

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 stonde, 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.

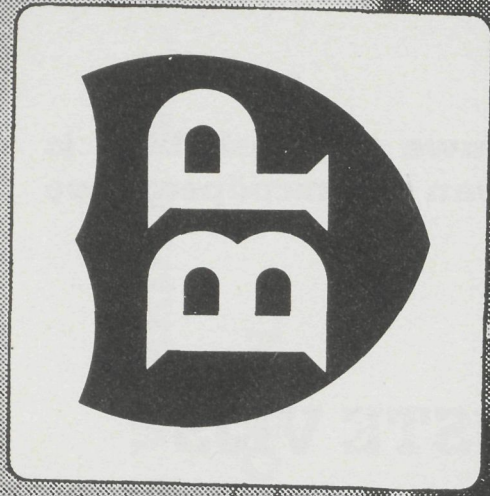
Nu, pakweg een kwarteeuw geleden, werden die normen een heel stuk verlegd. Het gaat onze economie heel wat minder goed; met andere woorden, een bedrijf dat aan stagnatie toe is, wordt nog met een „goed” gekwoeteerd. Over een achteruitgang wordt in dat geval al niet meer gesproken. Zo liggen tegenwoordig 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 bevoorradiging 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 VISSERSVOLK”.

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 beoogt 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 garefabriek, 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 geroepen 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 garens.

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 eerste 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 onverbidde 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 waarmede 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 kelderden, 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 aderingteling 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 beseffen 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-



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.

(Vervolg volgende blz.)

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



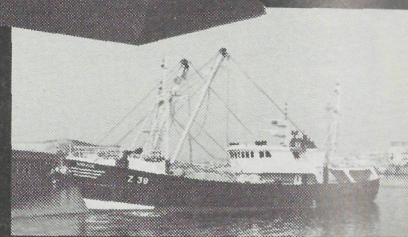
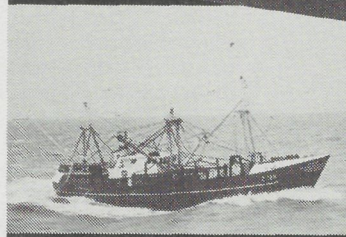
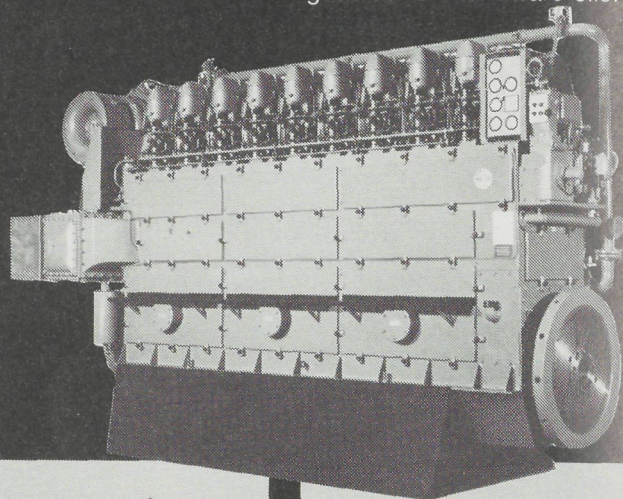
stuwkracht in staal

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 eerste klas 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 cylinders 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 meelevend 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 daarenboven een overtuigende visserij-aanhanger was van de kooperatieve gedachte, nl. de heer Prosper Vandenberghe. 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 Verzekeringmaatschappij 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, waar van 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 tekenende 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, werkklust 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 Vandenberghe 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.)

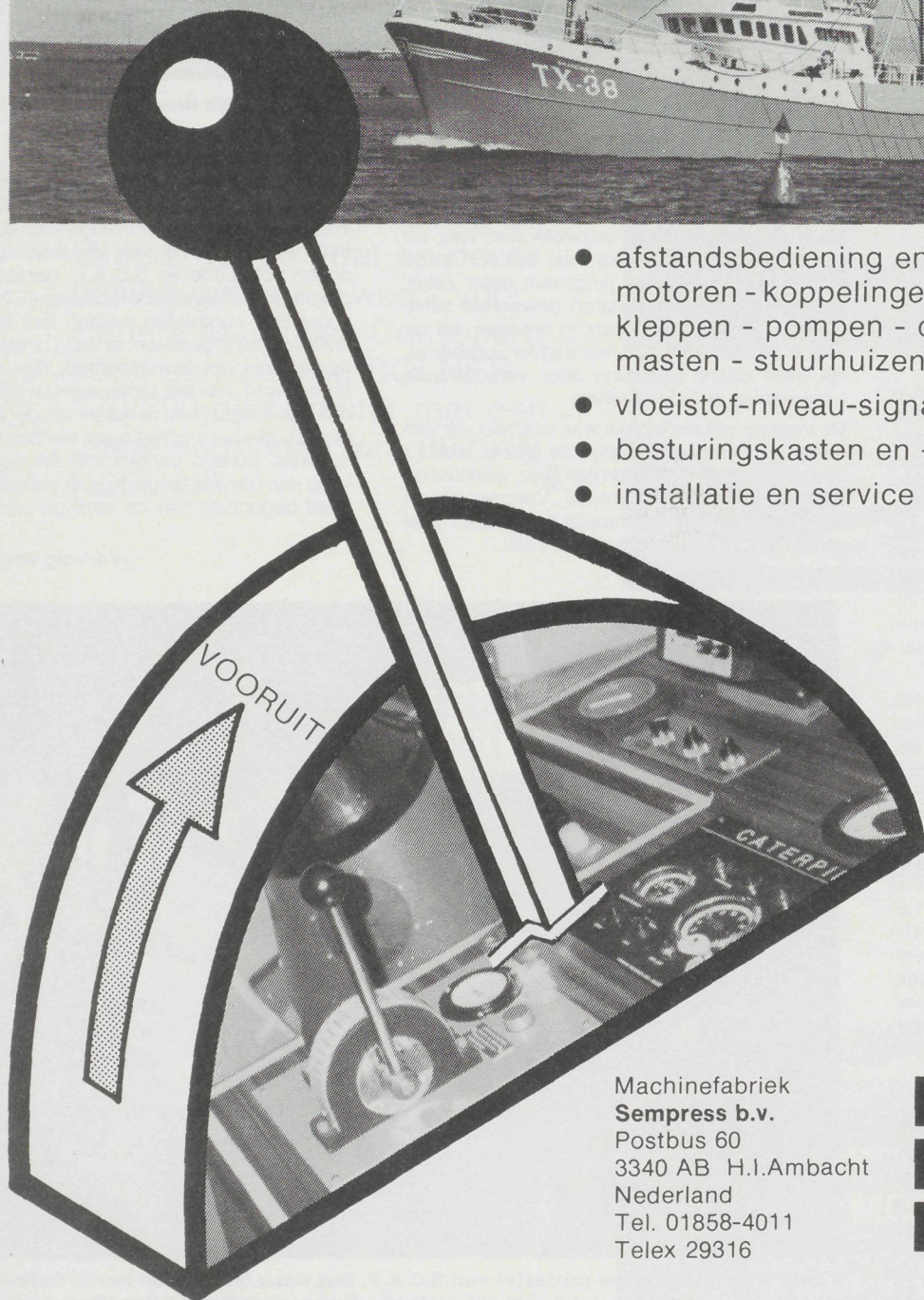


Klinken op het nieuwe initiatief van S.C.A.P. Dat doen (v.l.n.r.) de heren Callens van de G.O.M., bedrijfsleider Jef Praet, ere-voorzitter Dries Claeys, inspecteur-generaal Simoen van Bruggen en Wegen, schepen Makelberge en directeur Pros Vandenberghe.

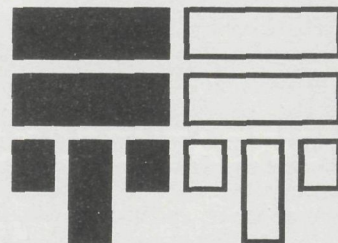
SEMPRESS



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



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



vloten, van kunstvezels, elementen voor olienmazoutfilters, 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 werkhuisen mogen terecht aangezien worden als enig in hun soort en zeker de modernste langs 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-

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 visserijmiddens algemeen gewaardeerd werd om zijn vakkennis, 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 mechaniek, 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 concurrerende 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 scheepselectriciteit, en bijgestaan 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 haringhale) 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 overbelastingproeven 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 anders 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 procedé 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.)



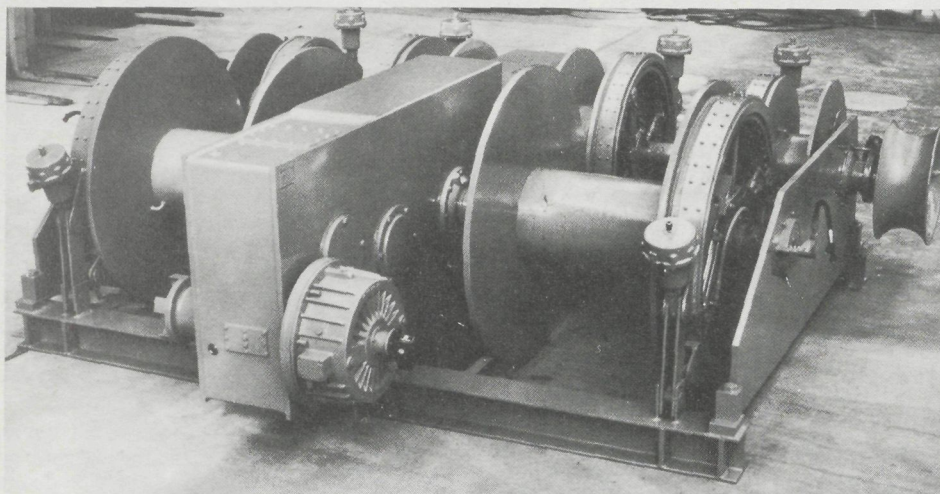
Nog een beeld van de kiellegging van de O.333 „Marco”. Secretaris-Generaal Marcel Poppe, directeur Pros Vandenberghe en schepen Roland Makelberge zijn een en al belangstelling.



„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 variëte 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 onooglijke 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 hoofdzaakelijke rol, 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 vlakke ... 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 gegene 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 biezonder 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.

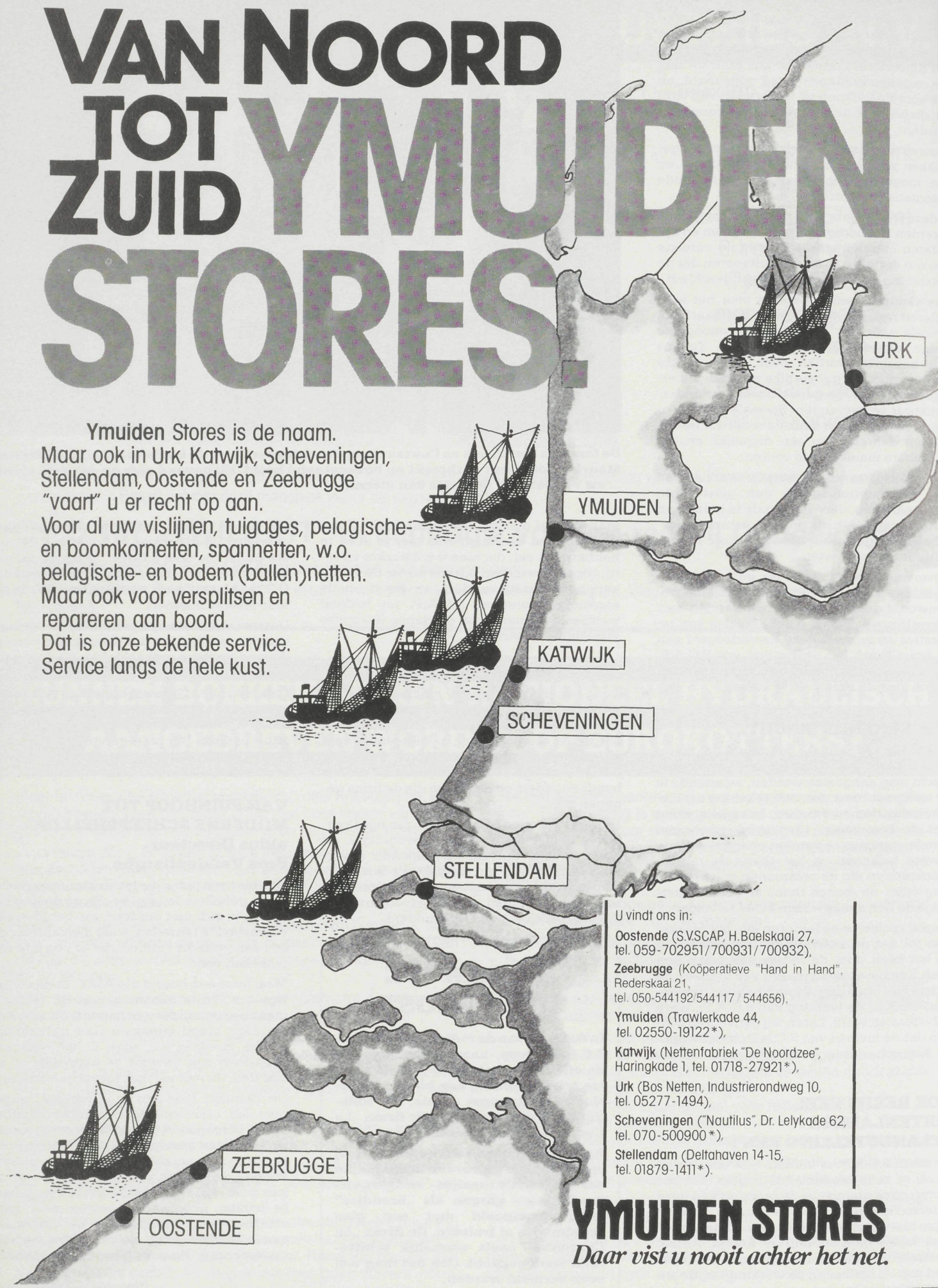
Maar voor een bedrijf als SCAP, er naast gelegen, volop in expansie, was dit faillissement een geluk met een ongeluk en moesten we deze grond bijnemen voor uitbreiding. Zoniet, moesten wij, zoals in het verleden, voortdoen met gewoon te herstellen of afbouwen, de rest aan het toeval overlatend.

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 waarmede toen begonnen was, op het einde 1983, er 108 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 Claeyns, 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 Claeyns, Plancke en Vanvermaet van Ebess 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, betekend 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 bekwame 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, niet tegenstaande 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 alsook de werfverschaffing, 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.

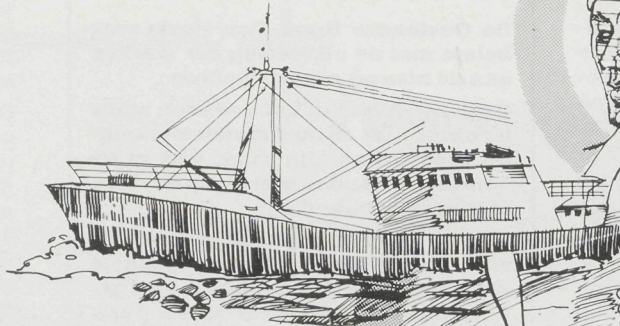
Onze dank gaat ook naar u, Ir. Gobin, onder wiens impuls aannemers Van Heule erin slaagden, de helling, die door ons thans in gebruik wordt genomen, niet tegenstaande de vele moeilijkheden van een sedert jaren verwaarloosde en niet gebaggerde vissershaven veroorzaakt, op perfecte wijze te hebben afgewerkt.

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 Oostendse stadsbestuur, hier vertegenwoordigd door Schepen Makelberge.

(Vervolg volgende blz.)



Betrouwbaarheid staat voorop..!

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

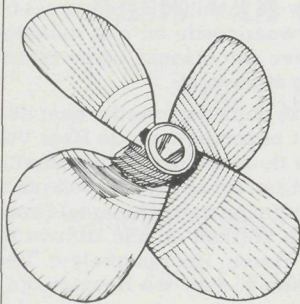
Oog en oor voor uw wensen.

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

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

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

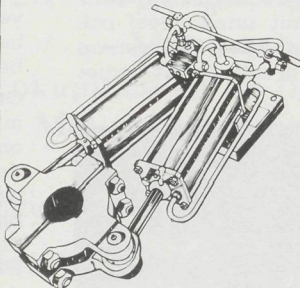
Vaste schroeven tot 4 m ø
 Mangaanbrons en nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

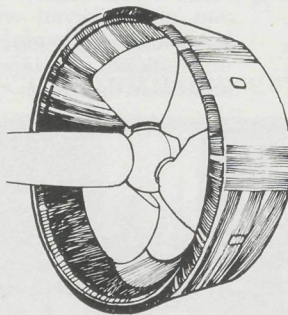
Hydraulische stuurmachines uitgevoerd in verschillende systemen. Roermomenten van 0.5 ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

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

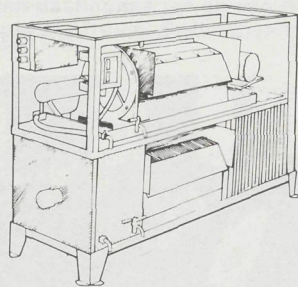
Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effectieve rendementsverbeteringen.



HODI

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

Unieke scherfijsinstallaties 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, verschiet eigenlijk niet, want deze mensen uit de visserijmiddelen kennen U door en door en al verschieten 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 betekend, 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 trailer 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 Martinzen-Coussaert.

De h. Martinzen 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 spanten: 8,00 m;
- holte: 4,10 m.

De voortstuwing zal geschied 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 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 deshale.

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 deshale.

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”.

*
* *

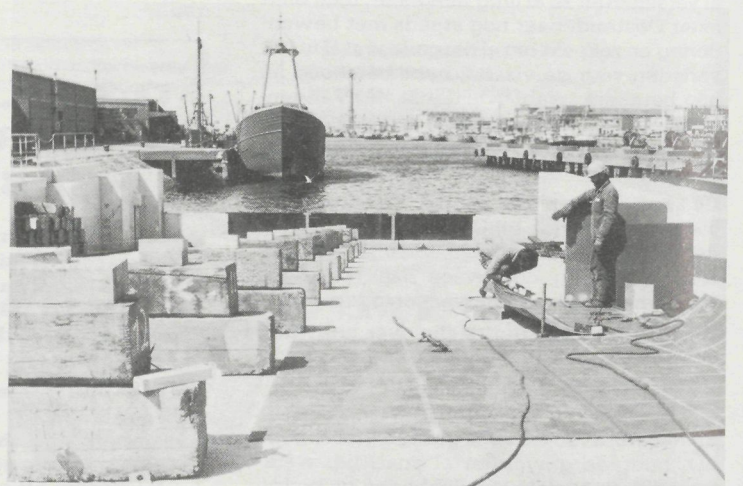
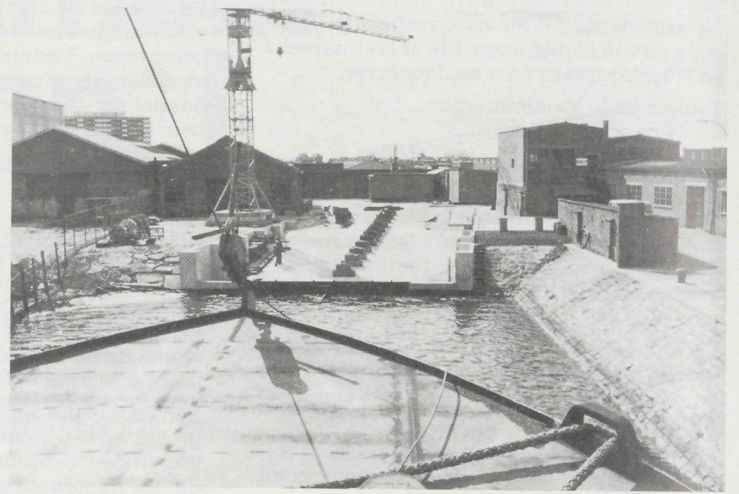
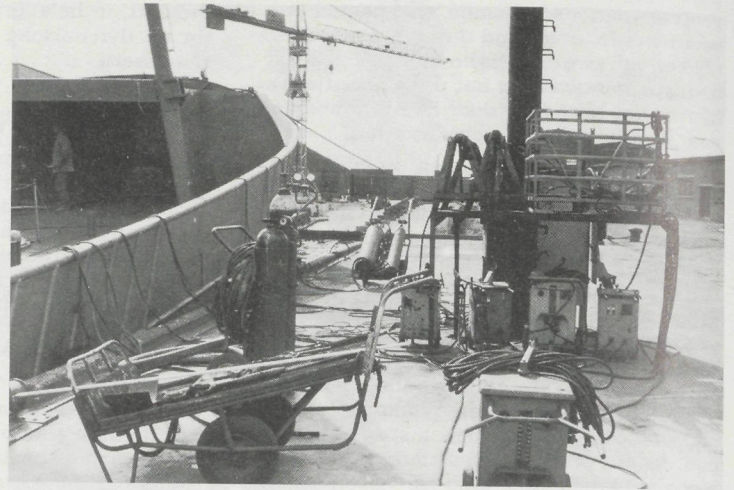
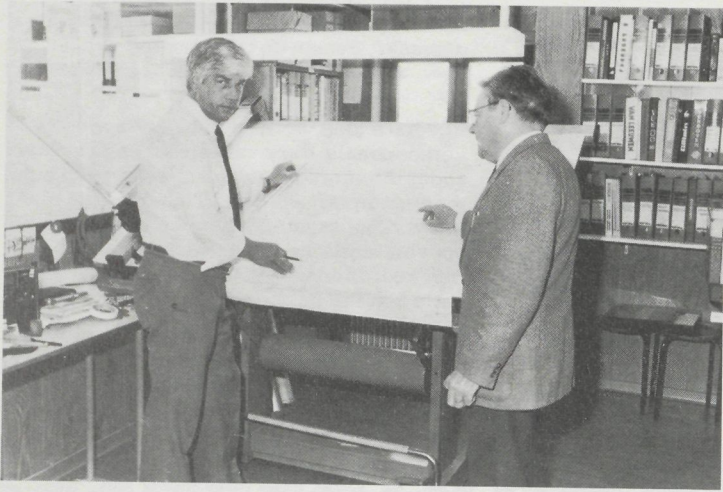
Totdaar schepen Makelberge en dat betekende ook het slot van het officieel gedeelte.

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 tewerkgesteld 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.

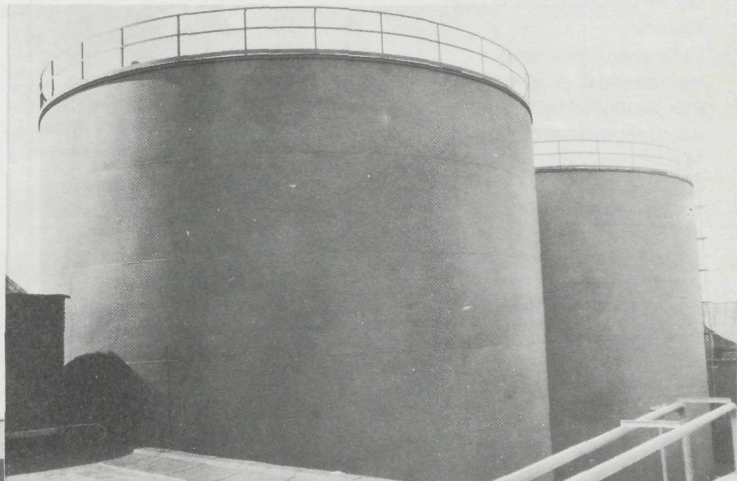
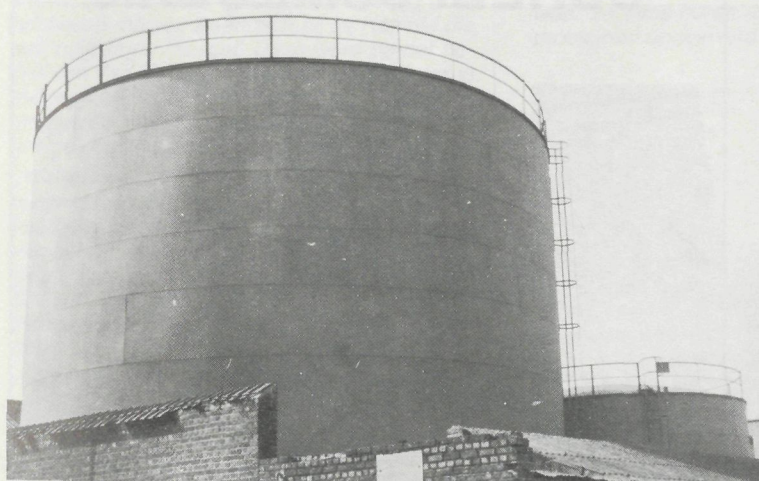
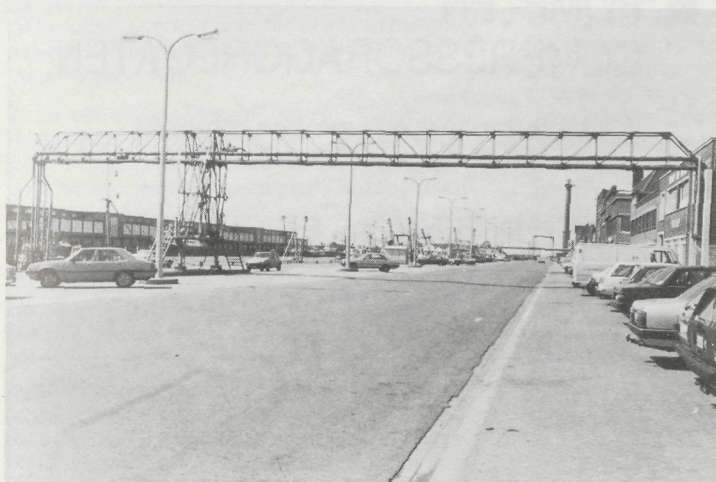
SCAP IN BEELD – SCAP IN BEELD – SCAP IN BEELD



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 kiellegging 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.