

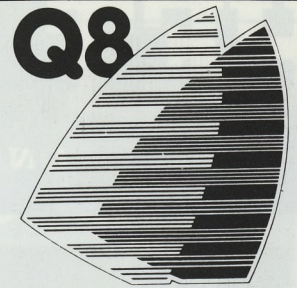
# HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE



56 ste jaar - verschijnt maandelijks - 5 mei 1989 - nr 5 - 99,- B.F.

# Kuwait Petroleum (Belgium)



- ★ Marine en Industriële Oliën en Vetten
- ★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27  
H. Baelskaai 29, 8400 Oostende - Tel. (059) 33 03 20

STATIONSPLEIN 4, INDUSTRIEPARK „TEN BRIELE”, 8000 BRUGGE - TEL. (050) 38 37 58 - 86

Staaldraadtouwwerken van Baasrode  
en Scheepswerven

## VAN PRAET-DANSAERT p.v.b.a. BAASRODE



- ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:
- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
  - NIJVERHEID
  - ALLERHANDE

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

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

☎ (052) 33.24.66 - B.T.W. 400.332.559

RESTAURANT - KUNSTGALERIJ -  
ESTAMINET

*„au chicon”*

Zeepaadje nr. 8, Bredene

*Pareltje van de kust*

SPECIALITEIT LOTTEKAKEN  
MET WITLOOF

Zondag - maandag gesloten

Reservatie gewenst:  
tel. (059) 32 58 61

Keuken open vanaf 18 uur tot 24 uur

### OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

### b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU CAFMEYER & C°



VÓÓR & NA SCHADE - RAMING  
ROERENDE & ONROERENDE  
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

## COLOFON

DIREKTEUR: Willy Versluis

DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluis

HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove

REDAKTIERAAD: Marc Loy,  
Flor Vandekerckhove, Guido Walters

MEDEWERKERS: André Baert, Edward Brouckxon, Hugo Brutin, Robert Depoortere (tekeningen), Robert Coelus, Walter Corveleyn, Walter Debrock, Frank Decerf, Roland Desnerck, P.P. Goberecht, Rika Goethaels, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Yvon Kermarrec (tekeningen), Jef Klausling, Willem Lanzweert, Marc Loy, Ingrid Stasse, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (de laatste), Guido Walters

BOEKHOUDING: Ivan Schamp

FAKTURATIE: Sonja Vantorre

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor

Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores

tel: 059/32 55 59

De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redakteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.

Artikels overnemen mag, mits bronvermelding.



Lid van de Unie van de Uitgevers van de Periodieke Pers.



SEAPRINT

H. BAELSKAAI 2

8400 OOSTENDE

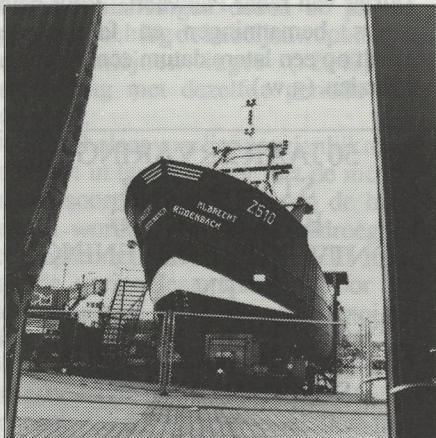
Tel: 059/32 55 59

Fax: 059/32 17 52

is verantwoordelijk voor het werven van publiciteit, de verzending en de technische realisatie van HET VISSERIJBLAD.

Openingsuren: elke werkdag van 9 uur tot 12.30 uur.

Abonnementen: 1 jaar (12 nummers) door overschrijving van 1 200,- (Nederland 1 900,- B.F.) op rekening 738-5012774-30 van SEAPRINT c.v., met vermelding: abo HVB. Steunabonnementen: 2 000,- B.F./jaar.



Omslagfoto: 6 mei 1989. De Z. 510 wordt tewater gelaten. (foto: Guido Walters)

# EDITORIAAL

## Merkwaardig

**Dit nummer van Het Visserijblad is, om verschillende redenen, merkwaardig.**

Ten eerste is het dat, omdat we de vormvernieuwing van het blad nu toch wel volledig onder de knie gekregen hebben. We hadden het trouwens beloofd: verleden jaar hebben we ons uitsluitend met de inhoudelijke vernieuwing bezig gehouden, dit jaar zouden we de vorm aanpakken. En we maakten onszelf sterk: voor het einde van het jaar moest Het Visserijblad er anders uitzien én beter. Het heeft niet eens zo lang geduurd. Dit is het derde nummer nieuwe stijl en we hebben "onze draai gevonden". Vanaf nu kan het trouwens alleen nog maar beter worden.

Maar ook de inhoud van dit nummer van Het Visserijblad is opmerkelijk... en we zeggen dat niet om onszelf te bewieroken. Want daar zit het hem juist. Deze editie bevat verschillende lange (en interessante) bijdragen, waarvoor wijzelf erg weinig hebben moeten doen.

Er is een reportage over de Nederlandse visserij. Dat verslag toont duidelijk aan dat de zeven vette jaren daar voorbij zijn. Het enige dat wij moesten doen om tot die konklusie te komen, was de puzzel in elkaar passen. De tekenen (én de reeds geschreven teksten) die daarop wezen waren velerlei en we hebben de stukjes in elkaar gepast. Lezen, dus!

Dan is er een uitgebreid interview met Ivan Victor. Dat is een vakbondssecretaris. Ook daarvoor moesten we niet zoveel doen. We hadden alleen maar op te schrijven wat de man zegde. Dat stuk is merkwaardig omdat het een socialistische stem betreft in het, toch wel erg liberale (en een tikkeltje anarchistische), milieu van de visserij.

Tenslotte is er nog een bijdrage, waarvoor wij helemaal niets hoefden te doen. De lezers van Het Visserijblad krijgen vandaag een dossier over de toestand van de visserij. Nooit voorheen hebben wij zo'n klaar, begrijpelijk dossier gelezen over de sektor. Een meesterwerkje! Het werd geschreven door Freddy Pollet en het was voer voor intellectuelen. De heer Pollet heeft het dan ook allemaal zeer eenvoudig gemaakt... en zie: iedereen kan het begrijpen, zelfs wij!

Flor Vandekerckhove

# ZEEBRUGGE HULDIGT

De Zeebrugse Visveiling heeft de reders en opvarenden van de vaartuigen, die in hun categorie de hoogste besommingen boekten vergast op een attentie. Binnenkort kunnen de Z.105 Atlas, Z.509 Telstar, Z.510 Zeemansblik II en de Z.554 Lucky-Star II uitvaren met een bijzonder kenteken.

Tijdens een kleine receptie, op dinsdag 18 april, werden de reders en bemanning van het boomkorvaartuig en de garnaalschuit met de hoogste individuele besomming vorig jaar gehuldigd. Ook voor de echtgenotes liet de ZV bloemen aanrukken. Algemeen directeur Freddy Pollet verduidelijkte het initiatief. "Reders die Zeebrugge trouw zijn verdienen een beloning voor hun aandeel in de totale opbrengst van de visveiling, die vorig jaar 1,76 miljard bedroeg. Alleen met de medewerking van de eigen reders is het onmogelijk in Zeebrugge een continue markt te organiseren. Wij lonken dan ook naar Oostende en trachten buitenlandse kopers te lokken en te houden. Om daarin te slagen moet er steeds voldoende aanvoer zijn, want kopers rijden niet graag terug met halfgevulde koelwagens, zoals dat op sommige dagen nog gebeurt.

verse vis zo snel mogelijk ter plaatse te brengen. Hij vertrouwde ons in dit verband toe dat het kwaliteitselement in de toekomst meer en meer zal uitgespeeld worden. Naar Nederlands voorbeeld (cfr Breskens en Urk) wordt een formule uitgewerkt om in de toekomst kwaliteitswimpels uit te reiken aan de vaartuigen, die op dit vlak het best presteren.



Reedster Mestdag met echtgenoot Willemskens en de bemanning van de Z.554. Hoogste garnaalbesomming.



Reder Cattoor, Mevrouw Coens en de bemanning (met echtgenotes) van de Z. 105 Atlas (foto's g.w.)

Na de toelichting mochten reder Robert Cattoor, Mevrouw Daniël Coens (als meter van de Z.105) en de bemanningsleden een herinneringsschaal in ontvangst nemen. De Z.105 besomde vorig jaar meer dan 40 miljoen na 17 reizen, die telkens in de Zeebrugse afslag werden beëindigd. De grote bokkentreiler die pas eind '87 in de vaart kwam en dat jaar nog slechts één reis kon maken realiseerde tijdens het eerste werkjaar meteen de hoogste bruto-besomming van de Belgische visserijvloot. Voor het schip is ook een speciale onderscheiding in de maak. Wat het wordt, daar heeft iedereen nog het raden naar, aangezien het sierstuk niet tijdig klaar kwam om het na de receptie aan het schip te bevestigen.

Als tweede in de rij werd reedster Christiane Willemskens-Mestdag van het garnaalschip Z.554 Lucky-Star II van de gelijknamige rederij uit Lissewege en ook de bemanning op een ereschaal vergast. De Z.554 viste vorig jaar meer dan zes miljoen bijeen. Dat is niet weinig voor een vaartuig van minder dan twintig meter, dat tot de groep van vijftien kleinste Zeebrugse vissersvaartuigen behoort. In dit verband bekende directeur Pollet dat hij blijft geloven in deze visserij. En nog eens werd Nederland als voorbeeld aangehaald waar niet alleen wordt geïnvesteerd in mastodonten van meer dan 40 meter, maar ook in garnaalvaartuigen, waarvoor blijkbaar nog toekomstmogelijkheden bestaan. Ook de Z.554 zal nog wat geduld moeten oefenen vooraleer het schip met het label van de beste garnaalvisser kan uitvaren.

Voor de categorie kreefteputters en Eurokotters werden die dag geen onderscheidingen uitgereikt omdat de uitverkorenen ter visserij waren. Het betreft de Z.510 Zeemansblik II van de familie Utterwulge en de Eurokotter Z.509 Telstar van reder Pauwaert. Voor beide reders, bemanningen en familieleden wordt op een latere datum een ontvangst voorzien. (g.w.)

## Kwaliteitsvis

Naast permanente aanvoer mikt de ZV ook op kwaliteitsvis, die in de gunstigste omstandigheden bij de koper moet geraken. Hij gaf de aanwezigen vast de boodschap mee om de vangsten goed te behandelen, de versheid te garanderen en de reizen, in het mate van het mogelijke, zo kort mogelijk te houden. Dit laatste is niet steeds gemakkelijk omwille van de afstand die ons scheidt van de rendabelste visgronden. Commercieel directeur Ignace Pollet verwees hierbij naar de koeltransporten, die vanuit Franse, Britse en Deense havens worden opgezet om de



**Peter Zaman**  
naval architect

Oosthoevestraat 133  
B - 2080 Kapellen  
Belgium  
Tel : 03/664 75 77

50 JAAR ERVARING  
STAAN U TER  
BESCHIKKING  
ONTWERPBEREKENING  
EN  
KOSTPRIJSBEGROTING  
VOOR ALLE TYPE  
SCHEPEN TOT 40 m  
IN  
- STAAL  
- ALUMINIUM  
- HOUT  
- POLYESTER

# Overzicht: minder opbrengsten in eerste kwartaal

De eerste drie maanden van dit jaar waren gekenmerkt door een daling van de aanvoer van de belangrijkste vissoorten, behalve

gerealiseerd werd.

Opvallend zijn de grote aanlandingen van pelagische vissoorten, die toe te schrijven

zijn aan een heropflakking van de haringvisserij, die in voorgaande jaren garnaalvisserij de laatste tijd hebben gekend. Voor een hogere garnaalbesomming moeten we tot in '84 teruggaan, maar met 35 ton ligt de aanvoer toch aanzienlijk beneden de 45 ton van '86. Toen werd slechts een gemiddelde prijs van 142 frank betaald, tegenover 207 dit jaar.

Ook de aanvoer van andere schaal- en weekdieren bereikte een hoger peil. De vraag was voldoende groot om de prijsvorming op een

hoger niveau te tillen. De evolutie van de gemiddelde prijs laat daar trouwens geen twijfel over bestaan.

Globaal gezien moest de zeevisserij toch wat terrein prijsgeven. De totale aanvoer lag uiteindelijk 800 ton (-8,4%) lager, terwijl het financiële resultaat gedurende de eerste drie maanden van 824 miljoen naar 785 miljoen (-4,7%) terugliep.

Volledigheidshalve vermelden we nog dat het aanvoergewicht gedurende het eerste kwartaal vorig jaar ook al fel teruggelopen was met 1 389 ton (-13%), tegenover de aanlandingen van het uitzonderlijke jaar '87.

Tenslotte stippen we nog aan dat gedurende het eerste kwartaal 125 ton visprodukten aan de markt voor menselijke consumptie onttrokken werden. De opvang bedroeg 33 ton in januari, 17,6 ton in februari en 74 ton (waarvan 19 ton haring) of een gemiddelde van minder dan anderhalf procent van de aanvoer. (g.w.)

Bron: dienst voor de Zeevisserij.

**De rubriek "Het gebeurde in 1962: de Oostendse vismijn wordt gemoderniseerd" werd met één maand opgeschoven. Het vervolg krijgt u in HVB van juni 1989**

Evolutie aanvoer en besomming gedurende het eerste kwartaal		
..... Aanvoer in ton	..... opbrengst (x 1 000,-)	gemid.prijs
1982 .....	11 879 .....	549.808
1983 .....	9 425 .....	583 748
1984 .....	8 799 .....	562 755
1985 .....	9 012 .....	616 262
1986 .....	8 854 .....	914 387
1987 .....	10 968 .....	966 958
1988 .....	9 579 .....	824 391
1989 .....	8 771 .....	785 585

tong. Alhoewel er voor alle visserijen een prijstoename plaatsgreep (behalve voor schol en de pelagische vissoorten, waarmee vooral haring bedoeld wordt), was deze onvoldoende groot om de opbrengst van verleden jaar te benaderen. Deze lag trouwens al aanzienlijk beneden het topcijfer van '87. Bijgaande tabellen maken één en ander duidelijk.

Tijdens het eerste kwartaal lag de kabeljauwaanvoer elke maand beneden het peil van vorig jaar. Ruim een derde minder aanlandingen deden de prijzen opveren. Toch lag de kabeljauwopbrengst veertig miljoen lager (-29%) in vergelijking met dezelfde periode van vorig jaar.

Ook de schol aanvoer liep aanzienlijk terug en moest in tegenstelling met de meeste andere soorten goedkoper van de hand gedaan worden. In maart bedroeg de scholopbrengst niet eens de helft meer van de vorige lentemaand. Door het stormweer zijn dan ook veel vaartuigen binnen gebleven.

Bij de demersale vissoorten hadden de vangsttoenames de overhand, de schelvis vooraan. Zeeduivel en hondshaai kwamen in grotere hoeveelheden op de afslag. Wat tong betreft konden vooral de laatste twee maanden grotere vangsten naar de vismijnen vloeien, waardoor een meeropbrengst van twintig miljoen (+7%)

## Twee razzia's in Zeebrugse vismijn

Binnen een tijdsperiode van tien dagen heeft de visserij-inspectie in samenwerking met de opsporingsdienst van de douane en accijnzen en de Brugse politie twee razzia's gehouden in de Zeebrugse vismijn. In de nacht van zondag 10 op maandag 11 april was de omgeving van de Zeebrugse vismijn hermetisch afgegrensd van de buitenwereld. Tijdens de gecoördineerde actie waaraan een twintigtal ambtenaren deelnamen, werd zes ton vis in beslag genomen. De vis werd aangetroffen in de opslagruimten van enkele visverkopers, die de herkomst ervan niet konden bewijzen.

Aangezien de goederen aan de verplichte veiling onttrokken waren kon evenmin een veilig- en keuringscertificaat worden voorgelegd. In een mededeling wees directeur Pollet erop dat de hoeveelheid niet groter is dan 4% van de dagomzet, een cijfer dat lager zou zijn dan in de andere vismijnen. Enkele dagen later werd opnieuw beslag gelegd op een partij van twee ton ongekeurde vis in afgehuurde koelcellen.

De eerste keer kon de vis nog 's middags geveild worden, wat één miljoen opleverde voor de consignatiekas. Bij de verkoop van de laatst in beslag genomen vis werd de veiling geboycot door reders en handelaars. Er zat dan ook niet anders op dan de partij, ter waarde van 400 000 frank, tegen opvangprijs, ter destructie af te voeren.

Volgens een Nederlands vakblad werden bij de akties vissers en handelaars gearresteerd, maar bij ons is hierover niets bekend.



### SPAARKREDIET De Spaarbank met visie

belastingservice (aangifte en berekenen)

**VLOTTE  
DIENSTVERLENING  
(OOK VOOR NIET-  
KLANTEN)**

vb: woonkrediet tot 125%  
autofinanciering aan 0,38%

**GIRO 2000**

(visa-Eurocard-Eurocheque-  
Giroplan-S-foon-thuisbankieren:  
24 uur op 24 uur)

**VERMOGENSBEHEER EN  
BELEGGINGSADVIES OP UW  
MAAT**

**KANTOOR DIRK LAGA**

**AARTSHERTOGINNENSTRAAT**

45

(nabij O.-L.-V.-college)  
8400 Oostende

Tel: 059/70 37 46 (kantoor)  
059/32 59 08 (na 20 uur)

# Versluys O.V.A.- voorzitter

Tijdens de jaarlijkse algemene statutaire vergadering van de Onderlinge Vis Afslag (OVA) werd de nieuwe raad van bestuur voor de rederscoöperatieve verkozen. Nieuwkomers in het bestuursorgaan zijn mevrouw Marina Lepeire en de reders Louis Pieters en André Rammeloo. Tijdens de eerste bijeenkomst sprak de raad zich uit over het dagelijks bestuur en koos Willy Versluys tot voorzitter.

De OVA heeft als rederscoöperatieve de visveiling in de Oostendse afslag in handen. Daarnaast beschikt de vennootschap over een sociaal sekretariaat, dat instaat voor de verwerking van de loonadministratie en de sociale verplichtingen van reders en bemanningen.

Tijdens de tweejaarlijkse algemene statutaire vergaderingen worden telkens de helft van de bestuursmandaten voor vier jaar vernieuwd. Dit jaar moest de stembusuitslag enkele nieuwe bestuurders aanwijzen uit meerdere kandidaturen. Na de stemming op 6 april was de raad van bestuur samengesteld uit Edgard Eerebout (O.20 & O.100), Norbert Hennaert (O.231), August Hertsens (Z.183 & Z.583), Gilbert Lebluy (O.274), Marina Lepeire-Nollet (O.154), Milo Maesen (O.124), Louis Pieters (O.316), André Rammeloo (N.708 & N.709), Frans Verleene (O.137 & O.499) en Willy



Het nieuwe dagelijks bestuur van de OVA: voorzitter Willy Versluys omringd door bestuurder Norbert Hennaert, directeur Roger Cattoor en ondervoorzitter Gilbert Lebluy. (foto g.w.)

Versluys (N.36, Z.50, Z.582, O.51, O.518, O.108).

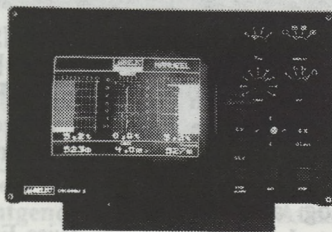
Tijdens de eerste bestuursvergadering stelde de raad van bestuur een dagelijks bestuur samen. In opvolging van Henri Pintelon werd Willy Versluys tot nieuwe voorzitter aangesteld en Gilbert Lebluy tot ondervoorzitter. Samen met bestuurder Norbert Hennaert en directeur Roger Cattoor hebben zij de dagelijkse leiding van de coöperatieve in handen.

Het OVA-bestuur heeft de reders Versluys en Hennaert aangeduid als vertegenwoordigers in de Oostendse vissers-havencommissie. (g.w.)

## PROTEC

### HET TREKKRACHT-VEILIGHEIDSSYSTEEM

voor de BOOMKORVISSERIJ



- Meting en registratie van de trekkrachten in SB/BB-kabel
  - Minimale schade en verlies aan vistuig bij vastslaan, door automatisch kabelvieren bij overtrekkracht
  - Nauwkeurige lengtemeting in meter/vadem
  - Belgisch fabrikaat
- voor meer informatie:

**MARELEC**

Marelec pvba  
Albert I laan 72  
B-9450 Nieuwpoort  
Belgium  
Tel.: (058) 23 51 98  
Fax.: (058) 23 92 80

MARINE ELECTRONICS / AUTOMATIC TRAWLING SYSTEMS

## Tussen "Soepe" en de patatten



In deze rubriek serveren wij u uit-het-leven-gegrepen verhalen, voor waar opgetekend uit de mond van taxichauffeur Robert Rousselle, 'Soepe' voor de vissers en voor al degenen die hem kennen.

Het taxitrajekt liep niet altijd tussen kaai en staminee, lief of gezin. Een viertal keer reed Soepe ook richting Franse grens en Rijsel, waar de voor ons dichtste kazerne van het vreemdelingenlegioen gevestigd is.

Soepe: "Een visser die al op het punt stond weer in zee te vertrekken, vroeg mij om hem naar Rijsel te voeren waar hij eerst nog al zijn geld wou opmaken, zo zei hij." "Nadien vroeg hij me om hem bij het vreemdelingenlegioen af te zetten. Een jaar later heb ik hem dan in Oostende teruggezien. Ik heb dan later ook vernomen dat hij één en ander op zijn kerfstok had en dat hij normaal de 'bak' zou worden ingedraaid. Zodoende verkoos hij naar het vreemdelingenlegioen te gaan."

"Na een tijdje -hij was ondertussen weer gaan varen- belde hij me op en zei: 'Ze kunnen hier allemaal verrekken, ik gaan weere!' Terug de taxi in en ik toog voor de tweede keer met hem naar Rijsel, maar dàar heeft hij 'zijn haver gekregen': drie maand cel, wegens desertie."

"Ooit voerde ik er twee andere vissers naartoe, die zijn daar maar een week binnen geweest. Ze werden afgekeurd. De selectie was streng geworden en in plaats van 'riftjraftje' werden er alleen nog maar serieuze soldaten gerecruiteerd."

"Later heb ik nog twee vissers naar de kazerne van het vreemdelingenlegioen gevoerd, maar die twee heb ik nooit meer terug gezien. Misschien zitten ze er nog?"

## ISSN 0776-6912

Vanwege het "International Serials Data System" heeft Het Visserijblad een ISSN-nummer (International Standard Serial Number) toegekend gekregen. Dit nummer zal vanaf volgende maand steeds op een goed zichtbare plaats in het blad aangebracht worden



**Wij feliciteren reder Edmond Serie,  
met de inbouw van een nieuwe motor (Mercedes) in  
de O.142 Hermes  
Scheepsdiesel**



# RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

H. Baelskaai 8, 8400 OOSTENDE - Tel. (059) 32 28 75 - Privé (050) 51 48 79 - FAX 32 56 59

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| - LEIDINGWERK         | - SCHROEFASSEN  |
| - SLIPWAYWERKEN       | - ROERAS- EN BUSSEN, VISLIEREN, POMPEN EN KEERKOPPELINGEN |
| - LAS- EN BRANDWERK   | - PLAATSEN EN HERSTELLEN VAN <b>ALLE</b> DIESELMOTOREN    |
| - OPSPUITEN VAN ASSEN |   |

## Tweede lijk opgevist

# "Bellis" vindt wrak Z.200

## Geheimzinnigheid rond inhoud netten

Nu de opzoekingen naar het wrak van de Z.200 Tijn Uilenspiegel achter de rug zijn, blijven toch heel wat vragen overeind. De geslaagde speurtocht door de Belgische zeemacht -het resultaat van de voorbeeldige samenwerking tussen diverse instanties- heeft wel de ligplaats van het wrak onthuld, maar over de oorzaak van de ramp is nauwelijks iets meer bekend. Ondertussen is ook het stoffelijk overschot van schipper Eddy Van Der Veen in de

Ierse Zee opgevist. Van de drie andere opvarenden hebben de duikers die het wrak betraden geen spoor gevonden. De speciale onderzoekskommissie zal aan de hand van de verslagen en getuigenissen ongetwijfeld een aantal mogelijke oorzaken van de scheepsramp kunnen elimineren.

Maandag 3 april hervatte de mijnenveger M.916 "Bellis" de zoektocht naar het wrak van de Z.200, nadat de M.920 Iris vòòr het paasweekeinde onver-

richterzake teruggekeerd was naar de basis in Zeebrugge. Bevelhebber Pierre Warnauts en zijn 49 bemanningsleden waren enkele dagen voordien met een "open vaarorder" vertrokken. De eerste dagen kon het marineschip in gunstiger weersomstandigheden opereren dan zijn voorganger, maar enig houvast werd niet onmiddellijk gevonden. Bijna twee weken lang tastte de sonar systematisch de bodem van het noordelijke gedeelte van de Ierse

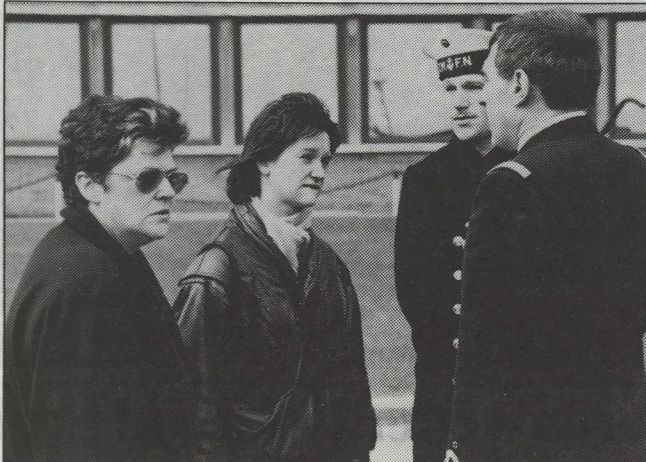
zee af. De hoop om het wrak te lokaliseren werd met de dag kleiner. Toen op 14 april plots het bericht kwam dat een Brits vissersvaartuig het stoffelijk overschot van een der opvarenden had opgepikt, werd nieuwe hoop gewekt. Het lichaam van de 23-jarige schipper Van Der Veen uit Heist, geïdentificeerd aan de hand van een tatoeage in de hals, en de trouwring, werd gevonden op de plaats waar een andere Britse schipper al een lijk opviste en het

gegevens verzameld. Ondermeer door getuigenissen van schippers die de Ierse Zee kennen en bereid waren hun, doorgaans angstvallig geheim gehouden, vgronden bekend te maken. In de ultieme fase werden nog een aantal zoekplaatsen uitgetekend, waardoor de Zeewacht op het juiste spoor geraakte.

Woensdagavond 19 april geraakte dan ook bekend dat de Bellis het wrak van de Z.200 "positief" geïdentificeerd had. De sonar stootte op een groot obstakel, dat duidelijk een scheepswrak was. Een mini-duikboot ging over boord, maar had moeite om met de videocamera dicht bij het schip te geraken. Duikers gingen er achterna en zagen duidelijk het registratienummer en de naam van het op bakboord rustende vissersschip Tijn Uilenspiegel. Het wrak lag ongeveer 44 meter diep, in de positie 53°43.07 N en 04°00.35 W, ongeveer 60 mijl ten NW van Liverpool.

### Geen averij

Nu wachtte nog de moeilijke taak voor de duikers om het wrak te onderzoeken en binnen te dringen. Omdat de Bellis regelmatig in Liverpool moet bunkeren werd de lokalisatie eerst bebakend. Ondertussen kwam assistentie per helikopter over. Onder leiding van kommandant Alfons Daems daalden de duikers vrijdag opnieuw af. Een gevaarlijke onderneming, niet alleen omdat men er amper een armlengte ver ziet, ook omdat rond het scheepswrak netten zweven, waarin zelfs professionele duikers kunnen verstrikken. Toch zijn de duikers erin geslaagd het vaartuig grondig af te tasten. Tot zestien keer werd afgedaald om de juiste ligging van het rampschip in kaart te brengen. Tegen alle verwachtingen in

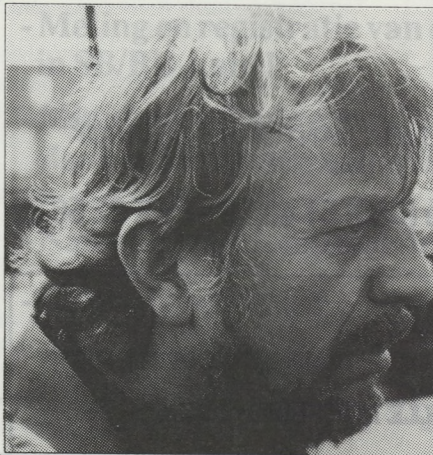


Bevelhebber Warnauts van de Bellis sprak na de aankomst met de weduwen van Ricardo Carro Muino en Eddy Van Der Veen en de schoonbroer van de overleden schipper (g.w.)

tot verbijstering van iedereen prompt weer over boord zette.

### Z.200 ontdekt

Veertig dagen na de scheepsramp die vijf slachtoffers maakte, kreeg men nieuwe hoop, op een ogenblik dat reeds aan de terugtocht werd gedacht. Ondertussen hadden de Zeebrugse waterschout en havenkapitein Ghys van Oostende nieuwe



## Oscar "Taye" Savels,

gekend door iedereen in de Oostendse visserijwereld, biedt zijn kollega's nieuwe ideeën en toepassingen.

U bent nieuwsgierig ??

Kijk verder in dit blad voor meer informatie

Probelgas N.V.  
H. Baelskaai 29, 8400 Oostende



werd in het schip geen spoor gevonden van de drie andere vermiste bemanningsleden. Hieruit besluiten dat ze alsnog de kans kregen het zinkend schip te verlaten is enigszins voorbarig. Wat er met de lichamen gebeurde blijft voorlopig een raadsel tot ze wellicht vroeg of laat ergens aanspoelen. Het onderzoek spitste zich verder toe op de toestand van de boomkor en het veiligheidssysteem. Alles wijst erop dat het drama van 5 maart zich ongelooflijk snel afspeelde en dat

niemand de kans kreeg het manueel bediende veiligheidssysteem (met Van Damme-patent sliphaken) dat de netten bij vastlopen onmiddellijk viert, in werking te stellen. In elk geval maakten de duikers geen melding van averij aan de scheepsrump, waardoor een aanvaring als mogelijke oorzaak ook al wegvalt.

De duikers merkten wel op dat de scheepsklok op de brug op 10.10 uur was stilgevallen. 's Morgens of 's avonds?

Viel de klok onmiddellijk stil of liep ze nog een tijd door? Het juiste tijdstip blijft moeilijk te bepalen, aangezien er na 11 uur nog visueel contact was en de radio-oproep om 20 uur onbeantwoord bleef.

### Geen commentaar

Na het afmeren van de Bellis stonden bevelhebber Warnauts en chef van de duikers Daems de pers te woord. Achtereenvolgens werd uitleg gegeven over het systematisch afzoeken van een gedeelte van de Ierse Zee en het grondig onderzoek van het schip. Ze deden dat aan de hand van een zeekaart en een doorsnede van het schip.

De duikers hebben het wrak grondig

doorzocht. "Wie niets afweet van duiken en de omstandigheden waarin dat gebeurde, kan zich moeilijk een beeld vormen van de risicovolle onderneming," liet kommandant Daems zich ontvallen.

Over mogelijke oorzaken van het ongeval wilde niemand zich uitspreken: "De zeemacht had als opdracht de ligging van het wrak te lokaliseren en technische informatie te verzamelen voor de onderzoeksraad. Daarnaast was er het humanitaire aspekt, maar van menselijke aanwe-



Voor de duikersploeg van kommandant Daems is de opdracht volbracht (foto g.w.)

zigheid werd nergens enig spoor gevonden. Vast staat dat het schip onbeschadigd is en in een helling van 75 graden op bakboord rust."

Toen de toestand van netten en bokken aangekaart werd, kon bevestigd worden dat de bakboordbok "getopt" was, terwijl het andere net enkele tientallen meters achter het schip lag. Deze toestand laat vermoeden - een konklusie die de zeemacht overlaat aan anderen - dat er op het kritische moment van het inhalen "iets" gebeurd is. Dat "iets" heeft duidelijk te maken met de inhoud van de netten. Er werd wel toegegeven dat er zand en "kobben" in het net zaten, maar kommandant Daems die zelf afdaalde mocht 'in het belang van het onderzoek' hierover niets meer prijsgeven.

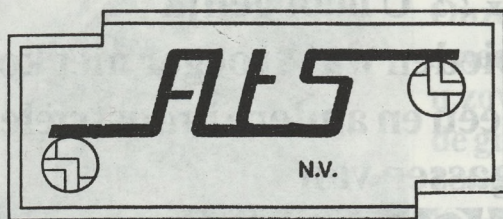
Het ongelijkmatig winden en de inhoud van het bakboordnet moeten dus aan de basis gelegen hebben van het stabiliteitsverlies, waardoor de Z.200 zonk. Welk oorzakelijk verband er tussen beide gegevens bestaat is een taak van de onderzoeksraad. Op de videobeelden die aan de pers, in aanwezigheid van de echtgenoten van de twee gevonden opvarenden, werden getoond was van netten en bokken geen glimp op te vangen. Alleen het stuk waarop het identifikatienummer en de naam van het schip duidelijk te zien waren, werden getoond.

Guido Walters

## Nieuwe Z.200

Zoals gemeld in het vorige nummer van Het Visserijblad, bestonden er plannen om de Z.200 Tijn avolgende maand, bij Padmos in Nederland, met vijf meter te verlengen. Nu de omstandigheden daar anders over beslist hebben, heeft reder Bonny een aanvraag voor vervangings-nieuwbouw ingediend. Het dossier werd aanhangig gemaakt bij het Technisch Komitee voor scheepskrediet. Indien aan alle voorwaarden voldaan is, kan de rederij beroep doen op scheepskrediet, maar dan moet de bouw ook aan een Belgische werf toevertrouwd worden.

Er zijn wel enkele problemen, omdat reeds een aanzienlijk voorschot werd betaald voor de verbouwing in Nederland. Voor de bouw van het casco zou beroep gedaan worden op de West Vlaamse Scheepswerf in Oostkamp, terwijl het bedrijf Joël Verheye uit Zeebrugge zou instaan voor het afwerken en optuigen. Een deel van het materiaal, ter waarde van het voorschot, zou dan door Padmos geleverd worden.



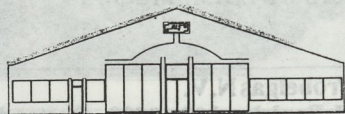
### VOOR DE VISSERIJ

- Koeltechniek
- Frigo en diepvries
- Onderhoud koelcompressors en verdamper
- Algemene elektronika
- Radars
- Zend/ontvangers
- Dieptemeters
- Huur en onderhoud

## A.T.S. ZEEKUST

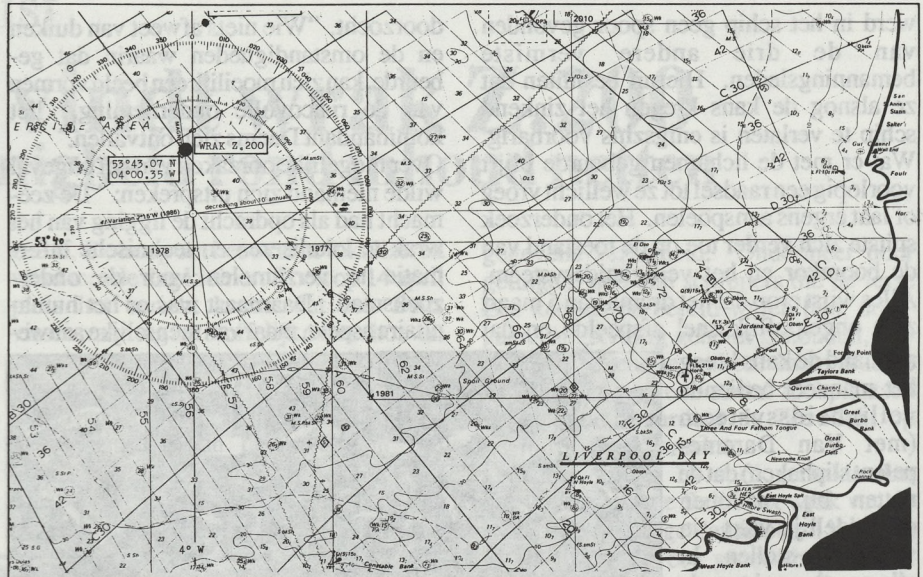
H. Baelskaai 47 - B-8400 Oostende  
Tel.: (059) 32 39 93 Fax: (059) 32 19 82

Bezoek onze toonzaal  
Verkoop elektrisch materiaal



## Nieuw incident met duikboot in Ierse Zee

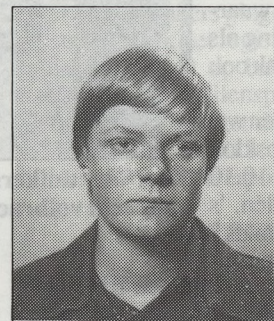
Twaalf mijl ten noordwesten van de thuishaven Peel op het eiland Man, geraakte het net van de PL.6 Laurel geblokkeerd. Het incident deed zich voor op 17 april. De schipper, gewezen voorzitter van de Isle of Man Fishermen's Association, trachtte het schip in koers te houden, in de hoop dat het net losgeraakte. Toen het vissersvaartuig dreigde meegesleurd te worden werd het net gekapt. De PL.6 keerde terug naar de thuishaven om materiaal op te halen waarmee het net, dat pas drie dagen in gebruik was, weer op te vissen. Terug op de plaats van het incident lag er een duikboot aan de oppervlakte en verschillende Noord-Ierse vissersvaartuigen waren in de omgeving bedrijvig, o.a. de Summer Morn die op 18 februari '87 bij een gelijkaardig incident met een Amerikaanse duikboot betrokken was. De duikboot liet zich niet benaderen, maar vanop de PL.6 werden foto's genomen. De Royal Navy ontkende dat het om een Britse onderzeeër zou gaan. Later gaf een woordvoerder van de US Navy toe dat een Amerikaanse duikboot op dit tijdstip in aanvaring was gekomen met visnetten, zonder er iets van te merken. Pas nadat er via de kustwacht melding was gemaakt van het incident werd lichte verfschade, veroorzaakt door het schuren van kabels aan de romp, vastgesteld.



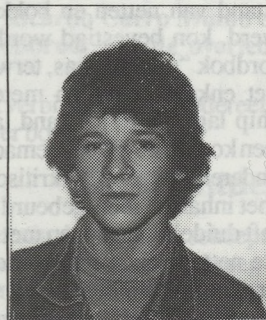
De posities van het wrak



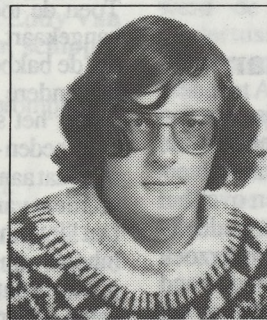
Daniël Noens  
gevonden op 5 maart



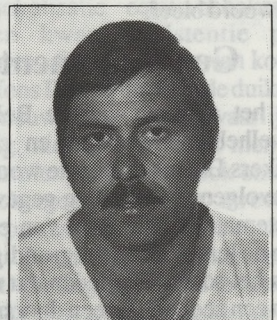
Eddy Van der Veen  
gevonden op 14 april



Patrick Van De Walle  
vermist



Ronny De Vent  
Vermist

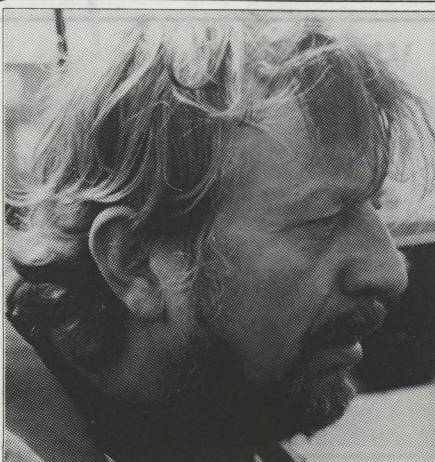


Ricardo Caro  
Vermist

Abonneren ?

BEL:

**059/ 32 55 59**



**NIEUWSGIERIG ?? U hebt gelijk**  
**Wat kan ik u aanbieden wat vroeger niet kon:**  
**zuurstof, acetyleen en andere industriële**  
**gassen van**

**AGA**

U bent de maandelijkse huursom voor uw flessen beu? Het kan met AGA opgelost worden. Graag geef ik u verdere inlichtingen.

**Verder in dit blad geef ik u  
nog iets moois !!!**

**Probelgas N.V.**  
**H. Baelskaai 29, 8400 Oostende**

## STAND VAN DE VANGSTEN

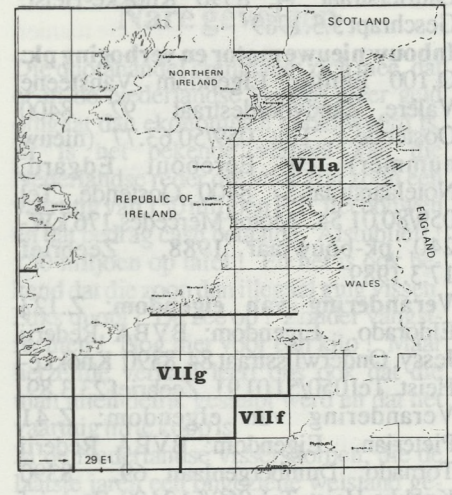
Visbestand		quotum '89 (1)	vangsten 15.4.1989
kabeljauw	IIIa SK	50	0
	IIa, IV	4.230	885
	Vb, VI, XII, XIV	60	0
	VII-VIIIa, VIII, IX, X	1.060	802
	VIIa	400	206
		<b>5.800</b>	<b>1.893</b>
schelvis	IIIa, b, c, d	50	0
	IIa, IV	395	12
	Vb, VI, XII, XIV	80	0
	VII, VIII, IX, X	70	111
		<b>595</b>	<b>123</b>
zwarte koolvis	IIa, IIIa, b, c, d; IV	70	7
	VII, VIII, IX, X	30	6
	Vb (Faroër)	50	0
		<b>150</b>	<b>13</b>
witte koolvis wijting	VII	430	89
	IIa, IV	2.550	488
	VIIa	100	40
	VII-VIIa	190	257
		<b>2.840</b>	<b>874</b>
schol	IIIa SK	165	0
	IIa, IV	11.315	2.560
	VIIa	300	145
	VII d, e	1.920	650
	VII f, g	620	274
	VII h, j, k	70	0
		<b>14.390</b>	<b>3.629</b>
tong	IIa, IV	1.165	211
	VIIa	720	474
	VII d	1.035	215
	VII e	35	11
	VII f, g	625	257
	VII h, j, k	60	0
	VIII	390	91
			<b>4.030</b>
makreel	IIa, IIIa, b, c, d; IV	380	1
	VIIa	1.000	9
sprot heek	VII d, e	60	0
	IIa; IV	40	2
	Vb, VI, VII, XII, XIV	250	18
	VIII a, b, d, e	10	1
			<b>300</b>
zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV	285	0
	VII	3.035	274
		<b>3.320</b>	<b>274</b>
schartong haring roodbaars	VII	430	69
	IVc, VII d	5.115	405
	Vb (Faroër)	50	0

(1) uitwisselingen inbegrepen.

## Geen tong meer in VIIa

Ingevolge het uitputten van het tongquotum in het ICES-gebied VIIa zal, uit hoofde van een ministerieel besluit houdende beëindiging van de visserij op tong in het ICES-gebied VVa, het voor de Belgische vissersvaartuigen vanaf vrijdag 28 april 1989 (00.00 uur) tot eind 1989 verboden zijn te vissen op tong in het gebied VIIa alsmede het aan boord houden, het overladen en het lossen van tong welke na 28 april 1989 (00.00 uur) gevangen is in dit gebied.

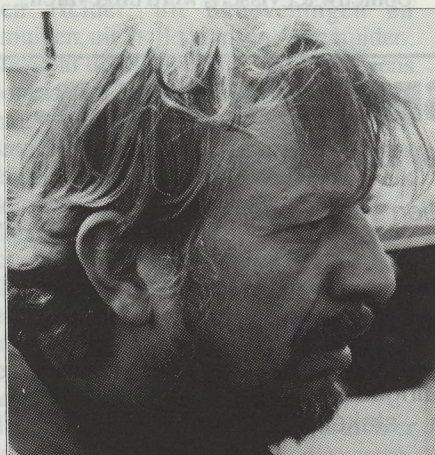
Controle door de bevoegde autoriteiten is mogelijk.



## Beperkte kabeljauw in Kanaal

Het kabeljauwquotum in het Kanaal, nl. de Ices-zones VII behalve VIIa is reeds in belangrijke mate opgevisst. Teneinde een vroegtijdig algemeen kabeljauwvangstverbod te voorkomen verscheen een M.B. waarbij de boomkorvisserij er drastisch beperkt wordt. Per boomkorvaartuig: 750 kg kabeljauw/maand. Bordenvissers tot 600 pk: 1 000 kg/maand. Bordenvissers van meer dan 600 pk: 1 500 kg kabeljauw per kalendermaand.

(mededelingen Dienst voor de Zeevisserij)



## Zo, daar bent u weer, Q8

Onze hoofdactiviteit is de verkoop van smeermiddelen & brandstoffen. Deze kan u, zowel in binnen- en buitenland, aan mij bestellen, aan de gunstigste voorwaarden.

U weet het of u weet het niet. Bij elke bestelling van gasolie is er, naar gelang de hoeveelheid, een aangename verrassing.

Kom mij gerust vragen wat deze inhoudt.

Oscar Savels

Probelgas N.V.  
H. Baelskaai 29, 8400 Oostende

## Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen

Maand maart 1989

**Wijziging benaming onderneming:** Z.50 Tijl. Rederij Versluys-Savels BVBA, Kapellestraat 167, 8401 Bredene.

**Geschraft:** Z.200 Tijl Uilenspiegel. Eigendom: Carpe Diem PVBA, Laurierstraat 34, 8390 Knokke-Heist. Geschraft 5.3.1989

**Inbouw nieuwe motor en verhoging pk:** O.100 Emilie: Eigendom Vansteene Valère, Zandvoordestraat 92 8400 Oostende. Tel: 059/50.63.77 (nieuw nummer) en Eerebout Edgard, Notelaarstraat 37 8400 Oostende. Tel 059/80 01 54. Motor Mercedes 176 kW-240 pk-bouwjaar 1988. Zeebrief 17.3.1989

**Verandering van eigendom:** Z.123 Eldorado. Eigendom: BVBA Rederij Jessy, Onderwijsstraat 84 8390 Knokke-Heist. Tel 050/51 01 91. Zeebrief 23.3.89. Verandering van eigendom: Z.41 Pieterjan. Eigendom: BVBA Rederij Tornado, Duinbergenlaan 69, 8390 Knokke-Heist. Tel: 050/51 24 99. Zeebrief 31.3.1989.

**Veranderingen Scheldevisserstvoot.**

**Verandering van eigendom en naam:** K.8 Yvonne wordt K.8 Aquarius. Eigendom Karel Praet, Sportpleinstraat 7, 2790 Kieldrecht.

**Nieuw vaartuig** (in te schrijven bij vaartuigen die alleen binnengaats mogen vissen): A.18 "Simpie". Roepnaam OPAR, L.O.A. 18,82 m-Gt 18- bouwjaar 1889-werf 49-hout-motor Mercedes-kW 44-pk:60-bouwjaar 1977-Boomkorvisserij-navigatieinstrumenten: nihil. Eigendom: de Raeymaeckers Robert, Kattenberg 136, 2200 Borgerhout. **Erratum** bij de lijst der veranderingen maand februari 1989: Z.80 Silverpit: bij inbouw van de nieuwe motor werd vermeld dat het vermogen verhoogde tot 300 pk.

Dit is onjuist. Bij de inbouw werd vastgesteld dat het vaartuig reeds beschikte over een 300 pk-motor. Dus inbouw nieuwe motor, zonder verhoging pk.

### Zij hadden pech

Op de visgronden kreeg men aan boord van de Z.70 "tWestdiep" af te rekenen met een defekt aan de pneumatische bediening van de winch. Bij nazicht bleek dat de luchtkompressor een abnormaal lawaai maakte. Men vermoedde dat er iets gebroken was waop de schipper besloot terug te keren naar de haven.

Tijdens de visserij hoorde men aan boord van de O.33 "Marbi" plots een hevige klop in het achterschip. Het toerental van de motor verminderde met ongeveer 50 toeren, maar kwam nadien weer normaal. Aan boord vermoedde men dat een vreemd voorwerp tussen de straalbuis en de schroef was terecht gekomen. Bij terugkeer in de thuishaven werd het vaartuig op de slipway geplaatst voor nazicht.

Alvorens af te meren in het Montgomerydok van de Oostendse haven werden aan boord van de O.20 Goewind de bokken getopt. Tijdens dit manoeuvre schoot de stuurboordboel los en kwam in de schroef terecht. Een duiker stelde nadien vast dat een net op het schroef zat dat niet kon verwijderd worden. Noodgedwongen werd het vaartuig op de slipway geplaatst, waar werd vastgesteld dat een stuk garen in de dichtingsring van de schroef was terecht gekomen.

Tijdens de terugreis naar de haven van Zeebrugge kreeg men aan boord van de Z.207 "Adamtje" af te rekenen met een defekt aan de elektrische spanning. Vastgesteld werd dat de brandstofpomp van de bakboord-hulpmotor onttregeld was. Nadien bleek die spanning weer normaal, maar enkele tijd later werd hetzelfde euvel opnieuw vastgesteld. Bovendien zag men dat er water in de brandstofpomp zat. Men vermoedt dat dit water via de ontluuchting in de brandstof is

gekomen. Noodgedwongen diende de schipper sleephulp in te roepen. De Z.470 "Odin" sleepte het onklaar geraakte vaartuig naar de haven van Zeebrugge. Nadat de sleeprossen meerdere keren braken werd sleephulp ingeroepen van de "Zeetijger", die de sleep voltooide.

Tijdens de visserij voelde men aan boord van de O.303 "Girl Linda" plots een harde ruk op de bakboordboel. Vermoedelijk door het vastslaan aan een zich onder water bevindend voorwerp. Door deze ruk werd de bakboordboel en scharnier licht beschadigd. De visserij kon echter verdergezet worden.

De O.33 "Marbi" kwam met beide netten vast te zitten aan een onder water zittend voorwerp. Tijdens het winden om vrij te komen stelde men vast dat er rook kwam uit de Vulcankoppeling. Men vermoedt dat de rookontwikkeling te wijten is aan een gebroken topas. Gezien met eigen middelen niet kon hersteld worden, werd besloten koers te zetten naar de thuishaven.

Tijdens de visserij kwamen de netten van de N.752 "Ter Yde" vast te zitten. Tijdens het winden brak de winchriem en raakte gekneld tussen spant en de poelie. Kort hierop viel de motor stil. Nadat de poelie was vrijgemaakt van de riem en de visboel was gewonden stelde men vast dat er een speling zat op de topas. De visserij werd nog verder gezet, waarop de schipper besloot de terugreis aan te vatten.

Aan boord van de Z.85 "Morgenster" hoorde men tijdens de visserij een harde klop in het achterschip. Onmiddellijk werd de motor geminderd en uitgeschakeld. Een onderzoekwees uit dat een stuk net op de schroef zat. Herhaalde pogingen om de schroef vrij te krijgen mislukten, waarna men noodgedwongen sleephulp inriep van de "Zeetijger". De sleep naar Oostende verliep zonder moeilijkheden. In het droogdek stelde men vast dat er niets meer in de schroef zat, waarna opnieuw ter visserij werd uitgevaren.

## VOOR VEILIGHEID OP ZEE: DE SERVICE S.K.B.

H. BAELSKAAI 6, 8400 OOSTENDE - TEL. (059) 32 28 25



Erkend Service Station voor Reddingvlotten

Reddingvlotten: R.F.D. - ELLIOT - VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG - BOMBARD - AVON - CALLEGARI - SERVAUX - MITSUBISHI - PLASTIMO

reddingvesten - reddingboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man o. boordlichten

noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

# Het gaat (niet) goed met de Nederlandse visserij

De Nederlandse visserij is duidelijk het buitenbeentje van het EEG-beleid. Geen enkele ingezetene wordt door de Europese instanties zo zwaar aangepakt als de Nederlandse visser. Nergens uit Europa komen zo'n alarmerende berichten dan vanuit het Nederlandse vissersfront: strengere controles, vechtpartijen, aanhoudingen, inbeslagnames, vangstverboden, schepen aan de ketting, bedreigingen... Hier moet wel aan toegevoegd worden dat geen enkele Europese visser het zo bruin bakt als zijn Nederlandse kollega: schuilplaatsen in de visruimen, omkoperijen, clandestiene vissersvaartuigen, ondermaatse vis, dumpingprijzen, het zwarte circuit, de grijze vis, Nederlandse schepen onder vreemde vlag... De Nederlandse reders zijn van dat alles dé specialisten.

Het lijkt wel of er een oorlog aan de gang is, daar bij onze Noorderburen, een oorlog waarbij de verschillende technieken van de moderne gevechtsvoering allemaal gebruikt worden: de guerrilla, de blitz, de stellingenoorlog, de frontale aanval, de barrikades, de omsingeling, de verrassingsaanval... Het is er allemaal aanwezig.

Is dat nu omdat het (te) goed gaat met de Nederlandse visserij of is het andersom? Verkeert de Nederlandse visserij in een crisis? Zijn de jaloezische blikken van de Belgische vissers terecht of zijn er redenen om aan te nemen dat Nederland zich voorbereidt op zware verliezen? En vooral: hoe is het zover kunnen komen? Daarover gaat volgende reportage.

Veel hebben we er niet voor moeten doen. We hebben alleen maar de puzzel ineem moeten steken, waarvan we in allerhande kranten en verslagen de afzonderlijke stukjes vonden. Die informatie vonden we natuurlijk eerst in ons eigen blad, in VN van 25 februari '89 en in de Nederlandse rapporten: "Vooruitzichten voor de Nederlandse plat- en rondvissektor op korte en middellange termijn", "Visserij in cijfers, 1987" en "jaarverslag visserij 1987". De foto's zijn van Guido Walters. (F.V.)

Er zwemt veel vis in de zee, maar de platvissen tong en schol zijn de favorieten van de vissers uit onze kontreien. Nu zijn het juist deze soorten die door de Nederlandse vissers bij tonnen tegelijk gevestigd worden en dat gebeurt door kotters uit Urk en Vlissingen, uit Breskens en Den Helder, uit Scheveningen en IJmuiden, uit Stellendam en Arnemuiden. Alleen al de opsomming van die havens toont aan dat het om enorme hoeveelheden gaat. Wanneer we tegenover die opsomming het aantal Vlaamse vissershavens plaatsen, dan beseffen we tegelijk welk klein broertje wij zijn.

Maar dat tong en schol niet onbeperkt voorradig zijn weten we ondertussen wel allemaal. De zee geraakt overbevist. Elke visser en elke bioloog kan dat op zijn minst sinds 1950 weten en de regeringen beseffen dat ook. Vandaar dat zij sinds jaren de visserij aan banden leggen.

Sinds 1977 bemoeit ook de EEG zich er actief mee. Per land worden quota vastgelegd. Bij die verdeling komt Nederland er

eigenlijk goed uit. De toegekende quota zijn, wat Nederland betreft, groot genoeg om elke visser ervan te laten leven.

## Individuele quota

Bij die quotaregeling maakt de Nederlandse regering echter een zware fout. Ze verdeelt de quota gratis onder de individuele reders (i.t.t. België waar er een globaal vangstrechtd geldt voor de hele vloot). De gemaakte fout ligt hierin dat de individuele vangstrechten ook verhandelbaar zijn... En als ze verkocht worden brengen ze veel geld op: vijf miljoen gulden (100 miljoen B.F.) voor het recht om met een kotter van 2 000 pk op tong en schol te vissen is geen uitzondering. De verleiding is dan ook groot: menig reder verkoopt zijn rechten om met dat geld een nieuw vaartuig te bouwen, dat nog groter is, nog beter uitgerust... Daar zal hij dan wel illegaal de zee mee op moeten, maar daar maken ze in Nederland geen punt van, zo leert ons de ervaring.

## Nare gevolgen

Die quotahandel brengt met zich mee, dat er in de Nederlandse visserij meer geld omgaat dan economisch verantwoord is. Er is het bekende verhaal van die Nederlandse reder die voor zijn zoon een vaartuig van 150 miljoen B.F. liet bouwen en dat bedrag cash betaalde. Alstublieft! 150 miljoen op tafel! En het is ook bekend dat die zoon dan illegaal ging vissen. Niks quota! De zee op! Zonder vangstrechten! Nog niet voor één kilo! Maar hetzelfde verhaal leert ons ook dat die man uiteindelijk gesnapt werd en dat het vaartuig nu te koop is.

In de Nederlandse vissersdorpen, die de laatste jaren een ongeziene welstand gekend hebben, begint men ze te knippen, want het betreft hier geen alleenstaand geval. Die praktijken zijn schering en inslag. In HVB van 6 april 11 stond het nog: "200 000 gulden boete (4 miljoen B.F.) en een stilligperiode van één jaar is het zware vonnis voor de UK.82... (die alleen nog maar) proefvaarten met mogelijke kopers mag maken. Ze mogen niet langer dan 48 uur duren en er mag in geen geval gevist worden."

Er is nog een ander nadeel aan de wildgroei. De enorme, ongeregelde en ongedisciplineerde aanvoer houdt de prijzen laag. Lage prijzen in Nederland, maar ook in België. In Het Visserijblad (HVB) van december 11, bericht Guido Walters: "De dumpingprijzen of 'grijze markt' kost de Belgische reders ruim 600 miljoen aan bruto-besomming. Dat stelde algemeen directeur Freddy Pollet tijdens een persconferentie die door talrijke Nederlandse persmensen werd bijgewoond. Dat is een voorzichtige raming. Berekeningen hebben uitgewezen dat het bedrag in werkelijkheid tot 700 miljoen oploopt. Door de sterke binding van Belgische en Nederlandse markt heeft de rechtstreekse verkoop aan de groothandels inkomensverlies voor onze reders tot gevolg. Dat komt, zei directeur Pollet, omdat de Nederlandse vissers veel meer vangen dan de toegestane hoeveelheden.

De prijzen zijn veel lager dan goed is. Johan Nootgedagt van de Nederlandse



vissersbond ergert zich aan de toestand. De vissers zouden, als ze volgens een plan strak gaan samenwerken, met minder inspanning net zo veel omzet bereiken als nu het geval is, en die grote kotters en enorme investeringen zouden dan overbodig zijn, zo zegt hij.

Mooie intenties, mooie woorden, maar Nootgedagt heeft zijn volk niet in de hand. Er is teveel geld mee gemoeid. De mallemlen (steeds groter, steeds duurder) lijkt niet meer te stoppen.

## Grijs en zwart

Klandestien de zee bevissen betekent dat men de vangst niet op de officiële manier kan verkopen en dat de aangevoerde vis op één of andere manier "weggewerkt" moet worden. Hoe gaat dat in zijn werk? De bekendste methode is die van de grijze vis. Het betreft hier illegaal gevangen vis die via de vismijn naar de handelaar gaat, maar door de veiling niet als schol of tong, doch discreet als zeevis geregistreerd wordt. Op die manier kan de EEG nooit bewijzen dat in Nederland meer van die soorten aangevoerd worden dan is overeengekomen.

De grijze vis is dus één circuit. De zwarte vis is een andere: zwarte vis gaat rechtstreeks van de visser naar de handelaar. In Nederland mag dat, want daar bestaat (i.t.t. België) geen veilingplicht. Maar de vis wordt daardoor wel aan de quota-kontrolle (en uiteraard aan de fiscus) onttrokken. Zwarte vis wordt door de Nederlanders ook in het buitenland verkocht. Zo meldden wij nog in HVB, 7 van '88: "Het circuit van illegale visaanvoer heeft zich van Denemarken naar Nederland verplaatst. De zwarte vis wordt aangevoerd door een groeiende armada smokkelschepen, hoofdzakelijk grote Noordzeetrelers die hun visrecht tegen grof geld van de hand deden. Nu de controle op illegale aanvoer in Denemarken verscherpt is zoeken de malafide vissers andere smokkelroutes.

Verdacht zijn in de eerste plaats vaartuigen die met een nul-kontingent opgezaald zitten. Bij nacht en ontij trachten zij de Rijkspolitie te Water te verschalken. Zij worden wel gesignaleerd aan de sluisen van Kornwerderzand vooraleer het IJsselmeer op te varen en verdwijnen dan "spoorloos". Tot voor kort brachten zij hun illegale vangsten in Denemarken aan wal. Koelwagens zorgden voor het transport naar Nederland.

Van afspraken tussen de EEG-landen om elkaar van buitenlandse aanlandingen op de hoogte te houden, komt in de praktijk ook niet alles terecht. Het buitenland is voor de illegale visser dus ook een goede uitwijkhaven. Dat zijn trouwens ook de vele kleine jachthaventjes die Nederland rijk is.

## Ongestraft?

Dat is allemaal jarenlang ongestraft kunnen doorgaan. De Nederlandse politici werkten met het bedrijfsleven goed samen om alles in de doofpot te steken, maar toen... Toen barstte de bom.

De EEG nam het niet langer. De Europese instanties pikten het niet langer dat de Nederlanders hen dwarsboomden in de welbedoelde pogingen om de markt te

regulariseren.

Vanaf dat moment veranderde de visfraude van een publiek geheim in een publieke zaak. Er kwam een parlementair debat, dat gevolgd werd door een vernietigend rapport ("visquoteringen"). Daarin werd de medeplichtigheid van de ambtenaren aan het wanbeleid blootgelegd. De Nederlandse minister van Landbouw en Visserij verloor er bijna zijn job bij. Hij mocht alleen maar blijven omdat hij

>

## EEN WAT?... EEN LOBBY

Een lobby is een groep mensen, in diverse geledingen van de maatschappij, die voor één of ander doel samen aan één zeel trekken. Belangrijk daarbij is dat het allemaal mensen zijn die invloed hebben, die ergens iets in de pap te brokken hebben en die via etentjes, vergaderingen, onderonsjes, schouderklopjes en wederzijdse voordelen belangrijke beslissingen naar hun hand zetten.

Zo'n groepen vind je overal. Berucht is de pro-Israel-lobby in Washington... en de vislobby in Nederland.

Met de reusachtige ontwikkelingen in de EEG is het verschijnsel erg gaan toenemen. Vandaag bestaan er zelfs lobby-bureaus. Mensen dus die daar hun stiel van maken. Als je iets wil doorgedrukt zien in de EEG en je kent de weg niet of je hebt zelf geen tijd om daar in Brussel de kantoren plat te lopen, dan ga je gewoon naar zo'n bureau en dat doet (tegen betaling) de rest.

De Nederlandse vislobby heeft zo'n bureau niet nodig. Zij bestaat uit zwaargewichten en ze zijn met z'n velen. En hieronder volgt ze dan: de "wie is wie?" van de Nederlandse visserij.

Eerstens is er **Ben Daalder**, wellicht de meest bekende vissersvoorman. Maar hij is er niet meer bij. Sinds 1 januari werkt hij voor een privébedrijf. Het vertrek van Daalder is hard aangekomen bij de 270 reders van de Onafhankelijke Federatie en de 3 500 kotters van het Visserijchap. Hij was een man van aanzien, die op respect van de vissers kon rekenen. Dan is er **Dick Langstraat**. Hij is voorzitter van het Produktschap voor Vis en Visprodukten, voorheen sekretaris van het Visserijchap, lid van het Raadgevend

Comité voor de Visserij van de EEG, lid van de internationale ondernemerslobby Europêche en lid van zo nog één en ander. Ing. **Johan Nootgedagt**, voorheen stuurman op de grote vaart en nu voorzitter van het Visserijchap, de opvolger van de invloedrijke lobbyist Daalder als voorzitter van de Commissie Aanvoeraangelegenheden van het Produktschap voor Vis en Visprodukten, bestuurslid van de Producentenorganisatie-West, bestuurslid van de Stichting van de Nederlandse Visserij, van het Produktschap voor Vis en Visprodukten, van het Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de Visserij, van Europêche en lid van de Raad van Waterstaat. **Ton Roos**, jurist, hoofd Visserijzaken van het Produktschap voor Vis en Visprodukten, sekretaris van de Nederlandse Redersvereniging, de Stichting van de Nederlandse Visserij en lid van vele, vele andere. **Johan Van den Bos** is oud-CDA parlementair en voorzitter van Zevibel, de vereniging tot bevordering van de Zeeuwse Visserijbelangen met de rebelse en omstreden leden in Arnemuiden en Vlissingen.

Dan zijn er nog de kamerleden **Eversdijk** (CDA), **Kosto** (PvdA) en **Te Veldhuis** (VVD), die de vislobby graag opnieuw zou inlijven. Deze laatsten hebben de laatste tijd enige afstand genomen van de vislobby, want deze heeft het imago van getaande, simpele, eenvoudige ambachtsman nu wel verloren. Ze staat nu eerder bekend als de groep die een ongekende handigheid ontwikkeld heeft in het "wegwerken" van vis met een luchtje aan.

beterschap beloofde.

## AID

Braks houdt zijn woord. Vanaf nu stapelen de controles zich op. De, ondertussen berucht geworden, Algemene Inspektiedienst (AID) slaat keihard toe. Het regent boetes over de Nederlandse vissersrij. Af

en toe leidt dat tot een fikse rel waarbij vissers en/of kopers de inspektors te lijf gaan. Hier en daar wordt iemand opgepakt en vastgehouden. Zo was er laatst nog het geval van de vismijndirekteur van Urk: "Tienduizend gulden boete (185 000 fr.) en een voorwaardelijke gevangenisstraf van twee maanden, zo luidt de eis van de prokureur-generaal van het gerechtshof

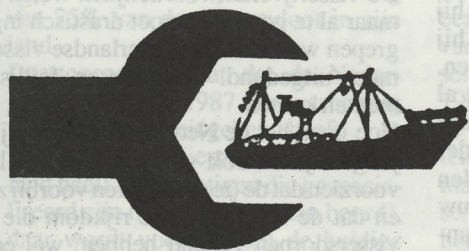
in Arnhem tegen de direktor van de gemeentelijke visafslag te Urk. Volgens de prokureur heeft de 61-jarige direktor zich schuldig gemaakt aan het laten vervalsen van besommingsbrieven en uitbetalingsstaten. Hierdoor kregen de Urker vissers de kans om de vangstregistratie van de Algemene Inspektiedienst (AID) te ontduiken. De direktor zou reeds in '85 vangsten van Urker vissers ingeschreven hebben op naam van een Westduits bedrijf. Hierdoor werden de vangsten niet in mindering gebracht van de Nederlandse quota en konden die overschreden worden..." HVB, 1, 1989.

## Lobby

De Nederlandse vislobby (zie kaderstukje) zit met een probleem. Er moet gesaneerd worden, daar kan niemand meer onderuit. Maar ze heeft haar achterban niet meer in de hand. De individuele reders marcheren niet mee met de nieuwe lijn die door hun voormannen werd uitgestippeld: gezagsgetrouw zijn en met de steun van de overheid de reders met te grote schulden en te kleine quota uit de gelederen stoten, hun bedrijf failliet verklaren en zeventien honderd man op straat zetten. Krijgt de lobby dat voor elkaar? Dat is



BR.57 MARIA HELENA, 45,54 m lang, motorvermogen: 4 460 pk



**N.V. SCHEEPSWERVEN**

**SEGHERS**

**SLIPWAYKAAI 4, 8400 OOSTENDE**

**Tel. (059) 32 13 30**

**Fax (059) 32 11 77**

**Privé na 18 h.**

Jacques Seghers

(059) 70 74 14

Jean Seghers

(059) 23 49 43

**BTW 405.289.358**

**BBL 384-0084368-62**

**- SCHEEPSHERSTELLINGEN**

**- SCHEEPSBOUW**

**- INDUSTRIËLE WERKEN**

**- HERSTELLING EN REVISIE**

**VAN ALLE DIESELMOTOREN**

nog maar de vraag, want de Nederlandse vissers varen vandaag met schepen waar je koud van wordt. Was 15 jaar geleden 800 pk een goede maat en 1 200 pk al heel veel, nu is 2 000 pk de norm en 4 000 pk het streefdoel (in België is 1 200 pk de absolute bovenmaat). In Nederland is 2 000 pk een gemiddelde en een gemiddelde is niet goed genoeg, zo vindt de

hebben in de afgelopen jaren. Er zijn reders die op tijd overstapten van tong en schol op kabeljauw en hun oude vangstrechten eerst voor miljoenen verkochten om kosteloos nieuwe (maar dit keer voor kabeljauw) te krijgen. Dat was een slimme zet. De kabeljauwrechten zijn nu al veel waard en ze zullen nog stijgen. Om de verhandelbaarheid ervan te bemoei-

zo'n 300 miljoen B.F. rijker zonder dat hij één gulden extra heeft moeten investeren.

### Saneren... Maar hoe ?

De overheid is de enige die deze vicieuze cirkel kan doorbreken. Zij kan quota opkopen, ze onverhandelbaar verklaren en ze verdelen onder jonge mensen, die visser willen worden. Maar een plan daartoe bestaat niet. Wel is er een saneringsfonds, maar daarvan wordt erg weinig gebruikt gemaakt omdat de bedragen de reders niet erg aanstaan. Kan er dan niet tot sanering gedwongen worden ? De vislobby wil wel, maar in Urk hebben ze een beter plan.

Urk is de machtigste Nederlandse vissershaven en de vissers hebben er de reputatie slim en sluw te zijn. Daar stelt men voor groepscontingenten te maken. En, zeggen ze erbij, we zullen er zelf op toezien dat er volgens de regels van het spel gewerkt wordt. De illegale schepen moeten dan verder gecontroleerd worden door de AID, maar bij de reguliere Urker vaartuigen moet men dan maar één en ander door de vingers zien, zo is de redenering.

Het probleem is dat niemand hen echt gelooft. "Stel dat er toch enkelingen zijn die zich niet aan de groepsbeslissing houden, dan staan we toch weer even ver", zo zeggen ze dan weer op de ministeries. Saneren dus. Tegen 1992 moet er 12 704 brt uit de vaart genomen zijn ofte 109 939 pk. Dat is niet niks. (In België zijn die cijfers respectievelijk 1 506 en 2 738.)

De visserijverantwoordelijken weten het maar al te goed. Er moet drastisch ingegrepen worden. De Nederlandse visserij moet uitgedund. Er moeten faillissementen komen.

Hoe goed het de Nederlandse visserij de jongste jaren ook vergaan is, alles laat voorzien dat de (te) vette jaren voorbij zijn en dat de buitengewone rijkdom die de vissersdorpen gekend hebben, wel eens tot het verleden zouden kunnen behoren.



UK.156 HERMINA, Bouwjaar 1988. Motorvermogen: 3 760 pk

Nederlandse reder.

Maar voor een 2 000 pk-er moet je uiteraard ook een groter vangstrecht hebben en dat moet je dan weer kopen en zoals we het in het begin al zegden, die rechten zijn stinkend duur en worden alsmaar duurder. Dat beseft de vislobby maar al te goed, maar bij de individuele reder speelt het niet mee. Hij is immers verwickeld in een "struggle for life" en hoopt bij de overlevenden te zijn. Hij wil meer, hij wil groter.

Doordat de lobby de reders niet meer in de hand heeft is ze bij de Europese en Nederlandse instanties veel krediet kwijtgespeeld...en ze had al geen goeie naam. "Wat je vandaag met hen afspreekt kan je morgen weer veranderen, want er zijn altijd wel groepjes die het er niet mee eens zijn." zo zegt men op de ministeries. Tegenwoordig trekt minister Braks dan ook wijselijk alleen naar Brussel en laat hij de visserijvoormannen achter op de kaaien in Nederland. Zodoende hoopt hij het vertrouwen van de EEG-verantwoordelijken terug te winnen.

### En de visser...hij viste voort

Sinds één jaar bestaan er, naast de tong- en scholquota, ook kabeljauwrechten in Nederland en raad eens... Juist! Ook deze werden gratis verdeeld aan mensen die konden aantonen op kabeljauw gevist te

lijken werden de rechten niet toegekend aan een man, maar aan een schip. Maar de reder is niet voor één gat te vangen. Als hij zijn rechten wil verkopen, verkoopt hij ook zijn schip en...gaat garnalen vissen. Bij de Vlaamse kustvissers heeft dat al geleid tot zware protesten (HVB, januari '89). Garnaal vissen mag nu nog zonder rechten, maar ook die beesten zullen schaars worden en dan wordt er een nieuw vangstrecht ingesteld. Wie dan kan aantonen dat hij al een tijd op garnaal vist, krijgt die gratis en kan die verhandelen. Wie dan goed gespekuleerd heeft is dan

## DELTAFLX BELGIUM N.V.

Kielbankstraat 1A 8380 Zeebrugge

\* industriële artikelen voor visserij, scheepvaart en industrie

\* Facom kwaliteitsgereedschappen

\* lasapparaten, halfautomaten en lasdiesels

SPECIALITEIT: SLANGEN - TECHNISCH RUBBER -

AFDICHTINGEN

tel: 050/ 54 66 10 & 050/ 54 67 13

privé: 050/ 41 76 19

fax: 050/ 54 68 02



## De Nederlandse visserij in cijfers

**Trouwe lezers van Het Visserijblad weten dat we sinds enige tijd elk van de landen doorlichten, die met ons straks in 1992 de EEG gaan vormen. Daarin kwamen reeds Frankrijk, Duitsland, Groot Brittannië, Denemarken en Italië aan de beurt. In het kader van de grote reportage over Nederland geven we vandaag de relevante cijfers over de Nederlandse visserij.**

De Nederlandse vloot is de modernste van heel Europa. Alhoewel er tussen 1978 en 1985 enorme investeringen gerealiseerd werden, voorziet het meerjarig oriëntatieprogramma voor de vloot (1987-1991) een bijkomende modernisering "in het kader van de algemene inkrimping van de vloot". Er is inderdaad voorzien dat de kottersvloot met 19,4% moet inbinden. Van een capaciteit van 64 000 brt en een motorsterkte van 415 800 kW op 1 januari 1987 moeten de 605 Nederlandse vaartuigen terug naar 51 574 brt en 336 000 kW op 31 december 1991. De Nederlandse minister van Landbouw en Visserij, de heer Braks, heeft te Cuxhaven op de informele bijeenkomst over de visserij gesproken van een noodzakelijke vermindering van 25% van de vissersvloot in zijn land.

Daartegenover staat dat de Nederlandse vloot in 1987 een verhoging van haar capaciteit gekend heeft. Wat betreft de diepzeevloot (Nederland heeft 21 vaartuigen die gespecialiseerd zijn in diepvriezen aan boord), daar wordt voorzien dat de huidige capaciteit behouden blijft (46 278 kW en 13 222 brt tegen einde 1991). In 1986 werden de aanlandingen

geraamd op 450 000 ton en dat zou lichtjes minder geweest zijn dan het jaar daarvoor. Deze mindering wordt in verband gebracht met de vermindering van het aantal vaardagen en het verkleinen van de vloot (- 17 vaartuigen in één jaar). De globale waarde van de aanlandingen is ook verminderd. Dat was in 1985 nog 386 miljoen Ecu en in 1986 nog maar 350 miljoen.

Tot in 1986 waren er in Nederland twee producentenorganisaties. Zij participeerden voor 34% in de nationale productie (27% in 1981). Einde 1986 werd er nog een derde producentenorganisatie erkend door de overheid.

In Nederland zijn er 4 500 vissers. In 1980 waren er dat 3 800, in 1975, 4 600 en in 1970, 5 500. De gemiddelde prijs voor de schol bedroeg in Nederland (1ste semester van 1987) 1 049 Ecu/ton en dat is lager dan de gemiddelde EEG-prijs (1 128 Ecu/ton), toch is die prijs konstant aan het stijgen: 742 Ecu/ton in 1980, 1 087 in 1985 en 1 096 Ecu/ton in 1986. Overigens lagen die twee laatste cijfers hoger dan het EEG-gemiddelde.

Haring haalde er in het eerste semester van 1987, 205 Ecu/ton (EEG: 249). De kabeljauw werd er in dezelfde periode verkocht aan 1 304 Ecu/ton.

De prijs van de garnaal was aan een hausse bezig: 2 778 Ecu/ton in het eerste semester van 1987 tegen 2 173 Ecu/ton in het eerste semester van 1986 en 1 597 Ecu/ton in 1985. Die laatste prijzen volgden daarbij de stijgende EEG-trend. Noteren we tenslotte dat de gemiddelde prijs van de makreel 658 Ecu/ton was in het eerste semester van 1986 en 381 Ecu/ton voor het ganse jaar.

De visconsumptie per inwoner bedroeg in 1985, 13,8 kg, dat was 9,08 kg in 1984 en 12,95 kg in 1983.

Nederland is een belangrijke visuitvoerder. Het totale uitvoergewicht van visproducten bestemd voor mense-lijke consumptie bedroeg in 1987, 444 200 ton en dat was goed voor 668,7 miljoen Ecu. Als we daarbij nog de produkten tellen die niet bestemd waren voor menselijke consumptie, dan komen we aan volgende cijfers: 717 600 ton (871,3 miljoen Ecu), tegenover 711 000 ton en 811 miljoen Ecu in 1986.

Nederland exporteert een belangrijke hoeveelheid van haar verse, gekoelde en diepgevroren visproductie: 359 000 ton in 1987, voor een waarde van 515 miljoen Ecu. Iets minder dan een derde daarvan wordt uitgevoerd naar andere EEG-landen (133 000 ton in 1987).

De import van diezelfde produkten bedroeg dat zelfde jaar 141 500 ton en daarvan kwam 125 600 ton uit de EEG. Er werden voor 113,6 miljoen Ecu schaaldieren uitgevoerd en 43 300 ton conserven.

De totale import van visproducten had in 1987 het totale gewicht van 590 000 ton (473,5 miljoen Ecu) bereikt en daarvan was 195 000 ton bestemd voor menselijke consumptie. Ook daarin is dus een verhoging merkbaar t.a.v. 1986 (544 000 ton, 415 miljoen Ecu). Het grootste deel van die import wordt in beslag genomen door vetten en oliën (183 000 ton, maar slechts 33,6 miljoen Ecu) en door vismeel (118 700 ton en 39,7 miljoen Ecu). Als we de waarde van de invoer bekijken dan komt de hoofdmoot toe aan conserven (108,2 miljoen Ecu), maar dan laten we wel de invoer van verse en diepgevroren vis buiten beschouwing.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

**LOWYCK & ZOON**

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Iedere maand bespreekt HET VISSERIJBLAD een vissersvaartuig van de Belgische vloot. Wie deze reeks bijhoudt, heeft na verloop van tijd een totaal overzicht van de vaartuigen.

## Z.519 White Horse



### Geen 20 jaar oud en al uitgediend

**Bouwjaar:** 1970

**Type:** stalen zijtreiler

**Lengte:** 28,32 m

**Werk:** Scheepswerven

**Uitrusting:** boomkorvisserij

**Motor:** ABC, 525 pk

**van:** Langerbrugge NV, Gent

**Tonnage:** 154 BT

**Eigenaar:** BVBA White Horse, Zeebrugge

Het staat zo goed als vast dat de Z.519 White Horse (niet eens 20 jaar oud) uit de vaart genomen wordt. De herstellingswerken die voortvloeiend uit de stranding in Seaford eind december vorig jaar (HVB 1&2, '89) lagen dermate hoog dat de eigenaars voor een ruiloplossing kozen.

De Z.519 werd gebouwd in de Gentse kanaalzone, in opdracht van Rederij White Horse NV uit Brussel.. Dat was niet ongewoon, want in die tijd hadden nog enkele rederijen hun zetel in de hoofdstad (o.a. O.86 en O.89 van de "Armement et Pêche Maritime", O.314 van "Profrigo", Z.481 van Roels-Rossel en O.72 van West-Diep). Het schip kostte de aandeelhouders niet eens 5 miljoen. Die aandeelhouders waren de Heistse restaurateur Hilaire Degryze en slager Rafaël Dulst. De Brusselse inbreng was afkomstig van Julien Van Cauwelaert, aannemer Maurice Lambert en drie vrouwelijke familieleden uit St.-Pieters- Woluwe. Ook visser Louis Savels was bij de oprichting betrokken.

Op 19 november 1977 werd het vissersvaartuig verkocht aan de Zeebrugse reder Miel Dobbelaere, toen reeds eigenaar van de Z.331 Sonny Boy II, die het schip na enkele maanden doorschoof naar zijn dochter en schoonzoon Stanley Vantorre (6.6.78).

In '82 kwam de bokkentreiler in handen van het Zeebrugse rederspaar François Bonny-Dewever, die vier jaar later de rederij Carpe Diem stichtte (ook eigenaar van Z.200 Tijn Uilenspiegel). De Z.519 bleef een zevental jaar in dezelfde handen en veranderde in een korte tijdspanne nog tweemaal van eigenaar. Op 1 juni kwam de White Horse in handen van de rederij Adamens en Amandels, om 3 maand later bij PVBA White Horse van Dany Gevaert en Jozef Van Der Veen terecht te komen. 2 dagen voor Kerstmis sloeg het schip op drift, met een defekte stuurinrichting en werd bij stormachtig weer op het strand van Seaford nabij Newhaven geworpen, nadat de 5 bemanningsleden het schip ongedeerd konden verlaten. Voor schipper Jacky Marchand, machinist Karel Buylaert en de matrozen Noël Van Der Veen, Patrick Van Wulpen en Christian Provoost was dit meteen de laatste reis aan boord van de Z.519.

Het schip geraakte weer vlot en kon op sleep naar Oostende worden gebracht. Op de slipway kreeg men een beeld van de schade. Herstelling was mogelijk, maar duur. Uiteindelijk bereikten de eigenaars een akkoord met reder Casier van rederij De Zwerver, die zijn "Mooie Meid" (Z.296) verkocht en het wrak van de Z.519 overnam, met het oog op een nieuwbouwproject op een Nederlandse werf, waarvoor het kontrakt reeds getekend is. Ondertussen ligt de zwaar gehavende White Horse vlak voor de kantoren van Het Visserijblad in Oostende en wacht er op zijn definitieve vonnis. (g.w.)

Korrektie: Z.324 Wielingen (vaartuig van de maand, HVB 4, '89) - Motor Deutz 500 pk (1962) en niet 368 pk (zoals afgedrukt). 368 kW zou korrekt geweest zijn.

# ONDERNEMERS KIEZEN DE ONDERNEMENDE BANK.

## **De bank die meedenkt.**

Voor boeiende ideeën nemen we graag de tijd. Om creatief mee te denken. Om u onze ervaringen te vertellen. Om net zo enthousiast te worden als uzelf...

## **De bank die informeert.**

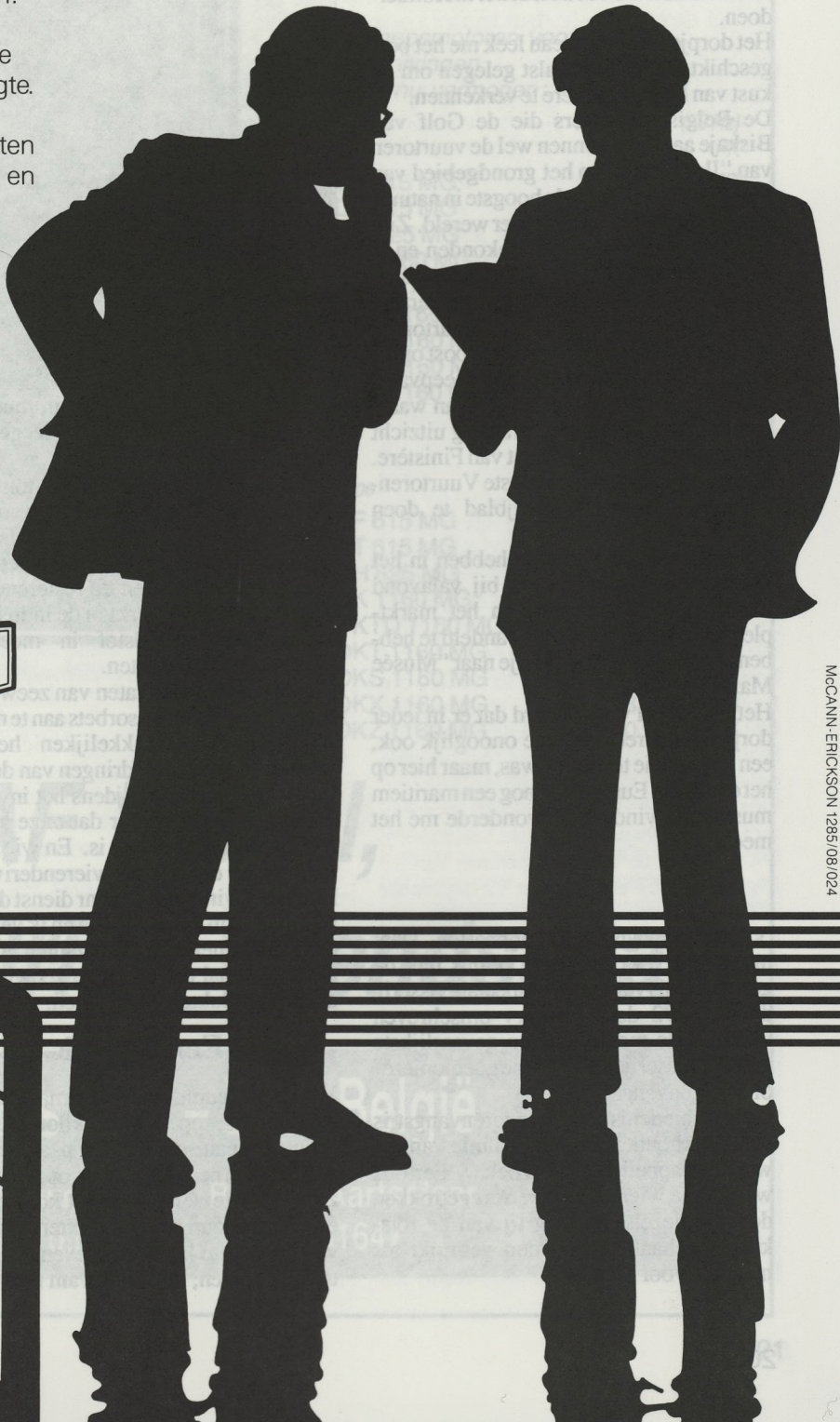
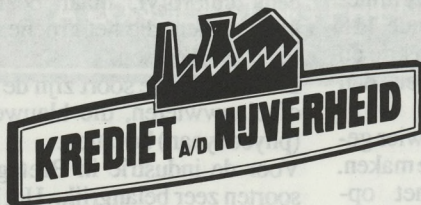
Kredietformules op maat. Een klare kijk op het juridische kluwen. Lonende tips inzake fiscaliteit en overheidstegemoetkomingen. De NMKN houdt u feilloos op de hoogte.

## **De bank die voor u opkomt.**

Onze gespecialiseerde diensten gaan graag aan de slag. Zo vaak en zo lang het nodig is. Want uw problemen zijn meteen ook de onze.

## **De bank om op te bouwen.**

Zoals duizenden anderen dat al eerder deden. Ambitieuze beginners. Energieke KMO's. Klinkende namen. Ze kwamen als klant, maar vonden een actieve partner. Waarop wacht u nog?



Wanneer de getijdenkalender een extreem laag tij vermeldt krijg ik zo een beetje de kriebel om te gaan dwalen langs één van de vele prachtige stranden en rotskusten van Bretagne. Dit jaar was er in maart een getij met coëfficiënt 117 en een verval van ongeveer 14 meter.

Dus...gepakt en gezakt de wagen in en voor deze keer richtin Ag Finistère of het land van de "Abers". Aan de Bretoense kust verstaat men onder "aber" een smalle inham van de zee of wat ze in Scandinavië een fjord noemen.

## Abers

De Franse abers of fjorden hebben wel niet de allure van de Noorse, maar moeten wat natuurschoon betreft zeker niet onderdoen.

Het dorpje Plouguerneau leek me het best geschikt en het centraalst gelegen om de kust van Nord-Finistère te verkennen.

De Belgische vissers die de Golf van Biskaje aandoen kennen wel de vuurtoren van "Ile Vierge" op het grondgebied van Plouguerneau. Het is de hoogste in natuursteen gebouwde vuurtoren ter wereld. Zijn wit licht slaat om de vijf seconden en is zichtbaar tot op 27 zeemijl. Deze vuurtoren is in werking sedert 1902 en wordt permanent bewaakt door twee vuurtorenwachters, die van uit hun uitkijkpost op 77 meter hoogte, niet alleen de scheepvaart van en naar de Atlantische Oceaan waarnemen, maar tevens een prachtig uitzicht hebben over de grillige kust van Finistère. Dit even gezegd om de Laatste Vuurtorenwachter van Het Visserijblad te doen waterdanden.

Na onderdak gevonden te hebben in het hotel "Les Abériades" en bij valavond vluchtig de paar straten en het marktpleintje voor de kerk doorwandeld te hebben, zag ik een wegwijzertje naar "Musée Maritime".

Het had me al verwonderd dat er in ieder dorpje van Bretagne, hoe onogelijk ook, een pharmacie te vinden was, maar hier op het einde van Europa ook nog een maritiem museum te vinden, verwonderde me het meest.

## Algen

's Anderendaags toog ik er naartoe. Daar maakte ik voor het eerst kennis met de geschiedenis van een heel speciale visserij, die in 1792 door Cambry omschreven werd als de moeilijkste en gevaarlijkste van alle visserijen: "la pêche géomnière" of de algenvangst.

De geschiedenis van de wieren vangst is nauw verbonden met de evolutie van het wetenschappelijk onderzoek. Eertijds werden de wieren, met karren getrokken door muilezels, bij laag tij van de rotskusten gehaald en werden gebruikt als meststof voor het veld.

# ZEEWIER

De wieren werden in de 18de eeuw in de duinen gedroogd en daarna verbrand.

De verbrande zeewierkoeken werden dan gebruikt als basisprodukt voor de soda-industrie. De verwerking van wieren heeft sedert de jaren vijftig een zeer hoge vlucht genomen.

Naast de vele miljoenen ton vissen, schelpen en schaaldieren die jaarlijks door de mens uit de zeeën gehaald worden, zijn er ook zo'n slordige miljoen ton zeewier die dienstig zijn voor menselijke consumptie. Van de 200 000 ton gedroogd zeewier



Het strand te Plouguerneau, met in de verte de vuurtoren van Ile Vierge

wordt over de wereld 75 000 ton rechtstreeks gebruikt voor menselijke voeding, vooral in Japan. Een 10 000 ton dient om huisdierenvoedsel te verrijken met mineralen en vitaminen en de resterende 115 000 ton wordt verwerkt in de industrie en gebruikt als grondstof in meer dan tweehonderd produkten.

Wist u dat men derivaten van zeewier gebruikt om ijsroom en sorbets aan te maken. Alginaten vergemakkelijken het opzwellen, d.w.z. het indringen van de lucht in het roommengsel tijdens het invriezen en zorgen aldus ervoor dat onze lekkere ijsroom licht en luchtig is. En wie zou er vermoeden dat ook zeewierenderivaat in ketchup te vinden is en daar dienst doet als stabilisator in deze emulsie en ik vermoed dat vele dametjes zullen zeggen "O ja!" als ik aanhaal dat algen en zeewieren in afslankprodukten voorkomen.

## Een fabriek

Van de museumdirecteur vernam ik dat er te Lannilis, op enkele kilometer van Plouguerneau, sedert een paar jaar een supermoderne fabriek was opgericht om zeewieren te verwerken tot cosmetische en farmaceutische produkten. Het zou wel de moeite lonen daar even een kijkje te gaan nemen, maar ik kwam niet verder

dan het onthaalbureau. Bezoek aan de fabriek was niet toegelaten uit vrees dat de "top secret procédés" zouden uitlekken.

Mijn perskaart van Het Visserijblad kon de directeur niet overtuigen van mijn goede bedoelingen en hij liet duidelijk verstaan dat hij niet gediend was met een mogelijke pottekijker. In zijn ogen was ik misschien wel een of andere trawant van een vreemde firma, mogelijk uit Japan.

Achteraf heb ik vernomen dat de huidige Bretoense zeewierfabrikanten wel de beste algenprodukten van de hele wereld afleveren en grote concurrentiestrijd voeren met de Japanners, die eveneens over een uitgebreide zeewierenindustrie beschikken.

## Familie

Wieren of algen zijn planten die in het water voorkomen. Tot de wierenfamilie behoren zeer uiteenlopende, vele verschillende soorten. Dat gaat van eencellige microscopisch kleine kiezelwiertjes tot de meterslange suikerwieren.

Wieren hebben evenals landplanten een bladgroenwerking en bezitten dus ook chlorofyl. Onder invloed van het zonlicht produceren de zeewieren zuurstof en nemen koolzuurgas op dat dienstig is voor de synthese van bouw- en voedingsstoffen. In het plantenrijk behoren de wieren tot de lagere planten of Thallophyta. In het wierenrijk onderscheiden we de drie voornaamste hoofdafdelingen, die van de Chlorophyta of groenwieren, de Phaeophyta of bruinwieren en de Rhodophyta of roodwieren.

Bruinwieren en roodwieren bevatten eveneens chlorofyl, maar bezitten andere kleurstoffen, die het groene van de chlorofyl overheersen.

Een heel aparte soort zijn de Cyanophyta of blauwwieren, die blauwe pigmenten (phycocyaan) bevatten.

Voor de industrie in Bretagne zijn drie soorten zeer belangrijk. Het knotswier of ascophyllum nodosum, het blaaswier of fucus vesiculosus en de gezaagde zee-eik of fucus serratus.

De Bretoense kusten beschikken over een enorm potentieel van deze wieren, waarvan nog zeer weinig is uitgebaat.

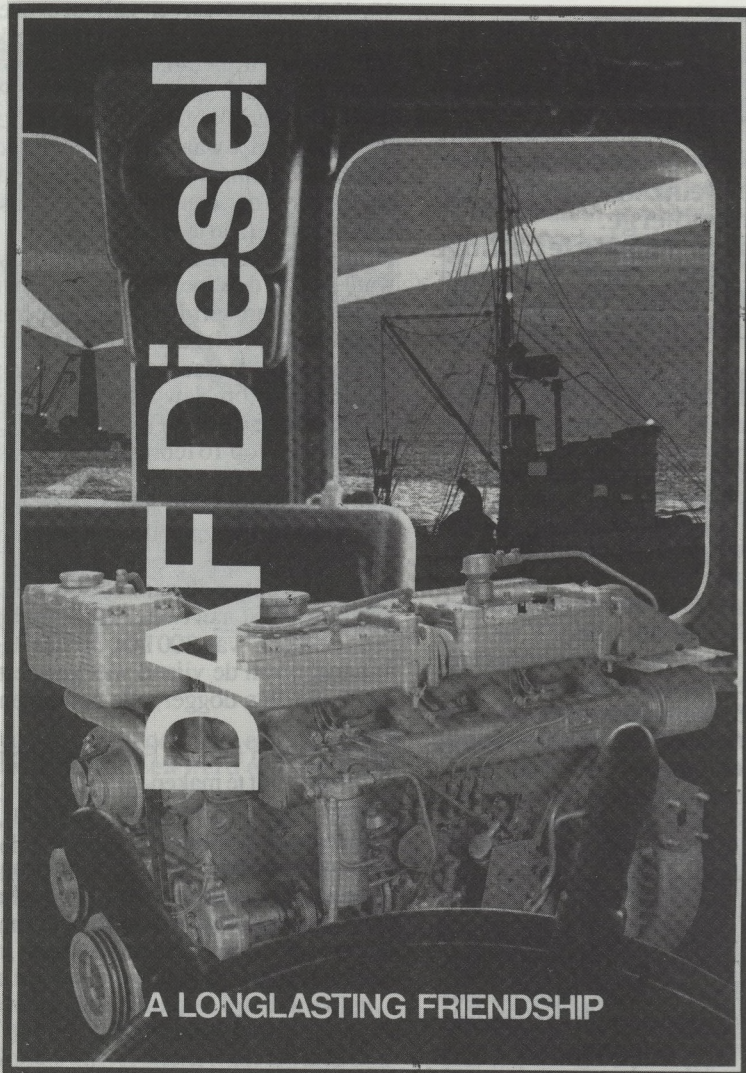
Men schat dat er in Bretagne alleen een jaarproductie van circa acht miljoen ton algen mogelijk is, zonder de algenstand te benadelen.

Als de visstand in onze zeeën nog verder zal dalen zal men zich in de komende eeuw ook tot een ver doorgedreven algenuitbating wenden, want dat is thans nog schier onontgonnen terrein.

(vervolgt)

Robert Coelus

# Welke diesel u ook zoekt, er is altijd een **DAF**



## Scheepsmotoren voor voortstuwing (continu vermogen: ISO 3046)

Type	kW	PK	t.p.m.
DF 615 M	71	97	2200
DT 615 M	92	125	2100
DH 825 M	97	132	2100
DK 1160 M	125	170	2000
DKTD 1160 M	155	211	2000
DKT 1160 M	184	250	2000
DKS 1160 M	220	300	2000
DKX 1160 M	221	300	1800
DKX 1160 M	250	340	2000

## Scheepsmotoren voor hulp- aandrijvingen (continu vermogen: ISO 3046)

Type	1500 t.p.m. (50 Hz)	
	kW	PK
DF 615 MG	53	72
DT 615 MG	71	97
DH 825 MG	73	99
DK 1160 MG	106	144
DKTD 1160 MG	133	181
DKT 1160 MG	155	211
DKS 1160 MG	177	241
DKX 1160 MG	200	272
DKZ 1160 MG	218	296

Type	1800 t.p.m. (60 Hz)	
	kW	PK
DF 615 MG	63	86
DT 615 MG	86	117
DH 825 MG	86	117
DK 1160 MG	120	163
DKTD 1160 MG	147	200
DKT 1160 MG	176	239
DKS 1160 MG	201	273
DKX 1160 MG	218	296
DKZ 1160 MG	240	326

# *DAF Diesel, Een langdurige vriendschap.*

**DAF Trucks N.V. – DAF België**

Antwerpsesteenweg 126 – B-2630 Aartselaar  
Tel.: (03) 870.02.11 Tlx: 31647

# Passchier DE MOOR

**Geboren in 1614, was Passchier De Moor de kleinzoon van een Jan De Moor, afkomstig naar het schijnt van Blankenberge.**

**Zijn vader, eveneens Passchier gedoopt, bezat een doening te Leffinge en was aldus een der notabelen van de streek. Onze Passchier doorliep de humaniora te Oostende bij de Orde der Oratorianen, waar hij de vermelding verkreeg van "studax met veel aanleg en moed".**

**Hij werd eerder aangetrokken door de zee dan door de universiteit en liet deze laatste dan maar voor wat ze was.**

Reeds op 29 mei 1650 kreeg hij een kaperspatente voor een "chaloupe", de "Ste. Trese", voor een reis van enkele weken. Deze patente werd herhaaldelijk hernieuwd, op 8 juli, 3 september en 6 november, steeds met dezelfde tekst maar met wisselende reders.

## Een kaperscarrière

Hij werd opnieuw vermeld op de lijst der patenten ter kaapvaart, steeds voor kleine reizen, op 24 februari 1652, op 9 oktober 1652, op 19 januari 1653 en op 31 maart 1653, voor het schip "Jesus, Maria Anna", dat afwisselend betiteld wordt resp. als snauw, als fregat, als chaloupe met 4 stukken geschut en als snauw met vier stukken en onder de naam van diverse reders.

Op 8 april 1658, 6 juni 1658 en 3 augustus 1658, kennen we hem op de snauw "St. Jacob", gewapend met 2 stukken geschut. Op 10 maart 1663 en 5 juni 1663 kreeg hij kapersrecht op een zwaarder schip, een fregat van 60 last (120 ton) en bewapend met 8 stukken kanon, eveneens de "St. Jacob" geheten. De tonnage en de kaperspatente, die dit keer draagt op lange reizen, wijzen op een dubbele rol: koopvaardij met mogelijkheid, bi appetite, van kaperij. Dit is zeker zo met een patente van 13 augustus 1667 en een van 12 december 1667, bestemd voor een lange reis, met een fregat van 70 last (140 ton), uitgerust met 14 stukken geschut.

Immers in vreedstijd diende de kaperspatente als verdedigingsmiddel tegen eventuele aanvallers, maar kon ook worden aangewend tegen oorlogsvoerende in een oorlog waarbij Spanje niet betrokken was.

Zo is het te verklaren dat tot 1667 geen enkel door De Moor buitgemaakt schip te noteren viel bij de diensten van de Oostendse Admiraliteit.

Hij voer hoofdzakelijk in Spaanse of zelfs Portugese wateren, met trouwens, als

officier onder zijn bevel, Filips van Maastricht, de Oude.

Men vindt inderdaad wel enkele Oostendenaars die buit opbrengen uit zuidelijke zeeën.

Wanneer de vrede onderbroken wordt door de heerszucht van Lodewijk XIV, in 1667, zien we, vermeld bij de Oostendse kroniekschrijver Bowens, een prijs opgebracht op 31 december 1667 door De Moor, een "breton" met vlees en andere waren. Andere bronnen vermelden tevens een 20-tal Franse prijzen.

Volgens het archief van de konvooidiensten kwam het grootste deel der te Oostende verkochte prijzen op zijn rekening te staan.

De Franse oorlog is vlug beëindigd in 1668, doch zal hernemen in 1672.

Maar Passchier De Moor is toen reeds, sinds 1666, aangeworven als kapitein voor de konvooiers de "geleydschepen" van de Staten van Vlaanderen, ook vaak "koningsschepen" genoemd. Hij kreeg opeenvolgend het bevel over de konvooischepen "Het Huys van Oostenryck", de "Santa Maria" en de "Carolus Secundo", alle bewapend met 24 à 30 kanonnen en met een bemanning van een 200 man.

Tussen 1666 en 1672 begeleidt en bewaakt De Moor in de Noordzee en in de vaart op Spanje de Oostendse koopvaardijsschepen of doet zelf een transport op Frankrijk en Spanje.

Zo weten we dat hij op 3 juni 1672 een Engels konvooi van 20 transporten naar Oostende bracht.

## Terneufvaerders

Op 3 november 1673 vaart een prijs van hem Oostende binnen, een Hamburger, de "Salvator Mundi", geladen met tar, pek, gezouten vlees en planken, gaande naar het toen vijandelijke Nantes.

In 1675, op 29 september, bracht hij het boyerschip "De Liefde" binnen, geladen met glas en hernomen op de Fransen.

Gedurende het jaar 1676 bracht hij diverse prijzen binnen: op 10 augustus een schoutschip, hernomen op de Fransen; op 12 augustus een fluit "Den Pellicaen", ook hernomen op de Fransen van Kales en, nog in augustus, een galjoot eveneens hernomen op de Fransen van Duinkerke. Vaak komt dat "hernomen op de Fransen" voor. Welk is de oorzaak daartoe? Wel, het was natuurlijk gemakkelijker een reeds veroverd schip, waarop de vijand slechts een kleine bemanningsploeg kon zetten, te veroveren dan een volledig uitgerust en bemand schip aan te vallen!

Het eerste semester van 1677 bracht weer wat leven in de kapersbrouwerij, want op 31 januari verovert De Moor, samen met zijn konvooiKollega's Clinckaert en de Schot twee "terneufvaerders", d.i. vissersboten die op New Foundland voeren (Terre Neuve = terneuf).

Volgden dan op 16 februari een "pinasse" met kolen en 80 soldaten (!) hernomen op een Duinkerker kaper. Het schip kwam van Leith in Schotland en was varende naar Rotterdam.

Na dit avontuur, kwamen nog op zijn rekening op 31 mei twee buisen, op 8 juni een "eckboot" van 300 last, die zes dagen in handen van de vijand was geweest en op 30 juni een dogger, alle hernomen op de vijand.

Het ging hem in deze Franse oorlog niet enkel om, buit te maken.

Gedurende de oorlog bekwam de Hollandse admiraal De Ruyter van de Spaanse overheid vaak de steun van de Oostendse konvooischepen, die herhaaldelijk Hollandse konvooiën hielpen begeleiden en beschermen, samen met Hollandse oorlogsbodems.

## Jan Bart

En hier stelt zich een merkwaardig zeegevecht dat zich in 1676 heeft voorgedaan.

Aldus gebeurde in maart 1676 - de kroniekschrijver Bowens spreekt van 25 maart, doch de Hollandse en Franse bronnen vermelden 26 maart - dat een smaldeel Duinkerke kapers onder de leiding van de beroemde Jan Bart, op de loer kwam liggen, voor Oostende, om een Hollands konvooi komende van Engeland te onderscheppen.

De tactiek van het optreden met kleine smaldelen was een nieuwe methode van de Duinkerkers die hun veel succes op de Hollanders bezorgde. De Duitsers in hun onderzeeoorlog deden hetzelfde met hun zgn. "Meuten" van enkele eenheden.

De bekende Hollandse marinehistoricus J.C. De Jonge, in zijn groot werk "Het Nederlandse Zeewezen", noteert daarbij: "De Duinkerkers doorkleefden thans de zee niet alleen met enkele schepen, maar zij voegden zich in kleine smaldelen te zamen, tegen wier overmagt de afzonderlijke schepen van den Staat niet,



gelijk in het vorige jaar, bestand waren". Het Duinkerke smaldeel voor Oostende, onder het bevel van Jan Bart, en zijn beroemde adjunkt Karel Keyser, bestond uit vijf fregatten.



Walter Debrock is een rasechte Oostendenaar en werd er geboren op 13 februari 1911.

Als ere-voorzitter van de marine-academie, ere-voorzitter van de Raad van Beheer van de Vrije Universiteit Brussel, auteur van een onnoembaar aantal publikaties en bijdragen over de meest verschillende onderwerpen is hij ongetwijfeld één van de vooraanstaande Vlaamse intellectuelen. Tijdens zijn studententijd aan de Gentse universiteit, waar hij zijn doctoraatstitel in de klassieke filologie behaalde, was Walter Debrock voor-

raliteit op 6 tonnen gouds geschat en volgens Bouwens zeker 600 000 gulden waard. Bouwens vermeldt trouwens dat het ging om zeven "binnenland-vaarders" en twee Zeeuwse bootjes.

zitter van het studentengenootschap "t Zal Wel Gaan". Nadien werd hij voorzitter van de oudledenbond. Na zijn taak als leraar-prefekt en directeur-generaal van het middelbaar en het normaalonderwijs werd hij in 1969 administrateur-generaal van de Diensten voor Nederlandse cultuur. Vanaf 1971 werd hij buitengewoon docent aan de Vrije Universiteit van Brussel en voorzitter van de Raad van Beheer van dezelfde universiteit.

Hij speelde als lid van het hoofdbestuur een rol in het Vermeylenfonds, het overlegcentrum van Vlaamse Verenigingen en de Kultuurraad voor Vlaanderen, waarvan hij sinds 1967 als opvolger van H. Teirlinck zetelt. Hij werd er in 1969 ondervoorzitter van en in 1970 voorzitter. Hij was tot 1987 voorzitter van de Marine Akademie omwille van zijn buitengewone kennis van onze maritieme geschiedenis.

Sinds 1988 maakt hij voor Het Visserijblad een reeks over de Oostendse kapers. Het eerste deel verscheen in HVB 2, 1988 en ging over Willem Bestenbustel; het werd vervolgd door Paulus Bestenbustel (HVB 3, 1988), Erasmus de Brouwer (HVB 4, 1988), Cornelis Rees (HVB 5, 1988), Thomas Gournay HVB 6 & 7, 1988), Pieter de Ry (HVB 8 & 9, 1988), Filips Van Maestricht, de Oude (HVB 10, 1988), Filips Van Maestricht, de Jonge (HVB 11 & 12, 1988), Michiel Mansvelt (HVB 1, 1989), Jacob Gerrebrantz (HVB 2, 1989), Michiel Canoen (HVB 3 & 4, 1989 en...de reeks gaat verder: vandaag komt Passchier De Moor aan de beurt.

Het waren "La Palme" onder Jan Bart, met 24 stukken en 150 man (andere Franse bronnen spreken van 18 stukken en 150 of zelfs 164 man), de Grand-Louis van Keyser, de "Dauphin" van Alexander Jacobsen, de "Ange-Gardien" van Pierre Lassy en de "Saint-Michel" van Michel Mesmaeker.

Het Duinkerke smaldeel wist eerst in de nacht een pinas van tien stukken (een Biscays-scheepje, zegt Bowens) geladen met wol, succaden en ijzer, op het strand te jagen, vòdr Nieuwpoort. Nadat ze het schip vlot hadden gemaakt, stuurden ze het op naar Duinkerke.

Kort daarop verscheen het konvooi komende van Engeland. Volgens de Hollandse en de Franse bronnen was dit op 27 maart.

Het konvooi bestond uit koopvaardij-schepen, volgens de Zeeuwse Admi-

Het konvooi werd begeleid door twee Oostendse konvooiers en wel door Passchier De Moor, zijn zoon Mathieu De Moor en een Zeeuwse kapitein, Simon Loncke.

### Door het zwaard van het opperhoofd

Passchier De Moor voerde toen het bevel op een fregat van 24 stukken, de "Justitie" en Mathieu De Moor beval de "San Francisco", van 14 stukken. De Zeeuw voerde het bevel over de "Tholen" (Bouwens spreekt van de "Cranenborg" volgens de Franse en Zeeuwse archieven. Het Duinkerke smaldeel ging onmiddellijk ten aanval over. Jan Bart en Keyser wierpen zich op de "Tholen", van wie Lassy het eerst het vuur moest ondergaan.

Volgens Bowens klampten de andere Fransen Passchier De Moor aan, bij wie ze dertig man overwierpen door entering. Ze zouden echter zo goed ontvangen geweest zijn, dat ze moesten wijken. Volgens Bowens werd Mathieu De Moor eveneens aangevallen.

De kapitein Loncke van de "Thoeln" werd dood geschoten, zijn achterschip was totaal vernietigd en hij had 8 doden en 14 gekwetsten aan boord.

Terwijl de Duinkerkers de "Tholen" overmeesterden, ontkwamen de Oostendenaars door de vlucht in Oostende, maar met drie doden en acht gekwetsten aan boord.

De Zeeuwse kapitein Loncke zou hierbij door Bart zelf zijn gedood: "door het zwaard van het opperhoofd", zegt De Jonge. De Hollandse bron doet zelfs ietwat kwaadaardiger tegenover de Oostendenaars. Alle bronnen, ook de Franse, meldden de vlucht van de De Moors, maar in een nota van 8 april 1676 en in een brief van de Zeeuwse Admiraliteit, wordt geklaagd over het gedrag van de twee Spaanse koningsschepen...

Het ganse konvooi werd naar Duinkerke gebracht "tot groot leedwezen der Eygenaers, die alles uyt de stad afzagen zonder dat zij hun volk behulpzaam konden wezen"...

De twee De Moors hebben zeker de meest wijze beslissing genomen, omdat ze zich niet hebben laten vernietigen door een overmacht en de terugtocht hebben verkozen boven een nutteloze heldendood. In 1678 werd de vrede van Nijmegen gesloten en was het weer een tijdje gedaan met vechten.

In 1683-84 reedde men nog een nieuw konvooischip uit voor Passchier De Moor, de "St. Maria van Gratie". Maar onze man zou er niet meer van profiteren, want hij stierf onverwachts op 8 januari 1684.

Passchier De Moor was getrouwd met een Duinkerke, Françoise Stamper, op 2 maart 1642.

Hij liet tien kinderen na, waaronder een zoon, Matthieu, geboren op 6 juli 1643, en konvooikapitein zoals zijn vader.

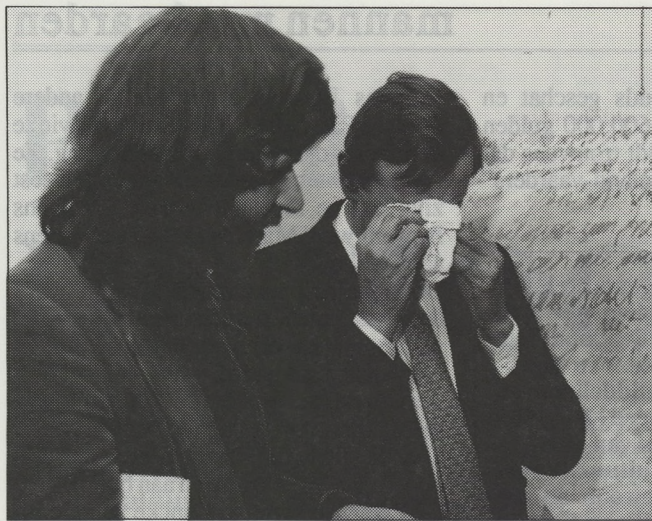
Een zijner dochters, Adrienne, zal trouwen met Filips Van Maestricht, de Oude.

Een zoon van Mathieu ofte Matthias, zal burgemeester van Oostende worden en een andere zoon, Philippe, zal ook de zee leren kennen.

Walter Debrock

De vorige afleveringen van de reeks over de Oostendse kapers (zie kaderstuk) zijn nog steeds -in een beperkte voorraad- aanwezig. Wie interesse heeft belt: (059) 32 55 59

# de maand in beeld



## Ontroerende tentoonstelling:

Hoofdredakteur Flor Vandekerckhove is ook een artistiek buitenbeentje, die zelfs een doorwinterde kunstcriticus als Hugo Brutin wist te ontroeren. Hebt u de tentoonstelling in de Oostendse galerij "DePeperbusse" gemist, dan is het nu te laat. (Foto g.w.)



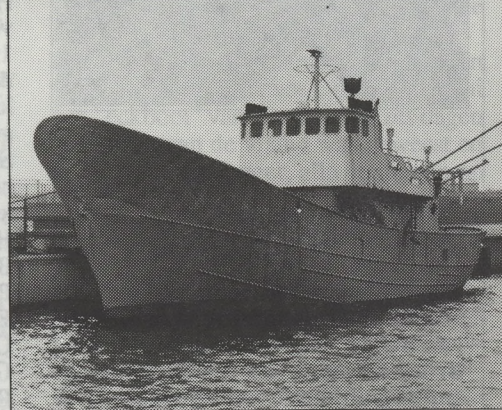
< Paul Delvaux leverde wel het onderwerp voor de allegorische tentoonstelling van de zee stad Oostende, maar zelf heeft hij aan de 30 meter lange muurschildering in het casino nauwelijks meer gedaan dan zijn signatuur en de datum 24.6.52 geplaatst. Het werk van de nu 91-jarige surrealist kwam opnieuw in de aktualiteit door de geplande verbouwingen aan het kursaal. Een detail van het centrale luik met de verlokkelijke zeemeermin willen wij u niet onthouden.



Zeebrugge krijgt er binnenkort een grote bokkentreiler bij. De Z.510 Albrecht Rodenbach ging dit weekeinde in het water op de scheepswerf De Graeve. Halfweg juni wordt de treiler van de familie Utterwulge gedoopt. Het schip vervangt de kreefteputter Z.510 "Zeemansblik II" van de rederij die ook de Z.59 Gudrun bezit. (g.w.)



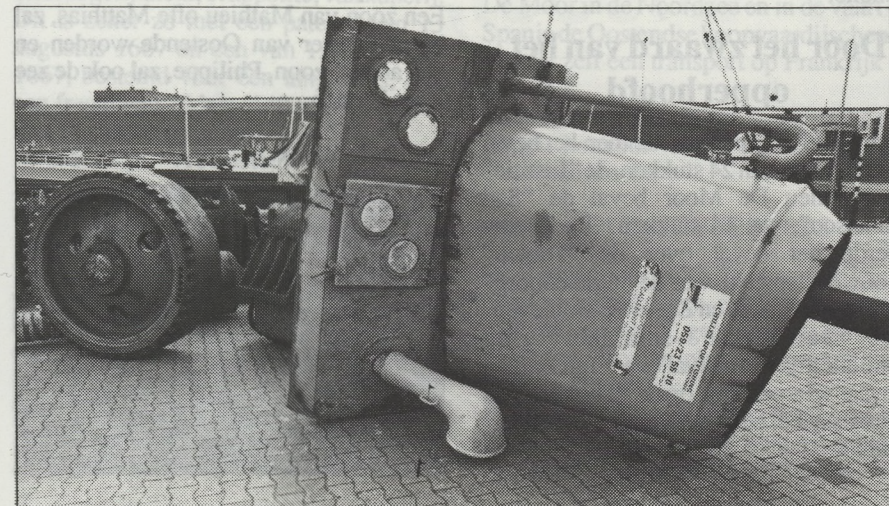
De oude O.349 The Lady werd door Luc Panesi verkocht aan Rob De Raeymaekers uit Bergerhout, die de kotter wil opkalefateren voor de Scheldevisserij. De toekomstige A.18 werd in 1957 gebouwd bij H. Deweert in Oostende als O.349 Sirius, en werd vervolgens Z.349 Sirius, N.349 De Blauwe Distel, N.349 The Lady en O.349 The Lady. (foto g.w.)



Door het faillissement van SCAP verhuisde de opdracht voor een grote kuis- en onderhoudsbeurt van de N.402 Yvette naar Beliard. Reder-schipper Jean-Paul Deurinckx werd ongeveer een jaar geleden eigenaar van de gewezen O.402 Atlantis. (foto g.w.)



De O.62 Seabird II van Luc Bogaert kreeg een kanjer van 1 000 kilogram uit de 2de wereldoorlog in de netten. De ontminingsdienst liet de bom in volle zee exploderen. (foto Gilbert)  
< De Achilles III, een oude Franse vissersboot, die nu als sportvisser van Daniël Hinderyckx vaart krijgt een grondige beurt. De meer dan 30 jaar oude Deutz 6-cylinders van 500 pk vervangen was geen eenvoudige opdracht. (Foto g.w.)



Stinds de vistrein uit Oostende vertrokken is, was het dienstgebouwtje vlak voor de vismijn van geen nut meer. Vishandelaars uit Mariakerke (Bornem), reeds jarenlang huurder van een pakhuis, knapten het gebouw op voor hun detailhandel (foto g.w.)



## < 30 jaar dienst

Direkteur Roland Billiau, 30 jaar in dienst bij "Hulp in Nood" en sekretaresse Linda Debode (10 jaar) werden tijdens het jaarlijkse feest van de onderlinge verzekeringsmaatschappij gevierd. Henri Goudsmid (O.127) werd nieuwe bestuurder.



In het vooruitzicht van de jaarlijkse meibede-vaart naar het visserskapelletje van Bredene werd het bidhuis opnieuw in de verf gezet. De plaats van het oudste visserskapelletje van de kust is al meer dan 250 jaar een bedevaartoord dat vaak bezocht wordt door de vissersbevolking. (foto g.w.) >>



## Gentse kinderen houden visenquète

74 leerlingen van de Rijksmidschool uit Mariakerke (Gent) hebben het visverbruik bij hun leeftijdsgenoten nagegaan. Tijdens een persconferentie in Nieuwpoort i.s.m. de NDALTP werden de resultaten van het onderzoek bekendgemaakt. In ons volgend nummer meer daarover. (foto g.w.)



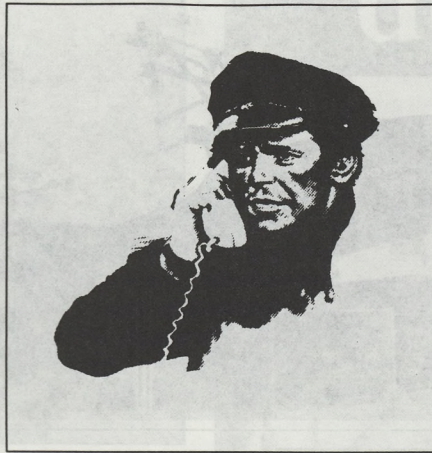
< De afbraak van een sierlichtbaken in het Bredense Leburtonpark, vlak naast het politiebureau, heeft een politiek incident uitgelokt. Een schepen van de nieuwe coalitie liet de vuurtoren zonder bouwvergunning slopen. Het oude gemeentebestuur (dat op dat moment nog steeds de lakens uitdeelde) liet de werken prompt stilleggen. (foto g.w.)



't Is olsan triestig oster ein schiptje vergoat en oster menschenleevens mee gemoeid zien. In de ties oster nog gein spraake was van radiejoo op de schepen moet 't pienlik gewist zien voe de famielje oster ein schiptje oover ze tied was en dan ze nie wisten os ze hunder volk nog giengen weere zien. En os ik verleede moand die hiestoorie geleezen heb van die zes visschers van ostende die, gelijk in 't liedje, nadat ze waren begraven kwamen z'in ostende aan, moeten 'k olsan peizen op Loewie, me moat die 't zelfste tegengekommen hebt, moar veele veele loater.

Ter was ein schiptje vergoan hier flak oender de kust en spietig genoeg ter woaren vuuf menschen gebleeven. Nu de Pros, 'k weeten nie os je n'hem nog herinnert, had weere d'okkoasje van ze in ze gazette te schrijven over de luijoards van de reddingsdienst die op hulder leeg gat zien bluuven zitten en wat weeten 'k ollemoale. En 't moste zien datter doar eintwien zaat datten nie koste rieken, je bleif moar schrijven.

En azoo zat iedereen in Brussel en in Ostende met de poepers en ter kwam ein brief van de mienierster zelve dat de menschen van de permanenche op 't oosters hoofd iedere dag oal de numeroos van de kleine gernoasschiptjes mosten opteikenen die uutvoarden en kieken os ze



weere binnengekommen woaren 's naavens en voe 't gevolg datter einen mankerde dan ze de reddingsdiensten moesten allarmeiren.

En dat gieng stief lange goed. Toe op zekere dag da Loewie ze schiptje weere ein keir nie in panne laag met ze moteur en datten in zei gestookten was. Moar wien datter 's naavens nie binnenliep was ie. En mit dan ze nog ooverolsten met de schrik in hunder broek zaaten voe Pros en de mienierster wierd er sebietsent groot alarm gesleegeen en de zienieja en de heelikopters en oal da moar vliegen en voaren koste wierden gemobieliezeird voe te goan zoeken achter Loewie en ze schiptje. Moar oal gein avanse. En achter

drie daagen wierd 't zoeken opgegeeven en peisden ze datten vergoan was.

Nog ein bewies dan de reddingsdiensten hier op niettent trekken en moar goed zien voer iedere moand hunder pree of te hoalen van de post schreif 't Visscherieblad van tonne. En ter woaren der van 't selfs die nog meir in hunder broek scheiten van benowdheid.

Da was tonne ol ein dag of viere loater oster an me deure gebeld wierd, Eufrasie dei oopen en ze viel biekansten achteroover van verschot. Stierman, riep ze, ter stoat hier ein spook.

'k Zien ik wel gein oal te stoetten, surtoe os 't oover spookten goat, moar 'k giengen olgeliek goan kieken en wien stoent ter doar voe me neuze? Je kunt 't noois roan, moar 't was Loewie. En 'k vroegen hem, kom je gie uut den eemel of van eintwoar elders want je zie gie vergoan me je schip gelijk of datter in de gazette stoat.

Wien zegter dadde, zeiten, 'k kommen ik rechte van Calais, me zien doar binnen gelooopen omdat de mazoettank likte en me hebben der ein klein sortietje van gemakt en oal uus geld is op zo dan 'k te voete van Calais zien moeten kommen en mit dan 'k gein papieren bie mien hadden binst de doenkerte deur de duunen oover de grenzen zien moeten kommen. En 'k zien sebiets noar joen gekommen voe te vraagen voer ein bitje geld te leinen voe mazoet te kunnen koopen voe weere noar huus te kunnen voaren: me zien ol lange genoeg weg gewist en ze geeven uus in Calais gein krediet meir, selfs nie meir in de kaffees. 't Zien doar oardige menschen die doar nuu weunen bie vroeger.

'k Hebben hem gein geld durven leinen, nu je hebt ze plang getrokken en 't deure gein weeke of je lag weere in de bassing met de scheilucht van ze moteur open voe te vermaaken. En oendertusschen ziender nogol ein bitje menschen gewist die weere op oasem kwaamen os ze vernaamen da Loewie met ze koppoage en ze schiptje weere binnen gelooopen woaren in Ostende. In oal die joaren is Loewie oendertusschen verhuusd noar Sinte Pieter, de patrong van oal de visschers van geheil de weireld en je zit doar te vertellen oover oal de scheinhoarieng en de sprout datten in de fransche woaters gevangen hebt en wat dan de beste kaffee'tjes woaren en woar dan de schoenste moksjes zaaten in Calais. Sinte Pieter goat verzeekersten z'n ooren nie geloooven want in de tied datten ie op 't meer van galielaaja an 't visschen was, stoenden der doar nog nie veel gein huuzen en zeekersten gein kabberdoesjes doar an de wol en doarbie oenzelieveneire liep doar roend op ze viengers te kieken. Moar dat 't zoe koste buuschen an de kanten van cap grienee mosten ze verzeekersten niet geweeten hebben, anders zoeten Loewie noois binnen geloaten hebben voe met hem oover de schellevisch en de platjes te klappen.

## CREVITS Louis & ZONEN B.V.B.A.

Import - Export

Allerlei kettingen en kettingmatten

Ankers

Herbruikbare materialen

Visserijbenodigdheden

Rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggelaan 137,  
8380 Lissewege BRUGGE

Tel: 050/54 48 33

Tijdokstraat 3,

ZEEBRUGGE

Tel 050/54 45 85

H. Baelskaai 18,  
OOSTENDE

Tel: 059/32 50 13

vanuit Nederland:

09.32.50.54.48.33

Fax: 050/ 54 79 11

# van schepen, van mensen en van de zee

## Grens (1).

Het is voor een mens niet gemakkelijk alsmat tussen de lijntjes te lopen, waarmee we bedoelen de limieten van de goede orde. Temeer dat de grens tussen goed en kwaad niet scherp te stellen is, zoals de rechter zegt: "mala sunt vicina bonis..." Wij zijn met de rug naar de wal geboren en we hebben ons hele (lange) bestaan op de grote vlakte doorgebracht, op zoek naar de beste vis. In weer en wind.

Het is ons overkomen dat we moesten kiezen tussen goed en kwaad toen we in de limieten verzeilden. Er was daar een schone smakker vis te vangen. "Vieren maar..." zei de stuurman, "in Godsnaam, dit ene trekje zal de visstand niet in gevaar brengen". We kunnen nog altijd niet geloven dat we kwaad gesticht hebben. Maar we hadden de wet overtreden. Dàt wel.

Verantwoording hadden we enkel af te leggen tegen onszelf, maar we hebben een geweten als een hooischuur. Hebt ge 't ongeluk gepakt te worden, dan moet ge boeten, zoveel is duidelijk. En de kleine dieven worden gehangen, de grote blijven lopen, terwijl de grens tussen goed en kwaad niet scherp is.

## Grens (2).

Dat hij die nooit over het lijntje is gestapt de eerste steen gooië. Grenzen zijn in de maatschappij getrokken voor ons welzijn. 't Verkeersscheidingsstelsel werd in 't leven geroepen om zeevaarders tegen elkaar te beschermen. Deze reglementen overtreden is schip en bemanning in gevaar brengen. En dat is nog wat anders dan een visje meepikken binnen de limieten.

We zijn eerlijke rondborstige zeevaarders en het is ons nog nooit opgekomen de grens tussen goed en kwaad te overschrijden. Met de hand op het hart.

Een enkele keer scheerde de arm van de wet langs ons heen. Een enkele keer waagden wij ons op derand van de afgrond. Maar we keerden terug op het vaste (smalle) pad van de deugdzaamheid.

We vertoeven wel eens in de mistige wateren tussen goed en kwaad, we vissen al eens op de rand van de afgrond.

Mala sunt vicina bonis.

## Teveel.

De diepzeevisserij levert wellicht de grootste visslag aller tijden. Naëvelingen denken dat in deze frontlijn de vissers altijd aan de winnende hand zijn. Enkel een landsman, een bleekscheet, kan drager zijn van dergelijke idee.

Vissers zijn niet altijd aan de winnende

hand. Zij die op de woelige weilanden van de oceaan hun bestaan doorbrengen, om er aan de kost te komen, leveren permanent slag met de elementen. Met de wind en de zee, twee handen op een buik.

Een onsje geluk of een pond wijsheid, that's the question. Hoe dikwijls worden stukken gemaakt? De slag, God-zij-dank, eindigt meestal in het voordeel van het schip, maar voor een aantal van de kruisvaarders wordt wel eens het einde van de vakantie ingeluid. Gezien tegen de enorme vloot trailers, groot en klein, eerder een gering aantal. Maar toch téveel. Eén nederlaag is één teveel. En dit is genoeg om het beroep met de termen van onzekerheid en levensgevaarlijk in te schatten.

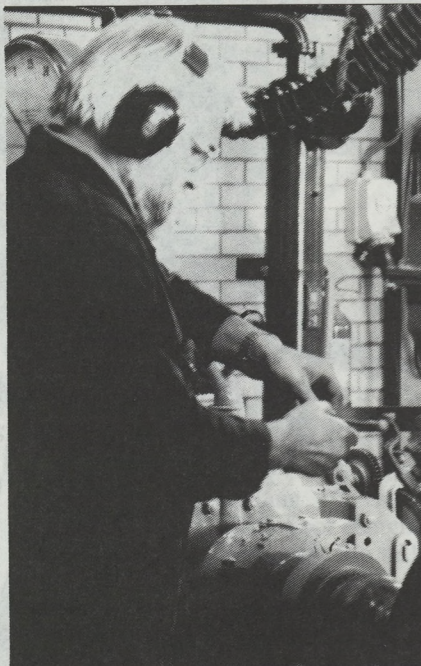
Want de ramp ligt altijd klaar voor de grote sprong. De dood bevindt zich op de grens van alle avontuur.

Also pray for those who were in ships and ended their voyage on the sand in the seas lips or in the dark throat wich will not reject them. Or wherever cannot reach the sound of the seas bell's Perpetuel Angelus.

## VAN RUILEN TOT REVISIE

Als uw Mitsubishi hoofd- of hulpmotor in onderhoud moet, komt dat eigenlijk altijd ongelegen. Het unieke Padmos reparatiesysteem kan in zo'n geval de tijd dat de dieselmotor buiten werking is, tot een absoluut minimum beperken. Uw onderdelen en gehele motoren kunnen door Padmos vervangen worden door volledig gereviseerde Mitsubishi onderdelen en dieselmotoren: een systeem dat tijd en geld bespaart. De onderdelen worden altijd eerst ultrasoon gereinigd. De Padmos service-monteurs verzorgen ook uw andere reparatiewerkzaamheden. Uiteraard is vervanging door nieuwe Mitsubishi onderdelen en motoren eveneens mogelijk.

Het leveringsprogramma van de Padmos-machinefabriek omvat: , Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren, aggregaten, generator- en havensets.



Ons magazijn heeft maar liefst 120.000 Mitsubishi-onderdelen, nieuw of gereviseerd, uit voorraad leverbaar voor de motortypes: DQ/SE/DS/DB/DE/D-14, D-16, D-20/SB/SA/SN.

De speciaal opgeleide monteurs van Padmos staan borg voor elke-dag-service van Duinkerken tot aan Denemarken.



**PADMOS**  
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

Stellendam: Postbus 23, 3250 AA  
Deltahaven 18. Tel.: 01879-1766/1792  
Fax: 01879-1623. Dok tel.: 01879-1933  
Bruinisse: Postbus 1, 4310 AA  
Havenkade 12. Tel.: 01113-1551/1488  
Fax: 01113-1317.

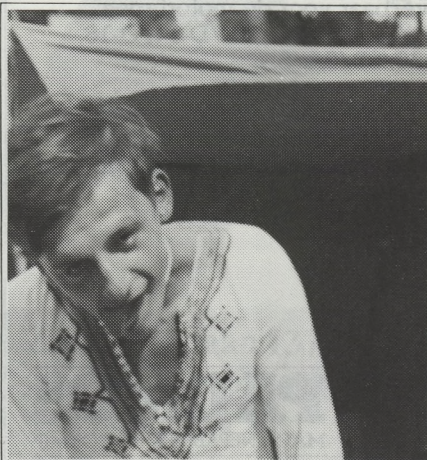
**Padmos: voor razend-snel onderhoud**

# Ivan Victor: "vergeet de expansie, we moeten proberen te houden wat we hebben"

**1** mei, feest van de arbeid. Dag van de energieke roodaanlopende optochten en stoere toespraken.

Voor ons de aanleiding om vragen te stellen over visser en vakbond. zijn die twee wel te rijmen? Is de laatste jagerom-den-brode wel te vangen voor de (voor hen toch wel knellende) structuur van een beroepsorganisatie? Wij spraken over één en ander met bestendig gewestelijk ABVV-sekretaris Ivan Victor.

Victor - zeg maar Ivan - is een Oostendenaar die zich de laatste vijf jaar heeft ingewerkt in de sociale problematiek van onze kusthavens, waar de visserij een aparte, maar niet geringe moot van zijn vakbondswerk uitmaakt. Beroepshalve zetelt hij als voorzitter of als lid in zo'n zestien comitees of raden en hij is, als SP-er politiek actief in de Oostendse gemeenteraad. De dag van de arbeid is voor Ivan Victor er een van hard werken. >



Dit interview werd afgenomen door Marc Loy (foto Archief, zomer 1970) Het redaktielid van HVB schrijft ook nog voor andere kranten en is actief als toeristische gids te Oostende en Zeebrugge.



De visser en de vakbond. Behalve de beginletter hebben ze niet zoveel gemeen, lijkt het ons. Maar Victor heeft daar een antwoord op: "De zeevisser is niet zo direkt het model van de actieve vakbondsmilitant. Hij vertrouwt erop dat je zijn zaken goed beredert. Op het sociale vlak wil hij gewoon zo weinig mogelijk miserie. Hetgene hem echt interesseert is: hoe maak ik de grootste besomming, en dus: hoe wordt ik hier de koning van de vloot. Wij zijn er dus in hoofdzaak om de visser tegen zichzelf te beschermen. Hij trekt zich het sociale aspekt van zijn beroep niet aan. Alleen bij ernstige feiten, zoals onlangs bij het vergaan van de Z.200 stelt hij zich serieuze vragen over de schikkingen, maar in normale omstandigheden trekt hij er zich allemaal niets van aan. Visseren zijn gemakkelijke en aangename leden, die niet moeilijk doen of veel komen klagen. Misschien komt dat ook doordat wij, op Europees vlak, op het niveau van de sociale voorzieningen het verst gevorderd zijn."

"Ik ben lid van het Europees Paritair Comité, waarin de sociale voorzieningen in de visserij tussen de lidstaten vergeleken worden en daar stellen wij vast dat België aan de top staat. We hebben ook kunnen ervaren dat we - met de nodige overre-

op neer dat we vechten om te behouden wat we hebben. In veel van die gevallen zijn onze belangen gewoon gelijklopend."

### Mag het iets meer zijn ?

De bedrijfsraad voor de visserij, het Zeevisserijfonds, het Waarborg- en Sociaal Fonds voor Arbeidsongevallen Zeevisserij, de Nationale Paritaire Commissie Zeevisserij, de Adviescommissie Visserijprojecten van het Ministerie van Landbouw... Allemaal vergaderingen waarin de vakbond der vissers een woordje te vertellen heeft.

"Het sociaal overleg van de sektor visserij is opgesplitst in schijfjes. Wij hebben bijvoorbeeld het 'Zeevisserijfonds', ontstaan uit een CAO ter vervanging van het vroegere pensioenfond. Dat fonds moet ons toelaten om de mensen die inactief worden, door bvb arbeidsongeval, ziekte of brugpensioen een bijpassing te garanderen op hun vervangingsinkomen. Dat fonds vraagt mij een pak tijd om de dossiers te onderzoeken, maar ook om de statuten op punt te zetten. Wat de subsektor 'verwerking' betreft is er het 'Waarborg- en Sociaal Fonds voor de Zeevisserij'. Daar worden een aantal sociale bijpassingen georganiseerd. De beroepsopleiding voor de

Al die dossiers moeten bestudeerd worden. Ook daar kruipen uren en dagen in. En er is de 'Bedrijfsraad voor de Zeevisserij' waarvan ik ondervoorzitter ben. De activiteiten van die raad zijn de laatste jaren behoorlijk aangezwengeld. Daarin tref je ook iedereen die met de sektor te maken heeft: reders, visverwerkers, handel en nijverheid, specialisten van de Rijksstation voor de Zeevisserij..."

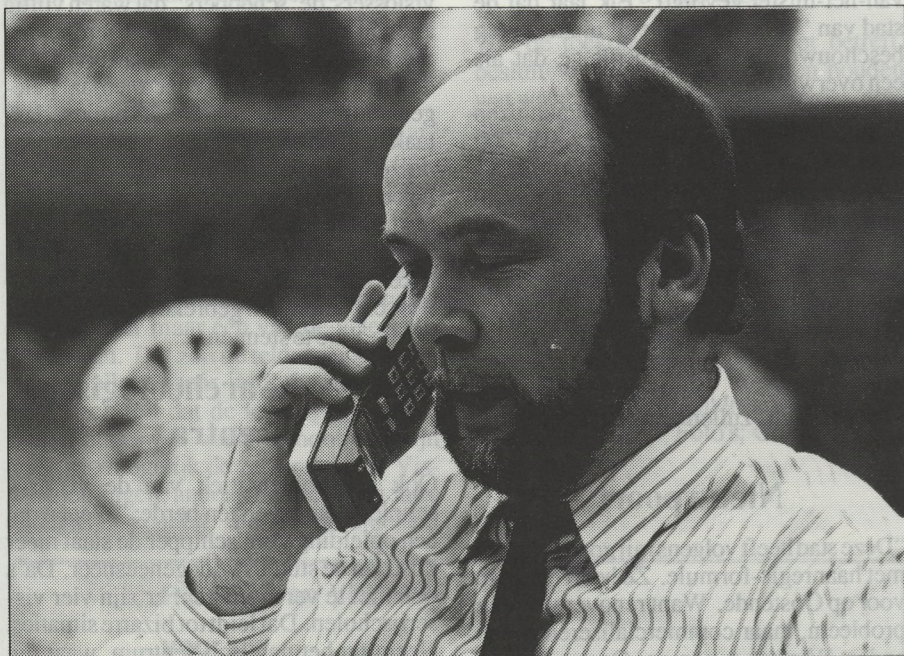
### Te braaf

De grootste sectoriële problemen vat Victor als volgt samen: "Het vlootbeleid! Af en toe steken wij ook eens ons licht op in de andere landen. We zien dus wat er gebeurt in Spanje, Denemarken, Nederland... We kunnen dan alleen maar vaststellen dat ze daar ongebreideld voort aan het bouwen zijn. Wij, Belgen, houden ons braaf aan de vooropgezette EEG- en nationale richtlijnen maar de kans is groot dat wij daardoor straks met een verouderde vloot komen te zitten (130 schepen zijn meer dan 20 jaar oud) en daarbij zijn we op weg - kijk naar SCAP - onze 'know how' om vaartuigen te bouwen aan het verliezen. Het motorvermogen van onze vissersvaartuigen is beperkt tot 1 200 pk, maar in Nederland bouwen ze schepen van 4 400 pk. Door het vergunningsstelsel krijgt een nieuwe jonge reder de kans niet meer om het erop te wagen en een schip te bouwen, die gaat ook al verloren voor de sektor."

"Wij zijn veel te braaf. De EEG moet maar beginnen zuchten en wij anticiperen al met nog strengere verordeningen. Een ander gevaar is ook dat de Nederlanders zich inkopen in Belgische redereien. Desgevallend blijven zij varen onder Nederlandse vlag. Zij vissen onze quota op met vaartuigen die gebouwd werden met Belgische scheepskredieten, dus met geld van de gemeenschap. Wat staat ons dan in 1992 te wachten als ook buitenlanders onze vaartuigen mogen bemannen. Wat gaan wij daar dan kunnen tegen doen? Wat zal er dan gebeuren met de tewerkstelling in de visserij?"

### Ruimer

Maar Victor ziet de problemen niet louter nationaal en strikt materieel gebonden. De perikelen rond de vervuiling vindt hij ook vakbondsmaterie: "Ons milieu krijgt weer rake klappen. Exxon Valdez, de gezonken container met linaan, de door kernenergie aangedreven Russische duikboot... Wat baat het dat de biologen ons strenge quota opleggen, als het visbestand vanuit een andere hoek bedreigd wordt? Een vakbond moet niet enkel bezorgd zijn om de wettelijkheid van een arbeidskontraakt of van gepresteerde overuren. Nee, we moeten de problematiek veel ruimer zien. Daarom hebben we ons ook



**"We hebben de ervaring dat we, met de nodige overredingskracht, met onze reders tot behoorlijke resultaten komen. Er valt mee te praten."**

dingskracht en serieuze argumenten - met onze reders tot behoorlijke resultaten komen. Met de reders valt er te spreken. Daarbij komt dat we meestal gezamenlijke problemen op te lossen hebben. Denken we maar aan de quota, het vlootbeleid... We zitten daar samen in commissies en structuren en we ijveren samen voor wat ons toekomt. Meestal komt het er trouwens

visverwerkers in pakhuis 44 van de Oostendse vismijn wordt voor een groot deel gesponsord uit dat fonds. We willen nu ook het belendende pakhuis inschakelen, maar we vrezen dat de NV Pakhuizen dat niet zo gemakkelijk zal toestaan. We zouden daar graag een permanent opleidingscentrum van maken."

"Dan is er het Fonds voor Arbeidsongevallen. Da's ook geen gemakkelijke klus.

sterk verzet tegen de plannen om een afvaleiland voor onze kust te bouwen. En we blijven ons daartegen verzetten. De zee is ons arbeidsveld, dàar halen wij onze broodwinning. Da's niet alleen zo voor de vissers, want één visser geeft werk aan vijf à zeven mensen aan de wal, plus een enorme afgeleide tewerkstelling in de toeristische sektor, denk maar aan de restaurants. We moeten ons dus aan andere dingen interesseren, vandaar ook dat wij ons in het debat over het 'masterplan' gemengd hebben, want daar had men de visserij weeral eens vergeten.

## Zeebrugge

Daarnaast zijn er dan nog de specifieke problemen per vissershaven en aanverwante vismijnen. Neem nu Zeebrugge: "Wij worden daar opeens - want het Brugse stadsbestuur heeft het ons zeer lang op een leugenachtige manier verzwegen - gekonfronteerd met de privatisering van die vismijn. De eerste betrachting van de nieuwe exploitant was het bestaande sociale systeem overhoop te halen. We hebben daar toch zeven, acht maand sociale onrust gekend met dreigende stakingen en boycotacties. We hebben onze mensen sterk in de hand moeten houden, anders had de Zeebrugse vismijn er te sterk onder geleden. Als de kopers aan hun koopwaar niet kunnen, bescherm ik misschien wel mijn vislossers, maar ik sta er ook nog voor de visser, wiens vangst moet kunnen verkocht worden. Soms zit je tussen hamer en aambeeld. De Zeebrugse Visveiling heeft nu een passifikatie ondertekent tot 31 december, maar ik weet nu al dat, als men ooit afstapt van de procentuele beloning het daar oorlog is."

"De Z.V. wil nu haar activiteiten verleggen naar de achterhaven. (Hoe wel ik daar mijn twijfels over heb. Minister Sauwens heeft vorige week nog gezegd dat de kaai aldaar in studiefase is en nog niet is toegezegd.) De kopers en reders vrezen dat de Z.V. alle vis zelf zal opkopen om die dan als tussenpersoon, met winst, naar de koper door te verkopen. Ik denk dat de Z.V. ervan droomt zelf aan visverwerking te gaan doen. Voorts is ze van plan grote koelloodsen te gaan bouwen om ook fruit en dergelijke te kunnen stockeren. Vandaar dat sommigen vrezen dat de zeevisserij 'gebruikt' wordt om die nieuwe kaai daar te 'forceren' en dat de Z.V. haar activiteiten dan op andere activiteiten zal richten. Overigens staan de meeste reders ook niet te dringen om naar de achterhaven te gaan. Als Oostendenaar vraag ik me trouwens af waarom men daar nieuwe kaaien moet gaan bouwen terwijl er hier in Oostende voor 70% onbenutte kaaien voor het grijpen liggen. De Zeebrugse handelshaven heeft ook al geen overschot aan gronden meer en de M.B.Z. is dus ook al

niet gelukkig met die geplande verhuis."

## Oostende

Over naar Oostende. "Daar hebben we dus de problemen rond de modernisering van de vismijn. In tegenstelling tot Zeebrugge moeten er in Oostende veel partijen gekonsultueerd worden. Sinds Goekint (de Oostendse burgemeester n.v.d.r.) ook nog schepen voor de haven is gebeuren die raadplegingen dan ook, onder de vorige schepen was dat niet het geval."

"In Oostende situeert het probleem zich rond de pakhuizen. De NV Venneborg is nu NV Pakhuizen geworden. Die naamverandering - die nooit voor de gemeenteraad gekomen is - kan om zijn rechtsgeldigheid betwist worden. Maar hoe dan ook: de pakhuizen moeten binnen de kortst mogelijke tijd in orde komen. Het is onaanvaardbaar dat voedingswaren in dergelijke omstandigheden behandeld worden. Wij hebben al tientallen keren beroep gedaan op de inspectie, omdat daar voor onze mensen geen behoorlijke wasgelegenheden of toiletten zijn. Er moet zo rap mogelijk een plan gemaakt worden dat de goedkeuring van het Ministerie van Volksgezondheid krijgt. Helaas heeft men vroeger veel te veel de politiek-van-het-uitstel gevolgd. Elk jaar dat de stad van 'Volksgezondheid' uitstel kreeg beschouwde het schepencollege dat als een overwinning."

"Zoals het nu draait rond de NV Pakhuizen is die realisatie onbetaalbaar. 18 000 frank per m<sup>2</sup> is voor de meeste verbruikers niet te betalen. Geef al de huurders een uniform plan en ze gaan dat zelf veel efficiënter en goedkoper doen dan het nu door de NV Pakhuizen (misschien) zal gebeuren. Nu Zeebrugge de richtprijzen te Oostende kent zou het me niet verwonderen dat heel wat kopers en visverwerkers door de Z.V., met interessantere voorwaarden, zullen aangetrokken worden.

## Nieuwpoort

"Deze stad heeft volgens mij goed gekozen met haar regie-formule. Ze heeft een stap voor op Oostende. Want renoveren is één probleem, maar commercialiseren is een ander. Wie kan er namens Oostende gaan praten? Eerst moet er vanalles voor het college verschijnen, dan gaat dat naar de gemeenteraad... Misschien lag dàar juist het aantrekkelijke van het O.V.A.-plan gelegen. (De Oostendse Onderlinge Visafslag had verleden jaar nog een alternatief plan voor de renovatie van de vismijn, dat het echter niet gehaald heeft n.v.d.r.). Zij zouden wellicht commercieel-competitief opgetreden zijn en dat zou een tegengewicht kunnen vormen hebben tegenover Zeebrugge."

"In Oostende zitten ze ook nog altijd vast

aan havenrechten. Zeebrugge kent dat niet. Op die manier worden er in Oostende natuurlijk geen nieuwe klanten aangetrokken. Wat je aan havenrechten zou verliezen, dat win je toch terug door aan grotere omzet in de vismijn?!"

"Heel de discussie omtrent de privatisering van de Oostendse vismijn was trouwens een valse discussie. Die vismijn moet niet geprivatiseerd worden, ze is het al. De huurders van de pakhuizen zijn privépersonen, de concessie van de recipienten (Van Waes), hêt lossen en sorteren is geprivatiseerd. Alleen de administratie is dat niet en ook dat is een rem voor bepaalde reders om niet naar Oostende te komen. Elders is men 'losser' met die administratie."

## Zwart

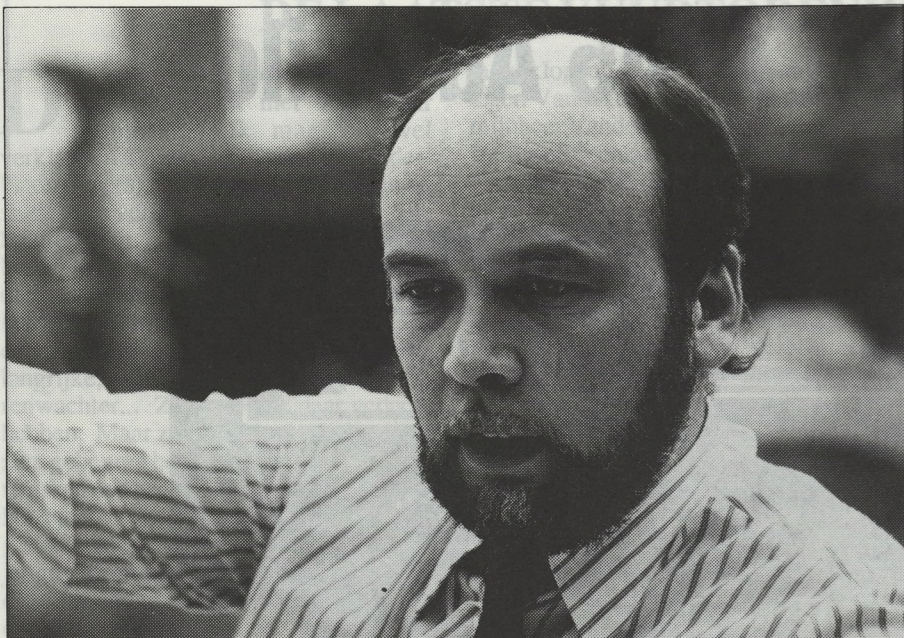
Als het grijze en zwarte circuit in de visafslagen ter sprake komt, knoopt Ivan Victor daar volgende bedenking aan vast: "Spelen met de quota is één, belastingsontduiking is twee, maar met een stuk van het inkomen van de werknemer weglopen is een andere zaak en daar erger ik mij ziek aan."

"Zo krijgt men in Oostende de 'Zeebrugse ziekte'. Vroeger had je onder de erkende vislossers, de 'scheppers', dat waren vijftig à zestig mensen die hun brood verdienden met het scheppen van de vis aan boord van de vaartuigen. Nu zijn dat allemaal gelegenheidsarbeiders, die al een voltijdse dagtaak hebben en die 's nachts nog een paar duizend frank gaan bijverdienen, terwijl de erkende visserteerder op de kaai staat te dremmelen en mag gaan stempelen. We zijn nu hard bezig om met die praktijken komaf te maken, alhoewel de instanties schromelijk in gebreke blijven om ons bij die actie te steunen.

## Nautische archeologische centra

Ook de problematiek van de visserijscholen komt even ten berde: "Weet u dat een opleiding voor schipper de staat méér kost dan de studies voor geneesheer. Da's ook niet te verwonderen: er zijn vier visserijscholen. Dat leidt tot bizarre situaties. Neem nu het nautisch centrum, waar die scholen om vechten. Onze oplossing dien-aangaande is simpel: we hebben op de Oostendse vuurtorenwijk een proefstation voor de zeevisserij. Dat centrum kan dàar uitgebouwd worden. Da's een goeie zaak voor alle scholen, want het is centraal gelegen."

"Wij zullen trouwens niet blijven wachten. Met de reders werd onlangs een CAO (Collectieve Arbeidsovereenkomst) afgesloten als gevolg van het interprofessioneel akkoord, dat bepaalt dat 0,18% van de bruto loonmassa moet gereserveerd wor-



**"Maar als ze met een stuk van het inkomen van de werknemers weglopen, erger ik me ziek"**

den voor de opleiding van kansarmen. We stellen dus vast dat de vaartuigen zodanig geëvolueerd zijn, dat jongens die een paar jaar van de school af zijn, niet meer 'mee' zijn met de high-tech-apparatuur aan boord. We proberen er de minister nu van te overtuigen dat dat ook kansarmen zijn en om één en ander te gaan 'leasen' om die mensen vertrouwd te maken met die moderne uitrusting.

Nu zijn onze visserij scholen prachtige archeologische centra, waar je mooie duikersklokken kunt zien en scheepsmodellen uit vervlogen tijden."

"In dit verband vind ik het belangrijk dat het visserijonderwijs niet opgenomen wordt in het technisch secundair onderwijs. Het zou daar maar één van de vele richtingen zijn. Dat zou de teloorgang van de visserij alleen maar in de hand werken. Het is een feit dat de leerlingen van het visserijonderwijs veelal schoolmoe zijn en zo rap mogelijk de zee op willen. Visserijrichtingen, annex aan het secundaire onderwijs zouden die schoolmoeheid

alleen maar in de hand werken. Het specifieke van dit onderwijs moet bewaard blijven, zodat er direkt kan ingespeeld worden op de noden van het beroep."

### Toekomst

Wat de toekomst van de sektor betreft, besluit Victor met: "We moeten houden wat we hebben. Zowel voor aanvoer, productie als scheepsbouw mogen we de expansie vergeten. Alleen op het gebied van de verwerking van de vis is er nog een uitdaging. Straks worden de grenzen open gegooid en wij beschikken over getrainde en goede arbeidskrachten en over gespecialiseerde bedrijven. We moeten dus zien buitenlandse vis naar hier te krijgen."

Interview: Marc Loy  
Foto's: Guido Walters

### CURRICULUM VICTOR

Na zijn humaniora aan het Oostendse atheneum trekt Ivan Victor (38) naar het Brugse H.T.I. met de bedoeling er zich te bekwamen tot systeemanalyst. Het besef dat de exakte wetenschap toch zijn 'dada' niet is en het tragisch verongelukken van zijn moeder nopen hem ertoe zijn studies op te geven om zich, samen met zijn vader, te ontfermen over een gezin, waar vijf van de zeven kinderen het huis nog niet uit zijn.

Na een examen belandt hij, begin zeventiger jaren, bij de Oostendse stadsadministratie, afdeling havendiensten

Hij is een paar jaar aalsambtenaar werkzaam. Bij het overlijden van de toenmalige ontvanger voor de handelshaven krijgt hij die functie toebedeeld. Als de ontvanger voor de vissershaven op rust gaat krijgt hij ook die taak gekumuleerd. In die periode leert hij zijn baas, en latere vriend, schepen Dumarey, beter kennen en wordt hij syndikaal actief als sekretaris -pro deo - binnen het ACOD voor het gemeentepersoneel.

Bij het overlijden van de heer Dumarey krijgt hij het aanbod om bestendig gewestelijk vakbondssekretaris te worden. Zijn konnekties binnen de maritieme wereld zijn niet vreemd aan dit voorstel.

Na een periode van verlof zonder wedde, houdt hij de ambtenarij definitief voor bekeken.

Nu is hij dus professioneel en full time gemandateerd als gewestelijk sekretaris van de BTB (Belgische Transportarbeidersbond en Bond der Zeelieden) voor de arrondissementen Oostende-Diksmuide-Veurne én Brugge-Zeebrugge. Meteen is hij dus syndikaal bedrijvig in de sectoren van de koopvaardij, sleepbootdiensten, visserij en personenvervoer (taxi's).

In Zeebrugge maakt hij de stroomversnelling op sociaal vlak mee, waar het aantal havenarbeiders de laatste jaren zowat verdubbelde. In die haven, waar vroeger omzeggens geen gestructureerd overleg bestond en geen CAO's werden afgesloten, staat hij aan de wieg van een centraal loonverwerkingskantoor, een contactkommissie werknemers, werkgevers en veiligheidscomitees.

Als vakbondsman is hij verantwoordelijk voor zowat 2 500 mensen.

**REDERS en VISSERS,**

voor uw

**SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING**

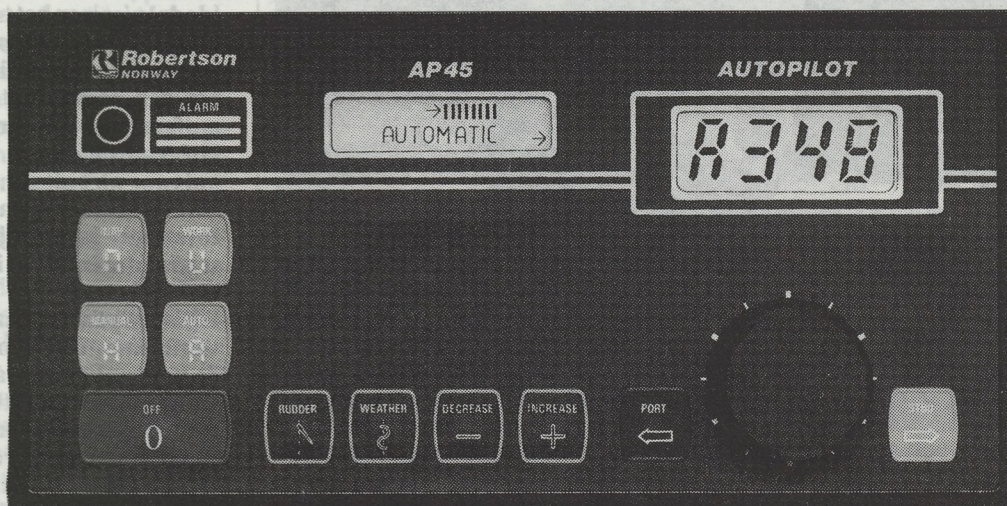
wendt U in volle vertrouwen tot de

**BEROEPSVERENIGING**

**HAND IN HAND**

**VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01**

# Robertson AP45 Autopilot



**N.V. INES:**

- ZEEBRUGGE, Wandelaarstraat 1 - Tel. (050) 54 47 55
- OOSTENDE, H. Baelskaai 17 - Tel. (059) 32 34 01



**Marine voortstuwingsmotoren**

**75 JAAR ERVARING**  
**TER UWE BESCHIKKING**  
**„DE MOTOR”**

**DE BELGISCHE LEADER**  
**IN DIESELMOTOREN**



**Gamma: 200 - 2.400 Pk**  
**600 - 1.000 tr/min.**

**ANGLO BELGIAN CORPORATION**  
**WIEDAUWKAAL 43, B-9000 GENT**  
**TEL. 0032 91/234541 (5 L.) & 255542 (2 L.)**  
**TELEX 11 298 abcb**  
**TELEFAX 091/240301**

Contact persoon: E. DE POORTER

## DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

**D**e nieuwe ploeg van Het Visserijblad zit met een zwaar probleem. Ik mag dit wel verklappen ("vertellen" voor de Nederlandse lezers), want op de redactie ben ik, sinds mijn vorige twee artikels, toch alle krediet kwijt.

Ik had het wel allemaal voorspeld, maar die gasten hebben nooit naar mij willen luisteren. Wie besteedt er nu aandacht aan een oude, grijze, verlaten, vergeten, onbelangrijke, onbenullige, verstarde vuurtorenwachter... Zo zullen ze daar gedacht hebben. Maar ze vergeten dat ik heel wat zien gebeuren heb en dat ik op die gebeurtenissen een heel goed zicht had.

Nu, goed. Sans rancune ("zonder haatgevoelens", voor de Vlaamse lezers). De jeugd stormt en zo hoort het ook. Maar dezelfde jeugd (nu ja, jeugd?! Ze zijn daar bijna allemaal de veertig voorbij. G. W. is zelfs bijna vijftig) vergeet nogal eens dat het allemaal zo gemakkelijk niet is. De grote kanonnen uit de streek zijn er ook nog en die laten het daar allemaal niet bij. Meer zelfs: lang na hun dood laten ze nog van zich spreken en dat heeft die nieuwe lichte niet zo graag.

Kom ik daar verleden maand mijn kopij binnenbrengen en er komt nog iemand op het bureau van de hoofdredakteur. Die

mens klopt op de deur, gaat binnen en zegt tegen Vandekerckhove: "Goede middag, mijnheer Vandenberghe."

De hoofdredakteur bleef nog beleefd. "Vandekerckhove," zei hij, "Vandekerckhove is de naam." Daar trok de bezoeker zich geen moer van aan.

"Ik ben een trouw lezer van uw blad," zo zei hij, "Ik lees het iedere week".

Ik keek naar de arme hoofdredakteur en zag hoe de kleur uit zijn gezicht begon weg te trekken: "Iedere maand," korrijeerde hij de bezoeker.

Enfin, dat gaat daar nog een tijdje verder en er wordt over koetjes, kalfjes en visjes gesproken en als de man afscheid neemt roept hij welgezind: "Het heeft me veel plezier gedaan u eens te ontmoeten, mijnheer Vandenberghe". Ik had alle moeite om de hoofdredakteur te bedaren. Hij was het kotsbeu, zei hij: "Dat is nu al meer dan een jaar dat mijn naam verward wordt met die van wijlen Pros. De eerste die hier nog binnenkomt en mij Vandenberghe noemt, krijgt de tekstverwerker naar zijn hoofd."

Hij was in alle staten. Ik gaf dus braaf mijn kopij af en muisde er van onder. Maar toen ik de deur opende kon ik het toch niet laten: "Allé, tot ziens dan maar, mijnheer Vandenberghe." riep ik. Ik trok de deur rap toe en hoorde het enorme la-

waai van een beeldscherm dat aan stukken vloog tegen de deur.

Iets helemaal anders nu. De directeur van het blad, Willy Versluys (sinds kort 41), is ook al zo'n gevoelig jongetje. In Bredene (dat is een randgemeente van Oostende, moet ik hier aan toevoegen voor de Nederlandse lezers) doet het gerucht immers de ronde dat Versluys alleen maar het schepenambt (een schepen in België is een wethouder in Nederland, beste Nederlandse lezers) gekregen heeft omdat hij tijdens geheime onderhandelingen beloofd zou hebben Het Visserijblad aan Norbert Haeck (deze laatste is een plaatselijk invloedrijk man, beste Nederlanders) cadeau te geven. Ik weet natuurlijk niet wat ervan aan is. Als ik ex-burgemeester Eerebout van Bredene eens tegenkom, zal ik het hem eens vragen. Inmiddels moet ik eraan toevoegen dat Versluys het in alle toonaarden blijft ontkennen.

Daar moet je allemaal tegen kunnen. Als je een publieke figuur wordt moet je een stoot kunnen verdragen en het is waar dat de vorige generatie nogal eens zwaar kan wegen. Maar om daar nu allemaal kwaad om te worden, dat vind ik toch wel overdreven. Men heeft jaren gedacht dat mijn naam Van Lul was, ik heb daar geen enkele nacht van wakker gelegen...Integendeel!

## NV MULTINET

**HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE**

Maatschappelijke zetel: Ø (059) 32 12 10

Telex : 81028 PEFLOS

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

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

Gedeponeerd merk



### SPECIALITEITEN:

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

**Sport:** Allerlei netten



zeevisserij in België

# EEN DOORLICHTING

**D**eze titel kan enigszins misleidend de indruk geven dat de zeevisserij in België een binnenlandse aangelegenheid is. Niets is evenwel minder waar.

De Belgische zeevisserij wordt volledig beheerst door het Europese visserijbeleid. Uiteraard zal in een eerste hoofdstuk hieraan ruime aandacht geschonken worden.

De mobiliteit van de vissersvloot, de relatief verafgelegen visgronden, de afwezigheid van een sterke Belgische visverwerkende nijverheid leiden ons in een tweede hoofdstuk tot het bestuderen van de eigen vloot, de handel, de consumptie en de visverwerkende industrie in België en in onze buurlanden.

Tenslotte zullen een aantal krachtlijnen voor een verdere ontwikkeling van de zeevisserij in België geformuleerd worden.

## Het Europees beleid

In januari 1983 werd de Europese wet van kracht die een aantal belangrijke maatregelen inhoudt m.b.t.: de toegang tot het behoud en beheer van de visrijdommen; de organisatie van de markten; de structurele vraagstukken.

Binnen deze algemene raamwet dient iedere lidstaat de noodzakelijke maatregelen te nemen die het eigen visserijbeleid in harmonie met het Europese beleid brengen.

De richtlijnen van het Europese visserijbeleid zijn van kracht gedurende een periode van 20 jaar (dus tot het jaar 2002), evenwel met een mogelijkheid van herziening na 10 jaar, dus in 1992.

Deze magische datum (het objectief van de Europese eenheidsmarkt) houdt voor de zeevisserij in België toch wel een niet te onderschatten gevaar in, wanneer de T.A.C. (Total Allowable Catch) op basis van de vlootcapaciteit mogelijk herverdeld wordt.

Ondanks het niet te onderschatten belang van de Europese visserij, slorpt het Europees visserijbeleid nauwelijks 0,5% van de totale EEG-begroting op. Niettemin worden alle visveilingen en visverwerkende bedrijven tegen 1992 aan zeer strenge normen onderworpen. Deze noodzakelijke sanering, met zware investeringsprogramma's als gevolg, zal tot het verdwijnen van een aantal visveilingen en visverwerkende industrieën leiden.

Een concentratie van de vraag en het aanbod zal hiervan het gevolg zijn.

België, met haar amper 67 km kust, kan evenwel - gezien haar centrale ligging - als distributieland een succesrijke strategie ontwikkelen.

### Toegang tot, het behoud en beheer van de visrijdommen

Voorafgaand aan het Europees visserijbeleid, dat van kracht werd in 1983, voerde de EEG op 1 januari 1977 reeds een exclusieve visserijzone van 200 zeemijl buiten de Europese kusten, in.

Iedere lidstaat mag bovendien een zone van 12 mijl van zijn kust reserveren voor zijn kustvissers. Binnen deze zone mogen niet-EEG vissers niet meer vissen.

Deze maatregel was eerder een reactie op het uitvaardigen van dergelijke afbakening van een 200 mijlszone door IJsland, Noorwegen en Canada.

Buiten deze zones heeft iedereen vrije toegang. Dat betekent evenwel nog niet dat iedereen alle vissoorten in onbeperkte hoeveelheden mag vangen.

Het T.A.C. legt ieder jaar het totale toegelaten vangstvolume per vissoort, en voor de diverse visgronden, vast. De bedoeling is om overbevissing tegen te gaan, het biologisch evenwicht in stand te houden zodanig dat de visstand op peil blijft en een continu rendabele visvangst gegarandeerd blijft.

Deze T.A.C. wordt dan verdeeld in Quota's over de diverse lidstaten en dit aan de hand van een vast percentage. De lidstaten kunnen evenwel onderling hun quota's ruilen.

Naast deze toegelaten vangsthoeveelheden zijn er nog een aantal aanvullende maatregelen ter bescherming van de visstand. De belangrijkste hebben betrekking op de maaswijdte van de netten en de minimum aanvoerlengte van de vis. Iedere lidstaat dient nu, via interne maatregelen, te waken over de naleving van de quota's.

De meeste maatregelen slaan op de vlootcapaciteit en reglementering m.b.t. het aantal zeedagen.

Dat één en ander tussen de diverse lidstaten niet steeds evenharmonisch verloopt, tonen onderstaande gegevens

	T.A.C.	aantal		vlootcap.		aanvoer-	
		schepen	in P.K.	in P.K.	volume		
België	2,04	205	100 000		32 000		
Nederland	7,60	1 060 *	650 000		496 000		
Frankrijk	11,50	13 979			870 000		

(\* Hierin zijn 650 schepen die steeds in open zee gaan en dus vergelijkbaar zijn met de Belgische vloot).

Europa vangt jaarlijks ongeveer 6 720 000 ton. Dit betekent dat België slechts instaat voor nauwelijks 0,50% van de totale Europese aanvoer.

### De organisatie van de markten

De prijs van de vis wordt bepaald door vraag en aanbod. Wanneer dit marktmechanisme echter als gevolg heeft dat de prijs voor een aantal soorten te laag uitvalt, dan treedt een opvangregeling in werking.

Dit systeem van oriëntatieprijzen, gebaseerd op prijzen uit het verleden en de vooruitzichten voor het eerstvolgend jaar, laat aan de producentenorganisaties (in België de Rederscentrale) toe om de vis uit de markt te nemen. Deze maatregel heeft tot doel de prijs te ondersteunen en minimale kostendekking voor de producent te voorzien. De aldus opgevangen vis mag dan ook niet meer voor menselijke consumptie gebruikt worden. De vissers ontvangen een gedeelte van deze opvangprijs uit het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw.

In 1987 en 1988 bedroeg de opbrengst van de aldus opgevangen vis in België nauwelijks 1% van de totale Belgische besomming.

### De structurele vraagstukken

Dit beleid omvat een aantal maatregelen welke die commercialisatie in de visverwerkende industrie moeten ten goede komen. Tevens valt de volledige modernisering van de vissersvloot hieronder.

Dit geheel van maatregelen kadert in een meerjarig oriëntatieprogramma, waarbij iedere lidstaat er moet voor zorgen

dat de nationale maatregelen in harmonie zijn met de communautaire richtlijnen. Binnen dit kader is o.m. de FEOGA-steun, die een kapitaalsubsidie voorziet die tot 25% van de investering kan belopen.

De Belgische overheid kan een rentetoelage, die tot 8% kan oplopen, toestaan. Belangrijk is wel dat slechts FEOGA-steun kan bekomen worden, indien de lidstaat zelf een tussenkomst toestaat. Het principe hierbij is: des te groter de tussenkomst van de lidstaat, des te groter de FEOGA-steun.

## Zeevisserij en visverwerkende industrieën in België

Om de belangrijkheid van de vissersvloot te meten, kunnen verschillende criteria gehanteerd worden, die niet noodzakelijk in een evenredige relatie tot elkaar staan.

Belangrijk is evenwel de onderlinge trendmatige evolutie

	1965	1970	1975	1980	1987
Vaartuigen	380	340	260	205	205
brutoton.	30 000	29 000	24 000	20 000	22 000
pk	85 000	96 000	92 000	80 000	97 000

Uit bovenstaande tabel blijkt dat vooral het aantal vaartuigen continu gedaald is, de bruto-tonnenmaat en de totale P.K. hebben een eerder golfmatig verloop en hebben zich zowat gehandhaafd op het peil van 1975. Optimistisch bekeken, kan zelfs van een lichte verbetering gesproken worden.

Deze cijfers zeggen evenwel niets over de kwaliteit en de ouderdom van het Belgisch vlootbestand. Evenmin komt de relatie met onze buurlanden naar voor.

Globaliserend mag nochtans gesteld worden dat: de capaciteit van de Belgische vissersvloot in de voorbije 5 à 10 jaar duidelijk verbeterd is; wij er evenwel in pk, Bruto-tonnenmaat (Bt) en ouderdom van de vloot op achteruitgegaan zijn.

Het verhogen van onze slagkracht kan enkel nog via de modernisering en de vervangingsnieuwbouw van de vissersvloot geschieden.

Immers, noch het aantal vaartuigen, noch het totale motorvermogen mag verhoogd worden. De Belgische overheid heeft immers op 28 januari 1988 een K.B. uitgevaardigd, dat de vangstmogelijkheden (quota) in evenwicht dient te houden met de vlootcapaciteit.

De maatregelen die hierbij gehanteerd worden, zijn de volgende: ieder Belgisch vissersvaartuig dat de zeevisserij wil beoefenen, dient over een machtiging te beschikken. Enkel in de vaart zijnde vaartuigen krijgen een machtiging, evenals de op stapel staande of in de planning voorkomende schepen met een scheepskrediet; het Belgisch oriëntatieprogramma bepaalt het maximumvermogen van de vissersvloot op 31 december 1991. Dit toegestane vermogen mag niet hoger zijn dan 94 000 pk. Indien alle schepen waarvoor een scheepskrediet (monopolie N.M.K.N) werd goedgekeurd, ook worden gebouwd, zal de vlootcapaciteit oplopen tot 103 000pk. Als gevolg hiervan kan enkel nog scheepskrediet bekomen worden onder volgende voorwaarden:

- nieuwbouw of modernisering, waarbij de eigenaar van een oud schip met een visserijmachtiging die zijn schip uit de vaart neemt, een scheepskrediet bekomt indien 10% op de pk van het oude schip wordt ingeleverd. In die omstandigheden kan thans eveneens FEOGA-steun bekomen worden.

- de totale pk mag per schip niet meer dan 1 200 pk bedragen. De individuele capaciteit van een schip kan niettemin bij vervangingsnieuwbouw met 10% verhoogd worden.

Evenwel krijgt men dan noch scheepskrediet (+ 3 à 3,5%) noch



De auteur van dit artikel, Freddy Pollet, is sinds 1 april 1988 aangesteld als algemeen directeur van de Zebrugse Visveiling NV.

Hij werd geboren in december 1944 te Brugge en is oudste van een gezin van zes kinderen. Hij woont te Varsenare (Jabbeke).

Zijn ouders baatten een tuinbouwbedrijf uit. Na zijn middelbare

studies aan het O.-L.-Vrouwecollege te Oostende, behaalde hij in 1968 het diploma van handels- en bedrijfsingenieur (KUL) met een thesis over de kapitaalbehoeften in land- en tuinbouw.

Tot 1985 was hij werkzaam in West Vlaanderen als Financieel Adviseur van CERA voor KMO's en industriële bedrijven. Begin 1986 werd hij aangesteld als directeur van Cera Lease Products, een dochtermaatschappij van Cera en gevestigd in Brussel. Nadat hij uiteindelijk in de visserij terecht kwam, wist hij zich in een razendsnel tempo in te werken. Getuige daarvan is deze doorlichting van de sektor. Het is de (quasi) volledige tekst van een referaat dat hij aan de Rijksuniversiteit Gent gaf op 8 februari 11. Het betreft hier een lezing die gegeven werd in het kader van een post-universitaire cyclus (Haven- en Maritieme Wetenschappen), ingericht door de Faculteit van de Rechtsgeleerdheid.

Er zijn verschillende redenen waarom de redactie van Het Visserijblad gemeend heeft deze uitgebreide uiteenzetting bijna integraal te moeten publiceren. Enerzijds is het een knap werkstuk en krijgen we een klare en volledige doorlichting van alle facetten van de sektor te zien; anderzijds kunnen we er (ook tussen de lijnen) de toekomstvisie van de Zebrugse Visveiling in terug vinden, een visie die wellicht de toekomst van de visserij mede zal bepalen.

F.V.

FEOGA-steun.

Dit laatste komt hoegenaamd niet voor als rekening gehouden wordt met de kostprijs van een schip (tussen 50 à 100 miljoen BF).

Niettemin blijft de modernisering van onze vissersvloot een "must".

Ongeveer 50% van de Belgische schepen is ouder dan 20 jaar. In Nederland zou dit cijfer slechts rond de 25% liggen. Bovendien worden in Nederland schepen gebouwd tot 4 000 pk. Dus veel sneller en krachtiger met een meer rendabel exploitatieresultaat als gevolg. Deze Nederlandse politiek van nieuwbouw met vermogensuitbreiding heeft wel een wanverhouding gecreëerd tussen de vlootcapaciteit en de toegelaten quota. De vernieuwing van de Belgische vloot is niet alleen trager verlopen dan in Nederland; ze heeft zich bovendien sterk toegespitst op boomkorvaartuigen (tussen 300 en 1 200 pk). Deze sektor, die hoofdzakelijk het bevissen van platvis beoefent, is goed voor nagenoeg 80% van de Belgische besomming.

De kustvisserij (bordenvisserij) en de garnaalvisserij vullen de resterende 20% op. In deze sektor is de nood aan vernieuwbouw het grootst, zoniet dreigen wij o.m. de garnaalvisserij volledig te verliezen. Het oriëntatieprogramma met als doel de diversifikatie van de vloot, dient hier op in te spelen.

Naast het vlootbestand is het nuttig even te wijzen op het

uitgesproken familiaal karakter van de Belgische visserij. - 40% van de schepen behoort toe aan een éénmansbedrijf - 51% van de schepen behoort toe aan een PVBA. Ook deze PVBA's zijn in wezen familievenootschappen. Deze familiale band maakt enerzijds de sterkte van onze visserij uit - op ieder schip vaart wel één of ander familielid van de eigenaar mee - maar kan anderzijds nadelig werken bij de opvolging.

### De handel in verse vis

Alhoewel de diepvriessector ook in de visserij aan belang wint - zij het met minder spectaculaire aangroei dan voor enkele jaren - beperken wij ons doelbewust tot de markt in verse vis.

De aanvoer van verse vis evolueerde als volgt: '65: 48 000 ton; '70: 47 000; '75: 38 000; '80: 33 000; '88: 33 500.

Deze continue daling is bijna uitsluitend te wijten aan de quota en andere vangstbeperkende maatregelen. Niettemin zijn er vissoorten waarvan het quotum niet wordt opgevangen, omdat deze vis er niet is.

De besommingen evolueerden daarentegen helemaal anders: '65: 689 miljoen B.F.; '70: 925; '75: 1 212; '80: 1 650; '88: 3 200. Volledig in tegenstelling tot de aanvoerdaling, staat de trendmatige aangroei van de besomming. Ondanks een daling in 1988, bedraagt de totale besomming nog steeds meer dan 3 miljard B.F., cijfer dat voor het eerst in 1986 overschreden werd.

De voor de hand liggende konklusie is uiteraard de prijsstijging van de vis, die de aanvoerdaling meer dan gecompenseerd heeft. Toch mag het effect van de veranderde samenstelling van de vangst (meer duurdere soorten) niet onderschat worden.

Ter illustratie volgende tabel.

Aandeel aantal vissoorten in aanvoer en besomming in de Zeebrugse visveiling (31.12.1988)

vissoort	% aanvoer	% besomming
tong	12	40
tarbot	0,8	3,5
zeeduivel	0,9	2,7
griet	1	2,9
kabeljauw	10	6
schol	46	25

Hieruit blijkt het kapitale belang van de tongvangst en quotum voor de Belgische visserij.

Van de ruim 40 soorten vis, die door onze reders worden aangevoerd, zijn de tong, de kabeljauw en de pladijs samen goed voor ongeveer 75% van de totale besomming. De tong, tarbot, zeeduivel en griet kunnen als luxe-vis omschreven worden. Hun gemiddelde prijs per kg in de Zeebrugse Visveiling bedroeg in 1988 respectievelijk 317 fr., 401 fr., 283 fr. en 278 fr. De garnaal en de Noorse kreeft haalden 140 fr. en 223 fr. per kg. De kabeljauw en schol daarentegen 65 fr. en 50 fr. per kg.

Vermeldenswaardig is nog dat het aandeel van de vis in het voedingspatroon van de Belg sterk is toegenomen. Wanneer men een aantal elasticiteiten van de visconsumptie gaat berekenen, komt men tot volgende vaststellingen:

a) prijselasticiteit: - 0,56%. M.a.w. als de prijs van de vis met 1% stijgt, daalt het verbruik - naar alle andere omstandigheden gelijk blijvend - met 0,56%. Dit betekent dat het visverbruik maar matig gevoelig is aan prijswijzigingen.

b) inkomenselasticiteit: + 0,68%. M.a.w. bij een stijging van het inkomen met 1%, stijgt eveneens de visconsumptie, maar slechts met 0,68. Ook hier mag gesteld worden, dat inkomenswijzigingen geen noemenswaardige gevolgen hebben voor de consumptie. Beide gegevens zijn bijzonder belangrijk bij de investeringsbeslissingen voor de visverwerkende bedrijven, waarover verder meer.

Ondanks de toename van de visconsumptie, is het verbruik van vis in België nog heel wat lager dan het gemiddeld visverbruik in kg per hoofd in het Europa der 12.

Voor Spanje, Portugal en Denemarken spannen de kroon, terwijl anderzijds Nederland, Duitsland en Italië lager scoren.

Dit betekent, dat niet alleen in België, maar ook in een aantal Europese landen, een groeiemarkt voor de consumptie-vis kan aangeboord worden.

Het verhoogd gezondheidsbewustzijn (vis is beter dan vlees m.b.t. de hart- en vaatziekten); de betere behandeling met een kwaliteitsverhoging als gevolg, en een brede doelgerichte marketing, dienen het visverbruik nog te doen toenemen.

### Import en export

Van de 32 000 ton verse vis die in de Belgische visveilingen wordt aangeboden, wordt ruim 55% geëxporteerd. Een ruim gedeelte hiervan ondergaat in de ons omringende landen - voornamelijk Nederland - een verwerking (fileren, diepvriezen, conserven e.d.m.) en wordt dan opnieuw ingevoerd in België.

De toegevoegde waarde van de Belgische vis, met al haar belangrijke gevolgen voor de tewerkstelling en op het inkomstenvlak, wordt aldus in het buitenland gerealiseerd.

Een van de opdrachten voor de Belgische visverwerkende industrie is het ombuigen van deze trend, en er in een eerste fase voor te zorgen dat de vis, door de eigen vissers aangevoerd, in België, verwerkt wordt.

De mogelijkheden van deze binnenlandse markt worden hieronder weergegeven voor 1986:

aanvoer door Belgische schepen	31 000 ton	15,0%
invoer	175 000 ton	85,0%
subtotaal	206 000 ton	100,0%
uitvoer	44 500 ton	21,5%
nettoverbruik	161 500 ton	78,5%

Uit bovenstaande gegevens blijkt dat België 130 500 ton vis moet invoeren om in de eigen Belgische consumptie van 161 500 ton te voorzien. M.a.w. er wordt 5 maal meer ingevoerd dan de vangst van de eigen vissersvloot.

De waarde van het Belgisch visverbruik werd in 1985 op 35 miljard frank geraamd (kleinhandelsprizen).

Gelet op de waarde van de besomming van de Belgische reders t.b.v. 3 miljard BF - weliswaar in groothandelsprizen - heeft deze vergelijking toch een aanduiding van de mogelijkheden die een Belgische visverwerkende industrie kan realiseren.

### Visverwerkende industrie

De activiteiten van de Belgische bedrijven kunnen als volgt omschreven worden:

- bereiding van filets van rondvis en schol
- behandeling van ingevoerde bevroren rondvissoorten
- roken, stomen, inblikken van vis

Ingevolge een tekort aan vis in de EEG als gevolg van de quotabeperkingen en een reeds aanwezige sterk ontwikkelde industrie gebeurt de aanvoer meestal per container en per schip vanuit andere dan de EEG lidstaten. De aldus veroorzaakte transportkosten verhogen de kostprijs, zonder dat deze evenwel de winstmarges aantast. Ook de diepvriesnijverheid neemt bestendig uitbreiding.

In haar totaliteit was de Belgische export in 1987 goed voor zowat 5,5 miljard BF.

De uitvoer was vooral gericht op Frankrijk (35%), Nederland (33%), Duitsland (10%) en de U.K. (10%).

Zolas hoger reeds gezegd, kwam onze geïmporteerde vis voor 31% uit Nederland. Ook Denemarken is een belangrijke importeur.



Op het vlak van de redementsanalyse scoren de Belgische bedrijven vrij goed. Vooral het verwerken van verse vis, klaarmaken van bereide gerechten en diepvriesnijverheid opent goeie vooruitzichten.

Eerder marginaal is de visconservenindustrie.

Deze (behalve voor de conserven) rendabele resultaten hebben geleid tot een uitbreiding van de visverwerkende industrie van 24 000 ton in 1981 tot 30 000 ton in 1985.

Ter illustratie hiervan onderstaande tabellen.

Tabel 1: Indeling van de visverwerking naar afgewerkt produkt 1981 en 1985 (1)

	in ton	in %	in ton	in %
vers (o.a. filets)			7 500	25
bereide gerechten			3 000	10
diepvries	6 500	28	12 000	40
conserven	1 500	6	1 500	5
inleg	7 500	31	3 200	11
rokerijen	6 500	27	2 750	9
<b>totaal</b>	<b>24 000</b>	<b>100</b>	<b>30 000</b>	<b>100</b>

(1) Raming inclusief de kleinere bedrijven met minder dan 5 personen tewerkgesteld.

Bron: L.E.I.-enquête.

Hieruit blijkt, dat de diepvriesverwerking met 40% van de omzet, de belangrijkste tak blijft.

Spectaculair is de intrede van de verse visverwerking met 25%, een bedrijfstak die in 1980 nagenoeg onbestaande was in België, maar die m.i. nog fors aan belang kan winnen.

Tabel 2: Evolutie van het aantal visverwerkende bedrijven

	vestigingen	werklieden	bedienden
1970	21	923	108
1975	23	730	130
1980	20	667	96
1981	20	621	85
1982	17	648	111
1985	17	849	216

Bron: N.I.S.-Industriële statistieken.

Ondanks de aangroei in verwerkte ton is het aantal bedrijven, evenals het aantal tewerkgestelde werklieden erop achteruitgegaan.

Dit wijst op een concentratie - een aantal kleine bedrijven verdwenen - en een zekere specialisatie. Ook hier is evenwel nog een hele weg af te leggen. Vooral in vergelijking met onze noorderburen kan nog een heel stuk bespaard worden op de arbeidsproductiviteit en langs de weg van de mechanisatie.

Tabel 3: Benuttingsgraad van de visverwerkende bedrijven, 1985

Afgewerkt prod.	gemiddelde over alle bedrijven	gemiddelde over de gespecialiseerde bedrijven (1)
vers	+ 40%	+ 55%
bereide gerechten	+ 55%	+ 55%
diepvries	+ 50%	+ 65%
conserven	+ 50%	+ 50%
inleg	+ 55%	+ 55%
rokerijen	+ 55%	+ 60%

(1) De meeste bedrijven leveren 2 of meerdere eindprodukten af, maar zijn niet in alle eindprodukten gespecialiseerd.

Bron: L.E.I.-enquête.

Een overcapaciteit van ruim 40% is op termijn geen houdbare zaak.

Deze meercapaciteit wordt veroorzaakt door de behoefte om de produktiemiddelen af te stemmen op de piekaanvoeren.

Via moderne opslagtechnieken, maar meer nog - en dit is een taak

van o.m. de visveilingen - het verzekeren van een continu aanvoer van kwaliteitsvis, kan het rendement gevoelig verhoogd worden. De vaste kosten immers, kunnen dan over een groter produktievolume opgeslagen worden.

## De reders

Uit vorige gegevens (vermindering aantal schepen, verhoging besomming, stijging van de gemiddelde prijs per kg) kan ogenschijnlijk besloten worden dat de reder uit dit alles het meeste profijt heeft getrokken.

Dat is slechts het geval voor het laatste paar jaar.

Het netto-rendement voor de reder wordt in belangrijke mate bepaald door externe factoren als: de natuur, de brandstofprijzen en de rente.

De mogelijkheden geboden door het scheepskrediet werken in zekere mate de fluktuaties van de rente van de leningen weg. Dit houdt toch in dat een goedkope basisrente (zoals thans het geval is) een nettobesparing betekent i.v.m. een duurdere rentevoet (enkele jaren terug tot 12%).

De belangrijkste trendmatige factor ligt in de brandstofprijzen. De daling van de brandstofprijzen in 1986 van gemiddeld 14 fr. naar 7,75 fr. per liter (of + 45% minder), heeft geleid tot een spectaculaire verhoging van het rendement.

Concluderend mag gesteld worden, dat nagenoeg iedere reder behoorlijk verdient.

Diegene onder hen die vooruit zien, leggen voldoende reserves aan om periodes van opnieuw hogere stookolieprijzen te overbruggen.

## Conclusies

a) Het vastliggen van de quota's, de beperking van het aantal vaartuigen, evenals van het motorvermogen, houdt in dat de aanvoer door de Belgische vloot, uitgedrukt in ton, weinig kan expanderen.

Het rendement van de reder kan bijgevolg slechts via 2 kanalen verhoogd worden:

- Een produktiviteitsverhoging door een doelmatiger kostenbeheer en het overschakelen op meer adequate vistechnieken.

- Een toename van de besomming in franken, door een doelgerichte marketingpolitiek die ten eerste het visverbruik nog doet toenemen (gezondheidsbewustzijn) en ten tweede de gemiddelde prijs van de vis optrekt door het promoten van goedkope, maar even lekkere vissoorten.

b) De handel en visverwerkende industrie, die m.b.t. het binnenlands verbruik, de verwerkende nijverheid gerealiseerd in het buitenland overneemt.

Dit kan zonder nieuwe investeringen, via het benutten van de bestaande overcapaciteit.

Anderzijds dient de visverwerkende industrie creatief in te spelen op nieuwe markten (kant en klaar schotels, vacuümverpakking), waardoor een exportexpansie tot de mogelijkheden behoort.

De unieke centrale ligging van ons land op de steeds belangrijker wordende noord-zuidverbinding biedt ongekennde perspectieven. De Belgische visveilingen dienen in te staan voor een continu, en voldoende, aanvoer van kwaliteitsvis.

Hierbij kunnen zij zich niet beperken tot het veilen van de aanvoer van de Belgische vloot, maar dienen zij zich zeer actief in te stellen op het aantrekken - op de meest diverse wijzen - van vis uit andere EEG en niet-EEGlanden.

Deze complimentariteit tussen visveilingen en visverwerkende nijverheid is de basis voor een naar mijn overtuiging schitterende toekomst van deze onvoldoende gewaardeerde sektor.

Freddy Pollet

## AKTIVITEITENKALENDER

## MEI

Nog tot 23 juli: tentoonstelling "De Garnaal" in het visserijmuseum te Oostduinkerke.

2-7: 25ste wereldkampioenschap boothengelen op zee in Oostende.

4,5,6: "Visserij '89" in IJmuiden. Vakbeurs voor de visserij en visverwerking in de IJmuider afslag.

3-7: Havenfeesten te Blankenberge.

7: Grote vissersstoet en bloemenhulde aan het monument der vissers op de zeedijk te Blankenberge.

15: Vissersschulde te Nieuwpoort. Huldiging verdienstelijke reder.

20: Vlaggetjesdag in Scheveningen.

Start Haringrace.

21-23: Visexpo '89 in de Grenslandhallen te Hasselt (1ste Belgische vakbeurs voor de internationale vishandel, visgroothandel en keukens met vismenu)

27: Groepsreis van "De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke" naar de Gentse haven, Boelwerven en Scheldemuseum (info: 058/51 24 68).

## JUNI

3: Opendeurdag stedelijke visserijschool John Bauwens, Oostende.

6-10: "World Fishing Exhibition '89" in Kopenhagen (Denemarken).

"Fish Farming" in Kopenhagen

10: Nationale Visserijdag in Lauwersoog (Nederland).

11: Knokke-Heist: 4de Festival van het Visserslied (schuur Boerenhof)

12: Tot 31 juli, in Zierikzee. Herdenkingstentoonstelling over Heistse vissers in Zierikzee

18: Vissersmis St.-Antoniuskerk, Vuurtorenwijk Oostende.

24-25: 40ste garnaalfeesten en Garnaalstoet in Oostduinkerke.

30: Start Deltaweek in Zierikzee (tot 9 juli), grootste zeilraces van Nederland voor alle zeilboottypes op de Oosterschelde.

## JULI

2: Botenparade en zeewijding in Oostende ('s morgens).

Historische Ommeganck (16 uur).

9: Vissersschulde in Zeebrugge en wijding van de zee en de vloot t.g.v. de "dag van de Zeebrugse Vis".

Herdenkingstentoonstelling te

Zierikzee (NI).

15: 22ste Noordzeeschaal, zwemwedstrijd in zee, van Zeebrugge naar Blan-

kenberge (6 km).

## AUGUSTUS

5-6: Animatieprogramma in het Mercatordok in Oostende n.a.v. "25 jaar Mercator in Oostende".

Heist: herdenkingstentoonstelling in de zaal Ravelingen, over opvang oorlogsvluchtelingen in Zierikzee, 75 jaar geleden.

Zeewijding Heist.

5-6: Visserijdagen in Breskens (NI).  
12: Plechtigheid n.a.v. 25-jarig bestaan van het vissersmonument in Heist.

11-12: Visserijdagen in Colijnsplaat (NI).

12-20: Herdenkingstentoonstelling over Heistse vissers in Zierikzee. Zaal Ravelingen, Heist

12-19: Visserijdagen in Katwijk (NI).  
SEPTEMBER

13-17: Internationale visserijbeurs in Lorient (Fr).

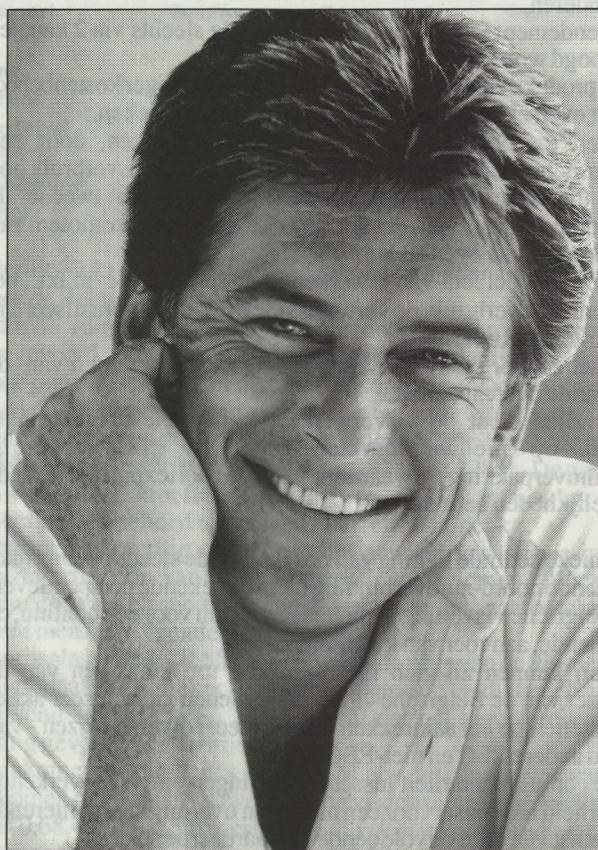
## OKTOBER

10-13: "Fishtec '89": vakbeurs voor visserij en visverwerking in Cuxhaven (BRD).

18-21: "Fish Expo '89" in Seattle, Washington (VS).

## NOVEMBER

14-18: "Europort '89" in de RAI te Amsterdam (NI).



BBL-Beleggingsfondsen en Sicav's

"Het goede moment?"  
Laten we dat samen  
eens bekijken.

Uw krant staat er bol van. Er gaat geen week voorbij of hij heeft het over Beleggingsfondsen hier en Sicav's daar.

En u stelt zich natuurlijk de vraag: "Is dit voor mij het goede moment? Zou ik er ook een deel van mijn spaargeld in beleggen?"

Wij denken van wel. En daarom heeft uw BBL-Kantoor voor u eenvoudige en praktische informatie klaarliggen.

Informatie over drie Fondsen en Sicav's met een gemeenschappelijk kenmerk: zij beleggen alle drie hoofdzakelijk in obligaties, wat een grote veiligheid geeft aan uw belegging.

Kom eens langs. Dan kunnen we er samen over praten, en allicht tot de conclusie komen dat dit voor u inderdaad "het goede moment is".

De BBL denkt aan u...

# Over wandelende kruisbeelden

Het aanspoelen van Onze Lieve Vrouwen kruisbeelden hebben we reeds behandeld in vorige bijdragen. Dit fenomeen verklaren is zeker geen gemakkelijke opgave.

De kleine O.L. Vrouwebeeldjes die langs de kust strandden zijn meer dan waarschijnlijk afkomstig van vaartuigen. Zeer veel schepen hadden immers zo'n beeld aan boord.

We citeren Juul Filliaert:

"...hij (de Vlaamse visser) plaatst in zijn woonruim, over de schaftetafel, een kapelletje waarin een O. L. Vrouwebeeldje verder wordt;..."

Het kon best dat zo'n beeldje verloren ging - bij schipbreuk bijvoorbeeld.

Moelijker is uit te leggen waarom de veel grotere kruisbeelden op het strand werden gevonden en toch probeert A.V. (Antoon Viaene ?) in zijn artikel "Het Heilich Cruise van Middelkerke" een verklaring te geven.

Uit zijn artikel blijkt dat Middelkerke ooit een bekende bedevaartplaats is geweest. Reeds in 1569 is er sprake van het Heilig Kruis. Toen werd een stuk land, 160 roeden groot (2 240 m<sup>2</sup>), aan "theilig Cruisse" van Middelkerke geschonken.

Onze streken zijn evenwel gekenmerkt door woelige tijden.

A.V.: "In de woelige tijden van den Beeldenstorm (1566), werden over geheel het land kerken en beelden vernield. Wat er te Middelkerke gebeurde is nergens beschreven. Heeft men dan misschien het inzicht gehad het heilig kruis in het strand te delven? Geen geheimer bergplaats."

Na de slag van Nieuwpoort en het beleg van Oostende (1600 en 1604) bleef van Middelkerke vrijwel niets meer over.

A.V. vervolgt: "Is het in de daaropvolgende jaren misschien dat na een storm de zee ons haar verborgen schat terugschonk?"

Bijzonder merkwaardig is de gelijkenis van het verhaal van Het Heilig Kruis van Middelkerke met dit van Wenduine.

"Het miraculeus bild van den gekruisten Zaligmaeker, dat over menige jaeren gevonden is geweest van visschers aent stranghe, door welk bild God betoond heeft dat de devotie tot het heilich cruys op Middelkercke zoud uytshynen; gemerkt, zo men zegt, en hetzelfde in oude bewyzen bevonden hebbende, dat dit cruys op diversche reysen (want sy het wilden vereeren aan de capelle van Walraversyde en oock te Nieuwpoort-binnen), hier in dese

kercke gevonden is geweest sonder eenich menschelyk toedoen, waeruyt genoegzaem blykt dat de Kristus onzen Verlosser wilt dat men hier tot syn cruys eene particuliere devotie soude betoonen..."

Het gevonden aangespoelde kruisbeeld zou duseerst in de kapel van Walraversyde geplaatst zijn en werd nadien teruggevonden in de kerk van Middelkerke. Toen ook de Nieuwpoortnaars het kruis in hun kerk binnenhaalden, wilde het er niet blijven en werd het opnieuw in de kerk van Middelkerke aangetroffen.

In 1657 werd opnieuw een confrerie van het kruis opgericht en in 1660 konden er te Middelkerke aflaten bekomen worden.

En de gelijkenis met het verhaal van Wenduine gaat verder: elk jaar op 24 juni, Sint Jans- en kermisdag te Middelkerke kwamen de vissers van Nieuwpoort om het beeld in de processie te dragen. Elk jaar was er een grote volkstoeloop. Er waren bijzondere maatregelen nodig om de orde te handhaven. Na de Franse revolutie werd het stiller op Sint Jansdag te Middelkerke. De Nieuwpoortnaars bleven weg.

Nog eenmaal zou de heilig Kruisverering een heropflakking kennen.

Op 23 augustus 1856 werd de confrerie heropgericht.

Als bewijs van dankbaarheid zag men daarna heel wat ex-voto's in de kerk hangen.

De eerste wereldoorlog kwam opnieuw roet in het eten gooien.

Na de oorlog werd de kerk hersteld en het kruisaltaar werd vervangen door het altaar van het H. Hart, alleen het beeld bleef over.

De grote verering tot het heilig kruis en de ex-voto's gingen verloren.

Onze gewesten werden steeds door andere volkeren overheerst. Alle nationaliteiten: Spanjaarden, Nederlanders, Fransen, Engelsens, Duitsers, Oostenrijkers... kwamen bij ons de boel op stelten zetten. Nadat het weer wat kalmer was geworden brak de hel weer los.

Er werd "torrewacht" gehouden en alarm geslagen als 't nodig was.

Bij gevaar vluchtte men ook met de kerkschatten. Van Middelkerke vluchtte men naar Nieuwpoort, Oostende of zelfs naar Brugge.

Om het even waar de poppen aan het dansen gingen nam men voorzorgsmaatregelen. Kerkschatten werden verstopt en "als de kust veilig was" werd alles teruggehaald tot...men er opnieuw mee moest vluchten.

Hoogstwaarschijnlijk moeten we de "sterke verhalen" van de miraculeuze beelden en kruisen op deze wijze relativeren. Bij gevaar werden de stukken naar een andere kerk of kapel gebracht.

Bij gevaar werden ze verstopt en nadien terug boven gehaald of teruggevonden op een plaats waar men ze niet verwachtte omdat er na al die tijd, of als gevolg van de verwarring die met het plotse vluchten gepaard ging, niet meer precies wist wat er mee gebeurd was.

Vandaar misschien de verklaring voor de geheimzinnige verhalen van beelden en kruisen die steeds opnieuw in die welbepaalde kerk of kapel opduiken.

Misschien mochten vissers van een naburig vissersdorp, die ervoor gezorgd hadden dat het beeld of het kruis in kwestie in veiligheid bij hen bewaard werd tijdens woelige tijden voor een verderop gelegen gemeenschap, het beeld als blijk van dank dragen en begeleiden in een processie tijdens de kermisdag.

Misschien werden ze aanvankelijk uit dankbaarheid en later uit traditie juist daarom getraakteerd.

Zolas ondermeer te Middelkerke:

"...kosters en visschers werden getraakteerd op de kosten der parochie met een of twee tonnen bier, volgens het belang van de groep..."

Misschien worden ooit nog eens documenten of teksten teruggevonden die het geheim van de heilige beelden en kruisen nog wat verder ontsuieren.

(vervolgt)

WillemLanzweert

Bronnen:

- Het "Heilich Cruisse" van Middelkerke, A.V., de Badgast 1936, nrs 14 en 15.
- De Laatste Vlaamse IJslanvaarders, van Juul Filliaert.
- De IJslanvaarders van de Westkust, Bert Bijmens.

# C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

DE ZAAK LANGS DE BELGISCHE KUST WAAR DE VISSERIJ TERECHT KAN  
VOOR HUN SANITAIRE EN VERWARMINGSPROBLEMEN.

VOOR VLUERGE BEDIENING ZICH WENDEN:

**Fortstraat 27, OOSTENDE** ☎ (059) 32 31 80  
**Bruggelaan 12, BREDENE**

## Diefstal aan boord van Z.84

Opnieuw is een vissersvaartuig het doelwit geworden van dieven. Begin april werd ingebroken op de Z.84 De Klauwaert, die aan de Rederskaai in Zeebrugge afgemeerd lag. De inbrekers namen een videotoestel mee en veroorzaakten heel wat schade in het logiest.

## Z.128 Rembrandt voor revisie in Breskens

De Zeebrugse bordenvisser Z.128 Rembrandt werd op de werf BSM in Breskens onder handen genomen. De motor van de Kreeftenputter (De Industrie, 330 pk) werd volledig gereviseerd, evenals de keerkoppeling. ook de elektrische installatie werd volledig vernieuwd, maar bleef behouden op 110 volt. Op vrijdag 14 april bracht schipper André Vantorre het vaartuig van de rederij Rembrandt (André Van Balbaert) opnieuw naar de thuishaven om 's anderendaags de visserij te hervatten.

## "Godetia" op stadhuis

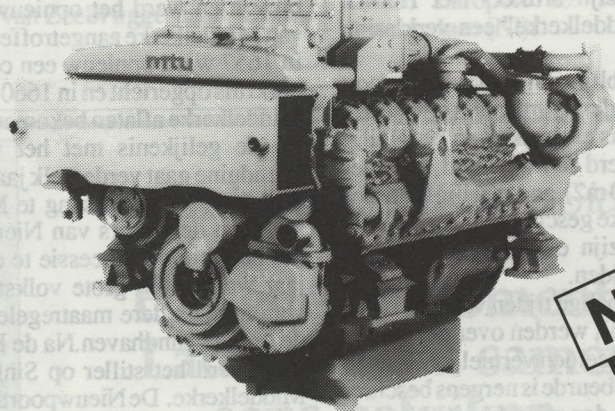
Sinds de stad Oostende het peterschap over het steunschip van de marine op zich nam, wordt de bemanning elk jaar op het stadhuis ontvangen. Dit jaar was kommandant Pol Van Leeuwen en zijn bemanning met enige vertraging uitgenodigd, omdat het schip op reis was naar Zaïre tijdens de nieuwjaarsmaand.

## Wedstrijd voor beroepskoks

Omdat de Nationale Dienst voor de Afzet van de Land- en Tuinbouwprodukten (NDALTP) meer bekendheid wil geven aan de wijting organiseert de dienst een culinaire wedstrijd voor beroepskoks onder het motto: "Wie ontwerpt het beste gerecht met wijting?".

Alle beroepskoks die bereid zijn gedurende ten minste twee maanden één of meer wijtinggerechten op hun kaart te zetten mogen deelnemen. Iedere deelnemer moet één of meer originele recepten inzenden. Deze moeten ten laatste Op 31 mei toekomen bij NDALTP. De finale grijpt dan plaats in het bekende "Comme Chez Soi" te Brussel. Inlichtingen bij hogervermelde dienst, Leuvenseplein 6, 1000 Brussel.

## DE MERCEDES ONDER DE SCHEEPSMOTOREN



**NIEUW!**

Op basis van Mercedes-Benz dieselmotoren  
de garantie voor kwaliteit,  
vermogen, betrouwbaarheid en spaarzaamheid,  
van 35 kW (42 pk) tot 735 kW (1000 pk).

**mtu**



**Mercedes-Benz Belgium n.v.**

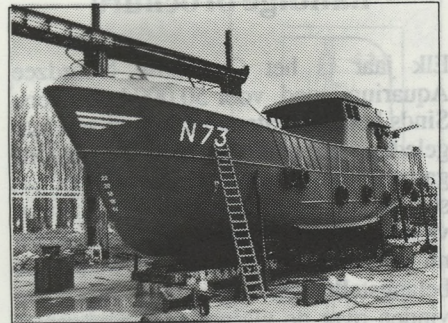
Dienst verkoop motoren  
Tollaan 68 - 1200 Brussel - Tel.: 02/724.16.66

## N.73 "Kotje": nieuwkomer voor Nieuwpoort

reder Roger Calcoen is een trouwe klant op de West Vlaamse Scheepswerven van Jacques Van Der Cruyse te Oostkamp. Na de N.15 (nu Z.15) en de N.52 liet de Middelkerkenaar nu een derde casco bouwen aan het kanaal. Voor de Oostkampse werf is de N.73 Kotje meteen het 31ste nieuwbouwproject waaraan wordt meegewerkt. De bouw van vissersvaartuigen in Oostkamp gebeurt steeds in onderaanneming of in samenwerking met een andere werf, die instaat voor de afwerking en het optuigen van schepen. Een volledig afgewerkt

vaartuig kan omwille van de bruggen, die het op weg naar de kust ontmoet, de werf nooit verlaten. Eenmaal afgewerkt keert het ook nooit terug naar de plaats waar de kiel werd gelegd.

De N.73 is een klein vaartuig met een lengte die net onder de twintig meter blijft. Het wordt een polyvalent vissersschip dat zowel met warrelnetten als met borden kan vissen. Nieuw is alvast het hydraulisch power-bloc aan stuurboordzijde. Het schip beschikt eveneens over een hydraulisch aangedreven winch op het achterdek. Voor de afwerking van het nieuwe vaartuig



N.73 Kotje voor de tewaterlating op de werf in Oostkamp. (foto g.w.)

staat de firma Teco (Technologie Covemaecker) uit Nieuwpoort in. Verwacht wordt dat de N.73 halfweg juli in de vaart komt, waarbij rederszoon Gino Calcoen als schipper zal optreden.

De N.73 Kotje vervangt het kleinere vaartuig N.73 l'Étalois, vorig jaar overgenomen van Romeo Calcoen, dat pas halfweg '86 in gebruik werd genomen. Het kleine vaartuig van Franse makelij (gebouwd bij Forges Caloin in Etampes-sur-Mer) voldeed niet aan de gestelde eisen en werd dan ook van de hand gedaan.

## N.V. VERHEYE JOEL

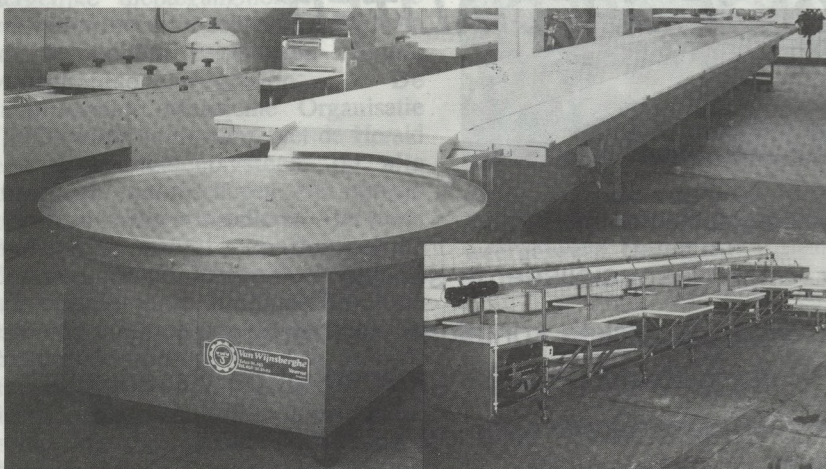
- *Scheepsherstellingen*
- *Afwerken nieuwbouw, verbouwing & modernisering van vissersvaartuigen*
- *Plaatsen nieuwe vislieren, herstelling en onderhoud*
- *Leveren en plaatsen hydraulische stuurmachines, vangsorteermachines.*
- *Draai-, frees- en schaaftwerk*
- *Alle las- en konstruktiewerken*
  - *Verhuring van telescopische kranen*

Sedert meer dan 30 jaar werkzaam voor de Visserij.

**Burelen en werkplaats: Visserstraat 44 en Werkkaai 9-11  
8380 ZEEBRUGGE Haven**

Tel.: Burelen en werkplaatsen: 050/54.45.41  
(Bij afwezigheid): (050) 54.69.89  
(050) 54.64.68

## VAN WIJNSBERGHE KONSTRUKTEUR VAN INOX INSTALLATIES



- ◆ Transportbanden
- ◆ Wasbakken met kniebediening
- ◆ Inox deuren
- ◆ Inox rioleringen
- ◆ Rekken en tafels op maat
- ◆ Rookwagens
- ◆ Containers
- ◆ Wasmachines
- ◆ Kookketels
- ◆ Alle maatwerk

**EEN ADRES:**  
**Van Wijnsberghe, Welvaartstraat 2 - B 8480 VEURNE**  
**Tel. (058) 31.16.92 - Telex 81253**

### Steekkaart N.73 "Kotje"

- \* Lengte over alles: 16,7 meter
- \* Breedte op spant: 5,6 meter
- \* Holte in de zijde: 2,6 meter
- \* diepgang achteraan: 2,35 meter
- \* inhoud visruim: 28 m<sup>3</sup>
- \* inhoud brandstoftank: 15 m<sup>3</sup>
- \* Hoofdmotor Iveco, 300 pk bij 1800 t/min.
- \* Keerkoppeling Masson met reductie 1:4,95
- \* Vierbladschroef Hundested, 1500 mm
- \* Hydraulische vislier J. Luyt
- \* Casco: West Vlaamse Scheepswerven NV (A. Van Der Cruyse), Oostkamp
- \* Afwerking: Teco, Nieuwpoort.

### Zij hadden pech (vervolg)

Tijdens de visserij hoorde men aan boord van de Z.506 "Noordpool" een hevige ruk waarop de stuurboordbok scheurde. Noodgedwongen werd terug gevaren naar de thuishaven voor herstelling.

Op de visgronden stelde men aan boord van de O.87 "Nele" vast dat het toerental van de motor verminderde. Een onderzoek wees uit dat zich een stuk net op het schroef had vastgezet. Besloten werd terug te keren naar de thuishaven, waar het vaartuig op de slipway werd geplaatst voor nazicht. Een stuk net werd verwijderd, maar er werd tevens averij vastgesteld aan de buitenbus van de schroefas.



## Noordzee aquarium in handige brochure

Elk jaar is het Oostendse Noordzee Aquarium goed voor 50 000 bezoekers. Sinds het zoutwateraquarium twaalf jaar geleden werd ingericht, in de leegstaande garnaalmijn, moesten de bezoekers het stellen zonder handleiding. Daar is nu verandering in gekomen. Men beschikt er nu over een handig boekje, waarin de belangstellenden elementaire informatie vinden over de vissoorten die er achter glas rondzwemmen. Vooral voor leerkrachten die in klasverband het aquarium bezoeken en die niet thuis zijn in de zeefauna en flora komt deze gids goed van pas.

## Z.483 naar Oostkamp

Zoals reeds vermeld in het vorige nummer van Het Visserijblad ondergaat ook de Z.483 Carolina een verlengingsoperatie. Na de tewaterlating van de N.73 Kotje op de West Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp, wordt het casco van de Z.483 onder handen genomen. Nadat de bokkentreiler in twee helften gescheiden is wordt een reeds klaargemaakt tussenstuk van 3,5 meter ingebouwd. Daarna komt het vaartuig van reder René Vlietinck voor verdere afwerking terug naar de scheepswerf De Graeve in Zeebrugge, waar het in 1971 werd gebouwd. Voor de West Vlaamse Scheepswerven is dit de tweede gelijkaardige ingreep, nadat vorig jaar de Z.576 Ostara een gelijkaardige verlengingsoperatie onderging.

## REDDINGSVLOTTEN

De Zeevaartinspectie heeft vastgesteld dat de juiste opstelling van reddingsvloten (volgens de instructies van de fabrikant) van het automatisch opblaasbaar vlot aan boord van vissersvaartuigen dikwijls te wensen overlaat.

Daarom heeft de dienst besloten dat - na de jaarlijkse herkeuring - de opstelling van het automatisch opblaasbaar reddingsvlot en van het automatisch werkend losmaakstelsel aan boord van elk vissersvaartuig door het erkend servicestation moet gebeuren.

De familie Vantorre houdt eraan langs deze weg de vele mensen te danken die hun medeleven betoond hebben bij het overlijden van Jozeph Vantorre

# Interprime

## multi-purpose primer

### CPA 099

Een uitzonderlijke "onboard" primer met vele sterke punten:

- Op bijna iedere onderlaag aan te brengen.
  - Op ieder oppervlak toepasbaar.
  - Antiroest bescherming in één laag.
    - Sneldrogend.
  - Overschilderbaar met alkyd- en chloorrubberverf.

Voor eenvoudig en kostenbesparend onderhoud



International  
Paint

Voor meer informatie:

International Paint (Nederland) B.V.  
Kleidijk 88, Postbus 856, 3160 AB Rhoon  
Telefoon 01890-13133, Fax 01890-14459

International Paint (Belgium) N.V.  
Oostkaai 12, 2060 Merksem  
Tel. 03/644.00.66, Fax 03/644.00.06

## INVESTERINGSKREDIETEN: ONZE SPECIALITEIT

PROFITEER VAN

- ★ ons deskundig advies
- ★ onze gespecialiseerde service
- ★ onze dagelijkse contacten met reders en de verschillende belangengroepen uit de visserijsector
- ★ onze jarenlange ervaring inzake visserij

**DE G-BANK. UW VUURTOREN.**



**Generale Bank**

## Dieptegangmeters op RMT-schepen

Vier RMT-carferriers worden uitgerust met een systeem dat de hydrostatische druk op vier plaatsen nauwkeurig meet. De signalen zijn op evenveel plaatsen digitaal afleesbaar. De metingen geven op één centimeter nauwkeurig de belastingstoestand van het schip weer. Het systeem is al operationeel op de Prinses Maria-Esmeralda en wordt momenteel geïnstalleerd op de Prins Albert en de Prinsesse Marie-Christine. Deze maand komt de Reine Astrid als laatste aan de beurt.

De dieptegangmeters zijn door Belgische bedrijven ontwikkeld en bedrijfsrijp gemaakt. Het concept is afkomstig van de firma Metronic uit Edegem, die in de maritieme sektor bedrijvig is. De uitwerking werd toevertrouwd aan het elektronisch engineeringbedrijf Dimed uit Deurne, een firma die een tiental jaren geleden van start ging met de bouw van nauwkeurige meetapparatuur voor de medische sektor. Het bedrijf is geëvolueerd naar de bouw van algemene industriële meetsystemen.

Dimed bouwde een proefopstelling, waarmee de Prinses Esmeralda acht maanden heeft gevaren. De werking van het prototype werd op de voet gevolgd door de Dienst voor Scheepsbouwkunde van de Gentse Rijksuniversiteit. Omdat het al die tijd feilloos werkte gaf de Belgische Scheepvaartspectie haar goedkeuring voor de installatie van het Drafstab DTL-systeem op de RMT-schepen.

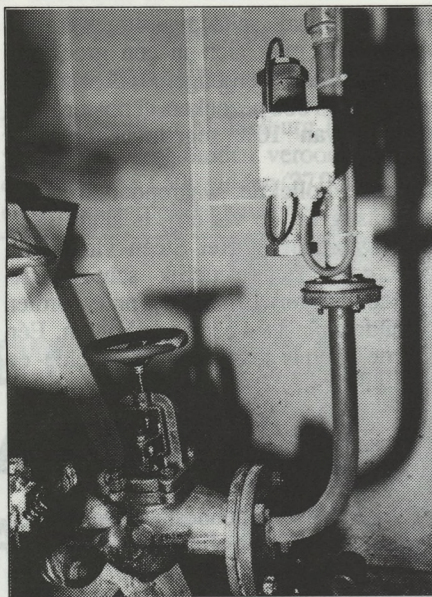
### Veiligheid

Aan de basis van de ontwikkeling van dergelijke dieptegangmeters -niet te verwarren met echo-sounders die de echo tot de bodem registreren- liggen veiligheidsoverwegingen. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) wilde na de ramp met de Herald een diepgangmeetsysteem op alle passagiers- en rorosschepen. Het systeem is vrij eenvoudig te installeren. Het werkt met een aantal onafhankelijke druksensoren die rechtstreeks in contact staan met het water. Het Drafstabsysteem laat ook toe metingen te verrichten op bewegende schepen. Wel dient er bij de installatie voor gezorgd dat inlaatopeningen en andere delen van het schip, die het meetresultaat kunnen beïnvloeden (o.a. schroefstralen) ver genoeg uit elkaar liggen. Het systeem werkt zeer nauwkeurig en laat digitale lezing toe tot drie cijfers na de komma (in mm). De nauwkeurigheid is echter verzekerd tot op één centimeter. Het systeem slaat alarm wanneer een der sensoren gedurende een bepaalde tijd een overschrijding van de maximaal toegelaten diepgang registreert. De gevoeligheid van de sensoren is erop gericht om

langzame variaties van de lokale diepgang te detecteren en snelle variaties die kunnen ontstaan door golven of bruuske scheepsbewegingen weg te filteren door een ingebouwde hydrodynamische demping.

### Vanop de brug

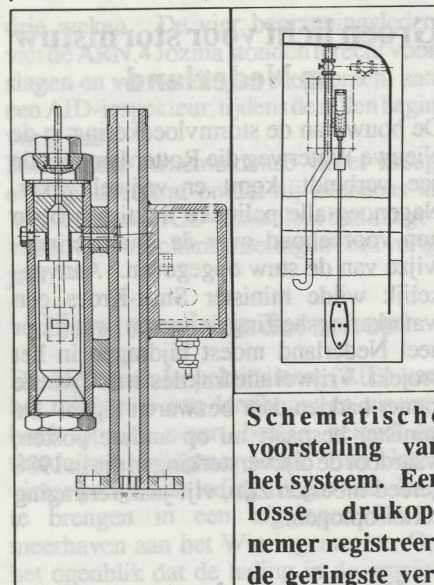
Op de RMT-ferries worden vier meetpunten aangebracht die verbonden zijn met een centrale unit. De signalen zijn voor elk meetpunt ter plaatse afleesbaar, maar uiteindelijk moet dit ook vanaf de brug kunnen gebeuren. Deze verbinding wordt pas later gemaakt. Begin volgend jaar moet het dan ook mogelijk zijn op elk ogenblik de belastingstoestand van het schip af te lezen. Bij de RMT-schepen worden de meters aan de boeg en de achtersteven aangebracht, evenals meetpunten aan stuur- en bakboord. De kosten voor de installatie van geperfectioneerde diepgangmeters belopen ongeveer een half miljoen per schip. (g.w.)



Op de waterkolom die het peil weergeeft staat de druksensor, die rechtsboven is weergegeven. (foto g.w.)

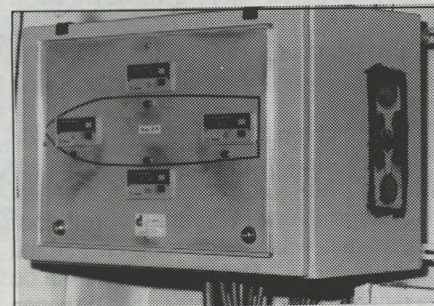
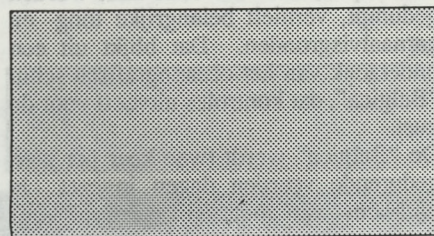
**Zoekt te koop:  
tweedehands  
aanhangwagentje voor  
fiets tel: 059/32 55 59**

**visserssloep 7,92 m x 2,35 m  
15 pk lister Dieptem. 2 netten volledig  
uitgerust 220 000 fr.  
(050) 51 54 04**



Schematische voorstelling van het systeem. Een losse drukopnemer registreert de geringste ver-

andering van de waterhoogte in de buis. Door de ingebouwde tijdsconstante worden onregelmatige bewegingen die het meetresultaat kunnen beïnvloeden weggewerkt.



De centrale unit waarop de diepgang op vier meetpunten zeer nauwkeurig is af te meten. (foto g.w.)

**GRATIS zoekertjes in  
HET VISSERIJBLAD  
voorwaarden, zie  
achteraan in dit blad**

**Vislossersbond G. Van Waes: nieuw  
telefaxnummer 059/33 05 50**

**Nieuw tel. nummer Van Waes Willy  
Privé: 059/23 68 46**

## Groen licht voor stormstuw in Nederland

De bouw van de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg die Rotterdam met de zee verbindt, komt er vrijwel zeker. Nagenoeg alle politieke fracties hebben hun voorbehoud over de financieringswijze van de stuw opgegeven. Aanvankelijk wilde minister Smit-Kroes een waterkeringsheffing invoeren waardoor heel Nederland moest bijdragen in het project. Vrijwel alle fracties in de Tweede kamer hadden daar bezwaren tegen. De minister bespaart nu op andere posten, waardoor de dijkversterkingen die in 1988 gereed moesten zijn, vijf jaar vertraging zullen oplopen.

## Baggerspecie verwoest visgronden

De baggerspecie, afkomstig van de werken in de vaargeulen naar Zeebrugge en Antwerpen, die voor onze kust worden gedumpt, vernielt belangrijke tong- en garnaalvisgronden. Dat blijkt uit een onderzoek van het oceanografisch schip "Belgica", dat controles uitvoert voor de kust.

De "Belgica" wordt twee keer per jaar, gedurende veertien dagen ingezet in opdracht van het Rijksstation voor Zeevisserij en het Ministerie van Landbouw. Tijdens dit onderzoek voor de kust wordt de kwaliteit en de kwantiteit van de commerciële visgronden bestudeerd.

Biooloog-schipper Dirk Maertens van de "Belgica" maakte onlangs bekend dat het storten van massale hoeveelheden baggerspecie een bedreiging vormt voor visgronden waar jonge tong en garnaal zich ophouden. Het uitbaggeren van de havengeul van Zeebrugge en het uitdiepen van de scheepsroute naar Antwerpen van 51 naar 55 voet, levert massale hoeveelheden baggerspecie op, die voor de kust tussen Zeebrugge en Knokke wordt gedumpt. Hierdoor is minstens één erg belangrijke platvisgrond verloren gegaan. Het baggergoed dat op de juveniele tonggrond terecht komt, schakelt die visgrond volledig uit. Hetzelfde doet zich voor op plaatsen waar jonge grijze garnaal zich ophoudt. Als de stortingen onbeperkt doorgaan zijn ook andere visgronden en paaiplaatsen bedreigd en zal dat onvermijdelijk leiden naar een sterke terugloop van het visbestand in de kustwateren. Specialist van Volksgezondheid en Landbouw zijn zich blijkbaar van de toestand bewust. In overleg met het departement van Openbare Werken wordt onderzocht welke maatregelen er kunnen genomen worden om de reeds merkbare achteruitgang van de vis-

populatie in te dijken.

## Operatie "Octopus" kostte half miljard

De Belgische deelneming aan het opruimen van de mijnevelden in de Perzische golf heeft uiteindelijk 512,4 miljoen frank gekost, waarvan 8,4 miljoen wordt bijgedragen door het Groot-hertogdom Luxemburg.

De operatie "Octopus", waarbij aanvankelijk de mijnnevellers Bovesse en Crocus werd ingezet heeft meer dan één jaar geduurd. Voor de vergoeding van de 597 militairen (70 officieren, 204 onderofficieren, 207 vrijwilligers en 93 dienstplichtigen) werd 215 miljoen uitgekeerd aan toelagen.

## 155 000 bezoekers voor scheepvaartmuseum

Het nationaal scheepvaartmuseum in Antwerpen mag zich in een groeiende belangstelling verheugen. Vorig jaar werden 155 000 bezoekers genoteerd, een stijging van 10% tegenover het jaar voordien.

De rijke kollektie, waaronder heel wat afkomstig uit de visserij, is sinds 1952 ondergebracht in Het Steen vlakbij de Schelde. Het stedelijk scheepvaartmuseum, opgericht in 1927, vond voordien op andere plaatsen een onderkomen. Eén van de zalen is gewijd aan de Schelde- en Kustvisserij.

## Ook olie vòòr Hawai

Zeebiologen en milieudeskundigen maken zich zorgen over de olievlek, voor de kust van de Hawaïaanse eilanden Lanai en Molokai, die al 32 km kust vervuilde. De olievlek die niet gevormd wordt door ruwe olie, maar door minder giftige stookolie voor schepen, vormt een bedreiging voor de groene zeeschildpadden en de bultrugwalvissen, die voor de kusten van de meest ongerepte eilanden voorkomen. Beide diersoorten zijn met uitsterven bedreigd.

## Eerste zwarte doos

In tegenstelling tot vliegtuigen is de "zwarte doos" aan boord van vaartuigen nog niet verplicht. Het containerschip 'Gulf Spirit' zal dan ook het eerste vaartuig zijn dat het instrument aan boord neemt. De 'zwarte doos' slaat alle gegevens over stuurinrichting, roerstand, gelopen koers, snelheid, stand der waterdichte tussenschotten, druk op de romp... van de laatste veertig dagen op. Bij een temperatuur van 1 500

graden komt de 'zwarte doos' vrij. Bepaalde gegevens die het instrument noteert zullen ook doorgegeven worden aan de boordcomputer. Ze kunnen van nut zijn voor de bemanning, een argument dat door de fabrikant dan ook wordt uitgespeeld.

## Nederlandse werven volgeboekt

Bij het Nederlandse ministerie van economische zaken werd dit jaar al voor 1,8 miljard gulden (32 miljard BF) bouwpremies voor schepen aangevraagd, waarvan slechts 420 miljoen gulden (7,5 miljard BF) zal worden toegekend. Alles wijst erop dat de Nederlandse scheepsbouw, die sinds '87 voor 2,9 miljard gulden (53 miljard BF) orders binnen kreeg, een kentering doormaakt. De meeste werven zitten voor één tot twee jaar vol met werk.

## IJsselwerf deelt in de bloei

De IJsselwerf, een onderdeel van de IJssel-Vliet Combinatie in Capelle zit ook al tot eind volgend jaar goed in het werk. Vorige maand werd de 'Stellaprima', speciaal ontworpen voor zware vrachten van grote omvang, te water gelaten. Als het moet kan het schip zelfs een hele fabriek vervoeren. Het heeft een capaciteit van 7 000 ton en twee laadtorens. Een zusterschip wordt volgend jaar geleverd. Beide schepen zijn bestemd voor Jumbo Navigation, die al drie gelijkaardige zware ladingschepen bij de YVC liet bouwen. De orderportefeuille van de werf bevat nog drie koelschepen en een trawler-fabrieksschip.

## Olietapijt op Donau

Ook de mooie blauwe Donau kreeg met olievervuiling af te rekenen. Door het ongeval bij een olieverwerkend bedrijf in het Westduitse Herbertingen vloeide zo'n 7 000 liter dieselolie in de Donau. Dit veroorzaakte een olietapijt dat zich over een lengte van 20 km verspreidde en ook de bijrivier Schwarzach vervuilde. De olie heeft de vispopulatie in het gebied zwaar getroffen.

## Neptunus-Info Marine

Het aprilnummer van "Neptunus" brengt bijdragen over o.a. het graven van het Suezkanaal, het onderscheid tussen treilers en kotters. Er is aandacht voor de Nederlandse kunstschildersfamilie koekoek, een postzegelrubriek en een artikel over het maritieme Town Docks museum in Hull. Meer info op tel nummer 059/80 66 66

OVERZICHT

**Eén Belgische werf in overzicht World Fishing**

In het jaarlijkse overzicht van het wereldwijd verspreide maandblad "World Fishing" is welgeteld één Belgische werf opgenomen. Het maandblad publiceert in het maartnummer een lijst van de vissersvaartuigen, die in 1988 werden geleverd. De lijst beslaat 30 bladzijden, waarop 55 scheepswerven uit 14 landen voorkomen, met een technische fiche van hun nieuwe vaartuigen. De uitgever beseft ten volle dat de lijst alles behalve volledig is, omdat talrijke bedrijven de vragenlijst niet terugstuurden. Wat ons land betreft komen alleen de Z.548 Flamingo en de O.349 Lady voor, die bij de failliete scheepswerf Scap werden gebouwd. Op de lijst staan zes Nederlandse werven, met beschrijving van tien vaartuigen, twee Duitse, twee Franse en vijf Britse. Noorwegen (23 werven, 54 vaartuigen) en Spanje (7 werven, 54 vaartuigen tussen de 24 en de 84 meter!) pakken uit met een aanwezigheid waarnaast niemand kan kijken.

JAPAN

**Zeven Japanse vissers gearresteerd**

De Japanse kustwacht heeft zeven vissers, uit de buurt van het eiland Okinawa, gearresteerd op verdenking van smokkel in walvisvlees. De zeven worden verdacht van ruim 30 ton ingevroren walvis, met een winkelwaarde van ongeveer 12 miljoen frank, verhandeld te hebben. Tot voor 1987, toen Japan de commerciële walvisjacht verbood, vingen de Japanners jaarlijks ongeveer 3 000 walvissen. Niettegenstaande het verbod op walvisvangst is het vlees bij de Japanners nog steeds erg in trek en bijgevolg is de smokkel in walvisvlees een lukratieve bezigheid geworden. De zeven aangehouden vissers riskeren een gevangenisstraf van maximum vijf jaar.

NEDERLAND

**Vissers beboet voor mishandeling inspekteur**

De rechtbank in Middelburg heeft vier vissers uit Arnemuiden veroordeeld tot een boete van 1 500 gulden (27 000 BF) en een voorwaardelijke gevangenisstraf van

drie weken. De vier bemanningsleden van de ARN.4 Jozina stonden terecht voor slagen en verwondingen toegebracht aan een AID-inspekteur, tijdens de rellen begin vorig jaar.

Een andere Arnemuïdense visser kreeg een lichtere straf omdat hij eveneens in Vlissingen een AID-kontroleur had aangevallen tijdens schermutselingen eind vorig jaar.

**Tien ton vis onderschept**

De Algemene Inspektiedienst (AID) van het ministerie van landbouw en visserij heeft op 24 maart beslag gelegd op tienduizend kilogram schol. Een Urker visser poogde de lading illegaal aan land te brengen in een afgelegen IJsselmeerhaven aan het Wieringenmeer. Op het ogenblik dat de lading in de vrachtwagen overgeladen was verscheen de politie en de AID ten tonele. De visser vluchtte het IJsselmeer op, maar kon in Urk achterhaald worden. De vis werd verkocht te Urk en de opbrengst ervan is bestemd voor de staatskas.



**MET DE  
MERCATOR  
NAAR DE  
STILLE ZUIDZEE**



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



A. DE BOCK

EEG

## Europese commissie bestrijdt Britse "Merchant Shipping Act"

De Europese Commissie heeft een inbreukprocedure geopend tegen de Britse "Merchant Shipping Act", die in 1988 werd ingevoerd. De "Act" legt o.m. een aantal voorwaarden op omtrent de nationaliteit van de individuele eigenaars van vissersvaartuigen. De EEG-autoriteiten vallen de bepaling aan, waarin staat dat de aandeelhouders en de direktieleden dezelfde nationaliteit van de vennootschap moeten hebben.

ITALIE

## Wie kent olifanthaai ?

Een krant publiceerde vorige maand het bericht dat een 4-meter lange olifanthaai van 600 kg gevangen werd in de netten van Toscaanse vissers. Volgens het bericht zou een volwassen olifanthaai een lengte van 15 meter bereiken en alleen in de diepste wateren van de oceaan voorkomen. Het exemplaar dat in Livorno werd binnengebracht zou een jong dier geweest zijn.

Nu hebben wij vruchteloos gezocht in diverse bronnen naar meer bijzonderheden over deze haaiensoort. Indien er lezers zijn die meer gegevens over de olifanthaai vinden dan heeft de redactie van dit blad daar veel belangstelling voor.

DENEMARKEN

## Duikboot in de netten

Tijdens een militaire oefening in de Baltische zee geraakte een Russische duikboot verstrikt in de netten van een Deens vissersvaartuig. De netten dienden gekapt om schip en bemanning niet in gevaar te brengen. Pas een tiental dagen na de gebeurtenis werd het nieuws bekend gemaakt. Het incident deed zich voor nabij het eiland Bornholm in de Baltische Zee, tijdens gezamenlijke oefeningen van Russische en Oostduitse schepen.

FINLAND

## Mitsubishi verkoopt 30 diesels

MHI-Equipment Europe uit het Nederlandse Harderwijk heeft dertig dieselmotoren verkocht aan rederij Erikson uit Finland. Erikson heeft de dieselmotoren bestemd voor 10 koeldiepvriesschepen waarmee gevaren

wordt over de hele wereld. De motoren zullen worden ingebouwd door Kleven Mek. Verksted a/s, een grote Noorse scheepswerf.

NEDERLAND

## Drie lichamen van E.11 teruggevonden

Op 18 februari verdween de Deense koter E.11 voor de kust van Hoek van Holland. Het kleine vaartuig werd overvaren door de Britse tanker British Beach. Van de vijf opvarenden werd geen spoor gevonden, na het ongeval dat in barre weersomstandigheden plaatsgreep. Ondertussen hebben Nederlandse vissers drie lijken opgevist, waarvan het in twee gevallen vaststaat dat het om de vermiste Deense vissers gaat.

## Zeeuws mosselseizoen afgelopen

Donderdag 13 april werd de laatste partij mossels geveild te Yerseke. Daarmee was het mosselseizoen afgelopen. Het werd gekenmerkt door goede schelpdieren, maar kwantitatief gezien bleef de aanvoer aan de lage kant. Voor volgend jaar verwacht men overigens een grotere aanvoer.

● Mazout voor verwarming  
● Gasoil en marine fuels  
● Oliën en vetten  
● Alle petroleumprodukten

**nv. NORTH SEA BUNKERS belgium**

**„NV NORTH SEA BUNKERS”**  
BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Hoefijzerlaan 68 - 8000 BRUGGE  
Tel. (050) 34 12 47

# GRATIS ADVERTEREN

## IN

# HET VISSERIJBLAD

Vissers, sportvissers, lijnvissers, schippers, reders, yachtmén, binnenschippers, onderhoudsméchaniciéns, vishandelaren, lossers, leveranciers, visrestaurants...

Elkeen die met de zee te maken heeft en... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of ruilen dat met vissen, de zee, het varen te maken heeft, wie hopeloos op zoek is naar het onvindbare wisselstuk van zijn motor, wie gewoon raad zoekt mag zijn/haar vis- of vaarprobleem... schrijf dan uw boodschap in onderstaand rooster.

Eén letter per vakje en één vakje tussen elk woord. U krijgt van ons 78 vakjes gratis. Als U daarin alles gezegd krijgt dan is Uw advertentie volledig gratis. Als U méér plaatst betaalt U het bedrag dat op het einde van de lijn staat waarop U geschreven hebt.

✂

Deze gegevens worden afgedrukt.

Vergeet uw adres en telefoonnummer niet.

	Partikulier
	GRATIS
	GRATIS
	GRATIS
	175
	233
	292
	350
	408
	466
	525
	583
	641

IK BETAAL

BF

- met bijgevoegde gekruiste cheque
- Schrijf het bedrag over op rek. 384-0596581-18 van „Het Visserijblad”

( aankruisen wat past)

### STUUR ZE OP!

vóór de 20ste van de maand

„HET VISSERIJBLAD”  
H. Baelskaai 2  
8400 Oostende  
of telefoneer  
(059) 32 55 59

Verplichte gegevens: worden niet afgedrukt

Naam ..... Adres .....

.....Postnr ..... Gemeente .....

✂

## JA, IK ABONNEER MIJ OP „HET VISSERIJBLAD”

1 JAAR (12 nummers) = 1.200,- (Nederland: 1.900,- B.F.)

NAAM: .....

STRAAT en nr.: .....

POSTNUMMER EN GEMEENTE: .....

- Ik betaal met overschrijving op rek. CERA 738-5012774-30 van „Het Visserijblad”.
- Ik voeg hierbij een gekruiste cheque van 1.200 B.F. (Nederland: 1.900 B.F.)
- Aankruisen wat past

Stuur deze strook op naar SEAPRINT C.V., H. Baelskaai 2, te 8400 Oostende met vermelding: „Abo Het Visserijblad”.

# Hulp in Nood

## HOOFDZETEL:

Hendrik Baelskaai 27, OOSTENDE

Tel. (059) 32 16 89

Telefax (059) 32 26 17

## Bijkantoor:

Wandelaarstraat 10, ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54.55 27

Kantooruren: dinsdag - woensdag - donderdag tussen 9 en 12 u.



**NIET VOOR NIETS GEEFT 70% VAN DE  
REDERS TER VISSERIJ**

**HET VERTROUWEN AAN HULP IN NOOD.  
DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER  
VAN VOORDELEN, ZOALS:**

- lage verzekeringspremies; franchise 75 fr. per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
- na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie;
- bij totaal verlies wordt volledig verzekerde waarde vergoed;
- financiële tussenkomst in aankoop werk- en beschermkledij;
- vrije keus van hersteller en neutrale experts;

**BELANGRIJK:  
BUITEN DE POLIS-  
VOORZIENINGEN HEEFT  
DE VERZEKERDE  
GEEN ENKELE  
VERPLICHTING!**