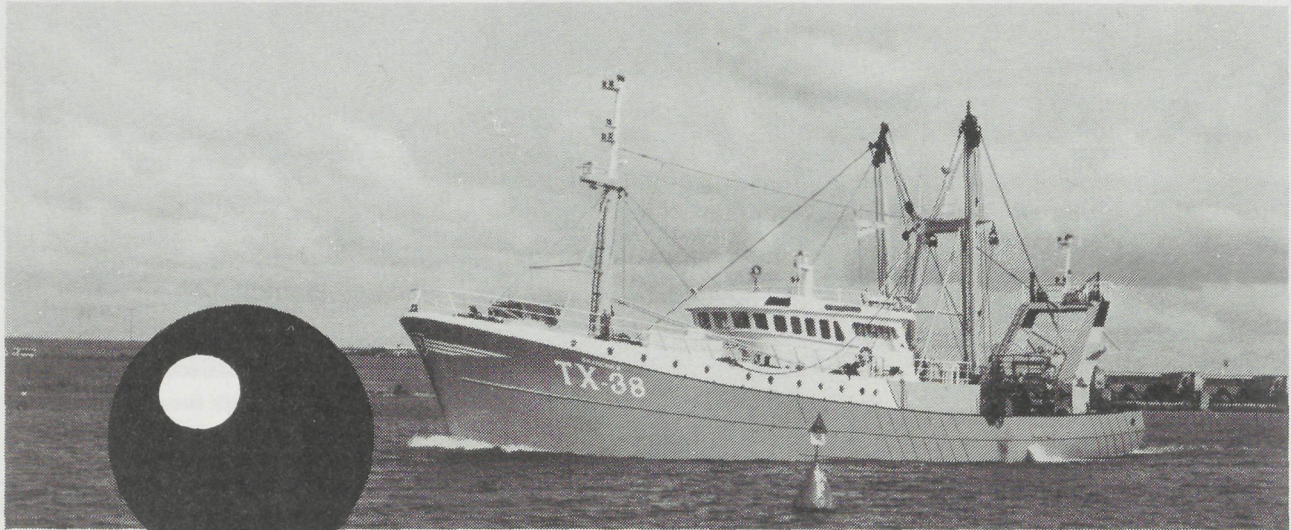
Het zou ons echter te ver leiden alle initiatieven, door hem genomen, in detail te beschrijven. Het was evenwel met grote vreugde dat kon vastgesteld worden dat de heer Vandenbergh in zijn pogen volhardde en S.C.A.P. opnieuw de leiding nam van veel redersbelangen. Nieuwe en voordelige kontrakten werden met belangrijke leveranciers afgesloten, er werd overgegaan tot de aankoop van de mazouttank, die vroeger gehuurd werd, nieuwe tanks werden bijgebouwd, nieuwe magazijnen werden uit de grond gestampt, nieuwe pijpleidingen werden geplaatst, kamions werden aangekocht die ook de verkoop van gasolie langs de kust verzekerden. Er werd begonnen met de verkoop van redding-

(Vervolg volgende blz.)

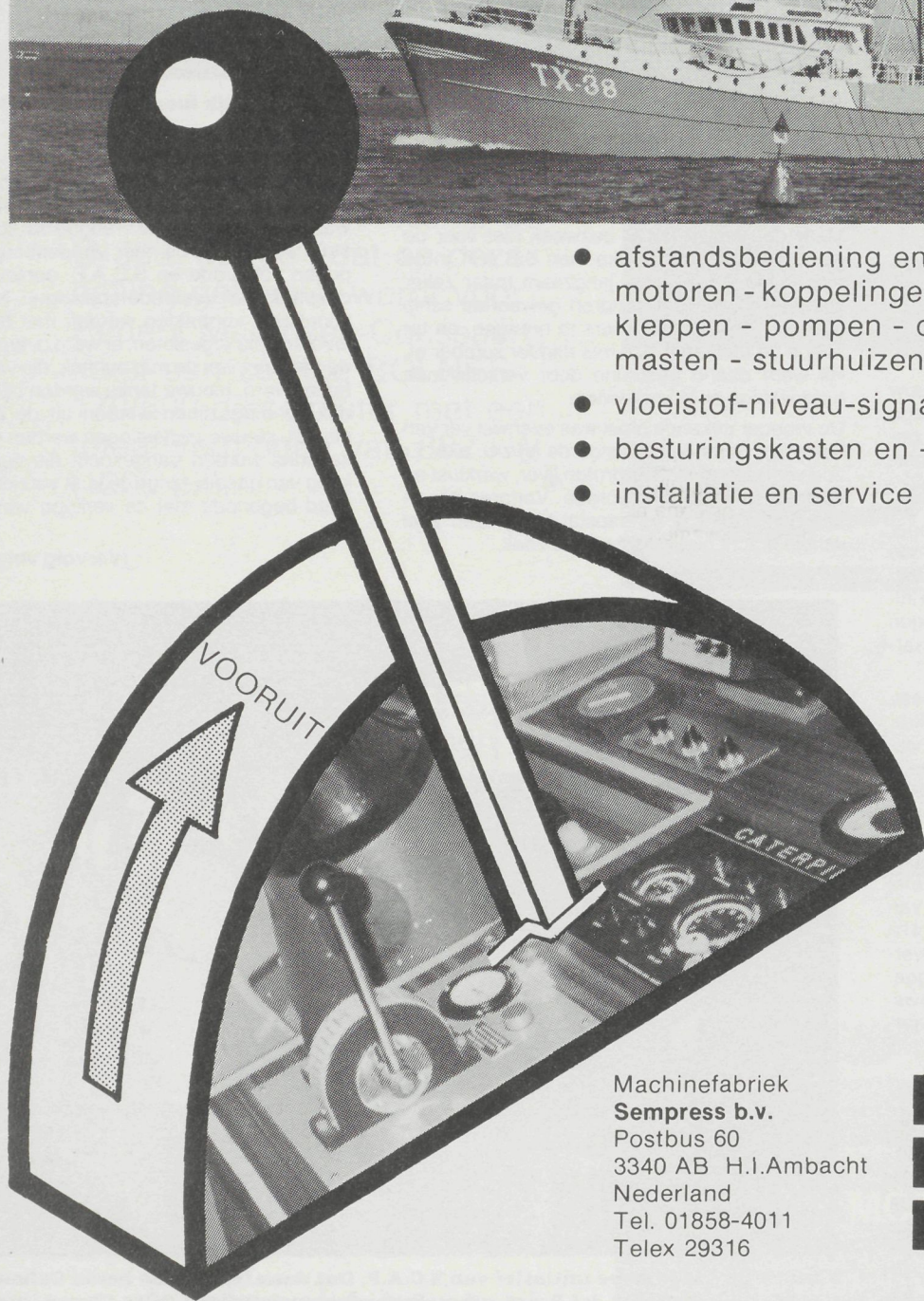


Klinken op het nieuwe initiatief van S.C.A.P. Dat doen (v.l.n.r.) de heren Callens van de G.O.M., bedrijfsleider Jef Praet, ere-voorkstegenwoordiger Dries Claeys, inspecteur-generaal Simoen van Bruggen en Wegen, schepen Makelberge en directeur Pros Vandenbergh.

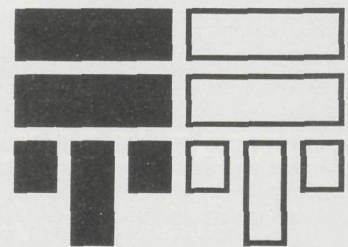
SEMPRESS



- afstandsbediening en automatisering van:
motoren - koppelingen - lieren - schroeven-
kleppen - pompen - deuren - laadbomen -
masten - stuurhuizen
- vloeistof-niveau-signalerings
- besturingskasten en -lessenaars
- installatie en service



Machiniefabriek
Sempress b.v.
Postbus 60
3340 AB H.I.Ambacht
Nederland
Tel. 01858-4011
Telex 29316



vloten, van kunstvezels, elementen voor olien- en mazoutfilters, onderdelen van gekende scheepsmotoren, uitstekende scheepsverven, schroeven, enz.

In de vijf jaar tijd werd het zakencijfer opgevoerd tot meer dan 39 miljoen. Zo werd niet alleen de maatschappij vlot gebracht maar kende zij in de laatste twee jaar een ontplooiing welke toeliet over te gaan tot de bouw van nieuwe afdelingen.

DE OPRICHTING VAN EEN MACHINE- EN ELEKTRICITEITSAFDELING

Tot dan toe had S.C.A.P. zich uitsluitend bekommerd om de verkoop van allerhande visserijbenodigdheden. Het is evenwel een feit, dat de reparatie een begrip is dat uit de visserijbedrijvigheid niet is weg te denken, wel integendeel.

Dat deze realiteit niet lang meer zou uitblijven, bleek wel een eerste maal toen werd overgegaan tot de verkoop van wisselstukken van scheepsmotoren. Dit was een eerste stap in de goede richting. Dank zij de stuwkracht welke uitging van de respectievelijke beheerders van S.C.A.P. en Hulp in Nood die financieel sterk steunde, werden de verdere plannen uitgewerkt. En zo gebeurde het dat onze visserij kon beschikken over een...

ZEER MODERN HERSTELBEDRIJF VOOR SCHEEPSMOTOREN, ELECTRICITEIT EN KOELING

Het was inderdaad einde 1963 dat de afdeling voor plaatsing en herstelling van scheepsmotoren gebouwd werd om spoedig gevolgd te worden door de bouw van een magazijn, een elektriciteitsafdeling en een afdeling voor herstel van allerhande scheepsvloten. Deze werkhuizen mogen terecht aangezien worden als enig in hun soort en zeker de modernste langsheen de kust.

In het werkhuis is een elektrische loopbrug gebouwd, met een laadvermogen van 5.000 kg., die alle te herstellen, zware onderdelen van scheepsmotoren, schroefassen en andere delen, in een oogwenk verplaatst naar de machi-



Nog een beeld van de kiellegging van de O.333 „Marco”. Secretaris-Generaal Marcel Poppe, directeur Pros Vandenberghe en schepen Roland Makelberge zijn een en al belangstelling.

nes welke ze moeten herstellen, en na reparaties teruggeplaatst. Het spreekt vanzelf dat hier een aanzienlijke besparing aan werkuren wordt verwezenlijkt.

De instelling is uitgerust met draaibanken, waaronder een grote draaibank, speciaal geschikt voor het maken en afdraaien van schroefassen, een radialboormachine, een boorbank, een kopdraaibank, een schaaftank, enz..., allen van de meest moderne types.

Alle wisselstukken van motoren zijn in het magazijn van het werkhuis beschikbaar en de leiding van het werkhuis staat reeds en voortdurend in nauw contact met de verschillende motorfabrieken.

Ook met de schroevenfabrieken wordt nauw contact gehouden, teneinde schroeven te leveren van alle afmetingen in een minimum van tijd. Niet minder dan 27 gespecialiseerde vaklieden, draaiers, mekaniekers, paswerkers, monteerders, en een ploeg buizenleggers, die als de beste van de kust mogen aangezien worden, stonden onder de leiding van dhr. Dedrie Louis, die in de visserijmiddelen algemeen gewaardeerd werd om zijn vakkenis, gediensigheid en eerlijkheid.

Vóór de werkhuisen is een aanlegsteiger van 40 meter lang op 8 meter breed gebouwd, speciaal voor het aanleggen van vaartuigen welke dienen hersteld. Deze is uitgerust met een grote mast met een laadboom en een elektrische winch om de motoronderdelen van boord te nemen of aan boord te hijsen.

De reeds uitgevoerde werken sedert het in bedrijf nemen – toen werd met slechts vier mensen gewerkt tegen 27 in 1964 – mogen als een referentie gelden voor het bedrijf. Zo ondermeer het plaatsen van een motor A.B.C. van 300 PK in de toen in vaart gekomen O.141 „Don Bosco”, een motor Baudouin van 150 PK voor de O.31, een motor Bolnes van 250 PK in de Z.422 en een motor A.B.C. van 300 PK in de O.123, het plaatsen van 'n 100 PK motor aan boord van de N.106 „De Zeemanshoop”. De rederijen waren vol lof over de uitgevoerde werken, zodat nadien verscheidene nieuwe grote werken in het orderboek kwamen.

De prijzen waren berekend buiten concurrentie terwijl een zeer bekwaam personeel steeds ten dienste stond van de klanten om hen zeer bereidwillig en met de grootste zorg alle gewenste inlichtingen te verstrekken die zij verlangden.

Dit is evenwel nog niet alles, want naast de afdeling mekaniek, werd ook een...

AFDELING ELEKTRIEK

tot stand gebracht, zowel te Zeebrugge als te Oostende.

Na diverse verwezenlijkingen in koöperatief verband beschikte SCAP sinds enkele tijd over een geheel nieuwe afdeling. Het domein van deze, tot dan toe, jongste onder de leden van de SCAP-familie, heette „Elektriciteit”.

Het behoeft nauwelijks nog gezegd te worden, van welk groot belang deze nieuwe afdeling voor de leden was. Wel iedereen weet, hoeveel jaarlijks gependend wordt aan de elektrische installaties van de schepen. Zoals dit ook bij andere afdelingen het geval is' ligt de bedoeling door, aan scherp konkurierende prijzen het beste en modernste te leveren van wat beschikbaar is.

De afdeling „Elektriciteit” welke beschikt over 'n werkhuis te Oostende werd geleid door de heer J. Praet, die een jarenlange ervaring heeft op het gebied van scheepselektriciteit, en bijgegaan wordt door een groep bekwame vaklieden. Zoals hierboven reeds vermeld, beschikte de koöperatieve SCAP over twee werkhuisen „Elektriciteit”, waarvan het ene gelegen was te

Oostende aan de Edw. Anseele kaai, (begin haringhalle) en het tweede was overgebracht naar lokalen welke gelegen zijn bij de kuisbank te Zeebrugge.

Benevens de klassieke werkgelegenheid, werd dit werkhuis voorzien van een speciale „testafdeling” waar AL het materiaal dat voor de schepen bestemd was beproefd werd onder precies dezelfde omstandigheden, als waaronder dit materiaal aan boord van de schepen moet werken, met dien verstande, dat het materiaal ook overbelastingsproeven van langere duur moet ondergaan. Het is slechts na het ondergaan van laatstgenoemde proef, dat het materiaal aan boord geplaatst wordt.

Vermeldenswaardig is het grote belang dat in deze afdeling gehecht wordt aan het gebruik der elektronika, dit zowel voor wat betreft het onderzoek van het elektrisch materiaal als voor wat betreft het regelen ervan.

Voor het onderzoek van wikkelingen (zowel ankers als veldwikkelingen), beschikt men thans over een uiterst gevoelig toestel dat zonder enige twijfel, de kleinste fouten aanwijst welke in motoren of dynamo's kunnen schuilen.

Eveneens te vermelden valt het feit, dat motoren en dynamo's in de toekomst niet meer gereinigd (gewassen) worden met allerhande brandbare vloeistoffen welke het zeer grote nadeel hebben dat ze in meer of mindere mate tussen de draden van motoren of dynamo's blijven hangen en deze voortdurend aantasten. Er werd nadien gebruik gemaakt van een geheel nieuwe procédé van chemisch reinigen, welke alle nadelen uitsluit welke het gebruik van b.v. benzine of betrachlorine inhouden.

Voor wat betreft het materiaal dat verwerkt wordt, zowel voor herstellingen als voor nieuwbouw, dient gezegd, dat gestreefd werd enkel het beste en meest moderne te gebruiken.

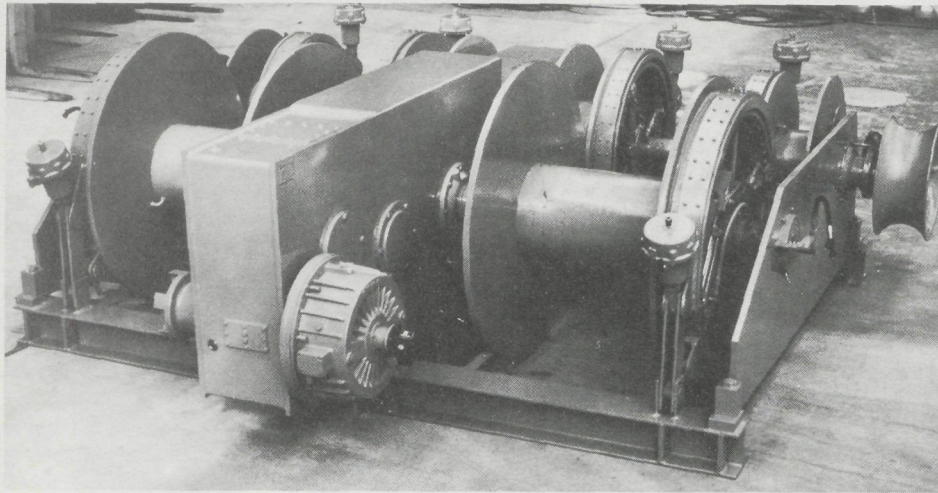
(Vervolg volgende blz.)



„Een toast op S.C.A.P.”. De heren Simoens, Makelberge, Hovart, Vandewalle en Vandenberghe zijn de „gelegenheidsdrinkbroers”.

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

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



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

Speciaal opgevat
voor bokkentreilers

Een keurige variante op de éénlijnige vislieren, met volledig pneumatische afstandsbediening van de 6 trommelremmen en koppelingen. Eerste schip in België dat met deze monoblok vislier zal uitgerust worden:

De O.137 „TWILIGHT” in aanbouw voor de rederij Coudekerque.

Grootste afnemers van „Brusselle” monoblok-vislieren voor diepzeevisserij:

Franse rederijen in Boulogne-s-Mer: 12 lieren en in Lorient: 14 lieren die regelmatig de „Blauwe Wimpel” veroveren voor de grootste besomming.

KUNNEN BOKKEN-LIEREN RATIONEEL HYDRAULISCH AANGEDREVEN WORDEN OP EUROKOTTERS?

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

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

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

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

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

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

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

Inderdaad een goed bestudeerde hydr. uitrusting welke rekening houdt met de aard van het bedrijf en installatie-mogelijkheden, is door zijn eenvoud tenvolle aanvaardbaar. Rekening houden met de aard van het bedrijf, wil zeggen dat men geen zuivere indus-

triële hydraulische aandrijving mag aannemen voor een dergelijke lier. De uitrusting is enkel geldig als deze ontworpen is met kennis van zaken door mensen die volledig de eisen van de visserij kennen. De keuze van de hydr. pomp moet nauwgezet in overeenstemming zijn met het regime van de aandrijvende propulsie-motor.

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

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

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

Deze middendruk uitrustingen zijn vooral:

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

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

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

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

HERSTELLEN VAN VLOTTEN

Ook de veiligheid van onze vissers werd door de leiding van S.C.A.P. niet vergeten. Nadat sedert een paar jaar, het technisch nazicht der Elliotvloten op een in ons land tot nog toe ongekende manier werd opgevoerd, en ook voor de verkoop en onderhoud van vloten diende ook de nodige ruimte voorzien te worden.

Daarom werd dan ook een nieuwe zaal opgetrokken voor het nazicht en onderhoud en alle mogelijke reparaties van vernoemde automatische vloten.

In deze werkplaats - een zeer efficiënt geheel - werden alle nodige gereedschappen en apparaten aangebracht, teneinde de vereiste werken derwijze te kunnen uitvoeren dat de herstelling der vloten er perfect geschiedt.

Nauwkeurige test-apparaten voor het controleren van de druk en de drijfbaarheid, evenals voor het opsporen van onopmerkelijke kleine lekken waren voorhanden. Tevens kon beschikt worden over alle vereiste grondstoffen om gebeurlijke schaden te herstellen, of zelfs de ganse boven- en onderstructuur te vervangen. Speciale tafels waren voorzien om het delikate werk dat het inpakken daarstelt op een degelijke en betrouwbare manier uit te voeren.

Verder was het service-station voorzien van een air-conditioning en een geïsoleerde vloerbekleding, derwijze dat de te herstellen vloten aan geen de minste temperatuurschommelingen onderhevig waren tijdens de duur van het testen.

Onverwacht werd daarover een einde gesteld, daar de fabriek in Holland haar vertegenwoordiging in Antwerpse handen had toevertrouwd. Thans werd afgezien van reparaties en worden deze toevertrouwd aan de firma North Sea Stores met wie S.C.A.P. een akkoord afgesloten heeft om alle herstellingen voor de reders uit te voeren.

EEN ERKENDE MACHT...

Thans zijn we dermate gevorderd dat de rederscoöperatieve S.C.A.P. als een erkende macht mag aangezien worden, waarmede in de toekomst meer dan ooit rekening zal dienen gehouden te worden. In tegenstelling met de beginjaren, toen noodgedwongen diende opgezien te worden naar gevestigde private belangen, is het thans de rederscoöperatieve die de ontroonde machten de weg wijst, en dienen thans zij onvoorwaardelijk de hen aangewezen koers te volgen.

Hierbij spelen twee factoren een hoofdrol, het drukken van de verkoopprijzen en het bezit door de reders van een eigen zaak. Een berekening maken van hetgeen de reders aan uitbatingskosten hebben gewonnen, dank zij de werking van S.C.A.P., ware onbegonnen werk. Laten wij eenvoudig zeggen dat de invloed van S.C.A.P. voor de ganse Belgische visserij dermate groot is, dat zij ...

OOK REEDS VEEL BUITENLANDSE BELANGSTELLING KENT

De naam S.C.A.P. is immers niet langer een lokaal of zelfs binnenlands begrip. Tot ver buiten onze grenzen is de werking van deze rederscoöperatieve doorgedrongen. Ten bewijze hiervan moge gelden, enerzijds het bezoek welke men ontving uit Kongo, Afrika, Australië, Turkije, Iran, Frankrijk en Engeland met de bedoeling de werking van de onderneming na te gaan.



De families Martinsen en Coussaert, opdrachtgevers voor de bouw van de O.333 „Marco” Maurice Coussaert ontbreekt op bovenstaand beeld. Hij bevond zich op de grote vlakte ... vis vangen dus in plaats van vieren.

Men schreef ons van uit Noord Afrika (Tanger) dat men overtuigd was hier te doen te hebben met een der meest volmaakte visserijcoöperatieven van Europa en dat de verzekeringscoöperatieve Hulp en Nood en de aankoopcoöperatieve S.C.A.P. tot leidend voorbeeld dienen voor de ganse Europese visserijgemeenschap.

DE OFFICIELE INHULDIGING

Even na elf uur kon het officieel gedeelte aangevat worden, in tegenwoordigheid van een massale belangstelling van personaliteiten uit de maritieme- en zakenwereld, vele afgevaardigden van bedrijven waarmee S.C.A.P. sedert jaren zakenrelaties onderhoudt en reders en personen die de firma genegen zijn.

Het was schepen Makelberge, die het Oostendse stadsbestuur vertegenwoordigde en burgemeester Goekint vervangende, onverwachts belet, die het traditionele lint doorknipte waardoor meteen de schitterende sloopshelling van de rederscoöperatieve S.C.A.P. officieel werd ingehuldigd.

GESLAAGDE ONTVANGST

In de loods van de rederscoöperatieve S.C.A.P. greep, naar aanleiding van de officiële inhuldiging van de nieuwe sloopshelling een bijzonder geslaagde ontvangst plaats, die volledig werd verzorgd door de firma „La Couronne” uit Oostende.

Andermaal bewees dit bedrijf, dat zij specialist zijn geworden in dergelijke zaken want de toastjes - vele met visprodukten - gingen als „broodjes” weg, overspoeld met een glas schuimwijn of fruitsap. De firma „La Couronne” heeft werkelijk schitterend werk verricht. Ook dat mag wel even vermeld worden.

Dat houdt in, dat straks de werken zullen aangevat worden voor de bouw van de eerste treiler die door S.C.A.P. integraal zal gebouwd worden, met name de bokkentreiler O.333 „Marco” voor rekening van de rederij Martinsen-Coussaert.

Daarom werd ook symbolisch de kiel gelegd van deze eenheid en dat werd op een oorverdovend applaus onthaald door de vele aanwezigen.

Daarop trok het ganse gezelschap zich terug in de grote loods van de rederscoöperatieve S.C.A.P. waar de heer Prosper Vandenberghe, namens de onderneming, een toespraak hield waarvan wij onderstaand de inhoud weergeven.

VAN PUINHOOP TOT MODERNE SCHEEPSHELLING aldus Directeur Pros Vandenberghe

Wie hier een jaar geleden deze verwaarloosde en gefailleerde werf en zijn omgeving betrad, kon zich niet ontdoen van het idee een vuilnisbelt te betreden, waar niemand er nog zou aan gedacht hebben, dat er nog iets van te maken was.

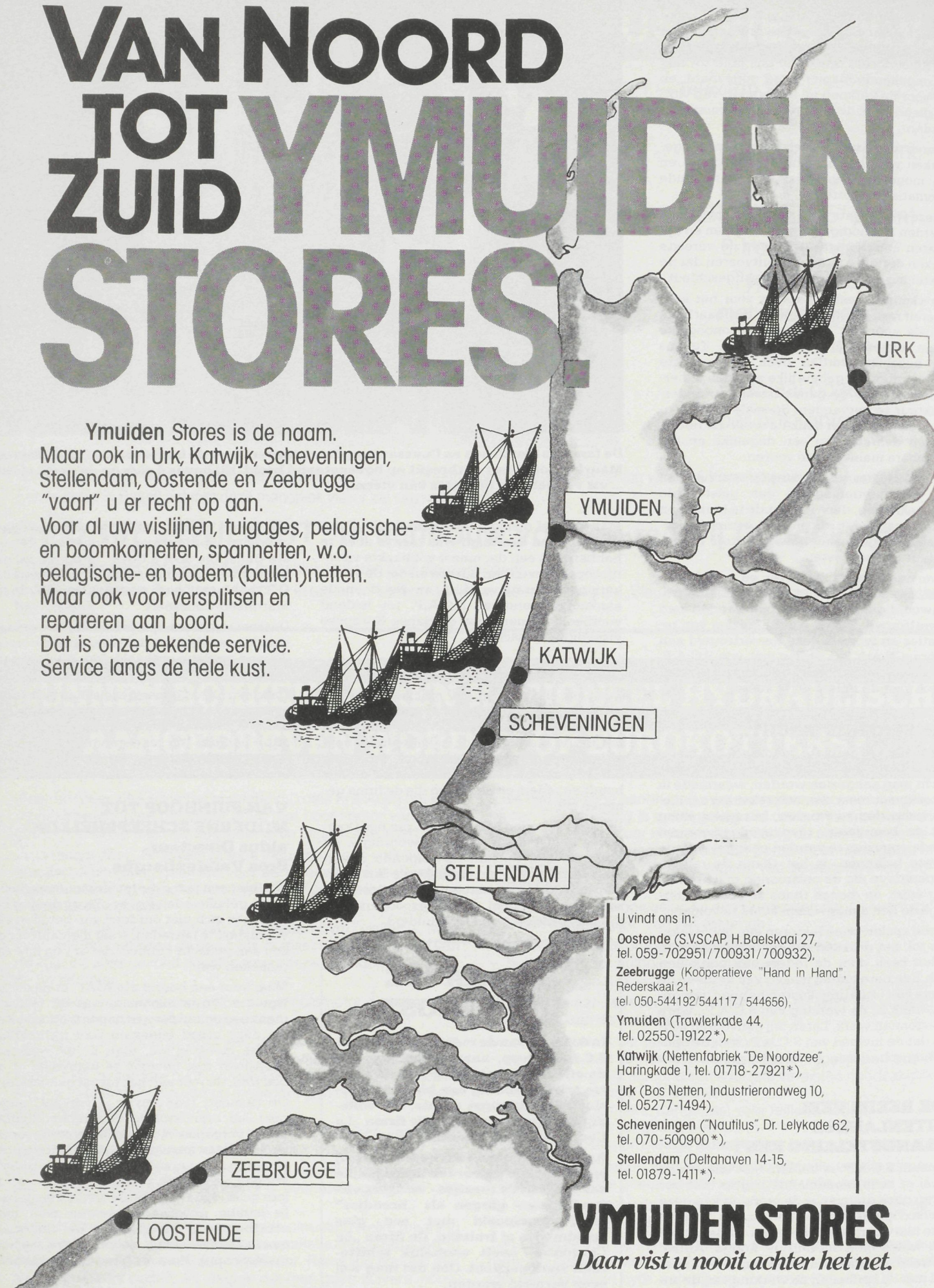
Maar voor een bedrijf als SCAP, er naast gelegen, volop in expansie, was dit faillissement een geluk met een ongeluk en moesten we deze grond bijnemen voor uitbreiding. Zoniet, moesten wij, zoals in het verleden, voortdoen met gewoon te herstellen of afbouwen, de rest aan het toeval overlatend.

Op 19 maart 1948 aan de „Overkant” opgericht om brandstof en visserijbenodigdheden te verkopen, stond de Rederscoöperatieve SCAP, ten gevolge van boycot door grote leveranciers enerzijds en onbegrip in rederskringen anderzijds, reeds in 1953 op een te loor gaan, zodat een harde aanpak en gepaste leiding noodzakelijk waren wou men voortbestaan, terwijl voor de financiële moeilijkheden onze coöperatieve zustermaatschappij Hulp in Nood, met praktisch

(Vervolg volgende blz.)

VAN NOORD TOT ZUID YMUIDEN STORES.

Ymuiden Stores is de naam.
Maar ook in Urk, Katwijk, Scheveningen,
Stellendam, Oostende en Zeebrugge
"vaart" u er recht op aan.
Voor al uw vislijnen, tuigages, pelagische-
en boomkornetten, spannetten, w.o.
pelagische- en bodem (ballen)netten.
Maar ook voor versplitsen en
repareren aan boord.
Dat is onze bekende service.
Service langs de hele kust.



U vindt ons in:

Oostende (S.V.SCAP, H.Baelskaai 27,
tel. 059-702951/700931/700932),

Zeebrugge (Koöperatieve "Hand in Hand",
Rederskaai 21,
tel. 050-544192/544117/544656),

Ymuiden (Trawlerkade 44,
tel. 02550-19122*),

Katwijk (Nettenfabriek "De Noordzee",
Haringkade 1, tel. 01718-27921*),

Urk (Bos Netten, Industrierondweg 10,
tel. 05277-1494),

Scheveningen ("Nautilus", Dr. Lelykade 62,
tel. 070-500900*),

Stellendam (Deltahaven 14-15,
tel. 01879-1411*).

YMUIDEN STORES

Daar vist u nooit achter het net.

dezelfde beheerders, voor de eerste financiële steun zou zorgen.

Vertellen tegen welk onbegrip en boycot van de toen in coöperatief verband gegroepeerde drie grote rederijen, en sommige leveranciers verder diende gevochten, zou een boekdeel vormen.

Maar het jonge kind moest doorzetten in 't belang van die kleine reders-middenstanders en dus de visserij zelf, waarvan zij de kern uitmaakten.

Verdere uitbreiding ...

Na vier jaar hard werk, zonder steun van om het even wie, werd op zaterdag 21 september 1957 een oude Amerikaanse tank, destijds aangeschaft, vervangen door twee nieuwe van 1.650.000 liter en verder de nieuwe magazijnen op de H. Baelskaai door de toenmalige gouverneur van West-Vlaanderen. Ridder P. Van Outryve d'Ydewalle, ingehuldigd om zeven jaar later, nl. in 1964, een nieuwe fase in te treden met de bouw van een werkhuis voor mechaniek en elektriciteit, toen onder leiding van de Heer Louis Dedrie om deze op 22 augustus 1964 plechtig te zien inhuldigen door de toenmalige Minister van Verkeerswezen, de Heer Bertrand.

Vlug daarop kwam er in stilte nog een afdeling koeling bij om ten slotte niet alleen aan herstellingen te doen, maar over te gaan tot de afbouw van nieuwe casco's inzake motoren, elektriciteit, koeling, houtwerk, enz.

Dat de nog jonge coöperatieve in al die tijd vele kinderziekten meemaakte, valt te begrijpen en zou in geen tweede boekvorm te beschrijven zijn.

Dat het bij dit alles, door gebrek aan kapitaal om sneller te kunnen evolueren, ook geen suiker en zeem is geweest, weten alleen onze kranige medewerkers, die de ganse evolutie en de groei met een vaste wil tot slagen, hebben meegemaakt.

Het kind ontgroeide zijn kinderschoenen en bleef gezond voort evolueren in zoverre, dat de 11 werknemers waarmee toen begonnen was, op het einde 1983, er {X zijn geworden en heden 65.

Maar gezien deze evolutie in een tijd van zware crisis, technische omwenteling en

(Vervolg volgende blz.)

MASSALE BELANGSTELLING VAN PERSONALITEITEN

Alvorens werd overgegaan tot de officiële inhuldiging van de nieuwe scheepshelling had zich een grote groep personaliteiten verzameld in de instellingen van de rederscoöperatieve S.C.A.P.

Aldus bemerkten wij de aanwezigheid van Schepen Makelberge die het Oostendse stadsbestuur vertegenwoordigde; secretaris-generaal Marcel Poppe van het Ministerie van Verkeerswezen; Inspecteur-Generaal R. Simoen van het Ministerie van Openbare Werken; Rommel, als afgevaardigde van de minister van Economische Zaken; H. Vandewalle, hoofdingenieur-directeur bij de Dienst voor de Zeevisserij; Verslype Herman, hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen; Blomme, bestuursdirecteur districtshoofd bij het Bestuur van Zeewezen en van de Binnenvaart, vergezeld door de heren Bourgois, administratief adjunct bij de zelfde dienst en de zeevaartinspecteurs Vandecasteele en Tratsaert alsmede de h. Michiels, e.a. ingenieur; Dries Claeys, erevolksvertegenwoordiger en voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij; A. Opstaele, Rechter bij het Arbeidshof en voorzitter van het Visserstehuis „De Bolle”; Van de Sande, inspecteur bij de Centrale Administratie van de B.T.W., Registratie en Domeinen; Beyen, ingenieur bij de Regie voor Maritiem Transport; Blomme, e.a. ingenieur van Bruggen en Wegen; Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende; Vanroose, secretaris van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij te Oostende; Caestecker, directeur van het K.W. Ibis te Oostende; Van Gerven, directeur van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, afdeling Brugge; Cattoor, directeur van de Onderlinge Visafslag te Oostende; Serie, voorzitter van de Beroepsvereni-

ging Hand in Hand te Oostende, vergezeld door secretaris Van Ossel; A. Coene, voorzitter van Hulp in Nood en P. Hennaert, voorzitter van de rederscoöperatieve S.C.A.P.; Callens van de G.O.M.; Verbanck, ere-directeur van de Nieuwpoortse vismijn; Gobin, architect-ingenieur die met de bouwwerken belast was en J. Van Huele van het bouwbedrijf Gebr. Van Huele.

Daarnaast ook een groot aantal vertegenwoordigers van bedrijven waarmee S.C.A.P. in het verleden en ook in de toekomst zakenrelaties onderhoudt.

Aldus bemerkten wij afgevaardigden van de firmas Brusselle, Anglo Belgian Corporation, Van Voorden Groep, Ines, Bolnes motorenfabriek, Masson, Padmos, Bakker Sliedrecht, Lowyck, Generale Bankmaatschappij, de Bank Brussel Lambert, Samofa, Sempress, Centraal Staal, e.v.a.

WAREN VERONTSCHULDIGD

Olivier Vanneste, gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen; Schlim A, vice-admiraal bij het Ministerie van Landsverdediging; Pieters, bestendig afgevaardigde van het Provinciaal Administratief Centrum West-Vlaanderen; Van de Moortele, secretaris-generaal bij het Ministerie van Landbouw; Vancraeynest, directeur-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen-Bestuur van Zeewezen en van de Binnenvaart, alsmede de heer Marcel Van den Bosch, bestuursdirecteur bij hetzelfde departement; Van Laere, stadssecretaris van de Stad Oostende; Lenotte van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid; de heren Claeys, Plancke en Vanavermaet van Ebes en tenslotte Burgemeester Goekint van Oostende.



Toespraak van directeur Pros Vandenberghe namens de rederscoöperatieve S.C.A.P. Van puinhoop tot een perfect geoutilleerde scheepshelling was de essentie van zijn uiteenzetting.



Een investering optimaal financieren kan u alleen op basis van een vergelijking van uw mogelijkheden:

Met overheidssteun?

Met risicokapitaal en de fiscale voordelen genieten?

Met andere aangepaste vormen?

Raadpleeg een relatiegelastigde-ondernemingen van de Bank Brussel Lambert

Zetel Oostende: Wapenplein 3 - 8400 Oostende - Tel. 059/70 30 73

De BBL denkt aan u...

noodzakelijke modernisering met 65 werknemers, bij de pakken blijven zitten, achteruit gaan is, betekent dit vooral onze visserij geen dienst bewijzen.

Weliswaar hebben we sedert 1984 40 nieuwe vaartuigen afgebouwd, en ligt het 41e vaartuig voor afbouw ook aan onze steiger, maar de ondervinding leerde ons hier ook, dat dit zijn moeilijkheden inzake groter kosten, verschil in opvatting over moderne bouw, controle op wat ons als casco geleverd werd, enz. met zich bracht, want België is inzake moderne visserijopvattingen nog ver achterwege gebleven.

Een eerste treiler ...

Het toeval wilde dus dat, zowat één jaar geleden de uitbater van de werf, welke naast onze werkhuizen gelegen was, failliet werd verklaard, zodat geen geschikter plaats en ogenblik kon gevonden worden om de beoogde sprong, zelf volledig aan nieuwbouw te doen, te wagen en naar het voorbeeld van andere landen en vooral onze noorderburen, naar technisch meer modern opgevatte vissersvaartuigen te streven, waarvan de O.333, vandaag voor rekening van de Heren Martinsen en Coussaert op stapel gezet, het eerste exemplaar van 36 meter zal zijn.

De puinhoop en het oud materiaal, welke we hier aantreffen, beschrijven, kunnen alleen zij die het gezien hebben.

Het failliet gegane bedrijf of zijn curator, in gevolge de verplichtingen voortspruitend uit hun huurpacht bij de domeinen aangegaan, verplichten deze zelf op te ruimen, stond gelijk met het in bezit nemen van die grond binnen een paar jaar, wat een veel te kostelijk tijdverlies met zich bracht, wou men vooruit willen.

Maar met een koppige wil en omringd door bekwaame technische medewerkers, zijn we overtuigd de zaak aan te kunnen, in acht genomen, de ouderdom van de vloot en rekening houdend met de huidige steun van Provincie en de Regering, aan nieuwbouwers en slopers verleend.

Samenwerking nodig ...

Met de medewerking van deze instanties, en naar we hopen thans ook van het stadsbestuur van Oostende, kunnen er nog bergen verzet worden om Oostende als vissershaven zijn vroegere luister en capaciteit als „fish minded” stad te zien hernemen.

Mijnheer de Schepen,

De stad Oostende, welke gij hier vertegenwoordigt, heeft ons de eer aangedaan deze scheepshelling symbolisch door U te laten openen.



Namens het Oostendse stadsbestuur sprak Schepen Makelberge de menigte toe. Naast lof voor de rederscoöperatieve S.C.A.P. had spreker het ook over de in het vooruitzicht gestelde modernisering van de Oostendse vismijn.

SCHITTEREND WERK VAN FIRMA VAN HUELE

De Oostendse firma Van Huele was belast met de uitvoering der werken aan de nieuwe scheepshelling.

Deze firma had in het verleden reeds bewezen, dat zij op dat vlak werkelijke specialisten zijn maar wat in de voorbije maanden werd gepresteerd is echt schitterend.

De heer Vandenberghe zegde het al in zijn toespraak: „Wie hier enkele maanden geleden kwam werd gekonfronteerd met een ware puinhoop, zegmaar een ruïne. Welnu, binnen het hen toegemeten tijdsbestek hebben de gebroeders Van Huele, met centraal daarin hun meestergast „Camiel” die puinhoop omgebouwd tot een schitterend geheel waar op een vlotte manier kan gewerkt worden”.

Hulde dus aan de firma Van Huele voor het werkelijk schitterend werk welke hier werd afgeleverd.

Wij zijn overtuigd, dat het huidig gemeentebestuur eindelijk, zoals Brugge, het belang van de visserij voor Oostende en zijn bevolking zal willen inzien, in acht nemend het feit, dat er in uw stad nog mensen en organismen zijn, die alles over hebben voor werkverschaffing en de bloei van onze stad, zonder woorden, maar met daden.

De uitbouw van SCAP, is in al die jaren, niettegenstaande zware crisisperiodes, geschied met eigen middelen en zonder de minste financiële steun van om het even welke overheid of banken. Integendeel, dank zij onze tewerkstelling, hebben we de Staat, de Provincie en vooral de stad Oostende, zaad in het bakje gebracht door hier ondermeer nog de belasting op het tewerkgesteld personeel en de in werking gestelde machines te betalen, wat in veel andere steden, waar minder dergelijke initiatieven bij bedrijven genomen worden, niet het geval meer is.

Bij vele andere landelijke scheepsbouwerven en bedrijven wordt integendeel ook langs alle kanten om, financiële Staatssteun en kredieten gevraagd of zelfs geëist, zoniet komt men op straat.

Hier hebben we het aangepakt om het bestaan van velen met eigen middelen rechtstreeks en onrechtstreeks te helpen verzekeren.

Dat men het ons na doe, want ook aan de spoedige vorming van jonge techniekers in samenwerking met de R.V.A. en onze technische scholen, hebben we reeds gedacht om ook de jeugd voor betere en modernere technische vorming op te leiden en tewerk te stellen.

Onze instellingen vertegenwoordigen reeds aan onroerende goederen op basis van de nieuwbouwwaarde 98.773.477 fr., waarop geen frank schuld rust. Het opruimen van de puinen dezer werf, het bouwen van deze helling, het uitbouwen van deze gans verwaarloosde omgeving en het aanbrengen van materiaal om ons in de mogelijkheid te stellen onze doeleinden te verwezenlijken, kostten ons reeds meer dan 20 miljoen en is ook geschied met eigen middelen.

Op het ogenblik dat we vandaag tot de opening van dit deel van ons bedrijf overgaan, mogen wij u thans reeds zeggen dat we voor 250 miljoen contracten voor nieuwbouw hebben afgesloten, overtuigd dat de Ministers van Verkeerswezen en Landbouw en hun knappe medewerkers, de Provincie en de N.M.K.N., de visserij voort zullen genadig zijn om de werven toe te laten de verdere modernisering inzake techniek en nieuwbouw van onze vissersvloot door te drijven alzo ook de werkverschaffing, waarover men in politieke kringen schijnbaar zo bekommerd is, van duizenden mensen die er rechtstreeks en onrechtstreeks bij betrokken zijn, te zullen hebben verzekerd.

Erkentelijkheid ...

In afwachting van de verwezenlijking van nog verdere plannen, zo onze werkkraft het ons toelaat, willen we nochtans deze korte uiteenzetting niet sluiten zonder hier in de eerste plaats onze beste dank te betuigen aan de eerste kontraktanten van onze nieuwe werf, de Heren O. Martinsen en Coussaert, die een vaartuig van 36 meter op stapel hebben gezet.

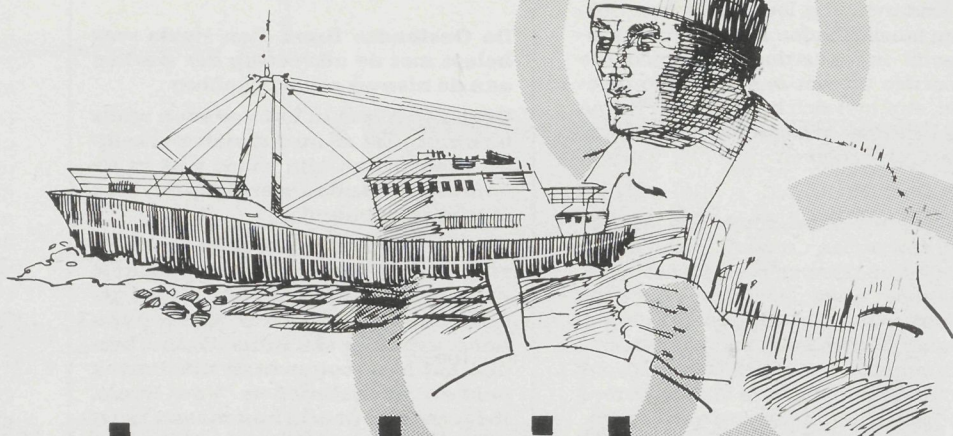
Onze dank gaat ook naar u, Ir. Gobin, onder wiens impuls aannemers Van Heule erin slaagden, de helling, die door ons thans in gebruik wordt genomen, niettegenstaande de vele moeilijkheden van een sedert jaren verwaarloosde en niet gebaggerde vissershaven veroorzaakt, op perfecte wijze te hebben afgewerkt.

Onze dank gaat verder naar de domeinen en in 't bijzonder naar de Heer Vandamme, die ons de mogelijkheid verschafte, deze gronden aan schappelijke voorwaarden te huren; naar Inspekteur-Generaal Simoen van Openbare Werken en zijn trouwe medewerkers, de Heren Hoofdingenieur Verslype en Ir. Blomme, daar we bewust zijn van het feit, dat we bij hen steeds begrip hebben gevonden voor de moeilijkheden welke zich hier en voor de visserij in het algemeen, hebben voorgedaan.

We danken ook onze Secretarissen-Generaal van Verkeerswezen en Landbouw en hun „fish minded” medewerkers, die sedert jaren in de bres staan voor het behoud en de modernisering van ons Belgisch visserijbedrijf.

En tenslotte richten we ons tot het Oostends stadsbestuur, hier vertegenwoordigd door Schepen Makelberge.

(Vervolg volgende blz.)



Betrouwbaarheid staat voorop..!

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

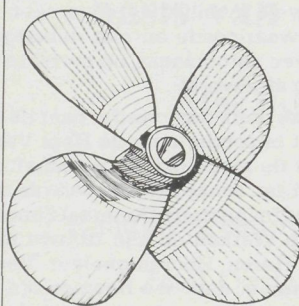
Oog en oor voor uw wensen.

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

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

Wij wensen de
 rederscoöperatieve
 S.C.A.P. s.v.
 geluk met hun
 initiatief en een
 vruchtbare werking!

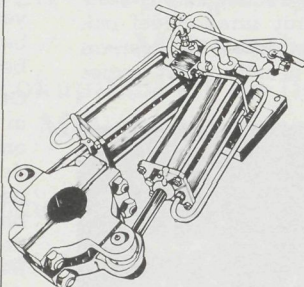
Vaste schroeven tot 4 m ø
 Mangaanbrons en
 nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

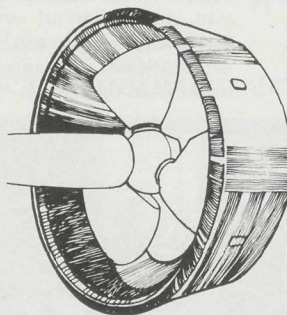
Hydraulische
 stuurmachines uitgevoerd
 in verschillende systemen.
 Roermomenten van 0.5
 ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

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

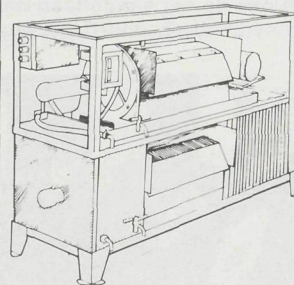
Straalbuizen en
 straalbuisroeren voor zeer
 effectieve rendements-
 verbeteringen.



HODI

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

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



PROMAC

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

Want meer dan ooit zijn de ogen der Oostendse visserij thans op u gericht om de sedert 20 jaar verwaarloosde vissershaven en vismijn nieuw leven in te pompen, er voor te zorgen dat dok en slipway behoorlijk gebag-gerd en onderhouden worden, dat ook onze veel verwaarloosde vismijn, vlug gemoderniseerd worde, overtuigd dat u in deze ogenblikken van zware crisis bewust zult zijn, dat de inspanningen door het privé initiatief en hier in het bijzonder door SCAP genomen, naar waarde zullen geschat worden.

Wat SCAP in het belang van de visserij en ook van de stad in al die jaren met eigen financiële middelen van de kleine vissersreders voor de werkverschaffing en de stad heeft betracht en verwezenlijkt, moet voor u een stimulans zijn om onze visserij nieuw leven in te pompen, hopen met onze konfraters van de nog twee bestaande werven van de tien welke we gekend hebben, dat ons gemeentebestuur in samenwerking met het Ministerie van Openbare Werken, Verkeer en Landbouw, er in de toekomst zal voor zorgen, dat ons prachtig vissersdok, en slipway, met zijn instellingen, enig als vissershaven in Europa, behoorlijk zullen gemoderniseerd worden in het belang van de heropleving van visserij, vishandel en visnijverheid te Oostende en van al diegenen, die er rechtstreeks en onrechtstreeks voor en door leven.

Totdaar de h. Vandenberghe.

TOESPRAAK VAN SCHEPEN MAKELBERGE

Vervolgens kwam Schepen Makelberge aan het woord namens het Oostendse stadsbestuur. Hij liet zich in volgende bewoordingen uit:

„Ik kan mij min of meer indenken wat het voor de heer Vandenberghe en S.C.A.P. moet betekenen, vandaag opnieuw met een realisatie te starten.

En wie U kent, mijnheer Vandenberghe, verschieft eigenlijk niet, want deze mensen uit de visserijmiddens kennen U door en door en al verschiepen ze al lang niet meer, toch blijft ieder Oostendenaar nog steeds met bewondering en respekt om al datgene wat U in het verleden voor de visserij hebt betekend en nóg betekent, want wie denkt dat Vandenberghe, in de omgangstaal Pros, stilaan zou gaan genieten van een welverdiende rust, is er naast.

De ijzeren wil en koppigheid, eigen aan ons vissersvolk, is ook bij U nog lang niet week geworden. Uw niets ontziende inzet en ijver, werpt vandaag ook weer haar positieve vruchten af; onze gelukwensen daarvoor!

Gij hebt recht om fier te zijn over het verleden van Uw bedrijf en Uw initiatieven, zoals U ze zopas geschetst hebt, maar U hebt recht ook fier te zijn over deze nieuwe werf.

En het wordt zo dikwijls gezegd, het is bijna een boutade geworden ... crisistijd, werkloosheid, financiële moeilijkheden bij bedrijven en toch zijn er nog mensen, die geloven in de toekomst, geloven in de kansen van onze visserij en wanneer we in een adviesnota van de Bedrijfsraad voor de Visserij over de problematiek en de perspectieven van het zeevisserijbedrijf lezen dat „ondanks de algemene recessie en de crisistoestanden van de jongste jaren, de bedrijfstak visserij fundamenteel gezond en levenskrachtig blijft“, dan is het dank zij dit rotsvast geloof. Het geloof, waarvan we vandaag opnieuw een bewijs zien, moet inspirerend werken voor al diegenen die met de visserij te maken hebben.

En we zijn het volkomen eens met datgene wat het rapport van de Bedrijfsraad, hiervoor reeds aangehaald, vermeldt, namelijk: dat we er ons van bewust moeten zijn, dat het verbeteren van de kwaliteit en de aanbiedingsvoorwaarden van het aangevoerde produkt, in belangrijke mate kan bijdragen tot de dynamische ontwikkeling van onze zeevisserij.

Kwaliteit van vis

En het begint eigenlijk allemaal op de visgronden. Schipper en bemanning moeten weten en bewust zijn, dat ze het produkt dat ze naar de haven zullen brengen met de beste zorgen dient omringd te worden, ze moeten ervan bewust zijn, dat de kwaliteit van de vis een belangrijk element is in de belangstelling die straks aan wal ervoor zal betoond worden.

Ze moeten alles in 't werk stellen opdat hun vangsten op een snelle en efficiënte manier aan de man zouden kunnen gebracht worden. Een gedisciplineerde en tijdige vangstmelding is hierbij van het allergrootste belang!

En eens de vis gelost, moeten alle instanties en belanghebbenden die zorg voor kwaliteit overnemen. Reders, vislossers, sorteerdere, visafslag, moeten ervoor instaan dat de behandeling van de vangst snel verloopt en ik ben er mij terdege van bewust, dat het stadsbestuur hierbij een belangrijke bijdrage kan leveren.

Ik ben daarom ook verheugd vast te stellen, dat er in de loop van de voorbije maanden stilaan een hechte relatie is gegroeid tussen verantwoordelijke ambtenaren uit de hoogste top en van de Ministeries van Verkeerswezen, Openbare Werken en Landbouw, enerzijds en mij zelf als schepen van de haven anderzijds.

Een relatie die als 't ware spontaan is uitgegroeid tot een stuurgroep om de visbehandeling in de Oostendse vismijn „onder de loupe“ te nemen en te onderzoeken op welke wijze men dit kan verbeteren en moderniseren.

O.333. „MARCO“ WORDT DE EERSTELING

De eerste treiler die integraal door de rederscoöperatieve S.C.A.P. zal gebouwd worden is de grote bokkentreiler O.333 „Marco“ die in opdracht werd gegeven door de rederij Martinussen-Coussaert.

De h. Martinsen en zijn dame waren tegenwoordig op de plechtigheid, alsmede de echtgenote van Maurice Coussaert die zelf niet kon aanwezig zijn gezien hij op zee was.

De „Marco“ wordt, zoals gezegd een grote bokkentreiler met volgende afmetingen:

- lengte over alles: 33,77 m;
- lengte over loodlijn: 32,44 m;
- breedte op spatzen: 8,00 m;
- holte: 4,10 m.

De voortstuwing zal geschieden bij middel van een motor met een vermogen van 1.360 p.k.

En hieruit is reeds het initiatief gegroeid, dat ik genomen heb. Op mijn voorstel heeft het Schepencollege en de de Gemeenteraad beslist een wedstrijd aanbesteding uit te schrijven met het oog op de koeling van de verkoopshalle.

Het voorbereidend dossier wordt thans klaar gemaakt. Gezien de complexiteit van het geheel, zal een fasering wellicht noodzakelijk zijn.

In eerste fase wordt dan ook overwogen de verkoopshalle dicht te bouwen en te isoleren zodat uitwendige invloeden van zon en wind weggenomen worden. Tegelijkertijd moet het verkoopssysteem herzien worden op basis van moderne veilingtechnieken. We hopen zeer binnenkort het dossier voor publicatie klaar te hebben.

Maar deshulle.

Het voorbereidend dossier wordt thans klaar gemaakt. Gezien de complexiteit van het geheel, zal een fasering wellicht noodzakelijk zijn.

In eerste fase wordt dan ook overwogen de verkoopshalle dicht te bouwen en te isoleren zodat uitwendige invloeden van zon en wind weggenomen worden. Tegelijkertijd moet het verkoopssysteem herzien worden op basis van moderne veilingtechnieken. We hopen zeer binnenkort het dossier voor publicatie klaar te hebben.

Maar deshulle.

Het voorbereidend dossier wordt thans klaar gemaakt. Gezien de complexiteit van het geheel, zal een fasering wellicht noodzakelijk zijn.

In eerste fase wordt dan ook overwogen de verkoopshalle dicht te bouwen en te isoleren zodat uitwendige invloeden van zon en wind weggenomen worden. Tegelijkertijd moet het verkoopssysteem herzien worden op basis van moderne veilingtechnieken. We hopen zeer binnenkort het dossier voor publicatie klaar te hebben.

Maar deze inspanning kunnen geen vruchten hebben zonder het enthousiasme van alle betrokken partijen. Reders, vislossers en sorteerdere, visafslag, groothandel en kleinhandel, moeten over de persoonlijke belangen en groepsbelangen heen, zich samen inzetten voor het algemeen belang.

Sámen moeten wij getuigen van ons geloof, hoop en vertrouwen in de toekomst van onze visserij, van de haven van Oostende“.

*
*
*

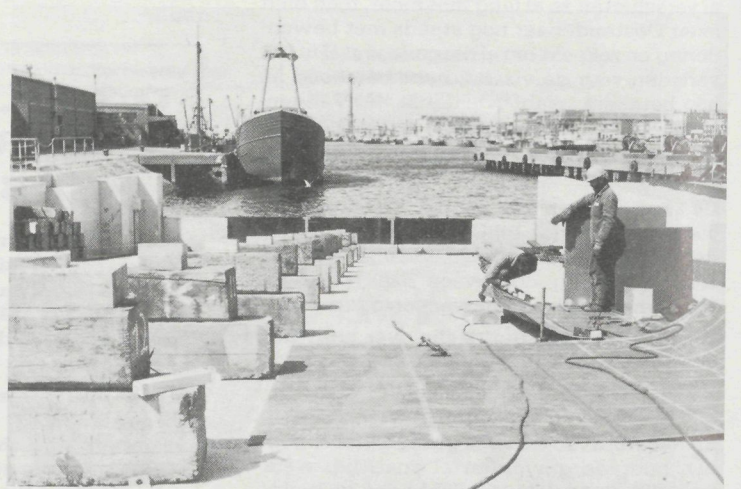
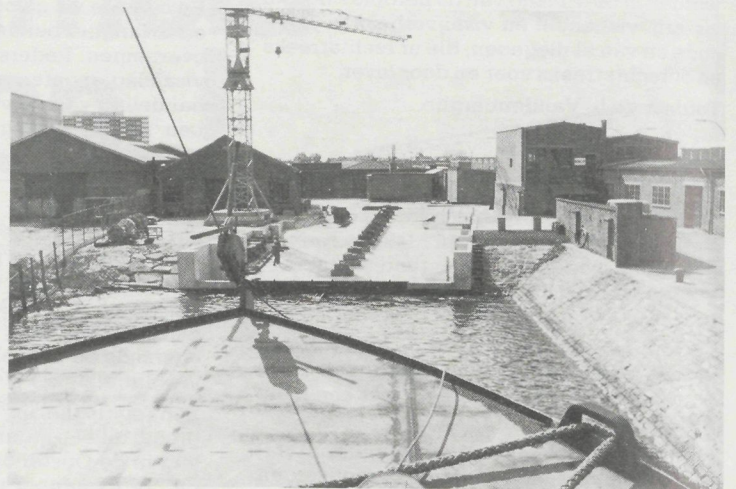
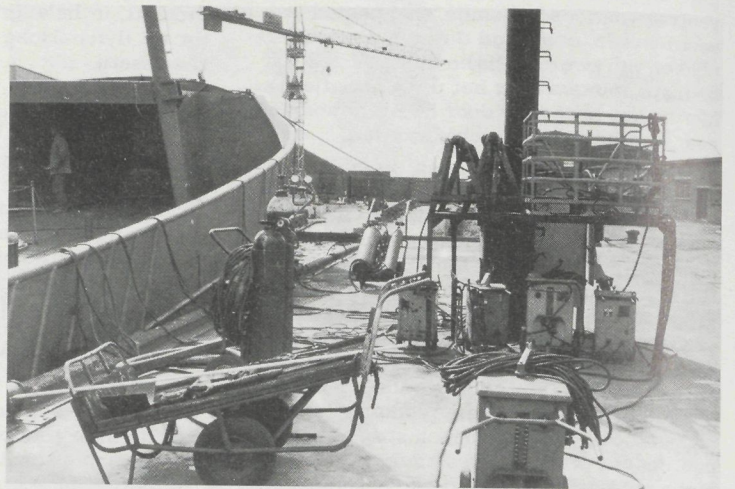
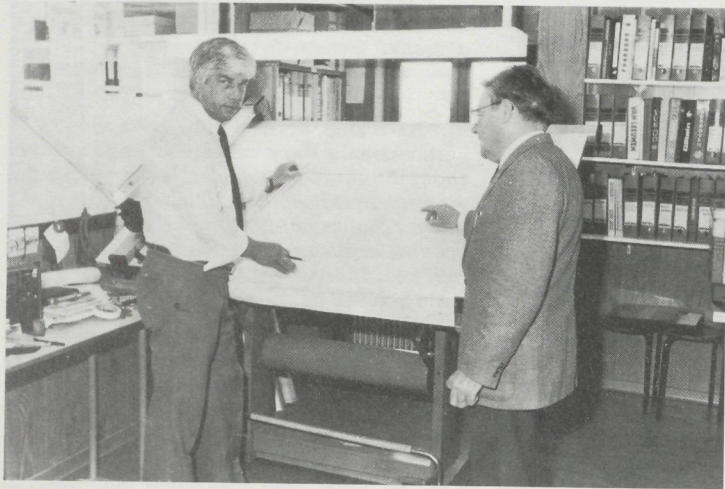
Totdaar schepen Makelberge en dat betekende ook het slot van het officieel gedeelte.

Een werklunch

Daarna had in het Thermae Palace een werklunch plaats waarop nog zakelijke aangelegenheden en de modernisering van de bouw van onze vissersvloot overwogen werd en waar om te besluiten de heer Dries Claeys, voorzitter van de Bedrijfsraad voor Zeevisserij, hulde bracht aan de persoon van de heer Pros Vandenberghe, die het in deze moeilijke tijden aan boord heeft weten te leggen een moderne werf uit te bouwen waar 20 jaar geleden 12 werknemers werden tewerk gesteld en dit op heden tot 65 heeft weten op te voeren.

Men moet het hem nadien, waren zijn laatste woorden, waarin hij ook hulde bracht aan zijn technische medewerkers de heer Dedrie en vooral de heer Praet, die S.C.A.P. en de visserijgemeenschap ter ere strekken.

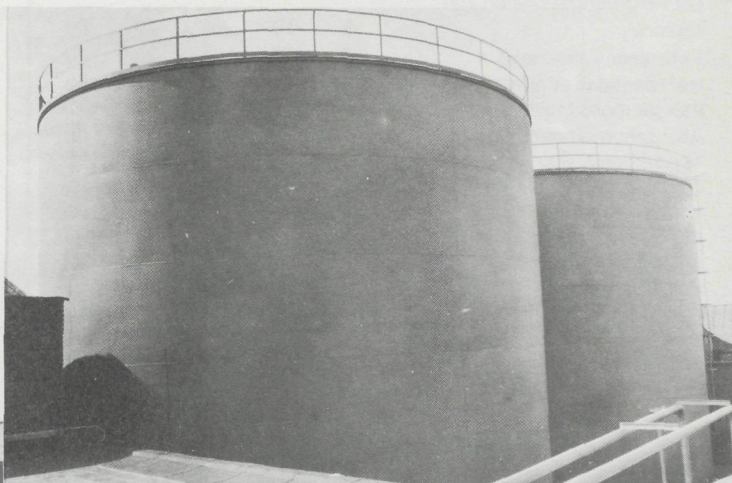
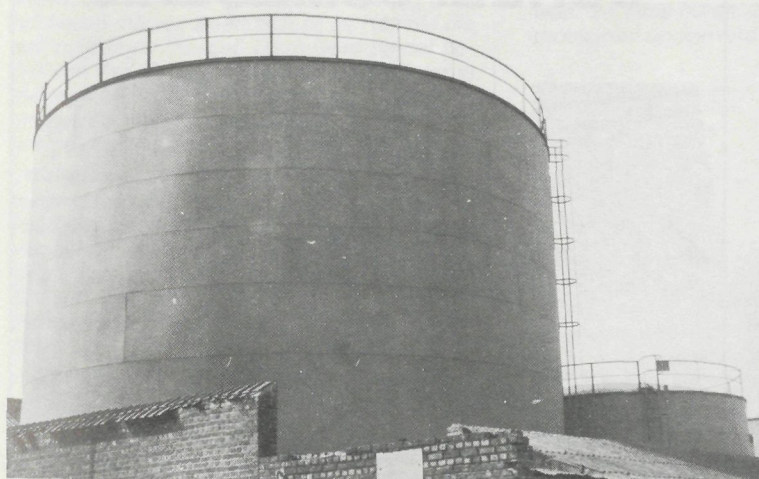
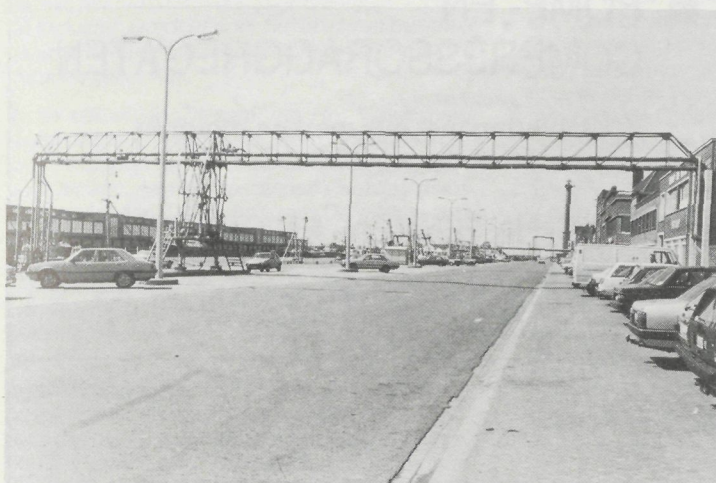
SCAP IN BEELD – SCAP IN BEELD – SCAP IN BEELD



LINKS VAN BOVEN NAAR ONDER: het tekenbureau van SCAP met links de h. Klein en rechts bedrijfs-leider Jef Praet – de grote hall waar de afdeling mechaniek en al wat daarbij hoort is ondergebracht – de werkplaatsen waar de afdelingen elektriciteit en electronica zijn ondergebracht.

RECHTS VAN BOVEN NAAR ONDER: met vlijtige hand wordt gewerkt aan de afbouw van de O.137 „Coudekercke” – een algemeen beeld van de werkruimte waarover SCAP thans beschikt voor de complete bouw van vissersvaartuigen – voorbije maandag, amper twee dagen na de symbolische kielleg-ging werd begonnen met het plaatwerk van de O.333 „Marco”.

SCAP IN BEELD – SCAP IN BEELD – SCAP IN BEELD



LINKS VAN BOVEN NAAR ONDER: de magazijnen (onder) en de burelen van de rederscoöperatieve SCAP met, in hetzelfde gebouw de kantoren van de onderlinge verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood – de pijpleiding over de Hendrik Baelskaai, lopend tot aan de kaaimuur waar de treilers bevoorrad worden in brandstof.

RECHTS VAN BOVEN NAAR ONDER: het breien van netten, een vitaal onderdeel in het leveringsprogramma van SCAP – daaronder het nettenmagazijn met een zeer uitgebreide verscheidenheid.

HELEMAAL ONDERAAN: de tankinstallaties van de rederscoöperatieve SCAP. De totale capaciteit van de vier tanks bedraagt 6 miljoen liter.

SAIT ZEEKUST presenteert: KLEURENDIEPTEMETER FURUNO FCV 121



Werkend op twee frequenties: 50 en 200 KHz.

a) Beeldkast waarin zender-ontvanger en een 11 duim daglicht kleurenbeeldbuis zijn ondergebracht.

Afmetingen toestel: B = 415 mm
H = 405 mm
D = 450 mm

11 basisbereiken uitgedrukt in meters, vadem of voet, naar keuze...

Voor iedere basisschaal is een doorlopende verschuiving van het bereik in stappen van 1 meter tot maximum 999 meter.

Schaaluitbreiding:

Het is mogelijk willekeurig een vergroting te bekomen tot de weergegeven diepte, zowel vanaf de bodem als eender welk punt in die diepte.

De vergrotingsschalen zijn:

Meters	5	10	20	40	80
Fathoms	3	6	10	20	40

Het toestel is uitgerust met twee frequenties en laat, in combinatie met de ingebouwde schaaluitbreider, zes meetmethoden toe.

Alle gekombineerde metingen kunnen zowel op de lage als op de hoge frequenties uitgevoerd worden.

Geheugen: op elk ogenblik kan de rechterhelft van het beeldscherm in een geheugen genomen worden en wanneer nodig terug opgeroepen worden op de linkerhelft van het beeldscherm. Het geheugen beschikt over twee opnamen.

Zendvermogen: 1 KWatt voor iedere frequentie.

Aansluiting mogelijk voor drie andere dieptemeters en één netsonde door gebruik van interface VI 1100 A, aansluiting voor Satnav of loran navigator en data recorder.

Voor logindicaties is een ingang voorzien van 200 pulsen per zeemil

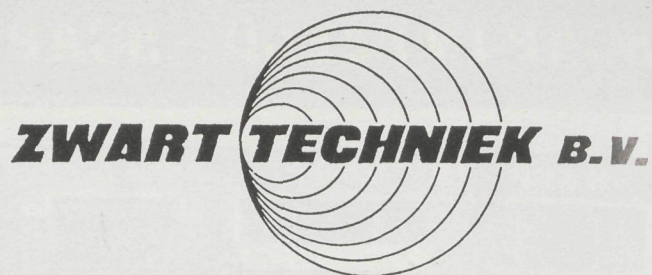
SAIT ZEEKUST

8400 OOSTENDE
Hendrik Baelskaai 21 - ☎ (059) 32 08 11 - 32 08 16

8450 NIEUWPOORT
Kaai 46 - ☎ (058) 23 31 51

8380 ZEEBRUGGE
Wandelaarstraat 4 - ☎ (050) 54 41 21 Telex 82149

De O.333 „MARCO” wordt door de firma SAIT op elektronisch gebied voorzien van de meest geperfectioneerde uitrusting.



SPECIALISTEN IN ENERGIEVOORZIENING

■ DIESELELEKTRISCHE AGGREGATEN

kompleet met besturing tot 2600 KVA

■ POMP- EN COMPRESSORAGGREGATEN

Levering met alle merken motoren
en onder alle klasseburo's

SERVICE IN BINNEN- EN BUITENLAND

Middenhavenstraat 76 IJmuiden
tel. 02550 - 30304 — telex 41808

SCHEEPSSMEDERIJ

N.V. SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7, 8400 OOSTENDE

Telefoon : (059) 32.04.88



ALLE HERSTELLINGEN
EN ONDERHOUD

IJMUIDENSE HANDELAAR HEELT VISKISTEN

Onder deze hoofding verscheen in de IJmuider Courant van verleden week 5 mei, een artikel als reactie op wat verschenen is in het Visserijblad van 27 april.

Ten gerieve van onze lezers geven we dit artikel hieronder in zijn geheel weer, luidende als volgt:

„De IJmuidense vishandel Jan Van Slooten en Zonen BV zal een advocaat raadplegen over gerechterlijke stappen die kunnen ondernomen tegen de redactie van het Belgische vaktijdschrift Het Visserijblad.

Het blad beschuldigt het IJmuidense bedrijf van heling van een aantal viskisten die eigendom zijn van de visafslag van Oostende. De halpolitie van het Staatsvisserijhavenbedrijf (S.V.H.B.) in IJmuiden wordt er door het blad van beschuldigd de helende vishandelaar in bescherming te hebben genomen.

In de editie van 27 april van Het Visserijblad wordt uitvoerig ingegaan op een gebeurtenis die zich in de loop van de maand april zou hebben voorgedaan. Aan de Oostendse visafslag miste men ongeveer 2.000 viskisten. De plaatselijke „Vislossersbond Van Waes” werd er attent op gemaakt dat veel van die vermiste kisten zich wel eens bij de Nederlandse visafslagen zouden kunnen bevinden. Ene André Baert ging samen met zijn zwager in Nederland op onderzoek uit.

Hij spoorde ongeveer 300 kisten op, zo weet Het Visserijblad dat verder meldt: „Alleen bij een zekere Jan Van Slooten en Zonen BV uit IJmuiden liep het verkeerd af. Deze weigerde afstand te doen van de gemerkte kisten, eigendom van de Vislossersbond Van Waes. Na weigering door het bedrijf meldde Baert zich bij de Halchef die een politiemann mee gaf. Deze werd op het bureau van Van Slooten ontvangen en kwam terug met een briefje in de hand dat een lers adres vermeldde waarvan de kisten afkomstig waren”, aldus nog steeds Het Visserijblad.

„We kunnen dit niet anders noemen dan medewerking aan heling van onrechtmatig in bezit gehouden viskisten”, zo concludeert de redacteur van het Belgische vakblad, dat vervolgens rept over strafrechtelijk feit en de politiemann van het S.V.H.B. kwalificeert als een moderne Pontius Pilatus die zijn handen zou hebben gewassen in onschuld.

Het blad beschuldigt vishandelaar Van Slooten vervolgens van misbruik van vertrouwen, waarvoor hij zou kunnen vervolgd worden evenals degene die hem de kisten zou hebben geleverd. De betrokken politiemann kan worden gedagvaardigd om onder ede te verklaren waarom hij geweigerd zou hebben te eisen dat Van Slooten de kisten aan de rechtmatige eigenaar moest teruggeven. Tot zover Het Visserijblad.

Ton Van Slooten, directeur van genoemd IJmuidense bedrijf bevestigt dat hij op een gegeven moment bezoek kreeg van de twee Belgische mannen. „Ik kom op een middag mijn bedrijf binnen en tref daar twee mannen aan die bezig zijn lege viskisten te verzamelen. Nadat ik ze gevraagd had wat de bedoeling was, vertelden ze mij waarmee ze bezig waren. Ik heb ze er eerst op gewezen dat ze zich zonder mijn toestemming in mijn bedrijf ophielden. Vervolgens heb ik ze er op gewezen dat ik de kisten waarvoor ze belangstelling hadden - het waren er zo'n stuk of

dertig - met een partij vis had ontvangen van een lerse leverancier en dat ik daarvoor statiegeld had betaald”.

„Ik adviseerde ze met dat bedrijf contact op te nemen en heb ze toen mijn bedrijf uitgestuurd. Ook de politiemann die even later kwam opdagen heb ik met de faktuur van mijn leverancier duidelijk kunnen maken dat ik de kisten volkomen te goeder trouw in mijn bedrijf had staan. Dergelijke kisten bewaar ik tot ik er zo'n 2.000 bij elkaar heb om ze in één zending te kunnen terugsturen naar mijn leverancier”.

De betrokken politiemann, F.C. Bos, bevestigt wat vishandelaar Ton Van Slooten heeft verteld. „Het S.V.H.B. heeft intussen van de autoriteiten in Oostende een brief gehad van ongeveer gelijk strekking. „Wij zullen daarop reageren” aldus Bos die overigens met Van Slooten van mening is dat er volkomen legitiem is gehandeld. „Van Slooten heeft de Belgen aangeboden dat ze de kisten mee konden nemen tegen betaling van de prijs die hij er zelf voor moest betalen bij zijn lerse leverancier. Dat werd geweigerd”.

Directeur J.P. Reehoorn van het S.V.H.B. stelt dat er in zijn bedrijf ongeveer 30.000 kisten in omloop zijn. „Natuurlijk”, zegt hij, „is er ook sprake van vermissing, maar toch minder dan bij veel andere afslagen. Wij verhuren ze uitsluitend en alleen aan reders en niet aan handelaars. Vis die hier wordt aangebracht wordt na verkoop gelijk omgeslagen in kisten van de betreffende handelaar”.

Over „vreemde” kisten zegt Reehoorn: „Die komen ook bij ons regelmatig voor. Ze worden verzameld en van tijd tot tijd verstuurd naar de plek waar ze thuis horen. Het heeft nog nooit echt problemen opgeleverd. Wij bemiddelen, omdat

je nooit zo maar kunt zeggen dat bepaalde kisten al of niet legaal bij een handelaar staan. Afslagen die hun kisten ter beschikking stellen van de handel lopen veel groter kans kisten kwijt te raken dan wij. Het is een kwestie van hoe je je zaken organiseert. Ik zal de zaak Van Slooten laten uitzoeken voor zover dat het aandeel betreft dat één van onze politiemensen daarin heeft gehad. Het resultaat zal ik als antwoord sturen op een brief die ik heb ontvangen van een vishalffunctionaris uit Oostende.”

Aan de hand van wat in de IJmuider Courant verscheen, stellen we vast, dat wij, wat de versie van de zaak betreft, een juiste weergave der feiten publiceerden. Volgens de redacteur van de IJmuider Courant kreeg het bedrijf Van Slooten de Belgische eigenaars Van Waes, voor een aantal zich bij hem bevindende kisten, op bezoek.

Hij kreeg naderhand eveneens de politie van de IJmuider vishal op bezoek, die ook met een kluitje in het riet werd gestuurd.

Tevens vinden wij in dit relaas de bevestiging van de op één of andere wijze niet verantwoorde aanwezigheid van viskisten, toebehorende aan de Oostendse concessionaris Van Waes, namelijk een dertigtal volgens het relaas van de IJmuider Courant.

Dat deze kisten hem zouden toegezonden zijn door een lers bedrijf, is een vrije bevestiging nemen we aan. Dat kan even goed een poging zijn om zich hierachter te schulen.

De faktuur waarvan sprake zal wel de merken van de kisten niet vermelden waarvan betrok-

(Vervolg volgende blz.)



„Aanvoer per viskist. Een Belgisch blad beschuldigt een IJmuidens bedrijf inmiddels van heling van dit soort kisten”, zo staat te lezen in de „IJmuider Courant”.

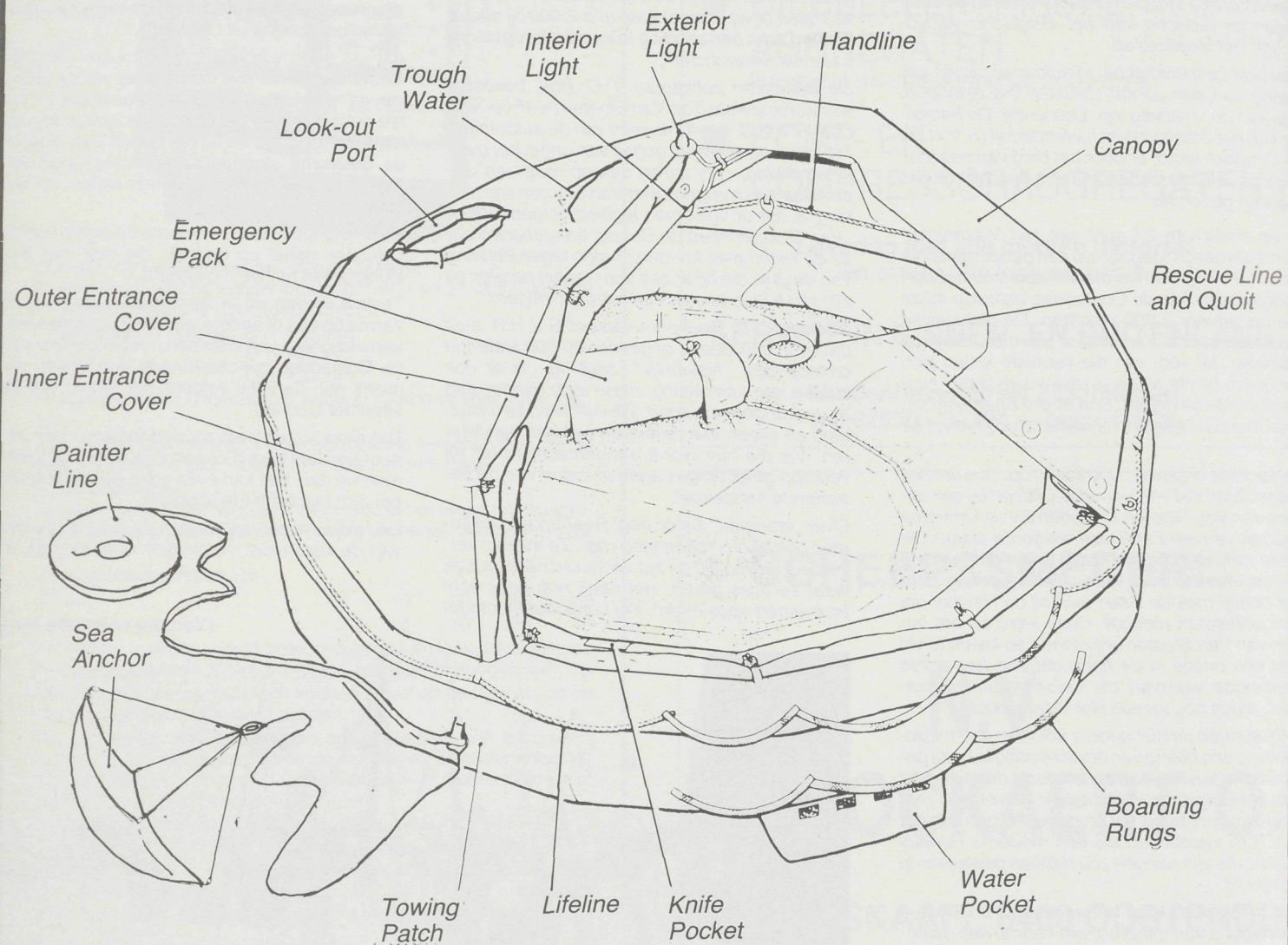
N.V. IVES

AFDELING NORTH SEA STORES

H. BAELSKAAI 49, 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 05 04

TELEX 810.13



- KEURINGSSTATION VOOR REDDINGSVLOTTEN :
BEAUFORT - DUNLOP - D.S.L. - B.F.A. - AUTOFLUG

- ONDERHOUDSSTATION VOOR BRANDBLUSTOESTELLEN ALLE MERKEN
- SCHEEPSLANTAARNS EN RESERVELAMPEN

ken Ierse handelaar gebruik heeft gemaakt, maar wel de inhoud van de vis.

De heer Van Slooten is zeker wel geen nieuweling in het bedrijf en als dusdanig moet hij goed weten, en weet hij trouwens goed dat hij de zending niet toegestuurd kreeg door Van Waes en dat, zo de kisten al van een Ierse uitvoerder kwamen, deze dit meer dan waarschijnlijk deed alsof deze zijn eigendom waren, vermits ze duidelijk het merkteken van Van Waes dragen.

Zelfs indien de heer Van Slooten zich dit niet moet afvragen, maar volgens ons moet hij dit wel doen, moet toch dit vermoeden bij hem ontstaan zijn.

Zijn jarenlange ondervinding heeft hem wel geleerd dat, waarschijnlijk ook van hem, ten onrechte viskisten her en der gebruikt worden.

Welnu, wij menen dat een vermoeden van een ten onrechte gebruik maken van andermans viskisten, al voldoende is opdat de heer Van Slooten niet aan dit circuit zou hoeven medegedaan te hebben, en integendeel medewerking zou dienen te verlenen om dit misbruik recht te zetten. Dit is wat wij de heer Van Slooten verwijten als gevolg van zijn optreden.

Hij weet pertinent goed, dat op zovele plaatsen, andermans viskisten **ten onrechte** gebruikt worden en wij krediteren de heer Van Slooten met genoeg kennis en verstand om hiervan op de hoogte te zijn.

Wij verhalen dan ook tekstueel wat wij in onze uitgave van 27 april schreven, namelijk dat wij de heer Van Slooten niet van diefstal beschuldigen, want het is mogelijk dat men hem waarschijnlijk die kisten, samen met de vis geleverd heeft.

Maar hij heeft het recht niet deze te behouden en/of in eigen bedrijf te gebruiken en te **weigeren deze aan de eigenaar te overhandigen**.

Tot zover de laatste alinea van de eerste kolom uit ons artikel van 27 april II.

Dat de heer Van Slooten verkeerd handelt met de kisten van de Oostendse concessionsaris te behouden en niet te willen afgeven, vindt een rechtstreekse bevestiging in het artikel van de IJmuider Courant waaruit we de directeur van het S.V.H.B. citeren, het Staatvisserijbedrijf, de heer J.P. Reehoorn. Volgens de verslaggever van de IJmuider Courant, zegt de hr. Reehoorn over „vreemde” kisten het volgende:

„Die komen ook bij ons regelmatig voor. Ze worden verzameld en van tijd tot tijd verstuurd naar de plek waar ze **THUIS** behoren. Het heeft nog nooit echt problemen opgeleverd. Wij bemiddelen omdat je nooit zo maar kunt zeggen, dat bepaalde kisten al of niet legaal bij een handelaar staan”.

Deze houding gaat dus lijnrecht in tegenover deze van de heer Van Slooten, die precies niet weet, of niet overtuigd is, dat er misbruik gemaakt wordt van andermans viskisten. Een man zoals Van Slooten die jarenlang in het bedrijf staat, en waarschijnlijk ook met dit probleem gekonfronteerd wordt, wat zijn eigen kisten betreft, moet nu niet doen alsof hij zich beledigd voelt.

Hij is tekort gekomen aan de houding die men b.v. in de eigen IJmuider afslag aanneemt (cf. de verklaring van de heer Reehoorn). En de heer Van Slooten weet goed, als hij vreemde kisten in zijn pakhuis heeft, en weigert deze aan de eigenaar af te geven, die zich gelegitimeerd heeft, dit absoluut niet door de beugel kan.

Hij moet ergens weten dat de zozegde Ierse uitvoerder kisten gebruikt en/of misbruikt van een ander en hij heeft de plicht dit misbruik te helpen herstellen, vermits die kisten gemerkt zijn.

Dat Van Slooten de Belgen zou aangeboden hebben dat zij de kisten konden mede nemen

tegen betaling van de prijs, die hij er zelf moest voor betalen, is een bekentenis dat hij ergens overtuigd is, dat deze kisten illegaal gebruikt werden door de Ierse handelaar (indien deze al van betrokken handelaar komen). In deze overtuiging moest hij dan maar het statiegeld van betrokken kisten van de faktuur van de Ierse uitvoerder aftrekken.

Hij was dus toch plots bereid het eigendomsrecht van de Oostendse concessionsaris te erkennen!

Het was dus bij de heer Van Slooten, meer dan een vermoeden van misbruik van de betrokken viskisten zoniet zou hij dit aanbod niet gedaan hebben en als dusdanig had hij dan ook de plicht zich hiertoe te gedragen.

Doet hij dit niet, dan helpt hij de viskisten te onttrekken aan de rechtmatige eigenaar en we laten het aan de heer Van Slooten over hierop een „etiket” te plakken.

We hebben zo het idee, dat de heer Van Slooten spartelt als een visje in onnatuurlijk water.

Het probleem van het misbruik van andermans viskisten

Al met al zal ons artikel en het artikel van de IJmuider Courant en andere couranten, toch het nut hebben opgebracht het probleem van het illegaal gebruik van de viskisten aan de orde van de dag te stellen.

Deze etterbuil dient open gesneden te worden en de politie der visafslagen in alle landen zou hier zelf preventief dienen op te treden om niet het woord verbaliserend te gebruiken.

Aldus zou de politie de bedrijven waar „vreemde” kisten aanwezig zijn, moeten aansporen deze zo spoedig mogelijk terug aan de eigenaar te bezorgen of deze er toe aanzetten minstens de eigenaar te verwittigen, dat deze bij hem ten zijner beschikking gehouden worden.

De afslag van Zeebrugge, die door de stad Brugge uitgebaat wordt, had bij aanvang van de exploitatie, ongeveer 10 jaar terug 42.000 viskisten. Ze hebben er nu nog **10 duizend** en er wordt rekening door hen gehouden met het uitvallen van vijf duizend kisten door beschadiging. Toch nog altijd slechts tien duizend viskisten van de 37 duizend die overblijven.

Een zeer groot Deens visbedrijf „Panda-Luz” heeft onlangs een campagne op touw gezet door gans visbedrijvend West-Europa omdat dit bedrijf voor 15 miljoen fr. aan viskisten kwijt is. Dit bedrijf heeft zijn eigen vrachtwagens moeten inzetten om de eigen viskisten overal in West-Europa te gaan ophalen.

Verder, als elk bedrijf het doet zoals de redacteur van de IJmuider Courant het in de mond van de hr. Van Slooten legt, namelijk eerst de „vreemde” kisten op te sparen tot men er twee duizend heeft om ze dan in één zending te kunnen terug sturen naar zijn leverancier, dan is dit een ramp voor de eigenaars van de kisten.

Dan moeten ze inderdaad over veelvouden aan kisten kunnen beschikken. Ook dat principe is

niet gezond. We nemen dit dan ook zoals veel andere zaken met het nodige korreltje zout.

Trouwens voor ons zou de zaak eenvoudig zijn. Wij als rechtmatige eigenaar van viskisten zouden eenvoudig het gebruik of het in depot houden van deze kisten door vreemde bedrijven, politieeel laten vaststellen, vrij aan de bezitter hiervan zich te verantwoorden of zijn goede trouw te bewijzen.

Er is niemand die een bezit van een ander gebruikt of in depot mag houden, zonder minstens hiervan aangifte te doen, hetzij bij de bevoegde overheid, hetzij bij de eigenaar zelf.

Doet hij dit niet, dan is dit het bijhouden van voorwerpen die aan een ander toebehoren en dit noemt men in de Belgische wetgeving misbruik van vertrouwen, des te meer wanneer een groot vermoeden bestaat dat deze kisten, zonder voorafweet van de eigenaar, en dat was hier het geval, door anderen voor eigen bedrijf misbruikt worden.

In elk geval zouden wij ons zeker deze vragen stellen mochten wij uit Ierland een lading vis ingevoerd krijgen in kisten uit een vreemd land, waarop de naam van een vreemde eigenaar op vermeld is en het minste wat men kan doen, is deze eigenaar inlichten, melden vanwaar deze komen en wat er mee te doen valt.

Een rechtzetting door de p.v.b.a. Van Waes.

In verband met het schrijven verschenen in de IJmuider Courant en de versie daarin weergegeven door de heer Van Slooten, wenst de zaakvoerder van de p.v.b.a. G. Van Waes te laten opmerken, dat het niet juist is, dat zij zonder toelating de opslagplaats van de firma Van Slooten zijn binnen getreden.

Zij hebben zich bekend gemaakt aan de twee aanwezige werknemers en de toelating gekregen om de viskisten met het merk Van Waes-Oostende te sorteren, maar te wachten op de baas, de hr. Van Slooten vooraleer deze te mogen meenemen.

Het is bij het sorteren, dat de hr. Van Slooten binnen kwam en een eind hieraan stelde. Intussen waren reeds een dertigtal kisten ontdekt en afzonderlijk gezet.

Verder deelde ons de zaakvoerder mede, dat de kisten die in het pakhuis Van Slooten opgeslagen waren van alle soorten kleuren waren en van evenveel verschillende merken.

Nu kan de heer Van Slooten misschien wel laten opmerken, dat dit beide Oostendse vennoten niet aangaat, maar het zal hem toch wel moeilijk zijn bij onze lezers zijn stelling ingang te doen vinden, dat het hen niet aangaat dat hun eigen kisten, al voor gebruik of geen gebruik, er opgeslagen worden.

De hr. Van Slooten zou verstandiger geweest zijn in de IJmuider Courant niet **zoveel** kabaal te maken over goederen, die zijn eigendom niet zijn. En dat weet hij pertinent zeker. Totdaar dit triestig gedoe.

Apollinaris

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

HAEGEMAN P.V.B.A.

SLIJPESTEENWEG 36 - 8432 LEFFINGE
Tel. (059) 30.14.34



VERWARMING
SANITAIR
DEGELIJK MATERIAAL
GOEDE AFWERKING

Ostend Stores en Ropeworks

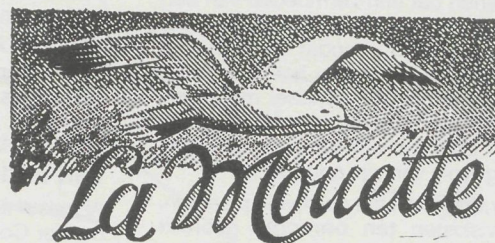
HENDRIK BAELSKAAL 12, 8400 OOSTENDE

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

Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethyleen,
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 - Staalraad - Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw:

Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid:

Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

Sport: Allerlei netten

p.v.b.a. LOOSBERGH

Oostendelaan 181, Middelkerke - Tel. (059) 30 03 33

● GESPECIALISEERD IN HERSTELLEN EN HERWIKKELEN
VAN ELECTRISCHE SCHEEPSMOTOREN
(GELIJK- EN WISSELSTROOM en ALLE VERMOGENS)

● HERWIKKELEN EN HERSTELLEN VAN ALLE
INDUSTRIELE ELECTRISCHE MOTOREN

● AUTO-ELECTRICITEIT

● VERKOOP EN HERSTEL VAN
ELECTRISCH GEREEDSCHAP

DE EVOLUTIE VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

door Emile VROOME, oud-schepen der Vissershaven,
schepen van Financiën en oud-Volksvertegenwoordiger.

INLEIDING

In onze derde bijdrage over de „Evolutie van de Oostendse Vissershaven”, een werk van de Oostendse ere-schepen Emile Vroome, hebben wij het visserijbedrijf en onze Vorsten, de uitbreiding van de haven in 1850 en de bouw van een vismijn in 1877.

De Vrijhaven, alsmede de neutraliteit die Oostende waargenomen had tijdens de woedende oorlog waren oorzaak dat een groot aantal vreemdelingen zich kwam vestigen in onze stad, die het middelpunt werd van een belangrijke handel. In 1782 telde Oostende een kolonie van 2.000 Engelse onderdanen en deze richtten in het daarop volgend jaar een protestantse tempel op. Er waren alsdan handelaars die 20 bedienden en 40 tot 50 inpakkers hadden. Overal bouwde men huizen en winkels. Een beurs en een bank werden zelfs opgericht.

De scheepvaart naar Indië werd hernomen en tussen 1 april 1793 en 1 juli 1794 kwamen er 27 schepen regelrecht van Indië de haven binnen. Aldus kende Oostende een weelderige periode gedurende het Oostenrijks tijdvak.

Op 1 juli 1793 ontscheepte te Oostende de kanunnik van de kathedraal van Angers, Lucien de la Corbière, die zich een tijd lang te London gevestigd had, daar hij weigerde de burgerlijke constitutionele eed af te leggen. Hij trok zich terug te Halle en daar schreef hij zijn „Mémoires” waarvan het origineel handschrift zich in het archief van Maine et Loire bevindt: „De haven van Oostende, schrijft hij, breidt zich door kanalen tot in het centrum van de stad uit, wat haar een Hollands uitzicht verleent. Grote schepen en zelfs fregatten van 36 kanonnen kunnen er toegang vinden. De stad, die bijna nieuw is, is bijgevolg goed gebouwd en haar Grote Markt is zeer mooi. Op het ogenblik dat ik er verbleef, telde men er meer dan 400 Engelse schepen, zowel in de haven als in de kanalen die de stad doorkruisen. Zonder een versterkte stad te zijn, is Oostende van overvallen gevrijwaard daar zij door een brede en diepe wal omgeven is”.

Maar eens te meer bleef dit niet duren. In 1794 werd de stad bezet door de troepen der Omwenteling, die haar weldra door hun voortdurende opvoeringen, gans ten onder brachten.

De ondergang der haven veroorzaakte haar verzanding, maar in 1803 kwam Bonaparte, na een eerste bezoek in 1798, te Oostende en beval alsdan de bouw van een spuiwerk en een derde dok met tegelijkertijd allerlei herstellingswerken; dit omdat de Engelsen in 1798 gepoogd hadden zich van Oostende meester te maken, die daartoe belet werden door Kommandant Muscar, bevelhebber van het Franse garnizoen.

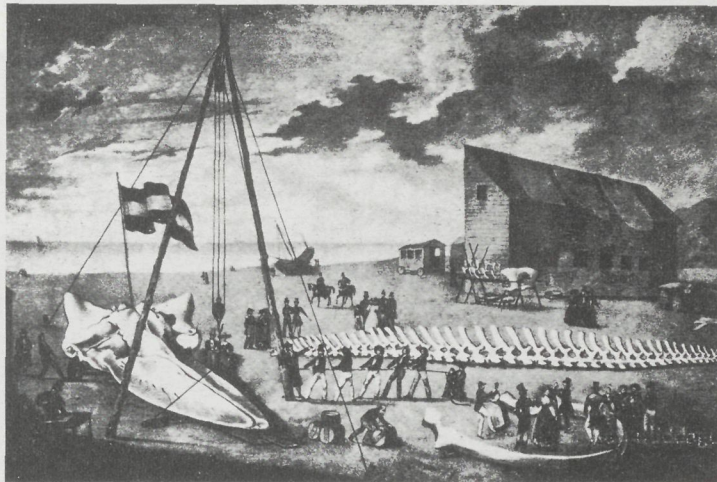
Op het einde der XVIIIe eeuw was de visserij alhier zeer voorspoedig, hetgeen meestal te danken was aan het verbod van invoer van vreemde vis. Op dat ogenblik bezaten Oostende en Nieuwpoort 120 schepen, die aan 2.500 vissers werk verschaften.

Gedurende de Franse bezetting, hetzij van 1792 tot 1815, werd het visserijbedrijf elk ogenblik tegengewerkt door de afkondiging der stadhouders die eenvoudigweg verbod op-

legden naar zee te varen tot verder bericht. Consul Bonaparte die Keizer Napoleon I was geworden, regeerde immers op willekeurige wijze; hij was voortdurend in oorlog. Zwaarder en zwaarder drukten de belastingen; de continentale blokkade verlamde nijverheid en handel. De censuur en de keizerlijke politie kortten de vrijheden in en stilaan wekte Napoleon dan ook de afkeer der Belgen, totdat, op zijn beurt overwonnen, de overwinnaar van Europa te Fontainebleau tot afstand gedwongen werd in het jaar 1814.

Het Visserijbedrijf en onze Vorsten

België werd in 1815 met Holland verenigd en de regering der Nederlanden deed het onmogelijke om de visserij er bovenop te helpen. Het aanmoedigingsstelsel dat in Holland bestond, werd ook bij ons toegepast; vreemde haring mocht niet binnen gebracht worden; premieën werden toegekend voor de vangst op haring en IJslandse kabeljauw, alsook premies voor het vissen met grote lijnen en voor de uitvoer van haring en andere gezouten vis; ontlasting van rechten op zouten, enz...



Oostende 1827. Feest van het ontvlezen van de walvis.

Stippen wij hier de dag aan van 4 november 1827, toen door enige onzer vissers een walvis in de Noordzee drijvende gevonden werd en door hen op het strand werd gebracht en openbaar verkocht. Deze 27-meter lange walvis, de grootste die tot hiertoe in de Nederlanden te zien was geweest, werd, na ontleding, voor geld tentoongesteld. Beweerd wordt in de toenmalige bladen, dat in de ruimte tussen de kaakbeenderen van het beest, een middagmaal werd gegeven aan de werklieden die aan het ontleden van de vis gearbeid hadden, en 16 personen een quadrille dansten in de binnenruimte van de onderkinnebak. Het skelet werd aan de Koning geschonken die het in het Paviljoen van Haarlem plaatste.

Dan kwam de omwenteling van 1830. Na deze onlusten werkte België zich moedig op onder het krachtige impuls van Z.M. Koning Leopold I. Luidens het Engels spreekwoord: „Trade follows the flag” (handel volgt de vlag), gaf deze gro-

(Vervolg volgende blz.)

VERHEYE JOEL

- SCHEEPSHERSTELLINGEN
- AFWERKEN NIEUWBOUW
- KRANENVERHUUR
- HERSTELLING VISLIEREN
EN ONDERHOUD

VISSERSSTRAAT 44, 8380 ZEEBRUGGE

☎ (050) 54.45.41 (atelier en burelen)

54.64.68 (Verheye D.)

54.69.89 (Verscheure D.)

p.v.b.a.

STOKOTA

Killestraat 4

9168 HAMME (Moerzeke)

☎ (052) 47.86.01

- **Boven- en ondergrondse
OPSLAGTANKS**
voor alle vloeistoffen
Industrieel en huishoudelijk gebruik
in alle afmetingen
- **Transporttanks – Pijpleidingen –
Silo's**

Moderne uitrusting voor constructie
ter plaatse

VRAAG INLICHTINGEN

N.V. **ECONOSTO**

Potgieterstraat, 23
2000 ANTWERPEN
Tel. (03) 235.80.80

Rue d'Harscamp, 20
4020 LIEGE
Tel. (041) 42.31.37

Rue Georges Moreaustraart 123
1070 BRUSSEL - BRUXELLES
Tél. (02) 520.14.00

**INDUSTRIELE AFSLUITERS, KRANEN,
MEET- & KONTROLE INSTRUMENTEN**

B Z I GEKEURDE SIGNAALHOORNS

te Koning ons land een kleine oorlogvloot, maar deze werd in 1863 aan kant gelaten. In 1830 bezat Oostende slechts een vijfendertigtal vissersvaartuigen, maar 12 jaar later was dit tot 106 opgevoerd: elke eenheid had een bemanning van zes koppen.

Rond dit tijdstip waren de badinrichtingen reeds vermaard; zo willen wij terloops wijzen op een bezoek welke Victor Hugo in 1837 aan Oostende bracht en toen verklaarde: „Mannen en vrouwen nemen zeebaden; de mannen dragen een zwembroekje, de vrouwen een „peignoir”. Deze peignoir is een eenvoudig hemd, in zeer lichte wol, dat op de enkels valt en tegen het lichaam plakt wanneer het nat is en dikwijls door de baren omhoog wordt geworpen”.

Een Koninklijk Besluit van 30 november 1838, wijzigde het wapenzegel der stad, dat als volgt werd beschreven: „Van goud met keper van sabel, vergezeld van drie sleutels van hetzelfde, de twee in het hoofd toegewend; het schild heeft als dekking een gouden kroon en als schildhouders een zee-meerman rechts, en links een zeemeermin in natuurkleuren”.

In het midden van de XIXe eeuw hadden de eerste yacht wedstrijden plaats en in 1846 werd de eerste dienst der mailboten Oostende-Dover door de Belgische regering ingelegd, nadat in 1838 de inhuldiging plaats had van de eerste trein Oostende-Brussel over Mechelen, in aanwezigheid van de Koninklijke Familie. Vóór dit tijdstip werd de dienst Oostende-Dover verzekerd door de Britse Admiraliteit en de South Eastern Railway. Eveneens had het Bestuur van het Zeewezen zich in verbinding gesteld met John Cockerill voor de uitrusting van een zeevaartlijn ten einde de nationale industrie te bevorderen. Cockerill was de naam van een geniale Britse ingenieur, die in 1820 te Seraing een scheepswerf had opgericht. Het eerste schip, de „Ville d'Ostende” (later herdoopt in „Rubis”), werd op 3 augustus 1847 geleverd, weldra gevolgd van de „Ville de Bruges” (de latere „Topaze”). Deze schepen voeren van uit Oostende naar Tilbury.



Oostende, circa 1850. Havengeul.

Op 3 maart 1846 vertrok de eerste pakketboot „Chemin de fer” om de postzakken naar Dover te brengen. Dit schip, met Claeys als Kommandant, mat 200 ton en beschikte over 120 paardekracht. Voor die tijd gold het als een topprestatie. Immers tegen het middaguur legde de mailboot te Dover aan als wanneer zij slechts om 7 uur 's morgens uit Oostende vertrokken was. Kapitein F. Claeys, die Luitenant ter Zee geweest was bij onze Koninklijke Marine, was een oude zeerob, zeer groot van gestalte, die van zijn elfde jaar op het Franse kaperschip „Le Hasard” gediend had. Hij was een geestdriftige zeiler maar die reeds op een gemilitariseerde transatlantiek met de stoomvaart kennis had gemaakt. Een tweede schip trad in dienst op 10 augustus 1847 en een derde op het einde van hetzelfde jaar.

Rond deze tijd telde Oostende 14.800 inwoners. Het visserijbedrijf, na een verval, werkte zich weer op dank zij de onophoudende hulp en de jaarlijkse premies die de regering dan aan deze nijverheid verleende.

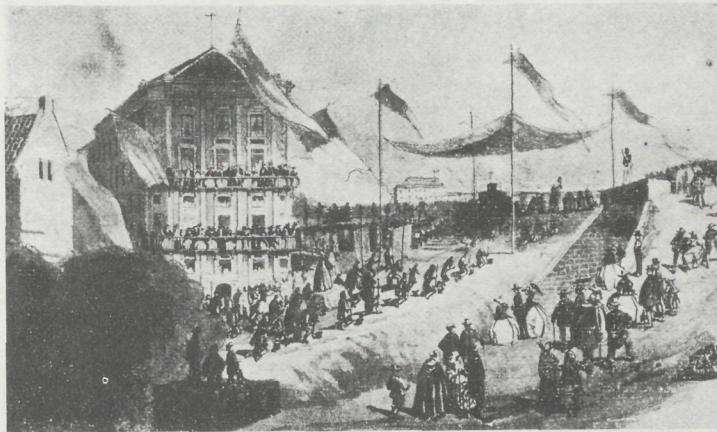
In 1850 nam de regering het volgende plan tot uitbreiding van onze haven:

1. De verbinding der 2 bestaande dokken;
2. De voltooiing van het westerhoofd door het bouwen van een lage stenen dijk;
3. Het graven van een nieuwe kom met spuiboezem en sluis.

Een eerste som van 400.000 fr. werd het volgende jaar toegekend voor de verbetering van de haven. Terloops willen wij hier melden dat in 1852 de eerste Kursaal gebouwd werd op het gedeelte van de zeedijk gelegen tussen de huidige Vlaanderen- en Christinahelling.

In 1857 sprak de Hertog van Brabant op 27 maart een belangrijke rede uit ten voordele van de haven van Oostende. Dit getuigt van de klare ondernemingsgeest van de latere Koning Leopold II. Hij zegde o. a.: „Wij hebben gezien dat vele landen zich grote opofferingen getroosten om een haven te kunnen hebben; het ware dus verstandig dat België die het voorrecht heeft er een te bezitten te Oostende, deze spoedig zou inrichten om er de grootst mogelijke vruchten van te plukken”.

Deze rede van de Hertog van Brabant verwekte een diepe indruk op onze stadsgenoten en lokte van alle kanten getuigenissen van dankbaarheid uit.



Oostende, 1859. De zeewijding.

Op 31 juli 1859 kwam Leopold I, vergezeld van de Hertog van Brabant en de Graaf van Vlaanderen het leggen van de gedenksteen der Leopoldsluis bijwonen. Het is op dezelfde sluis dat na de oorlog 1914-1918 het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek opgericht werd. Gedurende de bezetting 1940-1944 werd dit gebouw verwoest, evenals het stadhuis met museum, de stadsbibliotheek, het centraal post- en telegraafgebouw, de wijdvermaarde kursaal, alsook het koninklijk paleis. De Leopoldsluis was bestemd om de haven op diepte te houden, maar zoals de „Economiste Belge” het te dien tijde schreef, kan een spuiikom wel het zand verplaatsen, doch niet wegnemen. Daartoe was slechts één middel aangewezen, nl. het systeem der spuikommen te vervangen door baggerwerken, waarvan de eerste proeven slechts later, in 1880, in onze haven zouden plaats grijpen.

De visserij was alsdan in een zomer- en in een winterperiode verdeeld. De zomervisvangst, die na Pasen begint en tot september duurt, werd uitgeoefend hetzij in het zuiden of het midden van de Noordzee, hetzij op de kusten van IJsland en rond de Faroër Eilanden. Op deze visgronden trof men alsdan kabeljauw in benden of scholen aan. Zodra de kabeljauw gevangen was, werd hij gegut of gestript, gezouten en in tonnen gepakt, zoals de haring en werd hij te Oostende verkocht onder de naam stokvis. Vanaf 1874 begon langzamerhand het gebruik van ijs ingang te vinden om beter de vis vers aan boord te kunnen bewaren. Zulks had voor natuurlijk gevolg dat gedurende de zomer, meer en meer verse vis en minder gezouten vis werd aangebracht.

(wordt vervolgd)



**Electrotechnical &
Mechanical Repairs**

BAKKER REPAIR BV

Sliedrecht - Holland
Telefoon 01840-10555
Telex 26354

Voor revisie en reparatie van al uw electro-
motoren en -generatoren, met bijbehorende
schakel- en regelapparatuur HET aangewe-
zen adres.



Wij repareren elke machine, zowel draai-
stroom als gelijkstroom van elke grootte en
elk vermogen electrisch en mechanisch.



Wetende dat oponthoud in de scheepvaart
kostbaar is, repareren wij zeer snel ; indien
verlangd doen wij het op z.g. «rush-base»,
24 uur service, zonder onderbreking.



Kapotte en/of verbrande machine ?

BEL : 01840-10555 en...

wij helpen snel, zeer snel.

REDERS VISSERS-REDERS

**van Oostende
en omgeving**

Vertrouwt Uw BOEKHOUDING

Uw SOCIALE LASTEN

De LOONSBEREKENING
van Uw manschappen

toe aan

Hand in Hand OOSTENDE

ONDERVINDING

BEKWAAMHEID

STIPTHEID

staan bij ons **TOT UW DIENST!**

Adres: Vismijn 71, OOSTENDE

☎ (059) 32.11.01

Open van 8-12 en 13.30-16.30 uur

**BANK BRUSSEL LAMBERT
Oostende**

VAN MENSEN, SCHEPEN EN DE ZEE

Onze vriend Gust Geryl, onvermoebaar snuffelaar in oude gazetten en documenten, bracht een oud zeedrama op het voorplan. We menen dat we dit niet mogen onthouden aan de lezers van Het Visserijblad, nauw verwant aan wind en zee.

WANDELAAR

Oudere kustbewoners herinneren zich nog dat op 25 november 1925, er een sensationele stranding gebeurde, ter hoogte van De Haan. Een grote Duitse driemaster, de „Obotrita” met een lading guano van Peru aan boord, belandde met gescheurde zeilen op het strand, na een hevige storm.

In deze rampnacht werd de schipper van de „Wandelaar”, de 49-jarige Brijs, François, Joseph zodanig gekwetst dat hij 's anderendaags aan zijn verwondingen bezweek. Een verschrikkelijk ongeval was inderdaad aan boord van het lichtschip gebeurd.

STORM (1)

Op 25 en 26 november 1925 teisterde een zware storm onze kust. Heel wat schepen op de Noordzee verkeerden in een hachelijke toestand. Ook het Duitse zeilschip „Obotrita” kreeg moeilijkheden.

Dat schip was onderweg van Pachacamac in Peru naar Terneuzen. Ter hoogte van de „Wandelaar” besloot kapitein Diedrich de storm af te rijden en op beter weer te wachten.

De kapitein had geen geluk, het anker krabde.

De „Obotrita” raakte op drift en begon gevaarlijk op de banken te stoten en een gedeelte van de zeilage scheurde stuk.

Kapitein Diedrich stuurde eerste stuurman Wissemberg in de mast om vuurpijlen af te schieten. Terwijl hij de noodsignalen gaf, werd de eerste stuurman door een rondhout aan het hoofd geraakt en plofte in de onstuimige zee. Na nog een reddingspoging door de bemanningsleden verdween het slachtoffer in de golven.

STORM (2)

Het tempeest joeg nu het ontredderde schip, dat beide ankers verloren had, voort in de richting van het lichtschip dat nabij de gelijknamige ondiepten ter hoogte van Wenduine voor anker lag.

Schipper Brijs van de „Wandelaar” trad bliksemsnel op om de dreigende aanvaring te vermijden. Hij liet het anker slippen en belette aldus dat zijn schip zou overvaren worden. Dat was althans de versie van de kranten uit die tijd.

WANDELAAR

De ware toedracht van de zaak, zoals die blijkt uit de verklaring van de bemanning, was wel enigszins anders.

De bemanning van de „Wandelaar” bestond op dat ogenblik uit schipper Brijs, de naam van de machinist is niet vermeld in de verklaringen, de matrozen A. Geryl, L. Holmens, C. Rigaux, F. Dely en P. Calcoen.

Ook de naam van de stoker hebben wij niet kunnen terug vinden.

Wij laten A. Geryl aan het woord.

„Ik was op de wacht van 20 tot 24 u. Het ongeluk gebeurde rond 21 u. Holmens had eveneens de wacht.

Omstreeks 20.30 u. kregen wij al met eens een zware zee over boord en wij hoorden een schok op het voorschip. Ik liep dadelijk naar voren en ik bemerkte dat de touwwerkstoppers van de ketting gebroken waren en dat de duivelsklauw (ijzeren stopper) overgeplouid was.

Ik heb dadelijk de schipper verwittigd en wij begonnen met touwwerkeinden rond de ketting te trachten te nemen om deze af te stoppen. De schipper beval dadelijk allemán aan dek. Op zijn bevel werd de ijzeren stopper geplaatst. Een eerste en ook tweede maal mislukte de poging. Een derde maal gelukte het ons de ketting te houden maar na een paar minuten brak deze op zijn beurt.

Toen ons schip enkele ogenblikken stil lag, profiteerde de schipper ervan om een touwwerkeinde tussen een van de schakels te steken.

Op dat ogenblik kwam een zware zee aan boord, die de ketting deed uitlopen en de hand van de schipper, die in een schakel stak, meerukte.

Ingevolge meerdere grondzeeën liep de ketting verder uit tot in het kluiszegat. De schipper werd met zijn hoofd tegen het ijzeren gedeelte ervan geslagen. Onze pogingen om de ongelukkige uit die toestand te bevrijden bleven vruchteloos.

Wij hielden hem bij de benen vast en zo kon hij zijn arm uit de schakel wringen. Door het uitlopen van de ketting werd de hand echter volledig afgerukt. Wij hebben toen onze schipper naar zijn kajuit gebracht en verder verzorgd.

Onmiddellijk hebben wij met seinen hulp gevraagd. Maar door de zware zeeën was het zeker onmogelijk geweest de schipper met een sleepboot aan wal te brengen. Bij dageraad is loodsboot 7 er met veel moeite in gelukt de schipper weg te brengen.

De „Obotrita” kwam pas recht op ons af omstreeks 23 u. (dus twee uur na het ongeval met schipper Brijs). Ongeveer 200 m. was het afgedreven.

SCHIPPER

Om 9.40 u. bracht loodsboot 7 de zwaargekwetste schipper te Oostende aan de wal.

Schipper Brijs was te Oostende geboren om 2 februari 1876 en hij woonde er in de Zuidstraat nr. 6. Hij overleefde het ongeval nog meer dan 12 uren maar overleed in het Militair Hospitaal te Brugge, waarheen hij was overgebracht, op 26 november 1926. Van het Militair Hospitaal van Oostende werd het slachtoffer inderdaad naar Brugge gevoerd.

In 1904 was hij in dienst getreden als matroos, in 1912 zien wij hem te Vlissingen als loodsleerling en in 1920 tenslotte wordt hij schipper van de lichtscheperen.

Hij had 2 kinderen, een zoon en een dochter. Zijn zoon Hubert werd in 1974 op rust gesteld als scheepswerktuigkundige 1e klas.

Schipper Brijs legde een uitzonderlijke moed aan de dag. Toen hij dodelijk gekwetst in zijn kajuit lag zei hij tot matroos Holmens „Jongens laat mij maar liggen, ik zal sterven, zorgt voor het schip en voor uw leven”.

Toen hij omstreeks 3 u. in de morgen nog eens tot bewustzijn kwam waren zijn enige woorden: „ligt het schip goed vast?”.

De Carnegie stichting kende schipper Brijs postuum de gouden medaille toe. Zijn weduwe kreeg van dezelfde stichting een jaarlijkse vergoeding van 750 fr., aangepast aan de index.

Ontegensprekelijk heeft de bemanning van het lichtschip bijgedragen tot de redding van de bemanning van de „Obotrita”. Dit laatste vaartuig had geen noodsignalen meer aan boord. Dank zij de seinen van het lichtschip konden de redders van Blankenberge worden verwittigd.

REDDING (1)

Ook op de Duitse driemaster hadden zich dramatische tonelen afgespeeld. Vanuit Oostende was de staatsstoomsleepboot nr. 5 vertrokken, met een reddingsboot op sleeptouw.

(Vervolg volgende blz.)

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 1983 of 1984.
Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 132 fr. (België)
Verzendingskosten 160 fr. (Nederland)
2. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982.
Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 132 fr.
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. Hoogwaterboekje 1984 - 35 fr.
4. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.
Verschillende soorten zeevis.
Schaal- en weekdieren.
Prijs 500 fr. + 95 fr. verzendingskosten.
5. „Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 32 fr. verzendingskosten.
6. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 18 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 + 18 fr. verzendingskosten.

Beosystem 5000 van Bang & Olufsen.

Ziehier de Hi-Fi installatie van de toekomst, programmeerbaar met de afstandsbediening, uitgerust met de revolutionaire compact disc. Enkel een demonstratie kan U de uitgestrektheid van zijn mogelijkheden aantonen. Kom hem ontdekken, zonder verplichting, bij een specialist.



Bang & Olufsen We think differently



Beocenter
Wybouw

K. Jansenslaan 37, 8400 OOSTENDE
Tel. (059) 50 36 05
Tel. (059) 29 92 22 (na diensturen)

Exclusief verdeler:
WYBOUW RONNY
zaakvoerder

MASSON & VAN STIGT B.V.

PONT-A-MOUSSON-RENK
KEERKOPPELINGEN

VERKOOP EN SERVICE

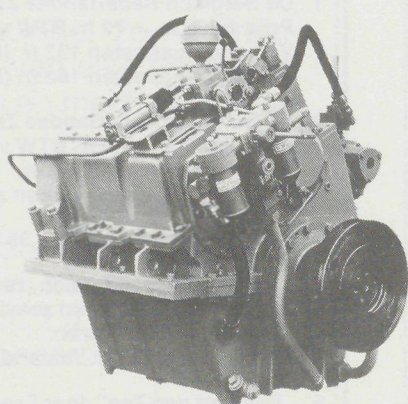
Officieel Importeur
van MASSON keerkoppelingen en
reduktiekasten.

VAN STIGT
B.V. TECHNISCHE
HANDELSONDERNEMING

Avelingen-west 30
4202 MS GORINCHEM

Tel. 01830-31066*
Telex 24798

Gent (B) Tel. 091-261224



FELICITEREN:

S.V. SCAP

MET HET IN GEBRUIKSTELLEN
VAN HAAR NIEUWE SCHEEPSHELLING

EN REDERIJ

MARTINSEN-COUSSAERT

MET DE KIELLEGGING VAN
HET NIEUWBOUW
VISSERIJVAARTUIG: **O. 333 'MARCO'**

EN DANKT WERF EN REDERIJ
VOOR HET VERTROUWEN
DAT ZIJ STELLEN IN DE MASSON
KEERKOPPELINGEN.



VAN STIGT
B.V. TECHNISCHE HANDELSONDERNEMING

De reddingsploeg uit Blankenberge, onder leiding van waterschout Barbé en schipper Jan Govaert, was midden in de nacht in het stormweer, langs het strand met een reddingsboot naar de plaats van het onheil getogen.

De moedige Blankenbergse redders poogden tevergeefs door de branding naar de in nood verkerende „Obotrita” te roeien.

Ondertussen was de staatsleepboot van Oostende er toch in gelukt de bemande reddingsboot, die men op sleeptouw had, tot bij het gestrande schip te brengen.

Het werd een levensgevaarlijke opdracht. Maar toch gelukte schipper Verburgh erin zijn vaartuig zo goed te besturen dat de ganse bemanning van de Duitse driemaster, 28 personen, in de reddingsboot werden opgenomen.

Met een overladen boot naar Oostende roeien was onmogelijk. Midden de meterhoge golven werd besloten naar het strand te roeien. Een boot vol havenloze mensen - men kon praktisch niet meer onderscheiden wie de geredden dan wel de redders waren - bereikte, toen het daglicht aanbrak, het strand.

De Oostendse redders werden voor hun moed en zelfopoffering later door de Duitse president Hindenberg, verermerkt en ook de redders van Blankenberge werden in de hulde betrokken.

Het duurde nog tot vrijdag 1 januari 1926 vooraleer men erin slaagde de driemaster vlot te krijgen en deze naar Terneuzen kon gesleept worden voor het herstel van de averij.

REDDING (2)

Wij vermelden hier graag de namen van de personeelsleden van de reddingsdienst die van dienst waren tijdens die fameuse nacht.

Charles, Jacobus Delanghe, cheffloods 3de klasse, in 1941 als cheffloods 1e klas van de sleep- en reddingsdiensten te Oostende op rust gegaan.

Emiel Jozef Borrey, eveneens cheffloods 3de klasse en in 1949 als cheffloods 1e klas van de sleep- en reddingsdiensten te Oostende op rust gegaan. Opge-merkt dient te worden dat er toen in Oostende 2 cheffloods van de sleep- en reddingsdiensten waren.

Gustaaf, Julien Mycke op 1 januari 1935 als cheffloods 2e klas bij het Loodswezen Oostende met pensioen gegaan.

Maurice, Adolf Dorchain, op 22 april 1952 schielijk overleden aan boord van het m/s sleepboot „Zeeleeuw”. Hij was schipper bij de sleep- en reddingsdienst te Oostende.

Louis Decrop, schipper in 1925 en op 16 november 1953 op rust gegaan als Opperschipper der Kust te Oostende.

Jules Impens was stuurman. Op 16 maart 1958 ging hij op rust als loodsschipper.

Hippoliet Lagea, stoker. Hij werd gepensioneerd in 1965 als kwartiermeester-stoker. Hij was de laatst benoemde kwartiermeester-stoker. De graad werd immers nadien afgeschaf.

De stoomsleepboot Nr. 5 was als volgt bemand: schipper L. Decrop, stuurman J. Impens, matrozen F. Nassel en M. Dorchain, machinist A. Verschelde, kwartiermeester-stoker A. Clybouw, stokers A. Eyland en H. Lagae de 4 matrozen redders aan boord, die niet tot het staatspersoneel behoorden waren: E. Goes, J. Declerck, A. Devaux en Vantourhout.

De heer Pierrard was dien tijde nautisch directeur van het Loodswezen.

REDDING (3)

Als blijk van dank voor het redden van de scheepsbemanning van het z.s. „Obotrita” schonk de rederij Celler aan cheffloods Charles Delanghe een gouden uurwerk.

Echter werd, in die dagen, de sleep- en reddingsdienst niet bevolen door één cheffloods doch door een twee-mansschap. De collega van C. Delanghe voelde zich tekort gedaan en maakte zijn beklag bij de rederij. De reders waren ontvankelijk voor de grieven van de man en lieten met spoed een gouden uurwerk graveren met de gebruikelijke inscripties en overhandigden plechtig het kleinnood aan cheffloods Emiel Borrey.

Daarmee was de kous nog niet af. Dra kwam het ter ore van de schipper van de Stoomsleepboot nr. 5 dat de twee cheffloods te ziden een gouden uurwerk hadden ontvangen van de reders als blijk van waardering voor hun tussenkomst in de moedige redding van hun schepelingen.

Schipper Louis Decrop voelde zich, en terecht menen wij, gefrustreerd daar hij, de man die de gevaarlijke karwei had opgeknapt, niet beloond werd. In zijn ogen werd nog eens bevestigd dat de beste paarden niet de meest haver krijgen. Hij beklagde zich hierover bij zijn oversten, die ook wel inzagen dat de man in wezen gelijk had. De rederij werd verwittigd en deze lieten zich kennen. Ze schonken de schipper een zilveren uurwerk. Zo, uiteindelijk, werd de man beloond voor zijn koene daad.

DE VERSPREIDING VAN «HET VISSERIJBLAD»

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

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

AAN DE MIDDENKUST:

Algemene Lektuur
Dedecker O.
Dirix
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Lievens M. Fr.
Saelens
Thoon G.
Van Belle J.
Algemene Lektuur
Berten M.
Bolle G.
Paulus

Torhoutsesteenweg 332, Oostende
Torhoutsesteenweg 442, Oostende
Spaarzaamheidstraat 1, Oostende
Kappellestraat 65, Oostende
Ad. Buylstraat 33, Oostende
Alf. Pieterslaan 9, Oostende
Th. Van Loostraat 26, Oostende
Koninginnelaan 39, Oostende
Langestraat 95, Oostende
Voorhavenlaan 179, Oostende
Stuiverstraat 422, Oostende
Duinenstraat 302, Bredene
Buurtspoorwegstraat 48, Bredene
P. Elisabethlaan 72, Bredene
Vosseslaan 123, De Haan

AAN DE OOSTKUST:

Verstraete
Alg. Lektuur
Vanderveen A.
Verstappen
Wicke

Heiststraat 71, Zeebrugge
Knokkestraat 118, Heist
Vlamingstraat 22, Heist
St. Antoniusstraat 45, Heist
Stationsplein 2, Knokke-Heist

AAN DE WESTKUST:

Vermote
Vandenbruwaene

Langestraat 127, Nieuwpoort
Pyliserlaan 25, Koksijde

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

TECHNISCH COMITE VOOR SCHEEPSKREDIET KOMT BIJEEEN

Het Technisch Comite voor Scheepskrediet komt bijeen op donderdag 17 mei a.s.

Normaal hadden de punten die de zeevisserij aanbelangen reeds in zitting van 18 april moeten behandeld zijn maar, omdat de afgevaardigden van het Ministerie van Landbouw toen niet aanwezig konden zijn, werden de te behandelen punten verdaagd naar de eerstkomende zitting.

Tijdens de voorgaande zitting werd nog een feestje gebouwd naar aanleiding van de 250^e bijeenkomst van het Technisch Comite.

De Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid nodigde de leden toen uit op een eetmaal waarop ook Minister De Croo van Verkeerswezen aanwezig was.



LIPS B.V.

SCHEEPSSCHROEVEN

POSTBUS 6,

5150 BB DRUNEN (NED.)

TEL. 04163 - 88115

TELEX 35185 LCPP - NI.

VOOR BELGIE:

2720 BURCHT/ANTWERPEN

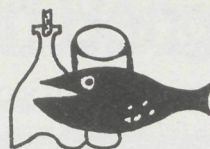
KERKSTRAAT 46

TEL. (03) 252.73.42

HERSTELLINGEN

VERKOOP VAN SCHEEPSSCHROEVEN

EIGEN EXPEDITIE



de vistafel



organisatie van recepties
kompleet koud buffet
toasten - bereide schotels
levering van vaatwerk



ZANDVOORDESTRAAT 25

8400 OOSTENDE

☎ (059) 70 13 25



TRAEN - COUCKE

INDUSTRIELE BENODIGDHEDEN
WERKTUIGMACHINES

BRUGGE

Akademiestraat 9

☎ (050) 33.24.84 - (050) 33.24.85

BIJHUIS :

ZEEBRUGGE, Tijdokstraat, 18

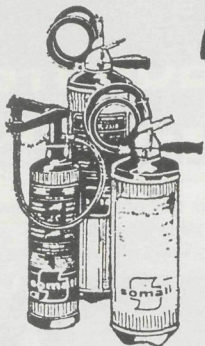
☎ (050) 54.48.81



SPECIALITEITEN :

Treuilriemen «Bulldog» - Kogellagers «S.K.F.» -
V.-riemen «Gates» - Bussen «Ertalon» - Kettingen -
Slangen

*Onze technische raadgever komt op aanvraag
gratis ter plaatse.*

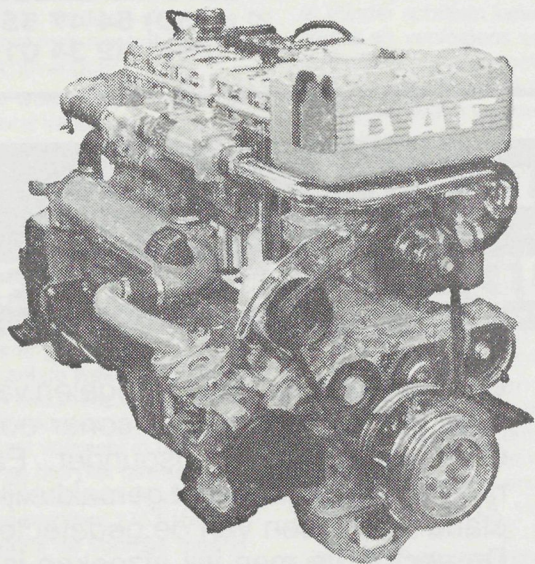


- brandbeveiliging in machinekamer
- snelblussers, nazicht en hervulling
- Somati 100 % Belgische firma
- wendt U tot S.V. SCAP

somati

Ille Industriezone, 9440 EREMBODEGEM
Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier.

DAF Diesel

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

HUWELIJK

Op zaterdag 12 mei wordt het huwelijk voltrokken tussen mejuffert Martine Pintelon en de heer Patrick Coudeville. Eerstvernoemde is de dochter van de heer en mevrouw Henri Pintelon, voorzitter van de Rederscentrale, terwijl Patrick Coudeville, samen met zijn vader de gekende vishandel p.v.b.a. Coudeville exploiteert.

Aan het jonge paar en de wederzijdse ouders onze beste heilwensen.

TIJDSCHRIFTEN

SIRENE. - Het driemaandelijks maritiem tijdschrift Sirene, te Antwerpen uitgegeven onder leiding van Carlo G. Segers is verschenen en bevat interessante artikels over Maritiem Taiwan, Rotterdam diepste vaargeul, Antwerpse havendagen, Miss Liberty, Antwerpen als Congresstad, enz.

Warm aanbevolen voor al wie wat Maritieme nieuwsjes wil lezen en verkrijgbaar als jaarabonnement voor slechts 325 fr. p.a. Torhoutsebaan 295, B-2100 Deurne.

LOF OVER DE BELGISCHE-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1984.

In het driemaandelijks maritiem tijdschrift „Sirene” welke te Antwerpen verschijnt onder leiding van hoofdredacteur Carlo Segers, wordt over de Belgische-Nederlandse Zeemansalmanak 1984, hiernavolgende geschreven:

„Zopas is de Belgische-Nederlandse Zeemansalmanak, die nu al aan de 46^e jaargang toe is, verschenen. De editie 1984, die opnieuw werd nagezien op juistheid en volledigheid, omvat zo maar eventjes 1.400 bladzijden en loopt voor de rest in de trend van de voorgaande edities, met name de zeeman voorlichten in de steeds complexer wordende maritieme wetgeving.

Vakbekwame medewerkers in Nederland en België hebben van dit boek eens te meer een compleet en actueel werkinstrument gemaakt. De bevelvoerder van het zeegaande vaartuig vindt er de hele maritieme wetgeving en alle internationale voorschriften. Er zijn niet minder dan 18 hoofdrubrieken die wij hier even opsommen om de lezer een idee te geven van de volledigheid en de verscheidenheid van de behandelde onderwerpen: kalender - getijden - sterrenkundige coördinaten en tabellen, koersen - vuren, lichtschepen en boeien - betonningsstelsel - allerhande seinen - reglementen, wetten en voorschriften - radiorubriek - instrumenten, radionavigatiemiddelen, positiebepaling op kaart - praktische wenken en inlichtingen - Nederlandse visserijwetten, besluiten en rijksinstellingen - Nuttige inlichtingen - noodoproepprocedure op-roep redding - pleziervaart.

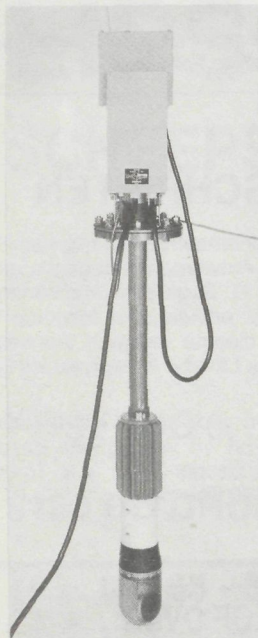
Elk van deze onderwerpen is op zijn beurt nog onderverdeeld in tientallen bijkomende aanverwante onderwerpen.

Een schat van een bron aan inlichtingen!

Confrater Pros Vandenberghe die het jaarlijks allemaal moet bijhouden en coördineren mag hier eens te meer een pluim op zijn hoed steken.

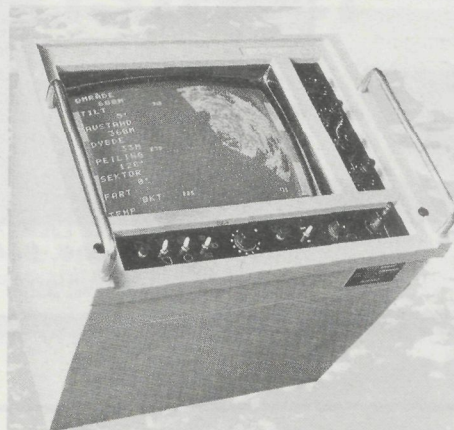
N.V. INES

INTRODUCEERT VOOR DE VISSERIJ DE NIEUWE KLEUREN SONAR



SKIPPER S113

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



Voor verdere inlichtingen:
INES ZEEBRUGGE
Wandelaarstraat 1
☎ (050) 54 47 55
(059) 32 34 01

GELEZEN IN HET BUITENLAND

KLEUREN ECHOSOUNDERS! SONARS!

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

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

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

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

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

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

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

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

WEEK VAN 30 APRIL TOT 2 MEI

Een gesplitste week met maandag een volle mijn vis en vrijdag en woensdag telkens een viertal vangsten. De prijzen zijn over het algemeen redelijk goed geweest. Alleen de roggen deden het niet te best en daalden zelfs van het begin naar het einde van de maandagverkoop. Voor tong is de prijs redelijk vast gebleven, de kleine soorten noteerden rond de 180 fr., voor middensoorten werd tussen 155 en 210 fr. betaald, volgens de kwaliteit en voor grote soorten noteerden we tussen 190 en 200 fr. De grootste tongvangst werd vrijdag gebracht door de O.33 die ruim 2 miljoen besomde.

De vangsten van het kanaal zijn over het algemeen een stuk kleiner geworden; vooral ronde soorten worden maar weinig aangevoerd. Vlaswijting en gul kregen dan ook flinke prijzen. Iets wat niet kan gezegd worden van de roggen die op het einde van de markt zelfs erg goedkoop waren. De grote roggen zakten van 65 naar 50 fr. en kleine sorteringen rog vielen zelfs terug tot rond de 25 fr.

Platvis is nogal schaars, er worden dan ook erg hoge prijzen voor betaald. Goede kwaliteit haalde maandag zelfs tot 70 fr., de derde slag sortering tot 65 fr. Platjes moet men niet hebben, die haalden nauwelijks het opvangpeil.

Geen IJslandvis, deze week. Wel een vangst van Noop Head die vooral kabeljauw en gul bevatte. Hiervoor werd een behoorlijke prijs betaald. Minder renderend was de schelvisprijis met de totten aan het opvangpeil.

Voor de kustvisserij was het een niet zo drukke week als de voorgaande. Minder grote vangsten ook en meteen ook niet zo'n hoge weekopbrengsten. Een paar schepen hebben trouwens alweer de garnaalkorre aangeslagen zodat misschien eindelijk wat meer garnaal in de afslag zal gezet worden. De laatste weken is de aanvoer bijna het spreken niet meer waard. Toch werd in de maand april voor een totaal bedrag van 3.242.336 fr. garnaal verkocht in de openbare afslag. Slecht is het dus niet geweest wat de opbrengst betreft, ook niet wat de prijs betreft, want die bedroeg gemiddeld 275 fr. het kg. De hoogste prijs is tijdens de voorbije maand 400 fr. geweest. De aanvoer, die in de markt werd gebracht, bedroeg 11.851 kg.

VRIJDAG 27 APRIL 1984

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
O.279	16	300	—	846.324
O.33	18	150	9.000	2.489.093
KREEFTENPUT				
O.306	14	60	1.200 1.600 kr	830.066
WEST				
O.108	14	50	3.000	918.269

MAANDAG 30 APRIL 1984

	dag.	vis	tong	fr.
NOORDZEE				
O.318	17	320	—	894.840
KANAAL				
O.275	16	300	—	716.936
O.243	17	300	—	944.906
O.229	17	250	200	696.695
O.274	21	60	4.000	873.224
O.705	20	40	3.500	734.077

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
O.123	10	160	—	484.158
O.26	11	300	—	620.139
N.752	11	150	—	431.630
N.708	10	230	—	507.215
Z.300	8	10	3.000	778.798
Z.296	13	250	5.000	1.658.618
O.135	9	100	—	204.508
O.309	11	170	—	406.939
NOORD				
O.315	10	100	800	518.799
Z.484	12	80	3.000	733.924
NOORDZEE				
RI.11	5	100	—	459.336

WOENSDAG 2 MEI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
O.127	12	45	4.000	977.192
O.518	12	45	4.100	993.439
WEST				
N.40	8	140	—	315.390
O.128	10	160	—	346.426
O.118	13	230	—	462.770
NOORD				
Z.583	15	160	400	1.441.562

WEEK VAN 7 MEI TOT 11 MEI

Minder vis dan verwacht, eerst en vooral omdat er minder schepen kwamen verkopen dan verwacht en vervolgens omdat de vangsten zelf doorgaans niet erg groot waren. Dit laatste vond dan zijn oorzaak in de minder gunstige weersomstandigheden van de laatste week.

Van IJsland waren de vangsten zeer klein, amper 1.000 bennen voor twee schepen. Meest kabeljauw, gul, schelvis en koolvis. Zeer weinig ronde zeebaars die tussen 55 en 63 fr. noteerde. De schelvis van IJsland was niet bijzonder duur, aan de kwaliteit lag het zeker niet. De duurste sortering haalde amper 55 fr., de andere sorteringen gingen weg tussen 35 en 45 fr. Voor wijting blijft de prijs erg vast, de grote sortering liep alweer op tot 70 fr. het kg., de kleine sortering varieerde tussen 22 en 32 fr. Kabeljauw was maandag redelijk duur en haalde toen uitzonderlijk tot 108 fr., dinsdag lag die prijs al een stuk lager en werd geen 80 fr. meer betaald. De gulsoorten kregen eveneens maandag de beste prijzen. Sortering „4” viel terug van 2.700 naar 2.000 fr. en sortering „5” zakte naar 1.780 fr. Voor de twee schepen die het gulseizoen in span inzetten, was het geen meevaller. Een erg kleine vangst van rond de 350 bennen leverde dan ook maar 703.000 fr. op. Hopelijk wordt het een beter seizoen dan verleden jaar.

De kustvisserij deed het heel wat kalmer aan, ook al weer door de minder gunstige weersomstandigheden. Garnaal hebben we deze week nog niet gezien, eind voorgaande week werd nog steeds tot 330 fr. betaald. De tongvangsten zijn veel kleiner geworden, het tongenseizoen zit dus veel eerder op zijn „gat” dan verleden jaar. De slechte windrichting zou hier schuld aan hebben. Ook het aanhoudende koude weer zal wel niet in het voordeel geweest zijn.

Voor de kanaalvissers was het een behoorlijke week. De tongprijzen zijn, niettegenstaande de kleinere aanvoer, niet gestegen. Integendeel. De grote soorten vielen terug naar rond de 185 à 190 fr., middensortering deed het al niet veel beter terwijl de kleine soorten eveneens tussen 180 en 188 fr. haalden. Zeer weinig prijsverschil dus voor de verschillende soorten.

De aanvoer van staartvis is sterk teruggelopen,

ook tarbot en griet hebben we weinig gezien in de afslag.

Soorten die erg duur waren deze week zijn rog (veel minder aangevoerd dan de voorgaande weken), pladijs en grote wijting.

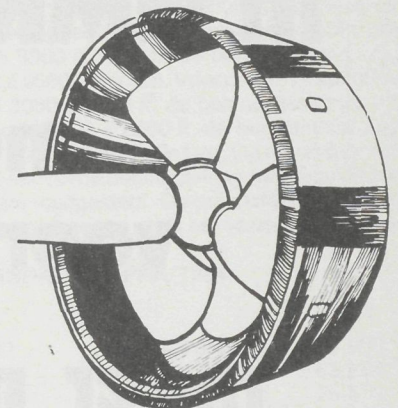
MAANDAG 7 MEI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.129	18	400	—	878.203
O.81	18	580	—	1.407.696
KANAAL				
O.206	17	400	400	1.176.343
N.36	17	300	4.000	1.833.517
WEST				
N.709	11	300	—	717.725

(Vervolg volgende blz.)

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

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



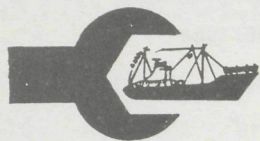
HODI

Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effectieve rendementsverbeteringen.

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

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

SCHEEPSWERVERN



SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende

☎ 059/32.13.30

Privé na 18 u. :

Jacques Seghers : 059/70.74.14

Jean Seghers : 059/23.49.43

– *Scheepsherstellingen*

– *Scheepsbouw*

– *Industriële werken*

– *Houtbewerking*

– *Herstelling en revisie*

van alle dieselmotoren

**Beleggen
in NMKN-kasbons**

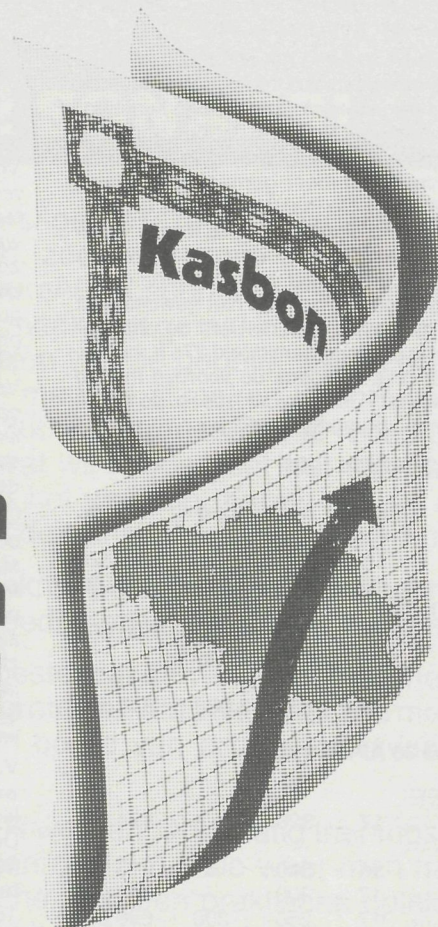
**méér opbrengst
voor uw spaargeld**

**méér mogelijkheden
voor het bedrijfsleven
en de werkgelegenheid**



KREDIET A/D NIJVERHEID

verstandig sparen



O.35	12	180	—	463.121
O.108	4	30	700	210.107
Z.50	8	100	1.000	591.457
N.3	12	250	—	832.571
Z.502	12	350	—	638.076
N.597	8	150	—	421.182
Z.196	14	150	4.000	1.211.336

DINSDAG 8 MEI 1984

WEST				
N.45	9	170	—	406.126
NOORDZEE				
O.232/285	14	320	—	703.362
KANAAL				
Z.183	17	70	8.000	1.815.008
NOORD				
Z.596	5	80	700	344.540

WOENSDAG 9 MEI 1984

KANAAL				
O.83	19	220	2.000	1.225.942
WEST				
N.719	11	200	—	460.495

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 7 mei 1984

Grote schelvis	42,00/	49,00
Mid. schelvis	42,00/	46,00
Kleine schelvis	31,00/	44,00
Kabeljauw	54,00/	65,00
Gul	46,00/	55,00
Wijting	50,00/	
Schaat	111,00/	
Zeebaars	45,00/	63,00
Leng (witte)	32,00/	43,00
Blauwe leng		
Schartong (Schotse schol)	14,00/	31,00
Heilbot	127,00/	257,00
Koolvis	30,00/	36,00
Hondstong (mieten)	25,00/	45,00
Zeewolf	30,00/	57,00
Staart	200,00/	

Verwachtingen

VRIJDAG 11 MEI

WEST: O.141 (130 m.) - O.134 (190 m.)
 KREEFTEPUT: O.306 (65 m. - 300 tong - 55 kreeft) - O.369 (30 m. - 250 tong - 35 kreeft)
 KANAAL: O.51 (80 m. - 5.000 tong) - O.303 (60 m. - 6.000 tong)

MAANDAG 14 MEI

KANAAL: O.114
 WEST: O.309 - O.26 - Z.296 - N.708 - N.752
 KREEFTEPUT: O.123

DINSDAG 15 MEI

WEST: O.229 - Z.300 (vermoedelijk)
 NOORDZEE: O.135/O.275
 MONKEY BANK: O.243 - N.706

WOENSDAG 16 MEI

WEST: O.118

„HET VISSERIJBLAD”

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

ZEEBRUGGE

WEEK VAN 30 APRIL TOT 2 MEI

tong vis dag. fr.

MAANDAG 30 APRIL 1984

Z.42	KN	4.000	150	21	1.292.970
Z.402	KRP	—	70	11	280.635
Z.582	W	—	80	10	390.315
Z.568	K	900	65	13	430.100
Z.186	KN	7.000	280	21	2.334.114
Z.16	W	4.000	300	12	1.683.916
Z.121	W	2.000	320	16	1.540.056
Z.200	W	2.500	220	17	1.262.280
Z.98	W	3.000	300	12	1.527.240
Z.569	KRP	400	90	9	475.618
Z.559	KRP	200	90	10	532.138
Z.510	KRP	200	90	10	537.193
12.286.575					

WOENSDAG 2 MEI 1984

Z.53	W	2.500	300	11	1.591.680
Z.99	W	3.000	200	14	1.278.550
Z.519	KN	2.900	230	11	1.061.955
Z.126	KN	1.800	160	16	933.666
Z.319	N	—	600	9	1.243.185
Z.571	N	600	420	11	1.247.590
Z.47	KN	2.500	300	20	1.382.446
Z.198	KRP	300	120	12	479.461
Z.589	W	2.000	100	12	809.530

KUSTVISSERS

Z.580	150	90.020
Z.400	700	173.300
Z.55	300	153.190
Z.12	200	92.770
B.601	30	51.820
10.589.163		

WEEK VAN 7 MEI TOT 11 MEI

DONDERAG 3 MEI 1984

Z.39	KN	2.200	420	15	1.829.839
Z.78	W	3.500	250	13	1.643.090
Z.474		500	30		225.340
3.698.269					

VRIJDAG 4 MEI 1984

Z.313	N	200	400	12	899.030
Z.573	KRP	100	75	10	514.615
Z.289	W	500	250	12	1.220.470
Z.601				1	21.178
2.655.293					

MAANDAG 7 MEI 1984

Z.15	W	4.500	350	14	1.488.015
Z.564	W	700	100	10	493.383
Z.83	W	5.500	350	14	2.102.280
Z.97	W	5.000	350	14	1.434.923
Z.84	W	4.000	250	14	1.330.318
Z.462	W	1.500	150	10	873.485
Z.189	N	300	200	12	811.200
Z.181	KRP	100	200	10	791.560
Z.14	W	3.000	300	14	1.759.328
Z.44	W	1.200	150	14	890.953
Z.324	KN	1.700	165	18	978.086
12.953.531					

DINSDAG 8 MEI 1984

Z.563	W	300	70		359.520
Z.408	W	1.500	100		647.440
1.006.960					

WOENSDAG 9 MEI 1984

Z.525	W	1.000	50	10	318.460
-------	---	-------	----	----	---------

Z.176	KN	1.000	14	1.189.340	
Z.584	N	800	120	14	409.060
Z.509	KRP	200	150	10	593.675
Z.526	KN	2.000	150	14	961.905
Z.307	KRP	100	120	10	481.970
Z.46	KN	3.300	16	2.036.158	
Z.48	KN	2.700	350	16	1.661.233
Z.576	KN	2.000	150	14	1.011.973
Z.72	KN	2.000	140	14	1.175.411
9.839.185					

NIEUWPOORT

VRIJDAG 27 APRIL 1984

VIS

N.346	1.303 kg.	159.735 fr.
N.88	1.150 kg.	209.999 fr.
N.22	1.636 kg.	305.677 fr.
N.512	489 kg.	93.021 fr.
N.788	625 kg.	114.565 fr.
N.720	1.042 kg.	160.318 fr.
N.349	945 kg.	182.525 fr.
N.590	1.197 kg.	226.468 fr.

Een vaartuig van de West en zeven kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 202 à 208 fr./kg en tong nr. 2 203 à 212 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 184 à 190 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 182 à 188 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 181 à 186 fr./kg en kleine tong 180 à 184 fr./kg. Voor grote tarbot werd 401 à 415 fr./kg betaald, voor middenslag tarbot 286 à 320 fr./kg, voor varia 190 à 230 fr./kg en voor griet 196 à 260 fr./kg. Grote pladijs boekte men tegen 75 à 80 fr./kg, drieling- of middenslag pladijs tegen 3500 à 3750 fr. de ben en visjes tegen 2250 à 2500 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5300 à 5400 fr. de ben aangekocht en gul tegen 3100 à 5000 fr. de ben, voor de voorkele gul werd 3140 à 3280 fr. de ben neergepend. De grote wijting werd tegen 3250 à 3400 fr. de ben genoteerd en de kleine wijting tegen 2200 à 2300 fr. de ben. Tongschar haalde 102 à 168 fr./kg, grote zandschar 2350 à 2500 fr. de ben en kleine zandschar 1850 à 2000 fr. de ben. Moerrog werd tegen 102 à 108 fr./kg opgekocht, tilten tegen 5000 à 5200 fr. de ben en katrog tegen 2250 à 2500 fr. de ben. Voor doorn- of speurhaai werd 3050 à 3200 fr. de ben opgetekend, voor zeehond 2250 à 2500 fr. de ben en voor knorhaan 2000 à 2250 fr. de ben. Op de vrijdagmarkt werd een ruime belangstelling vanwege de handelaars vastgesteld. De prijsnoteringen bleven stabiel gedurende gans het verloop der veiling.

MAANDAG 30 APRIL 1984

VIS

N.723	3.990 kg.	224.930 fr.
N.22	459 kg.	83.384 fr.
N.788	164 kg.	29.519 fr.
N.575	3.026 kg.	334.134 fr.
N.512	1.672 kg.	308.542 fr.
N.349	495 kg.	90.746 fr.
N.720	654 kg.	105.354 fr.
N.590	892 kg.	164.879 fr.
N.88	387 kg.	72.234 fr.
N.736	699 kg.	109.711 fr.

GARNAAL

N.782	132 kg.	45.672 fr.
N.782	105 kg.	31.503 fr.

Op de maandagmarkt losten één Westvaartuig en negen kustvaartuigen samen ongeveer 12.000 kg vis, voor een bruto-opbrengst van 1.523.433 fr. Voor tong nr. 1 werd 199 à 204 fr./

(Vervolg volgende blz.)

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

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

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

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

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

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

kg betaald en voor tong nr. 2 200 à 206 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong kreeg 174 à 184 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 175 à 182 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 182 à 188 fr./kg en kleine tong 181 à 186 fr./kg. Grote tarbot bekam 364 à 390 fr./kg, middenslag tarbot 288 à 310 fr./kg, varia 180 à 270 fr./kg en griet 190 à 240 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3750 à 4000 fr. de ben geboekt, voor middenslag- of drieling pladijs 3750 à 3900 fr. de ben en voor visjes 1200 à 1750 fr. de ben. Alle westvissoorten werden tegen een dure prijsnotering aan de man gebracht. Voor kabeljauw werd 5400 à 5600 fr. de ben genoteerd en voor gul 3000 à 5000 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 3300 à 3450 fr. de ben aangekocht en kleine wijting tegen 1100 à 1500 fr. de ben. Tongschar kreeg 90 à 170 fr./kg, robaard 100 à 106 fr./kg en knorhaan 2000 à 2300 fr. de ben. Moerrog bekam 4200 à 4300 fr. de ben, tilten 3600 à 3750 fr. de ben, scherpstaarten 3500 à 3750 fr. de ben en katrog 2250 à 2500 fr. de ben. Grote zandschar haalde 2100 à 2250 fr. de ben en kleine zandschar 1400 à 1500 fr. de ben. Doorn- of speurhaai werd tegen 2700 à 2800 fr. de ben opgekocht, zeehond tegen 1900 à 2250 fr. de ben, zeehaai tegen 1750 à 2000 fr. de ben en knorhaan tegen 2000 à 2300 fr. de ben. Twee vangsten garnaal werden gelost, waarvan de marktprijs van 287 tot 338 fr./kg varieerde.

WOENSDAG 2 MEI 1984

VIS

N.700	888 kg.	155.167 fr.
N.349	358 kg.	62.142 fr.
N.736	497 kg.	57.559 fr.
N.738	2.802 kg.	154.127 fr.
N.52	2.848 kg.	269.592 fr.
N.88	155 kg.	27.576 fr.
N.720	808 kg.	109.028 fr.

Op de woensdagmarkt losten één vaartuig van de West en zes kustvaartuigen hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 190 à 194 fr./kg en tong nr. 2 188 à 192 fr./kg. Voor bloktong of tong nr. 3 werd 172 à 180 fr./kg betaald en voor tong nr. 4 of fruitong 178 à 186 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 182 à 190 fr./kg en kleine tong 172 à 178 fr./kg. Voor grote tarbot werd 360 à 398 fr./kg betaald, voor middenslag tarbot 170 à 220 fr./kg, voor varia 180 à 240 fr./kg en voor griet 130 à 240 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3250 à 3500 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 3200 à 3500 fr. de ben en visjes tegen 1300 à 1400 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 6100 à 6500 fr. de ben geveild en gul tegen 2900 à 4800 fr. de ben. Grote wijting haalde 2700 à 2800 fr. de ben en kleine wijting 1250 à 1400 fr. de ben. Voor tongschar werd 102 à 170 fr./kg betaald, voor grote zandschar 2100 à 2250 fr. de ben en voor kleine zandschar 1600 à 1750 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4500 à 4750 fr. de ben opgekocht, tilten tegen 4000 à 4250 fr. de ben, scherpstaarten tegen 3250 à 3500 fr. de ben en katrog tegen 2250 à 2500 fr. de ben. Doorn- of speurhaai werd tegen 2200 à 2350 fr. de ben aangekocht, robaard tegen 95 à 110 fr./kg en knorhaan tegen 2000 à 2250 fr. de ben. Alle prijsnoteringen kenden op de woensdagmarkt een gevoelige daling tegenover de geboekte marktprijzen der maandagmarkt en vanwege de handelaars werd een geruime belangstelling vastgesteld.

WEEK VAN 7 MEI TOT 11 MEI

VRIJDAG 4 MEI 1984

VIS

N.575	1.192 kg.	76.582 fr.
N.88	273 kg.	54.462 fr.
N.349	227 kg.	38.942 fr.
N.700	160 kg.	32.293 fr.

N.22	457 kg.	78.539 fr.
N.720	389 kg.	56.402 fr.
N.590	322 kg.	58.452 fr.

Op de vrijdagmarkt losten enkel 7 kustvaartuigen hun vangst. Voor alle aangevoerde soorten viel er een gevoelige prijsstijging waar te nemen, dit in vergelijking met de genoteerde marktprijzen der vorige aanvoerdagen. Tong nr. 1 kreeg 201 à 205 fr./kg en tong nr. 2 196 à 202 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 werd tegen 210 à 218 fr./kg genoteerd en tong nr. 4 of fruitong tegen 209 à 215 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 210 à 218 fr./kg betaald en voor kleine tong 201 à 208 fr./kg. Middenslag tarbot haalde 185 à 268 fr./kg, varia 180 à 230 fr./kg en griet 208 à 240 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3250 à 3500 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 3000 à 3250 fr. de ben en visjes tegen 1250 à 1600 fr. de ben. Grote zandschar haalde 2050 à 2200 fr. de ben, kleine zandschar 1200 à 1350 fr. de ben en bot 550 à 700 fr. de ben. De vrijdagmarkt werd gekenmerkt door een lonende prijsnotering en vanwege de handelaars werd een ruime belangstelling vastgesteld.

ZATERDAG 5 MEI 1984

GARNAAL

N.782	113 kg.	32.544 fr.
-------	---------	------------

MAANDAG 7 MEI 1984

VIS

N.349	104 kg.	19.285 fr.
N.720	181 kg.	23.515 fr.
N.590	234 kg.	35.928 fr.
N.700	525 kg.	100.256 fr.
N.172	2.201 kg.	140.562 fr.
N.346	2.572 kg.	141.208 fr.
N.575	724 kg.	72.404 fr.
N.738	1.224 kg.	79.988 fr.
N.736	1.115 kg.	117.672 fr.

De maandagmarkt werd gekenmerkt door een aanvoer van Westvis, tong en variatie. Zes kustvaartuigen en drie vaartuigen der West losten samen ongeveer 8.800 kg vis, dit voor een brutowaarde van 730.818 fr. Tong nr. 1 haalde 184 à 198 fr./kg en tong nr. 2 180 à 194 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 bekam 186 à 195 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 198 à 208 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 197 à 210 fr./kg geboekt en voor kleine tong 198 à 208 fr./kg. Grote tarbot haalde 342 à 380 fr./kg, middenslag tarbot 185 à 230 fr./kg, varia 190 à 240 fr./kg en griet 175 à 220 fr./kg. Tongschar kreeg 90 à 175 fr./kg, koningsvis 207 à 210 fr./kg, rode soldaten 95 à 195 fr./kg en robaard 85 à 95 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3050 à 3200 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 2600 à 2800 fr. de ben en visjes tegen 1200 à 1500 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5250 à 5600 fr. de ben geveild en gul tegen 2750 à 5000 fr. de ben. Grote wijting noteerde men tegen 3050 à 3200 fr. de ben en kleine wijting tegen 1600 à 1800 fr. de ben. Grote zandschar bekam 1600 à 1750 fr. de ben, kleine zandschar 800 à 950 fr. de ben en knorhaan 1750 à 2100 fr. de ben. Moerrog boekte men tegen 4000 à 4200 fr. de ben, tilten tegen 3750 à 4000 fr. de ben en scherpstaarten tegen 3500 à 3800 fr. de ben. Voor doorn- of speurhaai werd 2650 à 2900 fr. de ben opgetekend, voor zeehond 2000 à 2200 fr. de ben en voor zand- of zeehaai 1250 à 1500 fr. de ben.

WOENSDAG 9 MEI 1984

VIS

N.551	261 kg.	19.516 fr.
N.723	4.971 kg.	210.673 fr.
N.22	140 kg.	30.198 fr.

Het gure weer der voorbije dagen verhinderde

de vaartuigen hun normale visserij te bedrijven. Slechts één Westvaartuig en twee kustvaartuigen losten hun vangst op de woensdagmarkt. Voor tong nr. 1 werd 182 à 186 fr./kg betaald en voor tong nr. 2 194 à 198 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong kreeg 228 à 230 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 240 à 248 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 226 à 232 fr./kg en kleine tong 230 à 240 fr./kg. Middenslag tarbot haalde 180 à 260 fr./kg, varia 180 à 220 fr./kg en griet 190 à 240 fr./kg. Tongschar werd tegen 66 à 170 fr./kg geboekt, koningsvis tegen 222 à 228 fr./kg, rode soldaten tegen 60 à 64 fr./kg en robaard tegen 60 à 70 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3000 à 3500 fr. de ben genoteerd, voor middenslag- of drielingpladijs 3000 à 3250 fr. de ben en voor visjes 1750 à 2000 fr. de ben. Kabeljauw kreeg 4100 à 4400 fr. de ben als marktprijs en gul 2600 à 3750 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 3000 à 3200 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 1400 à 1600 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 1900 à 2000 fr. de ben genoteerd en voor kleine zandschar 1100 à 1250 fr. de ben. Rog werd in geringe mate aangevoerd en haalde een prijsnotering die van 80 à 90 fr./kg varieerde. Zeehond kocht men tegen 2500 à 2800 fr. de ben aan en knorhaan tegen 1200 à 1300 fr. de ben.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
4 mei		7	3.020	395.672
7 mei		9	8.880	730.818
9 mei		3	5.372	260.387

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
3 mei		1	65	17.135	259	259
5 mei		1	113	32.544	288	288

REDER JACOBUS MAESEN OVERLEDEN TE OOSTENDE

Dinsdag jl. overleed in een Oostends ziekenhuis gewezen reder Jacobus Maesen, een in de visserij zeer gekende figuur.

De afgestorvene was geboren op 21 januari 1894 te Adinkerke maar vestigde zich, zoals vele andere mensen uit de visserij, nadien te Oostende waar hij ondermeer reder werd van enkele vissersvaartuigen.

Het laatste vaartuig waarvan hij eigenaar was, samen met zijn zoon, was de O.123 „Jami” die destijds op de scheepswerven Deweert werd gebouwd.

Jacobus Maesen had zich echter al vele jaren uit het bedrijf terug getrokken. Hij was oudstrijder 1914-18, Vuurkruiser, Oorlogsinvalid, vereerd met verscheidene eretekens en lid van de Federatie der Belgische Zeelieden.

De uitvaartmis zal plaatsgrijpen op zaterdag 12 mei as. om 10 u. in de St. Godelievekerk te Oostende, gevolgd door de bijzetting in de familiekerk op de begraafplaats aan de Nieuwpoortsteenweg.

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

P.V.B.A.
SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30
OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN
INRICHTEN

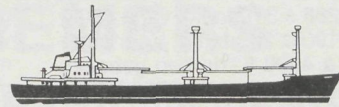


Agent en deponhouder
voor de visserij :

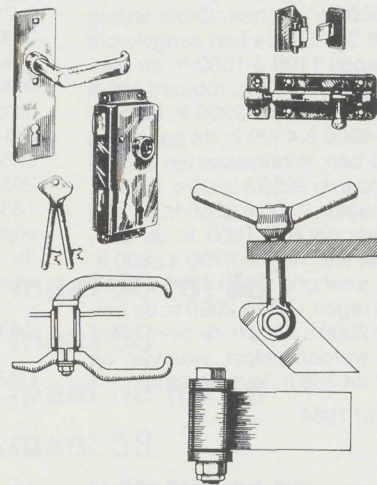
Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen,
Varossieau en Vettewinkel)

 **Kroon** bv



hang- en sluitwerk voor schepen
messing en roestvrijstaal



eigen fabricage van zwaar beslag
voor waterdichte deuren en luiken

 **Kroon** bv

hoofdstraat 190 hoogezand tel. 05980-94899 telex 53732

RESTAURANT 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, Oostende – ☎ (059) 32 36 03

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

Neem contact met Guido Devolder
't Schuurke ☎ (059) 32 36 03

(10885N)

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 – 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

ALGEMENE VERGADERING VISSERSTEHUIS „DE BOLLE”

Op dinsdag 15 mei as. komt het Visserstehuis „De Bolle” in algemene vergadering bijeen.

Op de agenda de klassieke punten zoals goedkeuring van de jaarlijkse statutaire algemene vergadering van 22 maart 1984 - bespreking jaar verslag 1983 - suggesties inzake sociale-culturele opvoeding en rondvraag.

BELGISCH TOPAMBTENAARS BEZOEKEN HAVEN VAN URK

Heden vrijdag wordt door enkele hoogste ambtenaars van ons land op uitnodiging van de Nederlandse Nationale Havenraad, een bezoek gebracht aan Urk en zijn visserijinstellingen.

De afvaardiging zal bestaan uit de secretaris-generaal van Verkeerswezen, de heer Poppe, de secretaris-generaal van het Ministerie van Openbare Werken, de heer Rob Depaape en directeur-generaal Rob Van Craeynest van Verkeerswezen.

Ter dezer gelegenheid worden ze ontvangen door de burgemeester en wethouders van Urk, waar het natuurlijk zal gaan over de visserij in beide landen.

We hopen in ons volgend nummer op dit bezoek te kunnen terugkomen.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Tijdens de visserij sloegen de netten van de O.100 vast aan een onder water zittend voorwerp. Bij pogingen om de netten los te krijgen werden abnormale geluiden gehoord in de motorkamer. Een onderzoek wees uit dat er iets mank liep met de topas. Toch werd de visserij verder gezet maar het abnormaal geluid hield aan. De motor werd stil gelegd en sleephulp werd gevraagd van de Zeetijger. De sleep verliep zonder nieuwe moeilijkheden naar de haven van Oostende.

■ Op de visgronden werd aan boord van de O.190 een zware klop gehoord op het achterschip. Bij het opnieuw inschakelen van de schroef werden lichte trillingen gevoeld op het achterschip. Vermoed werd dat met de schroef op een onder water zittend voorwerp werd gestoten. Op verminderd toerental werd de terugreis aangevat en in de thuishaven werd vastgesteld dat een blad van de schroef afgerukt was.

■ Tijdens de visserij kreeg de O.111 af te rekenen met motordefect. Herstellen was onmogelijk zodat de sleephulp werd ingeroepen van de O.116 die in de buurt aan het vissen was. De sleep verliep zonder verdere moeilijkheden naar de haven van Oostende.

TONGENSEIZOEN IN DE KUSTWATEREN TEN EINDE?

Het heeft er alle schijn van dat het tongenseizoen onder de kust naar het einde loopt. Inderdaad zijn de vangsten zodanig teruggelopen, dat men met moeite nog 50 kg. tong per uitvaart vangt.

De kustvisserij zal dan waarschijnlijk binnenkort overschakelen op de garnaalvisserij en/of op de visserij op pladijs en schar. Het tongenseizoen voor de kleine kustvaartuigen (beneden de 70 Brt en minder dan 300 p.k.) kende dit jaar een latere start en duurde daarenboven ook minder lang, dan vorig jaar. We mogen dus besluiten dat 1984 **geen** bijzonder succesvol tongenjaar was voor de kustvisserij.

Volgens enkele schippers, die we hieromtrent ondervroegen, kan dit ook niet anders omdat een ganse vloot Eurokotters, vooral Nederlanders, de kustzone tussen 3 en 12 mijl komen afweilen. Ook waren er hier verscheidene merkbare zwaardere kotters onder, die beslist niet binnen de perken van de 70 Brt en 300 p.k. vielen. Zelfs de driemijl-grens werd niet altijd geëerbiedigd. Inderdaad mag men wel binnen de drie mijl visen, maar dan niet met wekkers.

Een paar schippers laten de mogelijkheid open, dat het bruusk terugvallen van de tongenvangsten, misschien in de laatste dagen het gevolg kan zijn van een aanhoudende noord-oosten wind.

Ook wordt beweerd, dat de Nieuwpoortenaars meer tongen hebben binnen gehaald dan de Oostendenaars en Zeebruggenaren. Kwestie van bezochte visgronden?

In elk geval heeft men er te Nieuwpoort met de zweep op gezeten en zonder verpozen gevist, zodat men zich met alle middelen diende wakker te houden. Opmerkelijk schijnt ook te zijn, dat er zo weinig heel kleine tong zichtbaar was. In elk geval beduidend minder dan vorige jaren.

Zou dit een teken aan de wand zijn, dat men met een slechte jaarklasse 1983 te doen heeft?

En is het niet een feit dat met alle mogelijke strenge middelen er moet voor gezorgd worden, dat de aanvoer van alle ondermaatse tong dient beteugeld en dat de schepen van 70 Brt radikaal worden geweerd.

Aan ons de vraag, aan de overheid met de maatregelen te volharderen.

NOG RUIM TWAALF MILJOEN MEER OPBRENGST DAN VERLEDEN JAAR TE OOSTENDE

In de maand april 1984 werd in de Oostendse vismijn voor een totaal bedrag van 97 milj. 923.945 fr. verkocht aan visserijprodukten. Dat is een kwart miljoen meer dan verleden jaar toen de aanvoer echter iets hoger lag (+ 33 ton). Na vier maanden is een totaalcijfer bereikt van 328 milj. 601.244 fr. en dat is dan toch al weer 12,6 milj. meer dan in de zelfde periode van 1983. De aanvoer daalde in vier maanden met een 300 ton, hetgeen dan niet te wijten is omdat de schepen Oostende mijden omdat er niets in het zwart kan verkocht worden, maar wegens een mislukt haringseizoen.

Een totale aanvoer van 5.837.757 kg werd verkocht voor 328.601.244 fr. De gemiddelde prijs lag rond de 56,5 fr. wat ruim 5 fr. meer is dan verleden jaar toen 6.141.375 kg maar 316.046.777 fr. opbrachten.

GETIJDEN TE OOSTENDE

MEI

11 vrijdag	1009	424	0410	026
	2227	409	1636	052
12 zaterdag	1107	444	0514	-002
	2318	432	1732	026
13 zondag	1155	456	0608	-024
			1822	006
14 maandag	0003	449	0653	-033
	1238	460	1908	-004
VM 15 dinsdag	0045	460	0736	-027
	1316	460	1951	-004
16 woensdag	0128	463	0816	-011
	1355	457	2034	003
17 donderdag	0211	465	0856	011
	1436	451	2116	011
18 vrijdag	0256	457	0933	031
	1315	440	2157	018
19 zaterdag	0341	442	1009	047
	1557	423	2239	022
20 zondag	0427	421	1049	059
	1641	401	2325	026
21 maandag	0518	397	1135	068
	1731	377		
LK 22 dinsdag	0615	377	0018	034
	1834	357	1233	078
23 woensdag	0722	366	0118	044
	1947	349	1341	087
24 donderdag	0834	368	0227	034
	2059	334	1454	089
25 vrijdag	0939	380	0339	058
	2201	368	1606	081
26 zaterdag	1036	395	0442	053
	2252	384	1705	068
27 zondag	1122	407	0534	046
	2333	398	1754	055
28 maandag			0616	039
	1200	417	1832	045
29 dinsdag	0008	411	0650	035
	1231	425	1906	040
NM 30 woensdag	0038	424	0720	034
	1300	432	1938	038
31 donderdag	0110	435	0751	034
	1332	438	2012	036

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	voor	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	voor	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	»	»

Gulle vissers

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



(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot


S.C.A.P.

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

WERKHUIZEN : ☎ (059) 32 39 79 - (059) 32 08 20



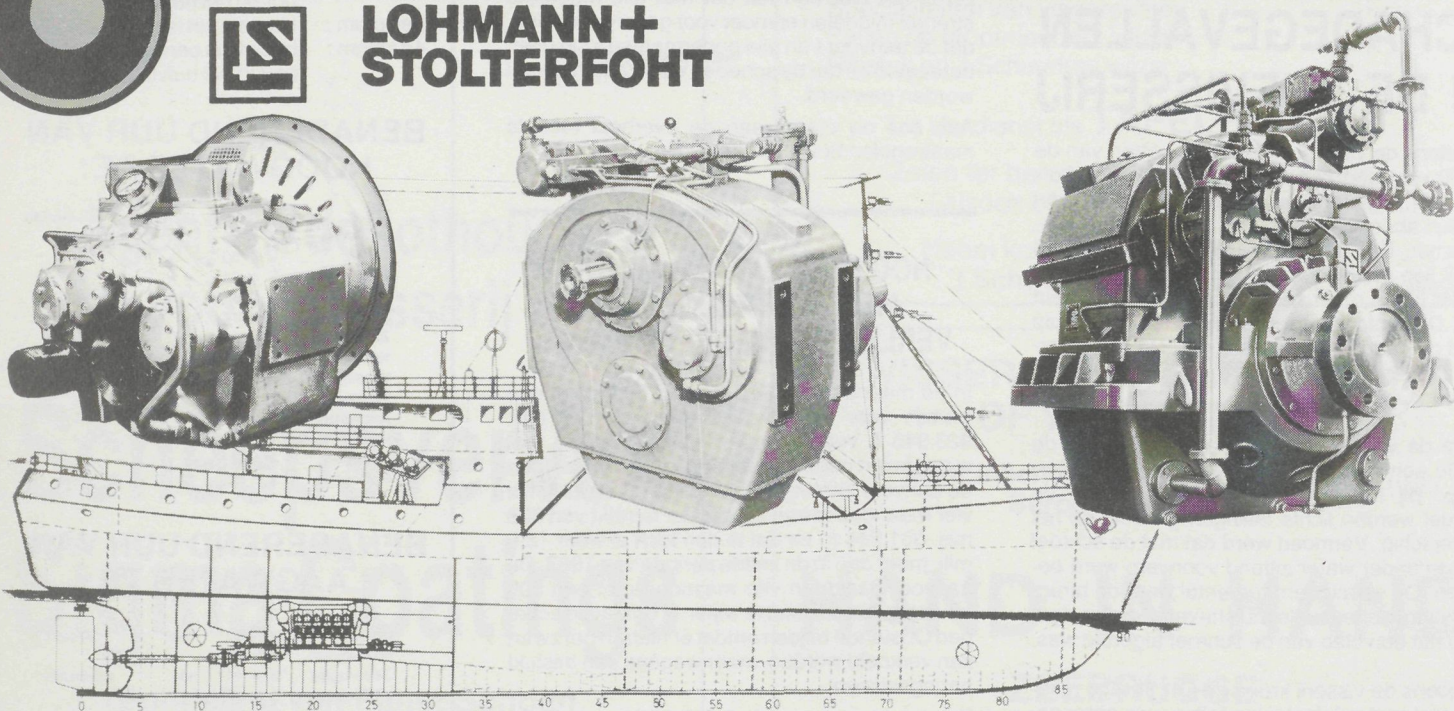
BRUINHOF

a  mannesmann company



LOHMANN + STOLTERFOHT

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



BRUINHOF METROPOOLSTRAAT 1 (HOOGMOLENBRUG)
TEL (03)658.80.62
2120 - SCHOTEN TELEX : 31 835 BRUNOF

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

publivaria

Tong- en pladijsprijzen

WEEK VAN 30 APRIL TOT 2 MEI

TONG

OOSTENDE

	30 april	1 mei	2 mei
Lappen	195 209	.....	202 204
Grote	183 202	.....	189 192
3/4	165 190	.....	180 184
Bloktongen	155 210	.....	185 191
Vóór-kleine	155 204	.....	175 179
Kleine	160 181	.....	173 177
Slips	160 173	.....	170 172

ZEEBRUGGE

	30 april	1 mei	2 mei
Grote	203 206	.....	195 204
Bloktongen	195 201	.....	178 185
Fruittongen	172 181	.....	177 187
Schone kleine	166 174	.....	161 187
Kleine	174 180	.....	160 165
Tout petit	177 180	.....	164 170
Slips	172 180	.....	159 162

NIEUWPOORT

	30 april	1 mei	2 mei
Tong I	199 204	.....	190 194
Tong II	200 206	.....	188 192
Tong III	174 184	.....	172 180
Tong IV	175 182	.....	178 186
Tong V	182 188	.....	182 190
Kleine tongen	181 186	.....	172 178

PLADIJS

OOSTENDE

	30 april	1 mei	2 mei
Platen	56 72	.....	46 50
lek (groot-klein)	36 69	.....	40 46
Derde slag	28 72	.....	28 31
Platjes	20 32	.....	25 31

ZEEBRUGGE

	30 april	1 mei	2 mei
I	45 49	.....	35 44
II	40 44	.....	46 35
III	38 46	.....	31 44
IV	18 21	.....	25
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	30 april	1 mei	2 mei
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	75 80	.....	65 70
Platjes	24 35	.....	26 28
Drielingen	75 78	.....	64 70

WEEK VAN 7 MEI TOT 11 MEI

TONG

OOSTENDE

	7 mei	8 mei	9 mei
Lappen	180 202	180 183	175 188
Grote	180 190	180 182	182 185
3/4	185 198	185 208	190 195
Bloktongen	190 202	186 214	195 222
Vóór-kleine	190 195	183 200	189 199
Kleine	175 184	185 190	171 180
Slips	172 179	185 188	.....

ZEEBRUGGE

	7 mei	8 mei	9 mei
Grote	180 195	178 181	181 189
Bloktongen	181 185	187 191	182 201
Fruittongen	175 180	193 204	186 248
Schone kleine	173 183	197 218	184 236
Kleine	173 187	186 193	182 200
Tout petit	173 185	186 188	179 189
Slips	171 179	181 186	179 187

NIEUWPOORT

	7 mei	8 mei	9 mei
Tong I	184 198	.....	182 186
Tong II	180 194	.....	194 198
Tong III	186 195	.....	228 230
Tong IV	198 208	.....	240 248
Tong V	197 210	.....	226 230
Kleine tongen	198 208	.....	230 240

PLADIJS

OOSTENDE

	7 mei	8 mei	9 mei
Platen	53 62	48 54	.....
lek (groot-klein)	58 63	57 66	.....
Derde slag	50 65	45 65	.....
Platjes	25 31	26	.....

ZEEBRUGGE

	7 mei	8 mei	9 mei
I	42 44	60	32 55
II	41 45	50 52	32 63
III	44 47	50 52	32 56
IV	25 27	25	25 28
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	7 mei	8 mei	9 mei
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	61 64	.....	60 70
Platjes	24 30	.....	35 40
Drielingen	52 56	.....	60 65

**KUSTVISSERS-
VAARTUIGEN
EUROKOTTERS**

} uit Breskens



BENEDEN 70 TON
MAX. LENGTE 24,50 METER

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

VAN DE SANDE BRESKENS

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



scheepswerf - machinefabriek van de sande breskens - holland

S.C.A.P. beschikt over een kabelklempers

S.V. S.C.A.P. beschikt over een moderne kabelklempers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

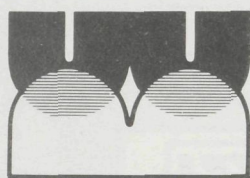
Eenzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.

De kabeldiameters waarop deze techniek kan toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.

Het is een belangrijke verbetering waarvan alle reders en aannemers gebruik kunnen maken.

REDERS EN OOK AANNEMERS KUNNEN BIJGEVOLG BIJ S.C.A.P. DAAROVER BESCHIKKEN.

Tel. (059) 32.29.51



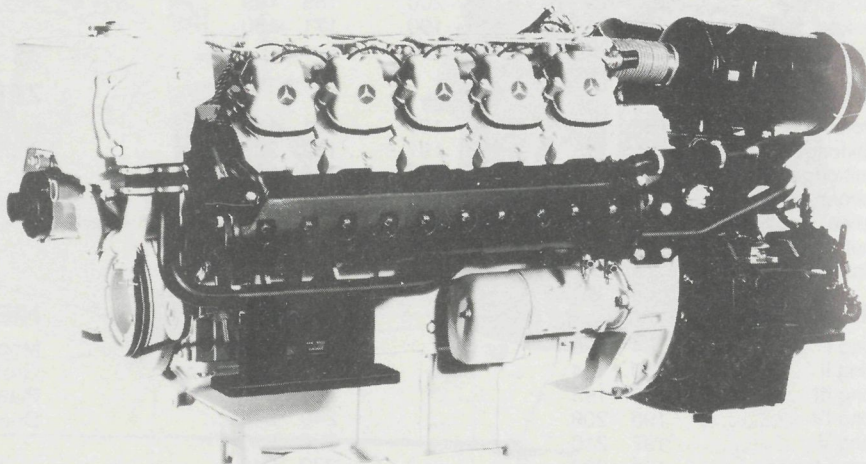
WIZEMAN MARINE_DIESEL

Op basis van Mercedes-Benz-Dieselmotoren,
de garantie voor kwaliteit, vermogen,
betrouwbaarheid
en spaarzaamheid,

van 31 kW (42 pk)
tot 404 kW (550 pk)

... de Mercedes
onder de scheepsmotoren.

de Officiële
scheepsmotoren-
bouwer
van
Mercedes-
Benz



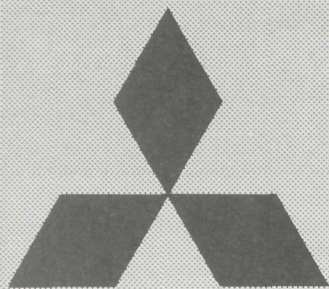
Mercedes-Benz Belgium n.v.

Dienst verkoop motoren - Tollaan 68 - 1200 Brussel - Tel.: (02) 722 13 22

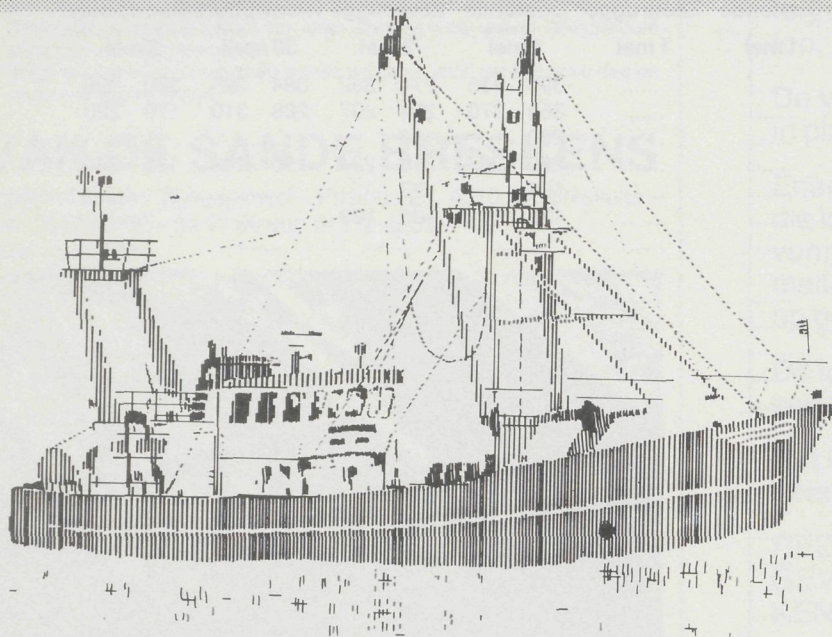
VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

WEEK VAN 30 APRIL TOT 2 MEI

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	30 april	30 april	30 april	30 april	1 mei	1 mei	1 mei	1 mei	2 mei	2 mei	2 mei	2 mei	30 april	30 april	2 mei	2 mei
Tarbot grote	420	455	338	402	.....	.....	.....	.....	390	435	274	362	364	390	360	398
Tarbot middel	350	382	269	299	.....	.....	.....	.....	360	370	234	297	288	310	170	220
Tarbot klein	260	310	197	254	.....	.....	.....	.....	200	.....	196	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	220	244	224	244	.....	.....	.....	.....	200	227	218	234	190	240	130	240
Griet middel	180	195	159	180	.....	.....	.....	.....	191	.....	173	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	145	163	122	143	.....	.....	.....	.....	136	.....	105	108	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	39	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	22	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	93	126	.....	.....	.....	.....	.....	.....	86	.....	10	113	.....	.....	.....	.....
Heek middel	60	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	45	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	43	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	44	23	40	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	84	86	90	95
Keilrog	54	84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44	67	72	75	80	85
Rog	52	67	64	68	.....	.....	.....	.....	62	66	60	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	46	57	64	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	69	73	72	75	80	85
Scherpstaart	27	48	70	84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55	18	70	75	65	70
Halve mans	32	65	54	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	18	21	50	59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	12	20	28	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	10	45	50	45	50
Kabeljauw	58	110	68	74	.....	.....	.....	.....	53	96	38	80	108	112	102	110
Gul (groot)	68	88	50	58	.....	.....	.....	.....	56	69	40	65	60	100	58	95
Gul (middel)	64	81	47	50	.....	.....	.....	.....	53	63	32	51	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	35	62	46	50	.....	.....	.....	.....	24	49	25	38	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	136	315	147	294	.....	.....	.....	.....	125	272	118	280	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	50	54	44	46	.....	.....	.....	.....	45	54	27	33	66	69	54	56
Wijting klein	20	24	20	29	.....	.....	.....	.....	21	24	20	27	22	30	25	28
Schar	17	21	18	22	.....	.....	.....	.....	16	24	12	28	30	45	35	45
Steenschol	52	155	32	115	.....	.....	.....	.....	35	135	16	69	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	5	64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	56	.....	.....	35	40	.....	.....
Hondshaai	13	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	16	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	25	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	15	22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	47	.....	.....	90	170	101	170
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	17	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	180	287	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	50	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46	39	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	24	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	15	38	40	28	32
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	15	10	15
Rode Poon (roobaard)	35	56	38	42	.....	.....	.....	.....	28	46	32	40	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	42	105	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	12	.....	.....	40	46	40	45
Rode knorhaan	11	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	85	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....



MITSUBISHI DIESELMOTOREN



PADMOS BV

MACHINEFABRIEK & DOKMIJ.

Officieel dealer voor de Belgische kust en Z.W.-Nederland.

postbus 23, 3250 AA STELLENDAM-NEDERLAND

telefoon.09-311879-1766/1792 dok -1933

telex: 24175 padsl

postbus 1,4310 AA BRUINISSE-NEDERLAND

telefoon: 09-311113-1551/1488

S.C.A.P.

Service dealer voor België

H.Baelskaai 27, 8400 OOSTENDE

telefoon 059-322951/320931

telex: 81229

MHI SAMOFA DIESEL BV

Postbus 20, 3840 AA HARDERWIJK-NEDERLAND

telefoon: 09-313410-13041

telex:47330 smofa nl

zuinig en betrouwbaar

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

BARCO



pvba **CAZAUX JVC**

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

Vindictivelaan 11 — Zandvoordestraat 19
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.

HERSTELDIENT ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)



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...

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

WEEK VAN 7 MEI TOT 11 MEI

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	7/5	402	7/5	329	8/5	346	8/5	346	9/5	315	9/5	358	7/5	342	380	9/5
Tarbot groot	399	402	299	329	334	346	308	346	315	302	358	342	380	.....	.....	.....
Tarbot middel	300	345	240	290	.....	.....	281	294	264	260	328	185	230	180	260	.....
Tarbot klein	220	263	183	196	.....	.....	196	291	182	187	311	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	205	214	192	229	.....	.....	229	.....	.....	150	254	175	220	190	240	.....
Griet middel	165	186	138	180	.....	.....	171	142	142	116	190	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	105	110	87	116	.....	.....	133	89	89	85	138	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	21	24	.....	.....	23	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	23	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	84	80	75	.....
Keilrog	.....	.....	65	74	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	87	92	.....	.....	96	98	.....	54	98	75	80	80	90	.....
Tilten	.....	.....	78	80	.....	.....	90	93	.....	54	69	75	80	.....	.....	.....
Scherpstaart	.....	.....	90	114	.....	.....	109	112	.....	54	98	70	75	.....	.....	.....
Halve Mans	.....	.....	37	46	.....	.....	70	78	.....	40	64	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	.....	.....	20	30	.....	.....	28	34	.....	10	30	45	50	.....	.....	.....
Kabeljauw	58	109	70	74	55	79	74	79	74	42	88	105	112	82	88	.....
Gul (groot)	54	71	68	72	48	65	70	74	60	65	43	68	100	75	.....	.....
Gul (middel)	48	66	46	57	47	56	50	53	60	.....	28	66	55	52	.....	.....
Gul (klein)	37	56	30	34	22	37	40	42	40	42	18	27	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	120	180	146	223	140	253	.....	.....	140	226	132	237	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	59	70	57	64	54	63	58	.....	.....	36	46	62	64	60	64	.....
Wijting klein	20	32	27	32	26	28	41	.....	.....	14	36	32	36	28	32	.....
Schar	21	26	17	21	12	18	24	.....	.....	17	24	19	35	25	40	.....
Steenschol	33	150	24	114	34	156	.....	.....	.....	16	39	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	26	44	64	68	.....	.....	49	52	.....	65	.....	25	30	.....	.....	.....
Hondshaai	15	21	.....	.....	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	15	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	15	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	14	26	.....	.....	14	18	.....	.....	17	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	53	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	358	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	207	210	222	228	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	14	.....	.....	.....	24	.....	.....	13	20	40	44	50	56	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	15	10	15	.....
Rode Poon (roobaard)	51	60	34	38	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85	95	60	70	.....
Grauwe poon (knorhaan)	10	21	10	.....	10	.....	.....	.....	.....	10	.....	35	42	24	26	.....
Rode knorhaan	35	103	.....	.....	34	64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	10	14	.....	.....	18	.....	.....	14	19	.....	.....	.....	.....	.....

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

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

58 LITER : ± 50 KG.

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

wend U tot :

S.C.A.P.

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

NALFLEET

MARINE CHEMICALS

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

Contacteer dan:

Te Oostende

S.V. SCAP

afd. werkhuizen
Edw. Anseelekaai

Tel.: (059) 32.39.79
32.08.20

Te Zeebrugge

**Scheepswerven
De Graeve**

Tel.: (050) 54.40.84

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

REDERS

BESTELT UW

BRANDSTOF

VOOR FAMILIELEDEN
EN VRIENDEN OOK
BIJ

S.C.A.P.

Bevoorrading en
kwaliteit verzekerd

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

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de vrijdagmarkt van 27 april werd aangevoerd: 2.125 kg. tong; 66 kisten tarbot en griet; 656 kisten kabeljauw; 12 kisten schelvis; 371 kisten wijting; 137 kisten schol; 64 kisten schar; 10 kisten makreel en 161 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 22,35-20,00; grote tong 13,09-11,82; grootmiddel tong 12,06-11,18; kleinmiddel tong 12,05-10,98; tong één 12,47-11,07; tong twee 12,69-11,45; zalm 19,00.

Per 40 kg.: tarbot 840-452; griet 518-321; kabeljauw één 270-220; kabeljauw twee 263-180; kabeljauw drie 220-172; kabeljauw vier 200-160; kabeljauw vijf 196-63; schelvis twee 154; schelvis drie 152; schelvis vier 86; schol één 160-122; schol twee 172-124; schol drie 192-114; schol vier 90-50; tongschar 180-160; wijting vier 106-74; bot 26; makreel twee 108-94; wolf 254-182; schartong 114; schar 88-32; steenbolk 57-36; poontjes 60-16.

De besommingen waren: HD 62 f 15.600; UK 7 f 13.300; UK 90 f 11.600; VD 19 en VD 73 f 17.800; VD 24 f 8.000; IJM 3 en IJM 27 f 11.200; verder drie Goedereeders en vier Texelaars, die tezamen f 110.000 besomden.

Aan de maandagmarkt van 30 april werd aangevoerd: 3.910 kg. tong, 52 kisten tarbot en griet, 4 kisten koolvis, 247 kisten kabeljauw, 6 kisten schelvis, 109 kisten wijting, 260 kisten schol, 237 kisten schar, 128 kisten diversen. Vanuit de Ierse Zee: per container: 15.990 kg tong.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 18,78-16,83, grote tong 11,86-9,50, grootmiddel tong 11,41-9,49, kleinmiddel tong 11,16-9,62; tong één 11,52-9,50, tong twee 11,50-9,37. Voor de Ierse zeetong werd betaald: grote 11,40-10,93, grootmiddel 10,62-10,51, kleinmiddel 9,94-9,73, één 10,26-10,11, twee 11,23-10,94.

Per 40 kg.: tarbot 716-388, griet 542-232, kabeljauw één 224, kabeljauw twee 168-158, kabeljauw drie 172-152, kabeljauw vier 154-138, kabeljauw vijf 154-68, witte koolvis drie 160-152, schelvis 124-100, schol één 136-120, schol twee 132-120, schol drie 150-118, schol vier 74-47, wijting twee 130, wijting drie 92, wij-

ting vier 104-60, krabbepoten 124-90, steenbolk 66-55, poontjes 57-26, Sint Jacobsschelpen 90, tongschar 265-100, hammen met kop 354-190.

Aan de dinsdagmarkt van 1 mei werd aangevoerd: 5.960 kg tong; 39 kisten tarbot en griet; 1.178 kisten kabeljauw; 4 kisten koolvis; 210 kisten schelvis; 328 kisten wijting; 444 kisten schol; 77 kisten schar; 1 kist makreel en 125 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg: tarbot 19,20-16,60; grote tong 11,61-11,30; grootmiddel tong 10,71-10,50; kleinmiddel tong 10,69-10,31; tong één 11,20-10,57; tong twee 12,00-11,00.

Per 40 kg.: haai 162; poontjes 51-41; krab 38-36; steenbolk 60-46; wulken 34; roggen 252-59; tarbot 745-385; griet 532-307; kabeljauw één 216-190; kabeljauw twee 168-120; kabeljauw drie 170-114; kabeljauw vier 154-110; kabeljauw vijf 154-110; koolvis vier 80-72; schelvis twee 128-108; schelvis drie en vier 90-68; tongschar 244-100; schol één 122-100; schol twee 126-100; schol drie 114; wijting vier 110-60; schar 98-30; makreel twee 122.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 24.500; KW 11 f 19.900; KW 22 f 43.500; KW 51 + KW 221 f 29.500; KW 88 f 18.400; KW 113 f 11.100; KW 173 + KW 214 f 19.700; VD 19 + VD 73 f 8.900; VD 54 f 10.500; WR 1 f 10.600; WR 106 f 900; IJM 6 f 550; IJM 7 f 2.300; IJM 115 f 25.200; IJM 154 f 9.500; IJM 207 + IJM 209 f 51.900.

Aan de woensdagmarkt van 2 mei werd aangevoerd: 515 kg tong; 22 kisten tarbot en griet; 106 kisten kabeljauw; 102 kisten wijting; 119 kisten schol; 55 kisten schar; 3 kist makreel en 66 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg: tarbot 16,77-15,96; grote tong 10,95-9,99; grootmiddel tong 10,32-10,00; kleinmiddel tong 10,71-10,14; tong één 11,20-10,54; tong twee 11,29-10,51.

Per 40 kg.: tarbot 644-340; griet 520-259; kabeljauw één 138; kabeljauw twee 144; kabeljauw drie 190-166; kabeljauw vier 188-130; kabeljauw vijf 146-70; schol één 152; schol twee 126; schol drie 172-120; wijting vier 104-75; schar 80-30; tong-

schar 100-80; makreel twee 148-130; krab 24; poontjes 26; rode poon 146.

De besommingen waren:

HD 21 f 3.500; HD 71 3.200; UK 135 + UK 145 f 6.800; VD 19 + VD 73 f 4.800; VD 25 f 2.600; YE 138 f 1.000; IJM 18 f 2.400.

Aan de donderdagmarkt van 3 mei werd aangevoerd: 630 kg tong; 10 kisten tarbot en griet; 150 kisten kabeljauw; 121 kisten wijting; 42 kisten schelvis; 89 kisten schol; 64 kisten schar; 7 kisten makreel en 129 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg: tarbot 16,76-16,19; grote tong 11,20-10,82; grootmiddel tong 10,84-10,50; kleinmiddel tong 11,14-10,49; tong één 11,03-10,63; tong twee 11,52-10,71.

Per 40 kg.: tarbot 654-400; griet 540-296; kabeljauw twee 214; kabeljauw drie 212-100; kabeljauw vier 190-104; kabeljauw vijf 182-160; c schelvis vier 70-57; schol één 144-106; schol twee 154-110; schol drie 136-114; schol vier 100-44; wijting vier 102-74; makreel twee 96-76; hammen zonder kop 548; roggen 61; tongschar 254-120; schartong 90-30; krab 27; steenbolk 67-54; poontjes 94-26; wolf 184.

De besommingen waren:

UK 135 + UK 145 f 10.200; VD 19 + VD 73 f 1.500; VD 6 f 3.000; WR 189 f 18.800; IJM 6 f 1.200; IJM 20 f 13.200.

Aan de vrijdagmarkt van 4 mei werd aangevoerd: 3.940 kg tong; 104 kisten tarbot en griet; 548 kisten kabeljauw; 14 kisten koolvis; 81 kisten schol; 411 kisten wijting; 984 kisten schol; 202 kisten schar; 608 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg: heilbot 14,52; tarbot 17,06-15,71; grote tong 11,21-10,05; grootmiddel tong 11,03-10,25; kleinmiddel tong 11,42-10,41; tong één 10,94-10,28; tong twee 12,00-10,63; zalm 25,20.

Per 40 kg.: steenbolk 60-44; rode poon drie 172-142; St. Jacobsschelpen 100; wolf 210-120; krabbepoten 60-26; tarbot 763-350; griet 536-264; kabeljauw één 252-160; kabeljauw twee 224-120; kabeljauw drie 192-90; kabeljauw vier 178-90; kabeljauw vijf 170-66; schol één 140-96; schol twee 134-104; schol drie 132-104; wijting drie 132-104; wijting vier 104-80; schar 86-36; tongschar 244-66; schartong 120-88; zwarte koolvis drie 80; zwarte koolvis vier 77-76; leng 106-104; krabben 32-30; hammen met kop 300-138.

De besommingen waren:

ARM 23 f 36.100; HD 71 f 1.000; KW 77 f 18.100; UK 7 f 13.500; UK 16 f 30.300; UK 90 f 13.000; UK 135 + UK 145 f 12.000; UK 171 f 19.800; UK 307 f 8.400; VD 19 + VD 73 f 7.400; VD 20 f 1.500; WR 47 f 39.800; YE 25 f 500; IJM 3 + IJM 27 f 12.900; verder twee Goedereeders; drie Texelaars en drie Ijmuidenaren die tezamen f 10.300 besomden.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 30-04 t.e.m. 04-05-1984

Door 107 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
55.822 kg.	Tong	f 576.556,92	van f 10,33
15.562 kg.	Tarbot	f 195.783,56	van f 12,58
108.720 kg.	Schol	f 229.037,14	van f 2,11
32.740 kg.	Kabeljauw	f 79.410,48	van f 2,43
5.489 kg.	Griet	f 54.952,00	van f 10,01
17.505 kg.	Schar	f 21.390,74	van f 1,22
10.660 kg.	Wijting	f 15.408,74	van f 1,45
1.766.638 kg.	Diversen	f 822.293,10	
423.136 kg.		f 2.054.832,37	



Steun het
Nieuwbouwfonds van het

KONINKLIJK WERK

IBIS

prk 000-0207440-54



VRIJ KREDIET

ALS UITGAVEN NODIG ZIJN
voor onvoorziene omstandigheden
of voor reparaties, en zelfs
voor familiefeesten.

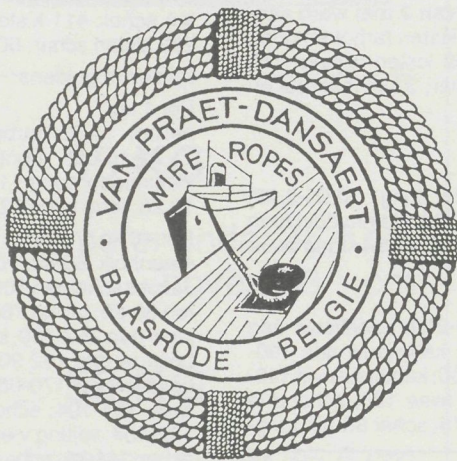
Met het „Vrij Krediet” betaalt u terug
wanneer u wilt en kunt.

Een nieuwe service van de
GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ
G-Bank van mij.

Staalraadtouwwerken 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**.

Ø (052) 33.24.66

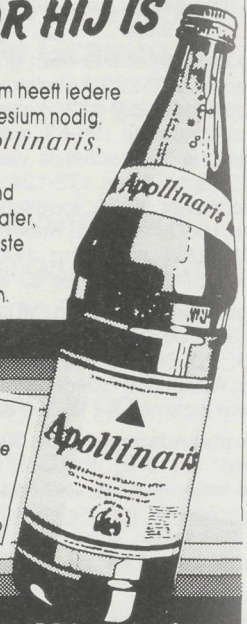
B.T.W. 400.332.559

GARNAALTREILER TE KOOP

Te koop, stalen garnaltreiler in zeer goede staat. Gebouwd in 1971 door de scheepswerf SCAP - voorzien van een motor Baudouin van 1967 met een vermogen van 150 pk - brutotonnage 25,80 ton - nettotonnage 3,59 ton - Zich wenden op tel. 055/45.59.56.

NEEM DE MAGNESIUM WAAR HIJ IS

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



Ziehier de nieuwe ¾ (75 cl) met zijn schroefstop

▲ *Apollinaris* ▲
het water dat ijzer doet verteren.

HOOGWATERBOEKJE 1984

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 tegen de kleine prijs van 35 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 35 fr. + 24 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

NEDERLAND

VLISSINGEN

MAANDAG 30 APRIL 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	86	1.035	12,04
Tong gm	154	1.589	10,32
Tong km	149	1.552	10,42
Tong I	212	2.242	10,58
Tong II	85	918	10,79
Tarbot I	160	2.895	18,09
Tarbot II	44	683	15,53
Tarbot III	42	578	13,77
Tarbot IV	25	314	12,56
Griet I	29	361	12,46
Griet II	17	109	6,43
Schol 1 (G)	4.842	13.640	2,82
Schol 2 (G)	6.412	19.625	3,06
Schol 3 (G)	2.153	6.406	2,98
Schol 4 (G)	3.157	4.260	1,35
Kab 2 (G)	4	15	3,68
Kab 3 (G)	76	267	3,51
Kab 4 (G)	241	784	3,25
Kab 5 (G)	650	1.245	1,92
Wijt. 3 (G)	175	245	1,40
Schar 1	2.339	3.252	1,39
Tongschr 1	647	3.363	5,20
Tongschr II	763	2.658	3,48
Poon 2	340	262	0,77
Rog I	27	122	4,51
Rog II	42	161	3,84
Rog III	290	204	0,70
Schel. 3 (G)	94	273	2,91
Schel. 4 (G)	184	324	1,76
Hammen	2	18	9,23
Diversen	56	61	1,09
Krabben	377	313	0,83
Krab. poot	67	221	3,30
TOTAAL	24.941	69.995	

DONDERDAG 3 MEI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	307	3.551	11,57
Tong gm	811	8.430	10,39
Tong km	635	6.389	10,06
Tong I	353	3.696	10,47
Tong II	476	4.812	10,11
Tarbot I	44	806	18,32
Tarbot II	34	532	15,64
Tarbot III	72	992	13,78
Tarbot IV	16	162	10,15
Griet I	28	330	11,78
Griet II	42	337	8,02
Schol 1 (G)	23	84	3,67
Schol 2 (G)	102	323	3,17
Schol 3 (G)	540	1.642	3,04
Schol 4 (G)	2.195	3.450	1,57
Kab 1 (G)	5	24	4,82
Kab 2 (G)	34	159	4,68
Kab 3 (G)	77	370	4,80
Kab 4 (G)	133	586	4,41
Kab 5 (G)	721	1.432	1,99
Wijt. 3 (G)	60	116	1,93
Schar 1	515	610	1,19
Tongschr 1	17	47	2,75
Zeebaars	2	32	15,92
Poon 1	20	51	2,55
Poon 2	109	130	1,19
Rog III	3	1	0,40
Bot	1.263	837	0,66

Inktvis W	5	52	10,34
Inktvis ZW	120	291	2,43
Steenbolk	134	130	0,97
Diversen	5.632	36.255	6,44
Kommeraal	1	1	0,69
Krab. poot	1	4	4,21
TOTAAL	14.530	76.663	

VRIJDAG 4 MEI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	3.430	37.279	10,87
Tong gm	9.694	99.243	10,24
Tong km	7.518	77.590	10,32
Tong I	6.459	67.448	10,44
Tong II	1.806	18.519	10,25
Tarbot I	950	15.325	16,13
Tarbot II	486	6.950	14,30
Tarbot III	891	11.583	13,00
Tarbot IV	395	4.431	11,22
Tarbot afw	19	211	11,11
Griet I	1.010	12.748	12,62
Griet II	933	8.737	9,36
Schol 1 (G)	4.988	15.141	3,04
Schol 2 (G)	9.833	28.424	2,89
Schol 3 (G)	14.311	44.491	3,11
Schol 4 (G)	13.397	20.563	1,53
Kab 1 (G)	824	2.930	3,65
Kab 2 (G)	1.965	6.788	3,45
Kab 3 (G)	5.428	16.426	3,03
Kab 4 (G)	9.946	28.490	2,86
Kab 5 (G)	13.439	21.362	1,59
Kab (afw)	15	18	1,18
Wijt. 3 (G)	3.999	9.880	2,47
Wijt. 4 (G)	5.603	7.757	1,38
Schar 1	6.897	9.317	1,35
Tongschr 1	1.988	8.889	4,47
Tongschr II	1.542	4.628	3,00
Zeebaars	41	800	19,52
Tng besch.	20	48	2,38
Poon gr	395	1.495	3,79
Poon 1	2.051	4.938	2,41
Poon 2	6.167	4.021	0,65
Rog I	5	24	4,75
Rog II	22	957	4,30
Rog III	241	269	1,12
Koolv. 4 (G)	41	141	3,44
Schel. 3 (G)	163	333	2,04
Bot	3.064	2.113	0,69
Zalm-forel	2	34	17,00
Haai + P	13	70	5,41
Zandhaai	26	79	3,06
Inktvis W	176	1.987	11,29
Inktvis ZW	2.451	5.697	2,32
Harder	1	4	3,99
Steenbolk	5.182	5.210	1,01
Mullen	15	149	9,90
Hammen	22	375	17,06
Paling	2	26	13,05
Diversen	36.171	160.725	4,44
Krabben	39	74	1,89
Kommeraal	8	35	4,43
H. Makreel	1.883	1.908	1,01
Zonnevis	8	58	7,20
Parlourdes	14	15	1,10
Heek	1	3	3,22
Lipvis	1	2	2,00
Krab. poot	50	253	5,05
TOTAAL	186.041	776.150	

GOEDEREDE

VRIJDAG 27 APRIL 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	3.784	44.474	11,75
Tong gm	10.329	109.921	10,64
Tong km	6.927	75.295	10,87
Tong I	6.031	68.082	11,29
Tong II	2.643	30.218	11,43
Tarbot I	1.791	36.701	20,49
Tarbot II	813	14.527	17,87
Tarbot III	2.310	36.987	16,01
Tarbot IV	1.468	20.380	13,88
Tarbot afw	132	1.381	10,46
Griet I	702	9.096	12,96
Griet II	2.877	31.044	10,79
Schol 4 (G)	800	1.376	1,72
Kab 1 (G)	302	1.422	4,71
Kab 2 (G)	1.152	5.087	4,42
Kab 3 (G)	4.055	15.566	3,84
Kab 4 (G)	7.937	28.814	3,63
Kab 5 (G)	12.389	27.114	2,19
Kab (afw)	44	22	0,50
Wijt. 3 (G)	11.031	21.383	1,94
Schar 1/D	8.672	11.543	1,33
Poon 1	75	271	3,61
Poon 2	659	1.316	2,00
Rog I	11	53	4,85
Rog II	33	123	3,71
Schel. 3 (G)	1	4	4,10
Bot	687	523	0,76
Zalm-forel	1	5	5,20
Tongschr	194	1.328	6,84
Schol 1 (O)	1.225	4.253	3,47
Schol 2 (O)	4.964	17.225	3,47
Schol 3 (O)	26.908	80.333	2,99
Schol 4 (O)	34.042	49.048	1,44
Haai + P	1	5	4,67
Krab	149	319	2,14
Inktvis W	43	393	9,14
Harder	16	58	3,63
Steenbolk	3.883	5.323	1,37
Mullen	1	5	5,42
Hammen	2	29	14,40
Diversen	32.040	218.217	6,81
Garn. Exp. 2	567	9.779	17,25
Garn. Bnl. 2	226	3.447	15,25
TOTAAL	191.917	982.490	

LAUWERSOOG

Op Koninginnedag werden er door 41 schepen ruim 5.000 kisten ter verkoop aangeboden. Gestripte schol IV lag op f 1,88-1,82 per kg. Voor schol III werd f 3,38-3,17 betaald en voor schol II rond de drie gulden. De grootste schol lag kies hier iets onder.

Kabeljauw bleef vrij duur met torregul voor f 3,23-2,91 en de middel en grote gul voor f 3,60-3,30.

Van de drie Deense kotters werd voor de grote kabeljauw rond de f 3,50 en voor de kabeljauw II f 3,80-3,60 gegeven. Bij de tong werd voor de grote tong tot f 11,80 betaald en voor de slips tot

(Vervolg volgende blz.)

HULP IN NOOD, sv

Onderlinge verzekeringsmaatschappij voor Vissersvaartuigen
Hendrik Baelskaai, 27, 8400 OOSTENDE

Statutaire Algemene Vergadering

Overeenkomstig art. 31 der statuten worden de leden uitgenodigd tot de Statutaire Algemene Vergadering der maatschappij die zal doorgaan op **VRIJDAG 18 MEI 1984 om 16 u.** in het Hotel „Europa”, Kapellestraat, 181, te Bredene.

DAGORDE

- 1) Goedkeuring van het verslag van de Raad van Beheer over de maatschappelijke werking gedurende het jaar 1983;
- 2) Verslag van het College van Commissarissen;
- 3) Goedkeuring van de Balans, Winst- en Verliesrekening, afgesloten op 31 december 1983;
- 4) Ontlasting te verlenen aan beheerders en commissarissen;
- 5) Vaststelling van de vergoeding voor commissarissen, ingevolge art. 29 van de statuten;
- 6) Herkiezing beheerders en commissarissen:
zijn ingevolge art. 23 van de statuten uittredend en herkiesbaar:
a/ als beheerder: Frans Serie, Jean Vlietinck, André Geryl, André Rammeloo;
als commissaris: Roger Cattoor, André Mobouck
b/ bekrachtiging voorstel beheerders: Vandenbroucke Médard
ontslag beheerder Georges Vens ingevolge art. 12 van de statuten;
LEDEN DIE HUN KANDIDATUUR VOOR VERKIEZING ALS BEHEERDER STELLEN MOETEN DIT DOEN OP BASIS VAN ART. 28 VAN DE STANDREGELN, LUIDEND ALS VOLGT:
„De leden van de beheerraad worden verkozen door de algemene vergadering. De voorgedragen leden moeten door minstens drie leden aangeboden worden, **ten laatste acht dagen vóór** de algemene vergadering”.
- 7) Vaststelling der premieruggave voor het jaar 1983 en wijze van uitbetaling;
- 8) Uitbetaling voorbehoudingsfonds aan uittredende leden tijdens het jaar 1983;
- 9) verscheidene – de leden die onder de rubriek „verscheidene” punten wensen te bespreken moeten deze schriftelijk en 48 uur vóór de algemene vergadering kenbaar maken aan de maatschappij.

P. VANDENBERGHE
Directeur

COENE A.
Voorzitter

S.V. SCAP

Rederscoöperatieve voor bevoorrading aan de zeevisserij

H. Baelskaai, 27 Oostende
Tel. Bureel (059) 32.29.51 - (059) 32.09.31

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

De leden worden uitgenodigd tot de Statutaire Algemene Vergadering, welke zal gehouden worden in het EUROPA HOTEL, Kapellestraat 181 te Bredene op **vrijdag 18 mei 1984 om 15.00 uur.**

Dagorde:

1. Verslag van de Raad van Beheer
2. Verslag van het College van Commissarissen
3. Goedkeuring balans en Winst- en Verliesrekening per 31-12-1983
4. Ontlasting te geven aan Beheerders
5. Ontlasting te geven aan Commissarissen
6. Vaststellen vergoeding Commissarissen
7. Lidgeld 1984
8. Vaststellen teruggaven voor 1983 en bestemming van het saldo alsook uitkering van aandelen aan uittredende leden.
9. Uitbetaling der interesten op aandelen.
10. Benoeming beheerders.
Zijn uittredend en herkiesbaar: Dhr. Serie Frans - Dhr. Gerard Willem - Dhr. Wynsberghe Constant.
11. Benoeming Commissarissen.
Zijn uittredend en herkiesbaar:
PVBA Morbee-Ballegeer - Dhr. Cattoor R. - dhr. Dutrieue R.

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

Namens de Beheerraad,

De Directeur
P. VANDENBERGHE

De Voorzitter
P. HENNAERT

NEDERLAND

elf gulden. De overige soorten bleven gelijk aan maandag.

Ook nu waren er evenals maandag behoorlijke hoeveelheden tong van Duitse schepen. 500 kisten was het resultaat op woensdag. Donderdag konden er 700 kisten verkocht worden.

Op vrijdag was er weer een ruime aanvoer. Bijna 5.000 kisten werden er gelost, gesorteerd en afgewogen. Deze hoeveelheid kwam van 43 schepen. Ook nu weer een hoeveelheid tongen uit Duitsland.

Dat er verschil in prijs kan zijn hebben de rondvis vissers weer eens gemerkt. Was maandag de kabeljauw nog duur. Vrijdag betaalde de handel veertig tot zestig cent per kg. minder. De kleine torren werden onder de twee gulden verkocht.

Kabeljauw V bracht f 2,60-2,30 per kg. op en de grote soorten f 2,90-2,62. Bij de tongen kon alleen de tong I op een bepaald moment de elf gulden halen. Schol IV werd verhandeld voor f 1,63-1,56 en schol III tot f 3,25.

Voor de schol II werd iets onder de drie gulden en voor de schol I f 2,76 tot f 3,26 betaald.

Bij de spanvissers was het hoogste resultaat f 46.075 en bij de platvissers f 42.702.

De garnalenaanvoer blijft zuinig. De pellerijgarnalen brachten van f 17,50-20,31 per kg. op. De gemiddelde weekprijs was f 19,32. Voor enkele schepen konden resultaten geboekt worden van meer dan tien duizend gulden met als hoogste f 15.130 voor 745 kg.

De weekaanvoer bestond uit 506.486 kg. hetgeen een weekomzet van f 2.008.640 opleverde. Voor het eerst in het tienjarig bestaan van de visafslag is een resultaat boven de twee miljoen gulden behaald.

Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog over week 30/4 t/m 4/9/1984.

Pelling garnalen	7.678 kg.	17,50 - 20,31 per kg.
Tong	40.462 kg.	9,02 - 12,45 per kg.
Tarbot	8.223 kg.	8,65 - 17,25 per kg.
Griet	2.662 kg.	5,14 - 10,28 per kg.
Tongschar	2.609 kg.	2,72 - 5,35 per kg.
Schol	85.700 kg.	1,34 - 3,38 per kg.
Kabeljauw	251.243 kg.	1,56 - 3,79 per kg.
Wijting	6.288 kg.	1,23 - 2,40 per kg.
Schelvis	7.467 kg.	1,75 - 2,98 per kg.
Schar	13.963 kg.	0,75 - 1,63 per kg.
Bot	5.739 kg.	0,65 - 0,68 per kg.
Leng	210 kg.	2,06 - 2,48 per kg.
Poon	1.910 kg.	0,65 - 0,78 per kg.
Koolvis	181 kg.	3,12 - 3,36 per kg.
Krabben	419 kg.	1,00 - 2,85 per kg.
Steenbolk	149 kg.	0,65 - 1,01 per kg.
Zeewolf	225 kg.	2,11 - 3,75 per kg.
Diverse soorten zeevis	73.362 kg.	0,53 - 14,76 per kg.

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 22 t.m. 28 april 1984

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	7.430	17,24
Tong	3.956	11,93
Schol	4.775	2,65
Schar	970	0,83
Bot	185	0,65

Tarbot	97	15,07
Griet	222	9,20
Kabeljauw	453	4,39
Zeebaars	29	21,49
Harder	112	4,96
Paling	213	14,69
Krab	48	3,10
Steenbolk	45	2,64
Diversen	625	—

Aanvoer week van 29 april t.m. 5 mei 1984

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	7.172	17,13
Handels Garnalen	1.020	18,71
Tong	7.158	10,56
Schol	7.232	1,93
Schar	2.460	0,73
Bot	1.544	0,65
Tarbot	235	13,19
Griet	489	7,83
Kabeljauw	1.159	4,32
Wijting	36	2,64
Zeebaars	115	20,21
Harder	102	4,22
Paling	358	14,37
Krab	83	2,46
Steenbolk	77	2,23
Zeekatten	200	2,87
Diversen	1.918	—

BRESKENS

1.256 kg. export garnalen	voor f 17,06
1.467 kg. pellerij garnalen	voor f 18,14
990 kg. bot	voor f 0,65
3.143 kg. schar	voor f 1,41
13.157 kg. schol	voor f 2,34
10.544 kg. tong	voor f 10,84
1.181 kg. tarbot	voor f 15,63
1.217 kg. griet	voor f 10,36
7.188 kg. kabeljauw	voor f 3,03
5.046 kg. wijting	voor f 1,90
17 kg. rog	voor f 3,27
12 kg. makreel	voor f 2,10
1.148 kg. poon	voor f 2,19
97 kg. haai	voor f 4,68
24 kg. baars en herder	voor f 15,21
107 kg. tongschar	voor f 5,83
2 kg. schelvis	voor f 4,00
66 kg. inktvis	voor f 5,22
811 kg. bolk	voor f 1,41
4 kg. koolvis	voor f 4,02
9 kg. paling	voor f 15,26

■ In Nederland werd beslist de radio-actieve afval aan land te gaan opslaan en dit in de gemeente Zijpe. Dit afval mag dus niet meer in zee worden gestort, omdat, eens in zee, de afval niet meer controleerbaar is. Aan land opgeborgen kunnen misschien met de tijd nieuwe technieken gevonden worden om dit afval volledig te neutraliseren of te herbruiken.

■ Heden zaterdag, 12 mei, wordt tijdens de open dag van Lauwersoog een wedstrijd gehouden voor garnalpellen gehouden tussen ploegen samengesteld van de provincies Friesland en Groningen. Hopen wij dat deze heren het pellen met de hand best zal smaken en dan ook tegen een eventueel pelverbod met de hand van de garnaal, zullen opkomen opdat deze pellerij zou mogen voortgezet worden na de fatidieke datum in 1985.

■ In Nederland verwacht men een topkwaliteit voor de nieuwe maatjesharing omdat de temperatuur van het Noordzeewater waar de maatjes gevangen worden, bijzonder goed ligt, hetgeen tevens gunstig ligt voor het voedsel van de haring die zich in deze temperatuur beter zal ontwikkeld hebben. Dat het nu goed uitvalt of minder goed, de aankondiging alleen reeds, dat men topkwaliteit verwacht, is een publiciteitsstunt op zichzelf.

■ De „Waddenzee” IJM7 is de kleinste Nederlandse Noordzeekotter, die de staande wantvisserij uitoefent. Het scheepje van schipper-eigenaar Jurrien de Weert kwam reeds veelbelovend terug van zijn eerste reis. De IJM7 is in hout gebouwd en meet nog geen 12 m, voor een breedte van 3,8 m en een diepgang van 2 m. Gezien het om een passieve visserij gaat met staande want, geschiedt de voortstuwing met een motor van slechts 119 p.k. De schroef heeft een diameter van 90 cm. Er is ook een powerblok aan boord om de netten binnen te halen. Het vaartuig gelijk aan de Deense staandewant vissersvaartuigen.

■ Door de scheepswerf Gebroeders Kooijman uit Zwijndrecht in Nederland, werd een eerste Eurokotter geleverd met Breskens als thuishaven. Het schip, de BR.5 „Morgenster” zal de garnalen-, kabeljauw- en bokkennisserij uitoefenen. Het werd gebouwd als Eurokotter zodat het in de 12-mijlszone met de bokken mag vissen op platvis (tong, pladijs en schar). Niets nieuws onder de zon en geen aardigheid meer voor de 12-mijlszone die haar beste tijd heeft gekend.

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

Ø 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

DE AFGANG VAN GRIMSBY ALS AANVOERHAVEN VOOR DE VIS

„Danbrit” uit Grimsby heeft beslist te Hull een verkoopsbureau te openen en Grimsby te verlaten. Dit heeft, zowel te Grimsby als te Hull een schok teweeg gebracht, behalve bij het schuldig Grimsby-syndikaat. Veel of weinig losserswerk, betaald worden ze toch. Het zou zich echter toch wel eens tegen zichzelf kunnen keren.

Alle vaartuigen waarvan „Danbrit” de belangen vertegenwoordigt, zullen dus Grimsby verlaten, hetgeen de kostenverdeling voor de overige vissersvaartuigen nog zal opdrijven. Men gewaagt zelfs dat dit voor Grimsby wel eens het begin van het einde zou kunnen betekenen.

De manager van Danbrit wist te zeggen dat hij tot deze verhuis verplicht werd als gevolg van de hoge landingskosten te Grimsby en vanwege de halstarige houding van de lossersbond, die zich hierbij gesterkt voelt door de beruchte syndikale Transportbond.

De manager, de hr. Mac Innes, wist nog mede te delen, dat zijn bedrijf reeds zes maal voor de rechtbank gedaagd werd door de „Nationaal Dock Labour Board”, terwijl er terug een nieuwe dagvaarding onder weg is.

Tegenover de onbuigzaamheid van de syndikaten en de lossersbond wil „Danbrit” niet langer in Grimsby blijven.

Anders het Vislandingsbedrijf uit Hull alles gedaan wat mogelijk is om „Danbrit” naar zich toe te trekken en de voorwaarden te Hull zijn zodanig, dat het nog al een stuk zal maken, namelijk jaarlijks een klein acht miljoen fr.

Het is duidelijk dat „Danbrit” dit niet zo maar opzich kon leggen. De uitspraak van Mac Innes is dan ook dat Grimsby als vissershaven zal ten onder gaan, zo de lossersbond zich niet wat inschikkelijker aanstelt.

Deze lossersbond beschikt over wat wij zouden noemen een monopolie in het lossen van de vis en past onverbiddelijk alle verwerpelijke syndicale verworvenheden en voorbijgestreefde verworven rechten toe, zoals het weigeren van het lossen van bepaalde vaartuigen, die zich niet tijdig hadden aangemeld, het stoppen van het lossen van de vis omdat zij weigerden een overuur te presteren en het zich terzelfdertijd verzetten tegen het verder lossen door de bemanning, enz... enz...

Thans reeds voorziet men, dat de uitbating over dit jaar van de vissershaven een verlies aan de betrokken maatschappij van 20 miljoen B.fr. zal geven.

Het verlies van de aanvoer van 26 vaartuigen, die door de maatschappij „Danbrit” bestuurd worden, moet dan ook een bijkomende aderlating betekenen.

In Grimsby hoopt men echter, dat de verkoops-prijzen te Hull niet zo goed zullen liggen en dat de schippers en eigenaars van de door „Dan-

brit” in administratie genomen vaartuigen, zich tegen een overplaatsing zullen verzetten. Grimsby zou ook over betere distributie en omzetzfaciliteiten beschikken.

Om deze schepen terug naar Grimsby te krijgen, moeten de kopers betere prijzen geven en blijven geven dan te Hull. Of dit echter de zaak van de kopers zal maken, moet nog afgewacht worden. In elk geval is het een teken aan de wand voor Grimsby en dan wel in de eerste plaats voor de onverzettelijke syndicaten.

EEN VIERLANDEN-STRIJD VOOR ROCKALL

Vier landen laten hun rechten gelden op het Rockall-gebied. Groot-Brittannië omdat deze, 16 jaar geleden daar de Britse vlag geplant heeft, Ierland laat rechten gelden omdat Rockall nader van dit land ligt, dan tot Groot-Brittannië, IJsland laat rechten gelden omdat de Rockallrotsen deel uitmaken van de Hatton-Bank, die in de 200-mijlszone valt van IJsland. De Faroë omdat zijn visserij traditionele visrechten op dit gebied heeft. Gezien de betrokken 4 landen niet tot een onderling akkoord gekomen zijn, heeft de U.N.O. laten weten, dat zij dit gebied open zullen verklaren voor alle naties. De 4 betrokken landen hebben er dus alle baat bij om tot een overeenkomst onder elkaar te komen, overeenkomst die dan door de U.N.O. zal erkend worden.

IJsland heeft nu laten weten aan de drie andere landen, dat er dus aan een overeenkomst dient gewerkt om het open verklaren van Rockall te vermijden. IJsland heeft minerale belangen op het oog en verwijst in dit verband naar de mogelijkheden van de andere landen op eigen bodem, namelijk voor Ierland de olievondsten op zijn zuidoostkust, voor de Faroë mogelijkheden voor olievondsten op eigen bodem. Ierland zou de vrije hand krijgen voor de visserij op de blauwe wijting en de Faroë voor zijn traditionele visserij. In verband met het ongeduld van de Verenigde Naties is de IJslandse ambassadeur bij de U.N.O., op bezoek geweest in de hoofdsteden van de 3 andere landen en er op het gevaar gewezen dat de U.N.O. dit gebied vrij en open zal verklaren indien de 4 betrokken landen niet tot een overeenkomst komen.

Anderzijds is het inderdaad juist, dat Ierse schippers onlangs nog hun belangstelling getoond hebben voor de visserij op de blauwe wijting, in het vooruitzicht dat de markt voor makreel zou kunnen uitvallen. Hoe men Groot-Brittannië in dit vierlandenconcert zou tevreden stellen, is niet volledig duidelijk. In elk geval zou elk land aan zijn trekken moeten komen.

NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken, bijgewerkt tot einde 1983, is vanaf heden te bekomen ter DRUKKERIJ VAN HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST, HENDRIK BAELSKAAL 30, OOSTENDE en mits comptante betaling.

ALLERLEI

■ Groter betrouwbaarheid, minder onderhoud, beter aanpassing aan verschillende klimaatomstandigheden zou het geval zijn voor zuigercompressoren. De nieuwe compressoren behoren tot de lagere capaciteitsklasse (160 - 700 k.w. koelcapaciteit) waar schroefcompressoren vroeger niet voor geschikt werden geacht. Deze nieuwe compressoren zijn een jaar in bedrijf bij twee scheepsvaartmaatschappijen en zouden alle thans op de markt zijnde zuigercompressoren overtreffen met een vergelijkbare capaciteit en toepassingsbereik.

NEDERLAND

■ Op 28 april ondernam de zoveelste nieuwe Nederlandse koter, de „TX 4” een proefvaart voor de kusten van het eiland Texel. Een nieuwe 40-meter koter met een breedte van 9 m en een holte van 5,10 m. Er werd een hoofdmotor Deutz van 2.700 p.k. ingebouwd. Verder zijn er nog twee hulpmotoren voor de generatoren. De scheepsschroef heeft een diameter van 3 m. Natuurlijk met alle mogelijke visopsporings- en veiligheidsapparatuur aan boord en een uitzonderlijke akkomodatie voor de behandeling.

■ Door de Deense marine werd de UK.281 van de rederij Koffeman opgebracht wegens te kleine netmaaswijde. Men verwijt het Deens inspectievaartuig echter dat een meettoestel werd gebruikt dat niet eenvormig is aan wat de Nederlandse inspectie gebruikt. Het kan inderdaad, naar gelang van het meettoestel en de manier waarop dit gebruikt wordt, op millimeters aankomen, al dient gezegd dat de vissers beter wat groter dan kleiner zouden kijken. Het vaartuig werd op 30 april door de Deense autoriteiten vrij gegeven nadat een borgsom van 600 duizend B.fr. gestort werd.

VOOR UW
drukkerijen
geboortekaartjes
huwelijksbrieven
rouwbrieven
wendt u tot drukkerij
NIEUWSBLAD VAN DE KUST
hendrik baelskaal 30
8400 oostende
telefoon 059/32 11 13

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

■ We menen dat het terug openstellen van een belangrijke haringvisserij op haar tijd komt omdat er zoveel geruchten lopen over een overbevissing van de makreel, zodanig zelfs, dat deze dezelfde weg opgaat als de haring in de zestiger en begin zeventiger jaren. Trouwens de makreel, vooral onder vorm van gerookt produkt is intussen een groot konkurrent geworden van de gerookte haringprodukten. Een onbelemmerde en ongecontroleerde visserij op beide vissoorten kan, menen wij, niet gunstig aflopen, ook al zoeken de Nederlanders het in het buitenland en thans zelfs tot in Japan.

■ Thans komt een nieuwe Zweedse fileermachine op de markt waarmede men tot de kleinste vis toe, zal kunnen fileren zoals kleine haring, sprat, sardienen, enz... Terzelfdertijd is de machine ingericht voor het fileren van vis tot een lengte van 40 cm. Maar wat zal de prijs zijn?

IJSLAND

■ Dit jaar gaat de Internationale Visserijtentoonstelling te Reijkjavik in IJsland door van 22 tot 26 september. Iceland Air-Trip organiseert van uit Luxemburg een vliegtuigreis van 24 tot 28 september, zodat men ruim de tijd en gelegenheid krijgt de visserijtentoonstelling te bezoeken. Samen met een 4 dagen verblijf in één der beste hotels van IJslands hoofdstad, met ontbijt inbegrepen komen de reiskosten op ongeveer 22 duizend B.fr.

GROOT-BRITANNIE

■ Falmouth is niet alleen bekend als Britse vissershaven, maar ook als handelshaven. Thans bestaan er plannen om van Falmouth de grootste containerterminal ter wereld te maken. Dit zou ongeveer, in een eerste raming, 5,6 miljard B.fr. kosten. Ondertussen werd reeds een nieuw plan ingediend voor nog meer verfijnde havenwerktuigen zodat er, indien de Britse regering dit aanvaardt, nog ettelijke miljarden meer zal gaan kosten. En zeggen dat men zo moeilijk enkele tientallen miljoenen loskrijgt voor de visserij, dit niet alleen bij onze Noorderburen, maar eveneens bij ons en in de andere lidstaten.

■ Van op het strand en de klippen van het Britse Bournemouth heeft men de ondergang en het vergaan van een klein kustvissersvaartuig kunnen medemaken. Niettegenstaande spoedig twee reddingshelikopters en een reddingsboot ter plaatse waren, heeft men slechts naderhand de twee drijvende en bewusteloze bemanningsleden kunnen oppikken. Eén dezer was reeds dood bij aankomst in het hospitaal, de andere is kort hierop overleden. Men neemt aan, dat het klein vissersvaartuig na het vastslaan aan een onder-water-zittend voorwerp, gekapseisd is. De thuishaven van het vergane vaartuig is de kleine vissershaven Poole. Ten teken van rouw is de kleine visserij een dag binnen gebleven.

■ Dank zij één door Canada aan Groot-Britannië toegekend kwotum van 1.100 ton in de Canadese wateren, zal de Boyd-Line rederij uit Hull, haar laatste overblijvende diepvriezer in de vaart kunnen houden. Voorheen maakte dit vaartuig, de „Arctic Freebooter” een reis naar de

Noorse kusten waarvan het, na tien weken, terug kwam met 350 ton gekopt en gediëpvriesde vis of 7.000 bennen, hetgeen ongeveer overeenkomt met 8.750 gekopte bennen vis. Voor het vissen op de 1.100 ton Canadese vis, zal de „Arctic Freebooter” twee campagnereizen inleggen.

■ De „Halibut Bank” is praktisch ontoegankelijk geworden voor de visserij door een installatie van een petroleumboorplatform. Inderdaad heeft dit platform langs alle zijden ankerkettingen uitgezet over een mijl afstand waardoor vissersvaartuigen in hun visserij verhinderd worden. De Halibut Bank is een smalle strook harde grond, 55 mijl Oost-Noord-Oost uit het Schotse Peterhead. Vanaf de maand april gaven deze gronden goede kabeljauw- en schelvisvangsten te zien en voor seiners zou er misschien nog gedeeltelijk te vissen vallen, maar zeker niet meer voor de treiler.

■ In Groot-Britannië is de vangst van de Noordzeeschelvis en deze uit het gebied van West-Schotland terug beperkt geworden en het individueel kwotum per bemanningslid met 100 kg. teruggeschroefd. Inderdaad werd vastgesteld, dat te veel schelvis wordt binnengebracht zodanig, dat het algemeen Brits toegekend schelviskwotum van 108 duizend ton te snel zou uitgeput worden.

■ De voorzitter van de Nationale Britse Federatie voor Producentenorganisaties beschuldigt er de regering van de Britse visserij te wurgen door drie wel overwogen maatregelen, namelijk het

vermindern van de nationale kwota voor de beschermde vissoorten, de verplichting tot het aan boord plaatsen van zeer kostelijk en doorgaans onnodig veiligheidsapparatuur en door het instellen van een vergunning voor nieuwbouw, namelijk voor vaartuigen over de 40 voet, waarvoor men over een in te leveren tweedehands vaartuig moet kunnen beschikken. De grote en kapitaalcrachtige rederijen zullen zich dan financieel kunnen veroorloven, door zich dergelijke nog bedrijvige tweedehands vaartuigen aan te schaffen om in te leveren.

FRANKRIJK

■ De E.E.G.-Commissie zal Frankrijk voor het Hof van Justitie te Luxemburg betrekken in verband met de toekenning door Frankrijk van subsidies bij de aanschaffing van brandstof. Nationale subsidies en brandstoftegemoetkomingen zijn niet toegelaten omdat dit concurrentievervalsens is. Het gaat hier over de jaren 1979 tot en met 1982. Ondertussen zou de Franse regering ook over het jaar 1983 een rond bedrag van 350 miljoen B.fr. als subsidie voor brandstofaanschaffing uitgekeerd hebben. Al deze moeilijkheden zouden kunnen vermeden worden, moest de Commissie voorstellen indienen voor een E.E.G.-subsidie, die in alle landen dezelfde zou zijn, zodat men dan niet meer schijnheilig zou moeten verklaren, dat subsidies nationaal niet meer mogen noch kunnen gegeven worden, omdat zij concurrentievervalsens zijn.

Voor uw **AANKOPEN** van
PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

SCAP sv

HENDRIK BAELSKAAL 27 - OOSTENDE

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANKRIJK

■ In de Golf van Biscaye is het tot rellen gekomen op zee tussen een vissersvaartuig uit Hendaye en een vaartuig uit St.-Jean de Luz. De vissers uit St.-Jean de Luz aanvaardden niet dat men de ansjovis pelagisch gaat vissen. Dit leidt tot overbevissing volgens de vissers uit Hendaye. Een bijeenkomst tussen vissers uit beide havens, bijeengeroepen te Bayonne onder leiding van de directeur van Maritieme Zaken uit Bordeaux, heeft tot niets geleid. Een voorstel om elk éénzelfde contingent te vissen elk op zijn eigen manier, werd door de vissers uit St.-Jean-de-Luz afgewezen omdat deze het zaakje niet betrouwen. Men vreest nu een uitbreiding van de rellen op zee.

■ De twee-derden van het buitenlandse Frans handelsdeficit met het buitenland met betrekking tot de visproducten, zijn een gevolg van de invoer van verwerkte visproducten. Daarom ook werd in Frankrijk een laboratorium opengesteld voor toegepaste onderzoekingen in verband met de visverwerking die meer ter plaatse zou dienen te gebeuren. Anderzijds stelt men ook vast, dat het hedendaags visverbruik zich meer en meer toespit op bewerkte en verwerkte producten. Men zal vooral betrachten nieuwe producten op basis van vis, ingang bij de verbruiker te doen vinden.

■ In Bretagne heerst een optimistische stemming onder diegenen die, meer dan 6 jaar terug, het slachtoffer werden van de reuzebezoedeling na het op de rotsen lopen van de tanker „Amoco-Cadiz”. Een Amerikaanse rechtbank heeft in eerste instantie de „Groep Amoco-Standard Oil, Amoco Transports, de eigenaar van de reuzetanker, Amoco-International en de ontwerper en Spaanse bouwer, de werven van Astilleros, solidair verantwoordelijk verklaard voor de schade, die aan de Franse kusten, de Franse bedrijven en de Bretoense akwa-kultuur veroorzaakt werden. Of dit optimisme van lange duur zal zijn, is wel twijfelachtig, want het is duidelijk, dat de veroordeelden in beroep zullen gaan en zo verder, zodat de uiteindelijke uitspraak misschien nog niet voor... deze eeuw zal zijn. Er zijn met de uitspraak zoveel miljarden gemoed, dat men alle juridische wegen zal bewandelen en van achterpoortjes gebruik zal maken om de uitvoering van het vonnis te beletten.

ALLERLEI

■ Op basis van éénzelfde visverbruik per hoofd over de ganse wereld, zou de visaanvoer tegen het einde van deze eeuw moeten verdubbelen, rekening gehouden met een bijna verdubbeling van de bevolking, aldus de directeur van de F.A.O., de wereldvoedselorganisatie. De meeste vis wordt echter in de industriële landen verbruikt en hoogstens langs de kusten van de ontwikkelingslanden. De bevolking in de industriële landen blijft echter, op demografisch gebied hangen, terwijl de bevolkingsexplosie vooral plaats heeft in onderontwikkelde landen en dit in gebieden waar er weinig of geen vis verbruikt wordt. Deze bevolkingsexplosie zal dus praktisch geen invloed hebben op een meerverbruik aan vis. We menen dat de directeur van de Internationale Voedselorganisatie dit over het hoofd heeft gezien.

■ De petroleummaatschappijen klagen over de voortdurend stijgende kostprijs van de olieplatformen omdat deze immer in dieper water moeten komen en dus in gevaarlijker water, waardoor zij ook veel omvangrijker moeten opgevat worden. Aldus hebben de 6 platformen van de gasontginning van „Frigg” 90 mijlen West uit de kust van Noorwegen, 110 miljard B.fr. gekost. Eén van de platformen van de concessie Mobil

Oil van Staffjord is bijna zo hoog als de Eiffeltoren, en weegt honderd maal zoveel als deze. Sommige van deze platformen hebben een hotel aan boord, leeskamers, cinemazaal, enz., waardoor de bouwkosten ondraaglijk hoog opgelopen zijn. Men zoekt nu naar andere vormen van petroleumwinning waarvan de constructie, de bezetting en het onderhoud heel wat lager zullen liggen.

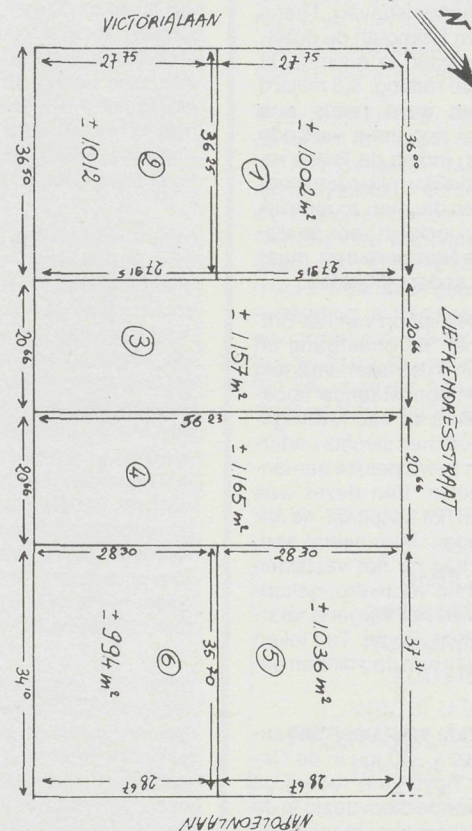
INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkermesstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naar gelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.

Op deze gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.

Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoeleinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.

Tel. tussen 14 en 17 u., 059/32.29.51.



WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

DE PORTUGESE TOETREDING TOT DE E.E.G. INZAKE VISSERIJ

Nadat de E.E.G. enkele tijd terug haar inzichten met betrekking tot de toetreding van Spanje tot de Gemeenschap, inzake visserij, bekend maakte, volgt nu het voorstel tot regeling van de toetreding van Portugal.

Wat de visserij betreft, was de Commissie heel wat toegeeflijker voor Portugal, dan zij dit was voor Spanje. Hoofdzak daarom is wel het feit, dat de visserij van Portugal heel wat meer, om niet te zeggen in overwegende mate gericht is op wateren die buiten de Gemeenschap vallen, zoals de eigen Portugese, de Marokkaanse en deze van de Azoren-eilanden. Verder bereikt de sterkte van de Portugese visserijvloot op ver na deze niet van de Spaanse. Portugal heeft ook geen inzichten laten gelden om in de gemeenschapswateren te komen vissen. Dat maakte het dan ook gemakkelijk voor de Commissie om veel toe te geven aan Portugal, wat de beschermende maatregelen betreft voor zijn eigen wateren tegenover eventuele pogingen van de visserij van de thans bestaande E.E.G.-lidstaten, daar te komen vissen. Aldus werd aan Portugal (net zoals dit werd toegekend voor Spanje) een exclusieve zone van 12 mijl voor de eigen visserij voorbehouden, hetgeen niet het geval is voor de „Tien” die, onder bepaalde voorwaarden, wel in elkaars 12-mijlszone mogen komen vissen. Anderzijds vroegen en bekwamen de Portugezen de erkenning van bepaalde gevoelige visserijzones, de zogenaamde boxen-zones, zoals deze ook in de Gemeenschap bestaan, onder meer rond de Shetland's, Cornwall, enz. In deze gebieden is de visserij gereguleerd ten behoeve van de lokale traditionele visserij en gelden dus verbodsbepalingen voor sommige categorieën vaartuigen en voor sommige wijzen van visserij.

Portugal zou dus, in geval van toetreding tot de E.E.G., dergelijke zones mogen uitroepen ten getalle van veertien, onder meer rond de Gorrin-guebank, rond Madeira en de Azoren, dit nochtans slechts voor een periode gaande tot 1992. Verder zal de E.E.G. eveneens de bestaande bilaterale visserij-overeenkomsten van Portugal eerbiedigen die dit land getroffen heeft met Noorwegen, Canada, de Verenigde Staten, enz. Ook de zogenaamde „joint-ventures” de gemengde maatschappij met rederijen of bedrijven in het buitenland zullen door de E.E.G. erkend worden.

Gezien er in Portugal geen producentenorganisaties bestaan zoals in de E.E.G., zal de Commissie aan de Raad van Ministers voorstellen zo spoedig mogelijk een krediet van 25 miljoen ter beschikking te stellen voor financiële hulp voor de organisatie van de producentenorganisaties.

De invoerrechten in de E.E.G. op Portugese sardines en ansjovisjes zullen wegvallen voor dit land bij invoer in de Gemeenschap, maar dan slechts binnen de grenzen van het huidige invoercijfer van ongeveer 14 duizend ton per jaar. Toch een konkurrent voor de Franse sardines. Voor wat de andere invoer- en douanerechten betreft, zullen deze zowel van de zijde van de

E.E.G. als van de zijde van Portugal volledig moeten wegvallen in een periode verspreid over 5 jaar.

Portugal zal eveneens vanaf de eerste dag van toetreding kunnen genieten van de E.E.G.-kredieten voor de modernisatie en de nieuwbouw der vissersvaartuigen en voor de modernisatie van de bedrijven en akkomodaties. Een verzoek vanwege de Portugezen om over E.E.G.-subsidies te kunnen beschikken voor de modernisatie en uitbouw van hun visserijwachtschepen werd niet aanvaard, omdat er slechts enkele Japanse tonijnsschepen in Portugese wateren optreden en Portugal deze bewaking wel zelf moet aankunnen.

In elk geval, op gebied van de visserij, geen moeilijkheden, wat de toetreding van Portugal betreft. De Gemeenschap had zich echter niet te verdedigen tegenover een eventuele invasie door Portugese vaartuigen, zoals dit wel het geval zou geweest zijn met Spanje. Het heeft de Gemeenschap dus niet veel gekost om zich grootmoedig te tonen.

ALLERLEI

■ In de laatste 5 jaar zijn de totale verliezen aan vrachtschepen aanzienlijk en voortdurend teruggelopen. Van 2,258 miljoen brutoton hetzij 278 eenheden, rekening gehouden met schepen vanaf 500 Brt, is dit terug gelopen in 1983 tot 1,351 miljoen ton met 209 eenheden. De hoogste verliezen gebeuren nog altijd onder de landen met goedkope vlag waarvan men weet, dat men het niet te nauw neemt met de stielkenis van de officieren en met de veiligheidsuitrusting aan boord. In dit verband zijn de verliezen het hoogst voor Liberia, Panama en Cyprus, met direkt daarop volgend Griekenland. Het teruglopen van de totale verliezen bij de vrachtschepen heeft een bepaalde invloed op de verzekeringspremie voor zeevaarisrisiko en aldus ook op de verzekeringspremievoet voor de visserijvloeten.

■ In Frankrijk, Groot-Brittannië en Denemarken in het bijzonder, mag de visserij zich thans... verheugen in de toenemende belangstelling vanwege Europarlementariërs, die zich één en al zorg betonen voor de visser en de visserij. Wat nakende verkiezingen toch allemaal kunnen doen. Het zal hier ook weerom wel in de eerste plaats om beloften en rotte appels gaan. De voorbije jaren hebben genoegzaam bewezen, dat de visserij doorgaans aan zichzelf werd overgelaten, behalve dan wat het vangstverbod betreft.

HARDLEERSE SPAANSE SCHIPPER

Eén van de Spaanse vissersvaartuigen die op 7 maart door de Franse marine beschoten werd, is terug opgemerkt geweest binnen de Franse visserijlimieten ter hoogte van La Rochelle. Het was een Frans vliegtuig dat de overtreding vaststelde, meer in het bijzonder van de „Burgoa-Mendi”, één der twee, thans in Spanje legendarische vissersvaartuigen, die samen met 9 andere Spaanse vissersvaartuigen uit het Baskische Ondaorra vissende was binnen de Franse 200 mijlszone. De Franse marine die rekening hield met een bepaalde provokatie vanwege de Spaanse vissersvaartuigen, nam contact op met Parijs en daarop is de Franse minister van Buitenlandse Zaken, samen met zijn collega van het departement van de Zee, in verbinding getreden met de Spaanse Admiraliteit en met de Spaanse staatssecretaris voor de visserij. Deze Spaanse autoriteiten hebben dan aan betrokken Spaanse vissersvaartuigen opdracht gegeven zich uit de Franse 200-mijlszone terug te trekken.

Een nieuw incident werd aldus vermeden, dank zij diplomatieke stappen vanwege de Franse regering. Anderzijds werden sinds 7 maart i.l., dag van het Frans-Spaans incident, geen overtredingen meer vastgesteld door Spaanse vaartuigen. In elk geval was de aanwezigheid van één der beschoten treilers, toch een teken aan de wand. Trouwens hadden de Spaanse vissers bedreigd met een vloot van meer dan honderd Spaanse vaartuigen terug te komen vissen in de Franse zone. Waren de tien betrokken vaartuigen een voorspel, een probatie om uit te zoeken

hoe de Franse Marine zou reageren? Het zal de Spaanse vissers zeker niet bekomen zijn, dat zij door de eigen admiraliteit en door het eigen departement voor de visserij, aangemaand werden de Franse wateren te verlaten. Anderzijds hebben de Fransen hier een blijk gegeven van koelbloedig en diplomatiek optreden. We menen echter nog altijd dat dit varkentje nog niet volledig gewassen is.

PORTUGEEES WACHTSCHIP SCHIET OP SPAANS VISSERSVAARTUIG

Van deze gelegenheid maken we gebruik om te berichten, dat in april ook de Portugese marine zich verplicht gezien heeft een salvo af te vuren op een Spaanse kleine kusttreiler, die op de zuidkust van Portugal, ter hoogte van Villa Real illegaal binnen de Portugese territoriale wateren aan het vissen was en op de vlucht sloeg toen de schipper aangemaand werd te stoppen. Het vaartuig met drie man aan boord, werd door het Portugees wachtschip opgebracht en de schipper van het vaartuig werd intussen reeds veroordeeld tot een boete van ongeveer 42 duizend B.fr.

De Portugese marine deelde mede dat het niet om een ernstig incident ging en dat niemand door de beschieting gewond werd. Er werd niet medegedeeld of het vaartuig zelf getroffen werd.

Het Franse voorbeeld schijnt dus opgang te hebben gemaakt.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

VERKOOP VAN VIS AAN SOVJET-VAARTUIGEN

Aan de hand van een vraag gesteld door het Belgisch Europarlementslid de hr Luc Beyer de Rycke, aan de Commissie te Brussel, stellen we enerzijds terug vast hoe weinig onze Europarlementairen, niettegenstaande hun goede inzichten, op de hoogte zijn van de toestand in de visserij en omgekeerd hoe de diensten van de betrokken Commissaris van de E.E.G.-Visserij, bepaalde antwoorden uit de weg gaan.

De vraag die gesteld werd en het antwoord was als volgt:

VRAAG:

Wat is de houding van de Commissie ten aanzien van de intensieve makreelvangst langs de Schotse kust en de daaruit voortvloeiende kans op uitroeiing van het makreelbestand (volgens een bericht van Antenne 2, werkelijke vangst in 1982 meer dan 600.000 ton tegen een contingent van 274.000 ton)?

Bovendien worden door Britse schepen overeenkomstig de bestaande voorschriften binnengehaalde vangsten van die vissoort onmiddellijk doorverkocht en behandeld (schoonmaken/invriezen) door Sovjet-fabrieksschepen of Oosteuropese vaartuigen en naar de ontwikkelingslanden verscheept, voornamelijk in Afrika.

Hoe denkt de Commissie over deze gang van zaken, welke ten koste gaat van de traditionele visvangst en van de Europese handel?

ANTWOORD VAN DE HEER CONTOGEOORGIS NAMENS DE COMMISSIE

De door de Raad voor 1982 vastgestelde TAC voor het westelijk makreelbestand in de communautaire wateren bedroeg 401.000 ton en niet 274.000 ton. Voorts zijn aanzienlijke hoeveelheden gevangen buiten de communautaire wateren, waar een gedeelte van dit bestand zich gedurende enkele maanden ophoudt.

Het is juist dat grote hoeveelheden verse of gekoelde produkten op zee worden verkocht en rechtstreeks overgeladen op fabrieksschepen die vaak behoren tot rederijen van landen met staatshandel. De Commissie vestigt de aandacht van het geachte Parlementslicd op het feit dat de interne markt voor makreel nog steeds beperkt is en dat de betrokken verkopen derhalve bij de huidige stand van zaken voor de vissers van de Gemeenschap een interessante afzetmogelijkheid is voor hun makreelproductie.

Het is een openbaar geheim, dat de aanvoer van makreel en ook van haring in de E.E.G. te groot is voor de eigen afzet en dat grote partijen van in de E.E.G.-landen aangevoerde pelagische vis opgevangen wordt. Hoe we ook tegenover de fabrieksschepen van het Oostblok staan, zijn de overladingen op zee zelf, van groot nut omdat de eigen markt de aanvoer niet aan kan.

Aldus beweren, dat dat deze overladingen op zee ten koste gaan van de eigen traditionele vis-

vangst en Europese handel, is de waarheid geweld aandoen. We moeten dus met de E.E.G.-Commissaris voor de zeevisserij, beamen, dat de interne markt voor makreel nog steeds beperkt blijft en dat de overladingen op zee aan de Oostbloklanden, voor de vissers (vooral Schotten) van de Gemeenschap een interessante afzetmogelijkheid is. We voegen er zelfs aan toe, dat het dank zij deze afzetmogelijkheid is dat de aanvoer in de eigen afslagen nog kopers vindt.

Toch gaf de E.E.G.-Commissaris een duidelijk antwoord op de bewering dat er aan overbevissing gedaan wordt en in 1982 meer dan 600 duizend ton aangevoerd werd, uit de weg. Er wordt hier op deze beschuldiging van overbevissing niet geantwoord. Alleen wordt er gezegd dat het toegelaten vangstkotum in 1982, niet 274 duizend ton was, maar 401.000 ton.

FRANKRIJK

■ Een Franse treiler van 39 m. uit La Rochelle in Frankrijk, de „Monique-André”, die nochtans goed vaart en in 1983 een brutobesomming van 35 miljoen B.fr. verwezenlijkte, kwam hiernede toch in de rode cijfers en werd door de voornaamste schuldeiser aan de ketting gelegd. De rederij berekende, dat aan gasoil alleen reeds 30% van de brutobesomming werd uitgegeven, dus tussen tien en elf miljoen, en aan lonen en sociale lasten 41%. De overblijvende 29% doen het niet voor de afschrijvingen, de herstellingen, het onderhoud, het vistuig, huur apparatuur, verzekering van het vaartuig en van de apparatuur, pakhuis, vismijn-, dok- en sluisrechten, lossingskosten, enz. zodat in 1983 het deficit opliep tot meer dan 2 miljoen B.fr. Een uitspraak van de rederij is thans dat zij minder verliezen door te blijven stilliggen dan met het gaan vissen?

Veel te velen beseffen niet, welke zware tol dient betaald aan brandstof, lonen en sociale lasten.

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1984

De editie 1984 van de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak, die nu al aan de 46e jaargang is, omvat dit jaar zo maar eventjes 1.400 bladzijden, en loopt voor de rest in de trend van de voorgaande edities, met name de zeeman bijstaan in de steeds complexer wordende maritieme wetgeving.

Dit boekwerk is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr., vermeerderd met 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) en de verzendingskosten, ten bedrage van 132 fr. op, hetzij postrekening 000-0418987-44, hetzij bankrekening Brussel Lambert 384-1605797-46, op naam van Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.

Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.

Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.

OVA, Vismijn, Oostende.

Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.

Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

Kantoor „Stuurboord” editie te Urk.

IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.

Maritiem, Vissersweg 46, te Scheveningen.

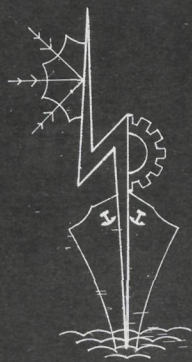
Observator, Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam.

Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.

Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

De kostprijs in Nederland bedraagt 1.200 F., vermeerderd met 160 F voor verzendingskosten. Bestellingen kunnen eveneens geschieden door storting op een van de eerder vernoemde rekeningnummers. Pas na ontvangst van de storting wordt de bestelling uitgevoerd.

WERKHUIZEN s.v. S.C.A.P. OOSTENDE



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG:

(059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD:

(059) 32.31.48

J. PRAET

50.33.27

R. DEDRIE

26.64.99

JOS PRAET

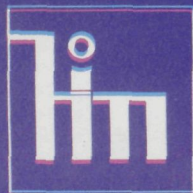


HULP IN NOOD

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



Meer dan 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

