HVB
HET VISSERIJBLAD



Het Visserijblad in New York

57ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 5 - 4 mei 1990 - 99e BF - afgiftekantoor Oostende X



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten. Dat is nu al 57 jaar het geval.
Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

Terugsturen naar Seaprint c.v., H. Baelskaai 2, 8400 Oostende

HVB
HET VISSERIJBLAD
onafhankelijk magazine van de zee

Colofon

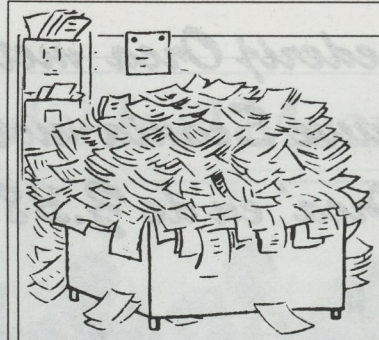
DIREKTEUR: Willy Versluys
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove
REDAKTIERAAD: Marc Loy, Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Edward Brouckxon, Robert Depoorter (tekeningen), Robert Coelus, Walter Debrock, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (de laatste), Guido Walters
FAKTURATIE: Sonja Vantorre
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, 8400 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.

ISSN: 0776-6912

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.
Subscriptions (one year) in other countries: Austria: S 676; Denmark Kr 375; Finland: MK 217; France: F 324; Germany DM 96; Greece Dr 8511; Ireland £ 36; Italy Lir 68 800; Norway: Kr 360; Portugal: Esc 8114; Spain: Pta 6000; Sweden: Kr 325; Switzerland: F 83; U.K. £32.



Omslagfoto: Marc Van Middelem



editoriaal

Een tijdschrift maken

Het Visserijblad wordt stilaan maar zeker een fenomeen in de perswereld. Op het ogenblik dat de tijdschriften bij bosjes uit het journalistieke landschap verdwijnen maakt dit blad zich klaar om een nieuw tijdperk binnen te stappen. De magische jaartallen 1992 (1993) en 2000 liggen vlak voor de deur en Het Visserijblad zal ook dan nog van de partij zijn.

Naast de aangename verrassingen die de lezers nog te wachten staan, zijn er ook al een aantal zaken vastgelegd die ervoor instaan dat noch de lezer noch wijzelf het noorden kwijt geraken.

Dit tijdschrift is geen 'produkt' voor de 'markt', waarmee investeerders hun kapitaal willen zien renderen. Dit tijdschrift heeft niet tot doel winst te maken. Doel is dat het verspreid wordt, gelezen, besproken en bewaard. Dat is onze eerste pijler.

Dit tijdschrift is niet voor één gat te vangen. Sommigen willen ons maar al te graag in de folklorehoek gedrumd zien (waarbij ze gemakshalve folklore, geschiedenis, kunst en kultuur op één hoop smijten). Maar dat is niet de richting dat Het Visserijblad uitgaat. Anderen daarentegen vinden dat we uitsluitend over cijfers, statistieken, ekonomie, verorderingen en wetten moeten spreken. Ook dat is niet de visie van Het Visserijblad. Hetgeen wij willen is een blad waarin al deze verschillende zaken hun rechtmatige plaats krijgen. Das Wahre ist das Ganze, zei de filosoof destijds al. Dit is de tweede pijler van onze politiek. Wij weigeren in de val van de specialisatie te trappen, omdat dat nogal eens synoniem is van eenzijdigheid (en wij gebruiken deze uitdrukking niet in de pejoratieve betekenis) en dus per definitie slechts interessant voor *een deel* van het potentiële lezerspubliek.

De derde pijler wordt gevormd door het professionalisme waarmee dit blad gemaakt moet worden. Een eigentijds tijdschrift bestaat uit meer dan uit een stapel voorgekauwde dokumenten (dat is een dokumentatiemap) of editoriaal (dat is een pamflet). Een modern tijdschrift is meer dan het vertolken van het standpunt van één persoon of één groep (dat is een orgaan). In Het Visserijblad komt alles en iedereen aan bod... En de enige censuur die hier te verantwoorden is, is de autocensuur.

De vierde pijler tenslotte, dat bent u! Uw kritiek helpt ons telkens een stap vooruit en wees gerust: wij zijn er ons van bewust dat dit blad nog veel kan verbeteren. En dat zal het ook.

Flor Vandekerckhove

Wij feliciterende rederij Orca met de inbouw van de nieuwe Scania-motor in de Z.37 'Orca' en de Z.38 'Manta'



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

Tel : 059/ 32 28 75 - Privé: 050/ 51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59

- leidingwerk	**- schroefassen**
- Slipwaywerken	**- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen**
- las- en brandwerk	**- plaatsen en herstellen van *alle* dieselmotoren**
- opspuiten van assen	**- scheepselektriciteit en -koeling**
- kraanverhuur	**- vakkundig reinigen van turbo's door geschoold personeel**

Zeevisgroothandel Joël Meersman in 't nieuw



Willy Versluys, schepen van Bredene, mocht het tricolore lint knippen waarmee het nieuwe bedrijf officieel zijn deuren opende. (foto gw)

Vishandelaar Joël Meersman heeft zijn pakhuis in de Oostendse vismijn geruild voor een nieuw onderkomen. De keuze viel op een vrijgekomen gebouw aan de Ankerstraat waar tot voor enkele maanden surfplanken en andere watersportbenodigdheden te koop waren. Het komplex kreeg een grondige beurt en de nodige aanpassingen om een groeiende visgroothandel onderdak te verlenen. Vrijdag 27 april betekende de officiële start voor Joël en zijn echtgenote Anita Vande ☞

ALGEMENE BOUWONDERNEMING
VERAL
Nieuwbouw - Karweien
Open haarden - Inbouwkachels
Sierschouwen - Kachels
Cassettes - Geschenken
Uw FLAM-verdeler
Torhoutsteenweg 98 - OOSTENDE
Tel: (059) 80 28 31

Clima COOL SYSTEMS
INDUSTRIELE KOELTECHNIEKEN & AIRCONDITIONERING
CLIMA COOL SYSTEMS
CHRISTIAEN PETER
ZEVEKOTESTRAAT 55
8240 GISTEL
TEL & FAX: 059 / 27 73 03

Niet alleen Joëls verse vis — zijn heel mooie moderne werk- en verkoopsruimte — het onvermoeide enthousiasme van hem en zijn ploeg zijn de enige ingrediënten voor een succesvolle zaak!
Want ook verse vis heeft een degelijke koeling nodig! We hebben dan ook onze uiterste best gedaan met het plaatsen van verzorgde koelcellen en tevens een industriële schilferijsmachine.
De hele koelinstallatie werd dan ook energiebewust aangesloten op warmterecuperatie!

Een welgemeende proficiat aan Joël, Anita en de hele ploeg!

Wynckel. In aanwezigheid van vele familieleden, vrienden, klanten en leveranciers werd het bedrijfsgebouw ingehuldigd.
De 33-jarige Joël Meersmans zit al een tijdje in het vak. Hij leerde de stiel gedurende de acht jaren die hij doorbracht in het visbedrijf van zijn schoonvader. Zes jaar geleden koos hij voor een zelfstandig bestaan. De eerste jaren was het zakencijfer zeer bescheiden van omvang, maar Joël liet zijn zaak groeien. Met een zevental werknemers en de mogelijkheden die zijn nieuw bedrijf biedt mikt hij dit jaar op een omzetcijfer van vijftig tot zestig miljoen. Wordt dit gehaald dan is meteen bewezen dat de huidige behuizing te klein is. Uitbreidingsmogelijkheden werden trouwens van meetaf aan voorzien. Volgend jaar zou er dan ook al honderd vierkante meter bedrijfsruimte kunnen bijkomen.
Joël Meersman beschikt over twee vrieskamers van 70 m3 en een schilferijsmachine met een kapaciteit van 500 kg per dag. De koelinstallatie werd geïnstalleerd door Peter Christiaen uit Gistel die ook prat mag gaat op een besparend warmwaterrekuperatiesysteem. De hygiëne vereist dat in dergelijk bedrijf alles dagelijks wordt gereinigd. Vandaar het gebruik van ondoordringbaar en afwasbaar materiaal voor alle wanden en inox voor werktafels, sanitair en alle leidingen.
Met de nodige aanpassingen heeft architect Eric Bogaert een mooi bedrijf ingeplant dat dank zij de uitzonderlijke ligging onmiddellijk in het oog springt. Voor de bouwwerken stond firma Veral uit Oostende, het Middelkerkse bedrijf Billiet zorgde voor de afgewerkte binnen-bekleding en de elektriciteitsinstallatie komt van de Oostendse firma Haeghebaert.



Joël Meersman en zijn echtgenote Anita Vande Wynckel samen met hun kinderen voor het nieuwe bedrijfsgebouw. (foto gw)

Wij danken Joël Meersman voor het vertrouwen dat hij stelde in ons bedrijf voor het realiseren van de bininneninrichting van zijn nieuwe zaak . . . en wensen hem veel succes.

BOUWBEDRIJF BILLIET PVBA

Zaakvoerder Roland Billiet
Maatschappelijke zetel: Wateringstraat 4,
8433 Middelkerke.
Tel: 059 / 30 35 94

Woningbouw
alle verbouwingen
sanitair
vloeren en faience

Z.596 De Zwerver slachtoffer van visserijgeschil

Pacifikatie in Golf van Biskaje



Een vijftienkoppige Franse delegatie kwam in Oostende onderhandelen over het Golf-konflikt. (foto gw)

Op het moment dat de bemanning van de Z.54 Bounty alle voorbereidingen trof om opnieuw naar de Golf van Biskaje te trekken liep het bericht binnen dat de Franse vissers nu de Z.596 'De Zwerver' hadden gepraaid. Het golfkonflikt, waarbij de boomkorvissers het doelwit zijn, laaide weer hoog op. Na overleg met een Franse delegatie in Oostende werd uiteindelijk een "wapenstilstand" ondertekend waarbij de Belgische reders er zich toe verbinden tot het einde van de maand geen vaartuigen meer naar de Golf te sturen.

Z.54 vertrekt, Z.596 gepakt

De Z.54 'Bounty' wilde al meteen bewijzen dat hij zich niet laat afschrikken door de intimidatie. Enkele dagen na de hachelijke belevenissen in St.-Nazaire wilde reder Gilbert Derudder al terug koers zetten naar de rijke tonggronden voor de Franse kust, een onderneming die op gemengde gevoelens werd onthaald. Niemand kan de Belgische vissers echter verbieden in de Golf te vissen, maar om begrijpelijke redenen werd gevraagd dit gebied te mijden tot de onenigheid zou bijgelegd zijn. Dat niet alle reders zich zomaar neerlegden bij het ordewoord van de Rederscentrale werd duidelijk toen het bericht binnenliep dat opnieuw een Belgisch vaartuig het moest ontgelden. Deze keer was het de grote bokkentreiler Z.596 'De Zwerver' van Roger Casier, die naar de drukke vissershaven Les Sables-d'Olonne (Dep. Vendée) werd opgebracht. De visserijwacht beschuldigde schipper Ronny Snauwaert ervan binnen de 12-mijlszone te hebben gevist, een beschuldiging die hij kordaat van de hand wees. De Franse overheid vond het logboek en de koers op de trackplotter geen doorslaggevend bewijs van onschuld, ook al omdat het visserijwachtschip Mercure de Z.596 op de voet volgde. In kort geding voor de rechtbank van Les Sables-d'Olonne kon de intussen overgekomen reder geen gelijk halen. Hij moest dan ook een borgsom van 160.000 FF of ruim één miljoen als borgtocht neertellen wilde hij zijn schip weer vrij krijgen.

Technische problemen

Woensdag 25 april kwam dan een uitgebreide Franse delegatie onderhandelen met de Belgische reders. Enig konkreet resultaat dat in het gebouw van de Rederscentrale in Oostende werd bereikt was de vastlegging van een agenda. Beslist werd op 7 mei te vergaderen in Parijs, waarbij de Franse reders hun voorstellen om het konflikt op te lossen op tafel zullen leggen. Op 23 mei zou het eventueel bereikte akkoord dan in Oostende worden bekrachtigd. Over de inhoud van de onderhandelingen is nog weinig bekend. Vermoedelijk komen een aantal technische problemen ter sprake waarbij bepaalde zones in de Golf niet meer bevist worden en zal er sprake zijn van een beperking van het aantal vaartuigen dat zich in het betwiste gebied mag bevinden. Of ook de toenemende containerstransporten, onder meer georganizeerd door de Zeebrugse Visveiling, ter diskussie komen blijft een open vraag. Feit is dat de Franse vissers bij het overladen met grote ogen kijken naar de vangsten die de boomkorvisserij oplevert. Aangezien België geen vragende partij is zullen de onderhandelingen wellicht moeizaam verlopen. Intussen willen de betrokken partijen alles in het werk stellen om de pacifikatie niet in het gedrang te brengen. Dat komt er op neer dat de Belgische vissers tot 31 mei wegblijven uit de Golf van Biskaje.

Oproepen

In afwachting dat de Europese Gemeenschap een duidelijk standpunt kenbaar maakt heeft de Rederscentrale haar leden opgeroepen geen vaartuigen meer naar de Golf te sturen. Ook het kabinet van Staatssekretaris voor Europese Zaken en Landbouw verspreidde een mededeling, waarin overigens met geen woord wordt gerept over een Koninklijk Besluit om de Golf tijdelijk te sluiten, dit om onvoorziene akties te voorkomen. Het is trouwens de vraag hoe een lidstaat iets kan verbieden dat door de EG is toegestaan. Volledigheidshalve nemen we de tekst over het visserijgeschil letterlijk over: *"Staatssekretaris voor Europese Zaken en Landbouw, P. De Keersmaeker drukt zijn tevredenheid uit over het feit dat de Belgische en Franse vissers de weg gevonden hebben om het visserijgeschil, dat al enkele weken aansleept, definitief uit de wereld te helpen.*

Daartoe hebben de Belgische vissers aanvaard om tot 31 mei e.k. de visvangst voorlopig te stoppen in de Golf van Biskaje. Intussen moeten praktische oplossingen gevonden worden voor het beoefenen van de boomkorvisserij in dat gebied. Hiervoor wordt in mei tussen de Belgische en Franse beroepsmiddens onderhandeld.

Positief hierbij is dat van Belgische kant geen afstand wordt gedaan van de visserijrechten die krachtens de Europese wetgeving aan de Belgische vissers toekomen. Hopelijk komt een definitieve overeenkomst uit de bus, waarmee beide partijen kunnen leven, en die moet toelaten dat de Belgische vissers hun overblijvend tongkwotum van 170 ton in dat gebied ongestoord kunnen opvissen. Er zij aan herinnerd dat deze afspraken slechts mogelijk zijn geweest dankzij zeer intens voorafgaand overleg tussen het betrokken Belgische en Franse Ministerie, beide in samenspraak met de vertegenwoordigers van de sektor en de volle medewerking van het Ministerie van Buitenlandse Zaken en de diplomatieke post in Parijs. Aldus kan een ernstig dreigend visserijgeschil worden vermeden".

Europees Viscentrum in de maak

In het begin van de eeuw werden de Heistse vissers naar het Zeebrugse havendok gelokt met een primitieve houten steiger. Toen de gemotoriseerde schuiten hun intrede deden was het niet langer mogelijk de vaartuigen op het strand te trekken zoals ze dat daar met de panneschuiten plachten te doen.
Voor de rest was de hele viskommercie een openluchtbedoening. Van de eerste houten visafslag bleef na de aftocht van de Duitsers nauwelijks iets overeind. Het duurde jaren vooraleer het visserijdok en de afslag weer iets voorstelden... maar na afloop van een tweede oorlog was alles weer met de grond gelijk gemaakt. De Noordzee was al die jaren nauwelijks bevist. Voor de visserij lagen gouden jaren in het verschiet. De visserij bloeide open als nooit tevoren. De werken volgden elkaar in snel tempo op: nieuwe vismijn in 1948, uitbreiding van de haven in 1957, verlenging van de vismijn in 1966. En dan was er het ongeloof toen er sprake was van een privatisering van de stedelijke vismijn nadat het Brugse stadsbestuur verkondigde niet over de middelen te beschikken om de vismijn om te vormen... tot nummer één in Europa. Twee jaar later staat de N.V. Zeebrugse Visveiling klaar om de bouw van een nieuw viscentrum aan te vatten. Een ambitieus projekt dat niet minder beoogt dan Zeebrugge uit te bouwen tot de draaischijf van de Europese vishandel.

Offertes binnen

Op het ogenblik dat we dit gesprek voeren met algemeen direkteur Freddy Pollet zijn alle aanbestedingsdossiers voor de bouw van de nieuwe kade van 500 m. bekend. Voor Openbare Werken is het wellicht een meevaller dat acht aanbiedingen onder de vooropgezette prijs liggen. Dat betekent dat de toewijzing hoogst waarschijnlijk geen problemen meer zal opleveren. De werken aan de kade zullen gelijktijdig verlopen met de eerste fase van de aanleg van een gedeelte van visserijpark dat zich over 21 hektaren uitstrekt. Konkreet betekent dit dat in september de bouw van de veiling, veilzaal (lengte 216 m., breedte 56 m.) en een administratief gebouw een aanvang neemt. De veilzaal wordt beduidend groter dan de huidige beschikbare oppervlakte omdat de pakhuizen op een andere plaats komen.
De visveilingszaal zal bestaan uit vier entiteiten. Eerst en vooral is er de afdeling onmiddellijk tegen de kade en die bestaat uit elf gelijkaardige koelcellen met een temperatuur van één graad en een grotere ruimte die bruikbaar is als diepvrieskamer. De geloste vis komt zo direkt in een koelruimte terecht waar zij zo langs als nodig blijft staan. Parallel hiermee loopt een tweede zone: de sorteerzaal. Hier heerst een temperatuur van circa tien graden om de arbeidsomstandigheden aanvaardbaar te maken. Alleen de reder of zijn vertegenwoordiger en het vismijnpersoneel kunnen hier vrij rondlopen. Eenmaal de vis gesorteerd wordt hij naar een derde ruimte overgebracht die wij als distributiezaal omschrijven. Dit is in feite de enige plaats waar de kopers de vis kunnen keuren voor de veiling. Tenslotte is er de viszaal waar de verkoop van bepaalde vissoorten met de rijdende Mobilo-clock zijn beslag krijgt. Andere soorten zullen verkocht worden in de veilzaal waar het in elk geval veel rustiger zal zijn. Een vierde zone dient als opslag- en reinigingsplaats voor de kisten.

HVB: Hoe ziet het verder verloopt van het bouwprogramma er uit?

Freddy Pollet: Tegen het einde van dit jaar of het begin van het volgende wordt een eerste blok pakhuizen opgetrokken volgens een modulesysteem. Dat betekent dat elke gebruiker kan opteren voor één, twee of drie blokken naargelang zijn behoefte. Wij laten dan de binnenmuren wegvallen zodat de huurders over vrije ruimtes beschikken die ze naar eigen goeddunken kunnen inrichten. In tegenstelling met het eerste blok pakhuizen zijn de lokalen in het tweede en derde complex wel te koop. Deze pakhuizen worden trouwens slechts gebouwd naarmate er belangstelling voor is. Alle gebouwen omvatten twee etages, met uitzondering van het administratief complex dat vier verdiepingen zal tellen.
Vermeldenswaard is wel het ondergronds afvalafvoersyteem. Alle pakhuizen die vis verwerken zullen hierop moeten aangesloten zijn.

HVB: Waarom een onderscheid tussen kopen en huren?

FP: "We hebben een duidelijk onderscheid gemaakt. In de zone die dichtst tegen de veiling ligt kan geen pakhuis worden gekocht. Alleen huren of koncessie is mogelijk. De reden is dat wij de zone die onmiddellijk bij de veiling aansluit ten alle prijze willen voorbehouden voor funkties die rechtstreeks verband houden met het visserijgebeuren. Wanneer iemand eigenaar is wordt het moeilijker om een overeenkomst op te zeggen, niettegenstaande de uitbatingsvergunning uitdrukkelijk andere aktiviteiten verbiedt. Iemand kan toch in de verleiding komen om andere aktiviteiten in zijn pand onder te brengen. Wij zullen er echter nauwlettend op toezien dat er geen detailhandel gebeurt."

Centrale visweg

Alle pakhuizen staan rechtstreeks in verbinding met de veiling via een overdekte en gekoelde visweg waar een konstante temperatuur van tien graden heerst. Op die manier kunnen de pakhuizen bevoorraad worden zonder de koudeketen te onderbreken. De pakhuizen sluiten aan op de parking en de openbare weg. De koelwagens kunnen tot tegen de pakhuizen rijden.

HVB: Lijkt het allemaal niet wat overdreven?

FP: "Binnen de centrale visweg is zelfs éénrichtingsverkeer voorzien om te vermijden dat de verse vis in aanraking komt met de verwerkte vis. Deze manier van organiseren komt tegemoet aan de hygiënische normen die we van de EG mogen verwachten. We zijn nog verder gegaan in onze planning. De overdekte visweg loopt door tot aan het dispatchingcentrum. Wat beogen we hiermee? Enerzijds willen we de handelaars de mogelijkheid bieden om kleinere partijen vis gegroepeerd te verzenden. Anderzijds kan de aanvoer van geïmporteerde vis in het dispatchingcentrum, dat trouwens ook gekoeld is, opgestapeld worden tot op het ogenblik van de afhaling. Dit systeem wordt met sukses toegepast in Boulogne. Met vermijdt het transport en de kosten van kleine partijen vis door de mee te geven met vervoerders die op regelmatige tijdstippen bepaalde steden aandoen.

HVB: Behoort dit tot de prioriteiten?

FP: Een gedeelte van deze distributielijn ☞

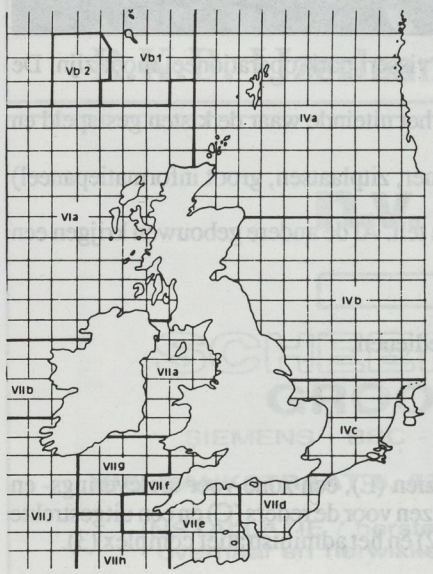
Schippers opgelet

Wijting

Ingevolge het uitputten van het wijting-quotum in het Ices-gebied VIIa is het, uit hoofde van het ministrieel besluit van 24 april '90 voor de Belgische vissersvaartuigen vanaf 28 april '90 om 00.00 uur verboden te vissen op wijting in dat gebied alsmede het aan boord houden, het overladen en lossen van wijting die na 28 april (00.00 uur) gevangen is.
Herinneren we eraan dat de rest van het gebied VII reeds vanaf 18 april gesloten was.

Tong

In de periode van 1 april t.e.m. 31 december 1990 zijn de technische maatregelen i.v.m. de tongvisserij in de Noordzee als volgt:
Vaartuigen met een motorvermogen van meer dan 300 pk die in de Noordzee met boomkornetten vissen waarvan de maaswijdte 80 mm of meer is, maar minder dan 90 mm mogen uitsluitend in de zone ten zuiden van 55° NB vissen.
Voor deze visserij is het minimumpercentage van 15% tong *niet* van toepassing en geldt een maximumpercentage van 15% rondvis (kabeljauw, schelvis, wijting en koolvis).
Belangrijk voor deze visserij is dat in deze zone (ten Z van 55° NB - Noordzee) geen sleepnetten of stukken net aan boord mogen zijn die een kleinere maaswijdte heb-ben dan die waarmee wordt gevist.
In de zone ten N van 55° NB in de Noordzee moeten vaartuigen met een motorvermogen van meer dan 300 pk die met de boomkor vissen een maaswijdte van 90 mm respekteren. Bijvangstpercentages zijn in dat geval niet van toepassing.
Herinneren we er tenslotte aan dat het Ices-gebied VIIa — onder protest van de patroonsorganisatie Rederscentrale — op 25 april voor tong gesloten werd.



moet klaar zijn tegen september volgend jaar, het ogenblik waarop de nieuwe visveiling operationeel wordt. We gaan werken met een beperkt aantal distributeurs die elk over een afzonderlijke opslagruimte zullen beschikken. Alles zal afhangen van het aantal geïnteresseerden. Op dit ogenblik zijn er al twee vervoerders die bereid zijn hier een ruimte af te huren.

HVB: Is de eerste fase hiermee afgelopen?

FP: Zo mag je het wel beschouwen, met dien verstande dat de tweede reeks pakhuizen er slechts komt naarmate er kooplustigen opdagen. De eerste fase omhelst natuurlijk ook de wegeninfrakstruktuur en parkeerruimte. Maar de overdekte visweg met zijn smallere vertakkingen naar de pakhuizen en een beperkt distributiecentrum moeten gerealizeerd zijn op het ogenblik dat de vismijn in werking treedt.

Diepvriescentrum

HVB: Een visserijpark zonder diepvriescentrum is ondenkbaar?

FP: Daarin hebt u gelijk. Wanneer alles naar wens verloop komt er een diepvriescentrum met de bedoeling opslagfaciliteiten aan te bieden aan bedrijven die produkten willen stockeren. In de nieuwe vleugel naast de oude vismijn beschikken we reeds over koelcellen die ook als diepvriesruimten met temperaturen tot -30 graden kunnen gebruikt worden. Die waren voortdurend verhuurd. Er is dus duidelijk nood aan dergelijke opslagkapaciteit. Een snelvriestunnel was er echter niet beschikbaar. Die komt er wel in het nieuwe diepvriescentrum dat uit vier cellen van 25.000 kubieke meter zal bestaan. Dit jaar starten we met de bouw van twee dergelijke cellen die al een investering van 200 miljoen vertegenwoordigen.

HVB: Komt er ook iets in huis van de aangekondigde visverwerkende bedrijven?

FP: Uiteraard staat het diepvriescentrum dat wij vrij snel willen realizeren ter beschikking van die bedrijven als ze er eenmaal zijn. Zij kunnen er hun produktie en buffervoorraden opslaan.

HVB: Waar moeten die bedrijven dan komen?

FP: Er is grond beschikbaar voor dergelijke ondernemingen. Zij moeten de grond wel aankopen en kunnen er vrij op bouwen. Twee zones zijn voorbehouden voor visverwerkende bedrijven. Een derde terrein wordt in reserve gehouden. Anderzijds is ook ruimte voorzien voor een reeks toeleveringsbedrijven die rechtstreeks in verband staan met de visserijsektor. Een soort winkelgalerij. Cafés vallen daar niet onder. In een latere fase bouwen we naast de veilzaal een cafetaria dat we in koncessie zullen geven.

HVB: Maar de reders hebben toch ook pakhuizen nodig. Waar vinden we die terug?

FP: Die sluiten aan op de parking van anderhalve hektare die zich naast de nieuwe schuilhaven bevindt. Voor de pakhuizen van de reders gelden dezelfde normen als voor de andere pakhuizen. De zone die aansluit aan de parking kan alleen gehuurd worden, terwijl de pakhuizen in de achtergelegen zone te koop zijn. Op de parking en in de schuilhaven kunnen de normale werkzaamheden aan schip en materiaal worden uitgevoerd.

HVB: Wat moet dat allemaal kosten?

FP: De visveiling, viszaal en het administratief gebouw met alle toebehoren alleen al mag geraamd worden op 400 miljoen. Met de voorbereidende werkzaamheden, het bouwrijp maken van het terrein, de bouw van pakhuizen, het diepvriescentrum en de privé-investeringen komt dat neer op meer dan een miljard, gespreid over een periode van twee tot drie jaar.

Toegankelijkheid

De gevreesde bottleneck naar de achterhaven is de oude sluis. Gemeenschapsminister Sauwens kondigde al aan dat maatregelen zullen genomen worden om de verkeershinder tot een minimum te beperken. Voorwaarde is dat de Straussbrug over twee rijstroken beschikt om de verkeerstroom van de kustbaan vlot om te leiden wanneer vissersschepen door de sluis moeten. Een aanpassing is voorzien en op lange termijn wordt zelfs de bouw van een nieuwe brug ten zuiden van de verkeersstremmende brug voorzien. Vroeg of laat moet er toch een defintieve oplossing voor het verkeersprobleem uit de bus komen.

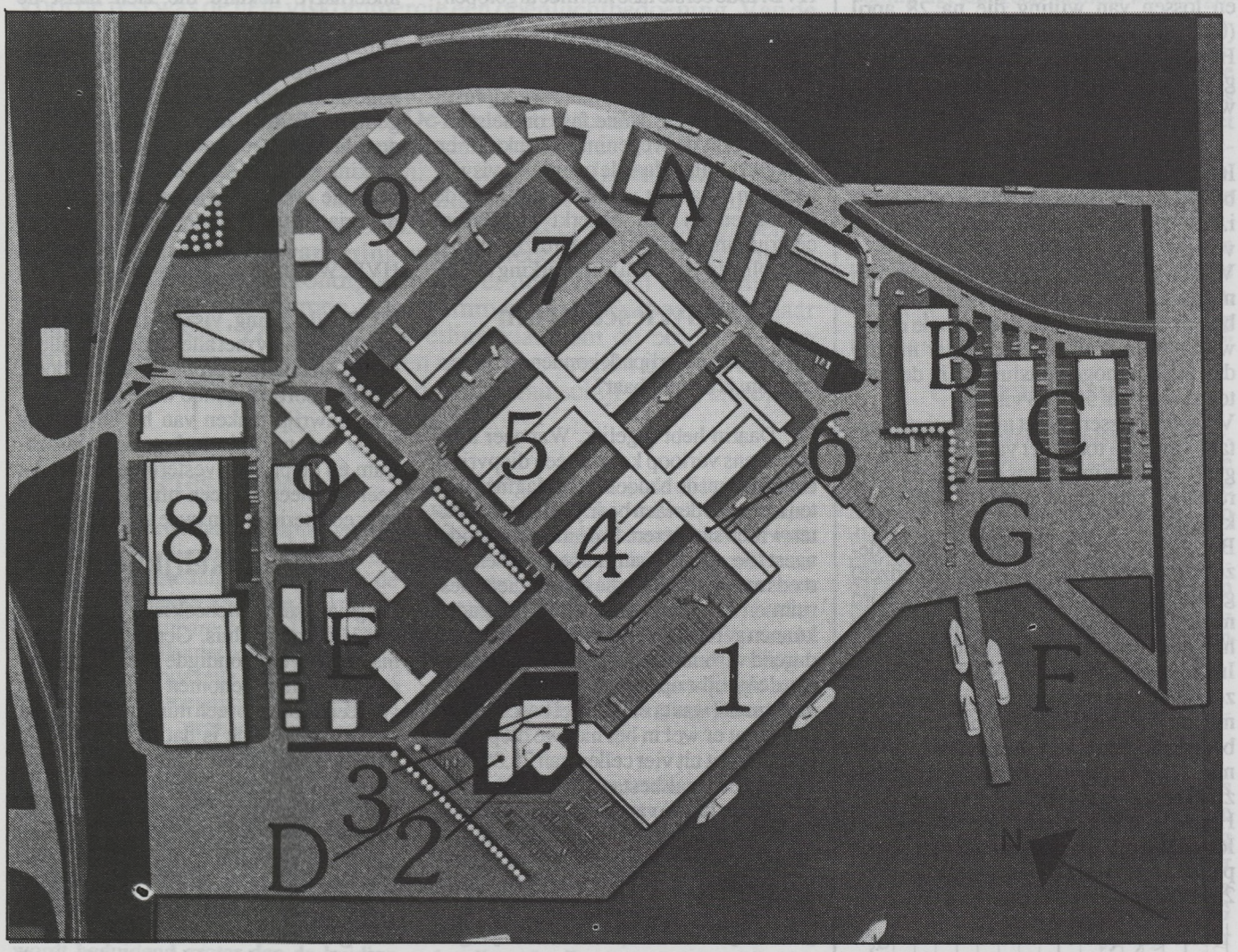
HVB: De vismijn is dan niet langer gelegen aan een tijhaven. Dat biedt ongetwijfeld voordelen?

FP: Het lossen bij laag water is in de huidige omstandigheden een nachtmerrie voor de reders. Het kistje per kistje vijf meter hoger aan wal brengen van de vangst is een kostelijke zaak. Dat is voorgoed voorbij wanneer men achter de sluis ligt. Op de spitsuren na zullen de schepen kwasie elk ogenblik kunnen binnenvaren. De sluis heeft een kapaciteit van zes tot acht vissersschepen. Ze lopen wel niet allemaal gelijktijdig binnen, maar op een normaal veildag bieden zich een

veertiental vaartuigen aan. Wanneer ze enigzins gegroepeerd en buiten de spitsuren aankomen, wat nu reeds gedeeltelijk het geval is, dan moet de brug over de kustweg slechts enkele keren open. Zelfs kleinere handelsschepen kunnen de sluis dan weer benutten. Met een goede ontsluiting van de handelshaven, die er in elk geval moet komen wanneer Zeebrugge zijn Europese roeping wil waar maken, moet het probleem mettertijd van de baan zijn.

HVB: Het woord Europese roeping is gevallen. Kan het nieuwe viscentrum dit waar maken met de hoeveelheden die nu worden aangevoerd?

FP: Die moet inderdaad duidelijk omhoog. Met de hoeveelheid vis van eigen aanvoer die voor fileren vatbaar is kunnen nu amper enkele bedrijven rendabel draaiende gehouden worden. Willen we dit aantal optrekken dan moeten we de belangrijkste soorten (tong, kabeljauw en pladijs) uit het buitenland aantrekken. In dit verband zal een harde strijd ontstaan die niet zal gestreden worden tussen Oostende en Zeebrugge, maar tussen België, Nederland, Frankrijk, Engeland e.a. Daarom moeten we op de eerste plaats trachten onze vloot in eigen handen te houden. Ook moet er, of men dat nu graag hoort of niet, een



De gewezen Texaco-gronden (21 ha) waar tegen september 1991 een gedeelte van het visserijpark operationeel moet zijn. De indeling ziet er als volgt uit:
1. De nieuwe visveiling met een lengte van 216 m en een breedte van 56 m. tot 80 m. op het uiteinde waar de kisten gestapeld en gereinigd worden.
2. De veilzaal waar een gedeelte van de veilingen in comfortable omstandigheden (warmer, zitplaatsen, groot informatiepaneel) zullen plaats grijpen.
3. Het administratief gebouw, het enige onderdeel van het visserijpark dat vier bouwlagen telt. Al de andere gebouwen krijgen een hoogte van twee verdiepingen.
4. Het eerste blok pakhuizen waar de kopers ruimte-op-maat kunnen huren.
5. Het tweede blok pakhuizen dat naarmate er kopers opdagen tot stand zal komen.
6. De overdekte en gekoelde centrale visweg met vertakkingen om alle opslagplaatsen te bedienen.
7. Het dispatching- of distributiecentrum waar de verzendingen gebeuren.
8. Eerste helft van het diepvriescentrum met twee cellen van 25.000 m3.
9. Twee zone's voorbehouden voor visverwerkende bedrijven.

In het visserijpark is ook nog een uitbreidingszone voor visverwerkende bedrijven voorzien (E), een zone voor toeleverings- en onderhoudsbedrijven (A), een soort winkelcentrum voor visserijbenodigheden (B), pakhuizen voor de reders (C) en een uitgestrekte parking (G) vlakbij het schutdok (F). Het geplande cafetaria (D) ligt naast de veilingszaal (2) en het administratief complex (3).

beter samenwerkingsverband onstaan met Oostende willen we in het Europa van morgen overleven. In Zeebrugge hebben we het voordeel dat we op dit domein op de mogelijkheid hebben om op de meeest moderne manier een aantal zaken te runnen, met de jongste en modernste vloot. Op die manier kan Zeebrugge het voortouw nemen. Dat is niet kleinerend bedoeld voor Oostende, integendeel. Ik geloof dat er in België toekomst is voor twee grote vissershavens, mits men naar de toekomst toe op een aantal vlakken als eenheid naar buiten treedt.

HVB: Geeft eens eens voorbeeld van een samenwerkingsverband dat niet konkurrentieel werkt.

FP: Neem gewoon maar het kistenbeheer waar iedere visafslag mee in de maag zit. Het zorgt elk jaar voor een miljoenenverlies. Sinds de aankoop van de nieuwe kisten speelden wij 16.500 kisten kwijt. Dat kost ons bijna zeven miljoen frank waar niemand iets aan heeft. Iedereen kent het probleem en alleen door onderlinge afspraken zouden wij het tij kunnen keren. Ook op andere vlakken zou een samenwerking vruchten afwerpen. Daarvan ben ik in de grond van mijn hart overtuigd. (gw)

Beleggingsmaatschappij "Fishlink" stapt in de visserijsektor

De Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (GIMV) wil aktief meewerken aan het aantrekken van bedrijven door het verstrekken van risikokapitaal. De nieuwe beleggingsmaatschappij "Fishlink" is het instrument waarmee de GIMV in de visverwerkende sektor wil participeren. "Fishlink" zelf wil aktief zijn in de Belgische visserijsektor, waar dan ook.

De gespecialiseerde investeringsmaatschappij Fishlink NV werd opgericht met een maatschappelijk kapitaal van 200 miljoen frank (25% volstort), waarvan zestig procent onderschreven door de openbare investeringsmaatschappij. Een andere kapitaalverschaffer is de Antwerpse beursgenoteerde makelaar Delen & Co die over een aanzienlijke likwiditeitenvoorraad zou beschikken. Daarnaast zorgt ook de kleine Limburgse houdstermaatschappij Philosopho (van bedrijfsrevisor Jos Bijnens uit St.-Lambrechts-Herk, Hasselt) voor een inbreng. Philosopho nam al enkele participaties in de voedings- en transportsektor.

"Het is nooit de bedoeling van 'Fishlink' geweest om zich voor de kar van Zeebrugge te spannen", zegt direkteur Pollet die de ontwikkeling op de voet volgde. De maatschappelijke zetel van "Fishlink" is in Hasselt gevestigd.

Voor zover bekend heeft "Fishlink" nog geen overeenkomsten afgesloten voor konkrete projekten. Wel worden een aantal dossiers bestudeerd, waaronder een voorstel voor een projekt in Oostende. Fishlink zou naar verluidt ook betrokken zijn bij de aankoop van een tweetal vissersvaartuigen die anders in buitenlandse handen zouden terechtgekomen zijn.

In de rand van deze ontwikkeling ontstond ook de NV IJsbreker die specifiek in het Zeebrugse aktief zou zijn. Aandeelhouders zijn "Fishlink", enkele reders en een vishandelaar. De aanleiding tot de oprichting van de NV IJbreker is de sluiting van de ijsfabriek Coolfactory op te vangen. Hierdoor konden een aantal schepen zich niet meer van ijs voorzien in Zeebrugge omdat het bestaande bedrijf Huysseune reeds op maximale kapaciteit draait. Noch in "Fishlink" of in de "NV IJsbreker" is de Zeebrugse Visveiling rechtstreeks betrokken. *"Wij wensen als ZV geen enkele participatie in het management of het eigendom van andere zaken dan de veiling"* wenst direkteur Pollet nog eens duidelijk te benadrukken. (gw)

R.K.D.— REM- EN KOPPELINGS DIENST
* FRIKTIE- EN GLIJLAGERMATERIALEN VOOR ALLE INDUSTRIELE TOEPASSINGEN
* Kwaliteitsmerken - Gamma asbest- en asbestvrije voeringen - Olie- en zeewaterbestendig - Rollen - Platen - Segmenten - Remblokken - Koppelingsschijven - Herbekleden van remschoenen en rembanden voor lieren - koud- en warmlijmen (oven) - Klinknagelverbinding.
Raymark Tufcot BREMSKERL FERODO Valeo
R.K.D. IJzerlaan 14, 8430 Middelkerke. Tel: 059 / 30 35 31

n.v. quintiens
SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
GROOTHANDEL ELECTRICITEIT
SIEMENS - BBC - TELEMECANIQUE - DANFOS - ELIN - RADIUM - BOSCH
KIELBANKSTRAAT 6, 8380 ZEEBRUGGE – (050) 54 41 72 „DAY AND NIGHT SERVICE"
INSTALLATIE / herstelling / onderhoud / electrische- en electronische schakelborden overhaal en herwikkelen van motoren uit voorraad: el. motoren, kabel, onderdelen

Maandelijkse veranderingen in de "Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen" - maart 1990

Verandering van thuishaven, naam, eigendom en lengte-over-alles:
O.427 PASCAL wordt N.427 MARJON, eigendom van N.V. Marjon, Hoogstraat 17 te 8450 Nieuwpoort, tel. 059-30.46.78.
-Lengte-over-alles: 22,35 m.
-Zeebrief: 6.3.90
Inbouw nieuwe motor:
Z.37 ORCA, eigendom: P.V.B.A. Orca, Onderwijsstraat 125, te 8390 Knokke-Heist.
-Motor: Scania 220 kW, 299 pk, bouwjaar 1990
-Zeebrief: 12.3.90
N.700 ALEX, eigendom van Ronny Vanhoutte, Duinkerkestraat 38 te 8450 Nieuwpoort.
-Motor: Cummins 176 kW, 240 pk, bouwjaar 1988
-Zeebrief: 20.3.90
Wijziging uitrusting:
Z.582 ASANNAT, eigendom B.V.B.A. Versluys-Vantroye, Kapellestraat 167 te 8401 Bredene
-Boomkorvisserij i.p.v. plankenvisserij
Z.141 SEA CROSSER, eigendom van B.V.B.A. 't Zwin, Noordstraat 117 te 8440 Middelkerke
-Plankenvisserij i.p.v. boomkorvisserij
Inbouw nieuwe motor en verhoging pk:
N.350 COLETTE, eigendom van Noël Kiekens, Nieuwpoortsesteenweg 151 te 8458 Oostduinkerke
-Motor: Mitsubishi 221 kw, 300 pk, bouwjaar 1990
-Zeebrief: 15.3.90
Verandering van eigendom en geschrapt:
Z.321 AURORA, eigendom van B.V.B.A. Rederij De Noordhinder, Marktstraat 48 te 8390 Knokke-Heist
-Geschrapt: 23.3.90
Veranderingen Scheldevisserijvloot:
A.18 SIMPI, eigendom van Robert de Raeymaekers, Kattenberg 136 te 2200 Borgerhout
-Geschrapt: 25.1.90
Nieuwe vaartuigen Scheldevisserijvloot:
A.18 INGRID-OLIVIA, eigendom van Robert de Raeymaekers, Kattenberg 136 te 2200 Borgerhout
-Bouwjaar 1957 (hout)
-Motor: Cummins 118 kW, 160 pk, bouwjaar onbekend
-Lengte-o-a: 15,11 m.
-Tonnage: 29,00 Bt
-Roepnaam: OPAR
BOU.132 FRANSJE, eigendom van Hector Buysse, Brugsesteenweg 10 te 8370 Blankenberge
-Bouwjaar: 1984 (staal)
-Motor: Thornycraft 44 kW, 60 pk, bouwjaar 1984
-Lengte-o-a: 9,99 m.
-Tonnage: 7,00 Bt
-Roe^naam: OPFB
-Uitrusting: boomkorvisserij

B.V.B.A. VISLOSSERSBOND G. VAN WAES

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

Vismijn 2 - 8400 Oostende - tel 059 / 32 34 91 - fax 059 / 33 05 50

Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van Oostende in het vissershavengebied voor het vismeelverwerkende bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

Zaakvoerders:

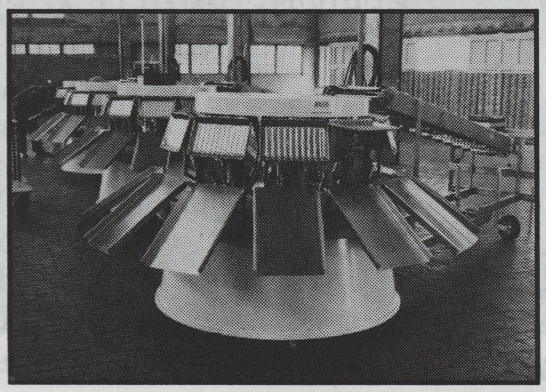
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan -Tel: 059 / 23 68 46

Baert André -Van Waes, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45

Ploegbaas-sorteerders:

Peere Etienne, Groenendijkstraat 167, 8401 Bredene -Tel: 059 / 32 13 74







Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, op het bord in de vismijn en telefonisch aan de sassen van de vissershaven. Tel: 059 / 32 12 86

Seaprint: 059 / 32 55 59

(- "Schat, vanavond zal het weer iets later zijn.")

De visserijkalender

MEI

5-12 Tentoonstelling "De Belgische Zeemacht" in de Kredietbank, Leiestraat te Kortijk n.a.v. de 45ste verjaardag van V-Day en bezoek van de riviersnelboot P.902 Libération (Handelskaai)
7-9 "Salmon '90" in Tronheim (Noorw.), internationale konferentie over marktontwikkeling in zalmgebieden
11-19 Herdenkingsreis van Belgische vissersfamilies naar Fleetwood
12 Visserijdag in Lauwersoog
13 Bedevaart naar Visserskapelletje in Bredene
13-16 "Seafood 2000" in Halifax (Can.)
18 Viering 50 jaar coöperatieve verzekeringsmaatschappij "Hulp In Nood" in Kursaal Oostende
19 Vlaggetjesdag in Scheveningen
23 Eerste verkoop "Hollandse Nieuwe"
23-25 "Toervaart '90", bijeenkomst watersporters in Nieuwpoort
24 Tweedehands botenmarkt (watersport) op Zeilmeer in Lokeren
24-27 50ste "International Fishing Fair of professional fishing", 9de "Mariculture Exposition en 1ste "Sea-products Show" in Ancona (It.)
31 Opening "Week van de landbouw en de visserij" in Nieuwpoort

JUNI

1-6 Week van de landbouw en de visserij in Nieuwpoort
2 Opendeurdag Stedelijke Visserijschool John Bauwens in Oostende
2 Tweejaarlijkse "Visserijdag" in IJmuiden
2 "Vlaggetjesdag" in Zoutkamp
4 Vissershulde in Nieuwpoort en huldiging verdienstelijkste reders
7 "Seafood 90" in Bremen (WD), kongres over trends in viskonsumptie, aquakultuur, gastronomie en nieuwe produkten
8-11 "Fish '90 International", vakbeurs voor visserij en toeleveringsbedrijven in Bremen (WD)
9 Folkloristisch vissersfeest in Koksijde (18 uur)
10 5de Festival van het Visserslied in Heist ('t Boerenhof)
10-14 "World Aquaculture 90", vakbeurs in Halifax, Nova Scotia (Can.)
11-14 "Aquatech '90" in Kuala Lumpoer (Maleisië), internationale konferentie en expositie rond garnaalkultuur
12-16 "ScanFishing '90", Scandinvische vakbeurs voor visserij en maritieme technologie in Herning (Denemarken)
17 "Dag van de toerist" in Heist met medewerking van de visserijgemeenschap
23 Brixham trawlerrace
23-24 41ste Garnaalfeesten in Oostduinkerke
24 "Garnaalstoet" in Oostduinkerke (vertrek 16 uur)
30 Verkiezing "Ambassadrice van de Zeebrugse vis" in het Gemeenschapshuis te Zeebrugge

JULI

1 Zeewijding en Ommeganck in Oostende
6 Folkloremarkt op het binnenpark van het Visserijmuseum in Oostduinkerke (elke vrijdagavond in juli en augustus)
8 Zeewijding in Zeebrugge en "Dag van de Zeebrugse Vis"
13 Folkloremarkt op het binnenpark van het Visserijmuseum in Oostduinkerke
15-31 Tentoonstelling in het Visserijmuseum te Oostduinkerke over "Vijftien jaar Visserijmuseum" (tot 30 augustus)
17 Vissersmis en bloemenhuldehulde in St.-Antoniuskerk, Vuurtorenwijk Oostende (10 uur)
28-29 Havenfeestel op Waddeneiland Texel

AUGUSTUS

1-15 Doorlopende tentonstelling in het Visserijmuseum over "Vijftien jaar Visserijmuseum"
3 Aankomst "Cutty Sark Tall Ship Race" in Zeebrugge

(wordt vervolgd)

OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene
32.08.08
TO TAXI
Bredene Oostende

Getijden MEI(1)

datum	hoog water uur(3)	hoogte in m. (2)	laag water uur(3)	hoogte in m. (2)
Vrijdag 4	10.13	437	04.16	106
	22.41	421	16.56	133
zaterdag 5	11.18	453	05.22	094
	23.39	441	17.54	114
zondag 6	12.07	469	05.16	079
	23.24	461	17.37	096
maandag 7	12.48	482	07.00	069
	-----	----	19.15	081
dinsdag 8	01.05	476	06.35	061
	13.26	491	19.50	070
woensdag 9	01.43	486	08.09	057
	13.03	496	20.28	063
donderdag 10	02.18	491	07.46	058
	14.37	495	21.07	064
vrijdag 11	02.52	489	09.20	066
	15.07	489	21.45	072
zaterdag 12	03.20	484	09.52	079
	15.37	481	21.18	084
zondag 13	03.50	479	10.20	091
	16.07	471	22.46	095
maandag 14	04.20	474	10.48	101
	16.39	460	22.16	101
dinsdag 15	04.56	466	11.26	109
	17.18	446	23.58	106
woensdag 16	05.39	453	11.13	119
	18.05	428	------	----
donderdag 17	06.35	434	00.50	109
	18.13	412	13.09	127
vrijdag 18	07.58	421	01.58	108
	20.31	407	14.18	129
zaterdag 19	09.18	426	03.07	101
	21.45	421	15.33	123
zondag 20	10.24	446	04.22	086
	22.45	447	16.48	108
maandag 21	11.16	470	05.31	065
	23.35	475	17.25	087
dinsdag 22	00.35	491	06.28	045
	12.05	475	17.52	067
woensdag 23	00.22	501	07.15	031
	12.48	507	18.35	051
donderdag 24	01.07	520	08.01	026
	13.33	516	20.22	040
vrijdag 25	01.52	531	08.46	031
	14.20	516	21.11	035
zaterdag 26	02.39	531	09.33	044
	15.09	508	22.00	038
zondag 27	03.31	523	10.20	065
	16.05	496	22.50	047
maandag 28	04.31	510	11.05	098
	17.05	483	23.43	058
Dinsdag 29	05.33	496	11.54	110
	17.58	470	------	-----
Woensdag 30	06.26	482	00.35	069
	18.48	455	12.46	126
Donderdag 31	07.20	465	01.31	079
	19.43	440	13.48	134

(1) Op basis van de waterstanden te Oostende. Benaderend uur van hoogwater te Nieuwpoort : 0h12 vòòr Oostende; te Zeebrugge : 0h19 na Oostende

Benaderend uur na laagwater te Nieuwpoort : 0h02 vòòr Oostende; Zeebrugge : 0h08 na Oostende

(2) t.a.v gemiddelde laagwaterspring te Oostende

(3) Zomertijd & MET (Midden Europese Tijd)

Smederij Sint Martin

Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel: 059 / 32 25 23
Zetel: Schelpenlaan 12, 8401 Bredene. Tel: 059 / 32 17 69

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

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

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

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

O.V.A.

Voor uw visveiling ... te Oostende
Voor uw koeltransporten... naar Oostende
Voor uw loonberekeningen en sociale wetten

Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71, 8400 Oostende. Tel: 059/ 32 21 73 Fax: 059/ 32 04 46

Dè cöoperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring

Ontwerp Seaprint 059/32 55 59

Kuwait Petroleum (Belgium)

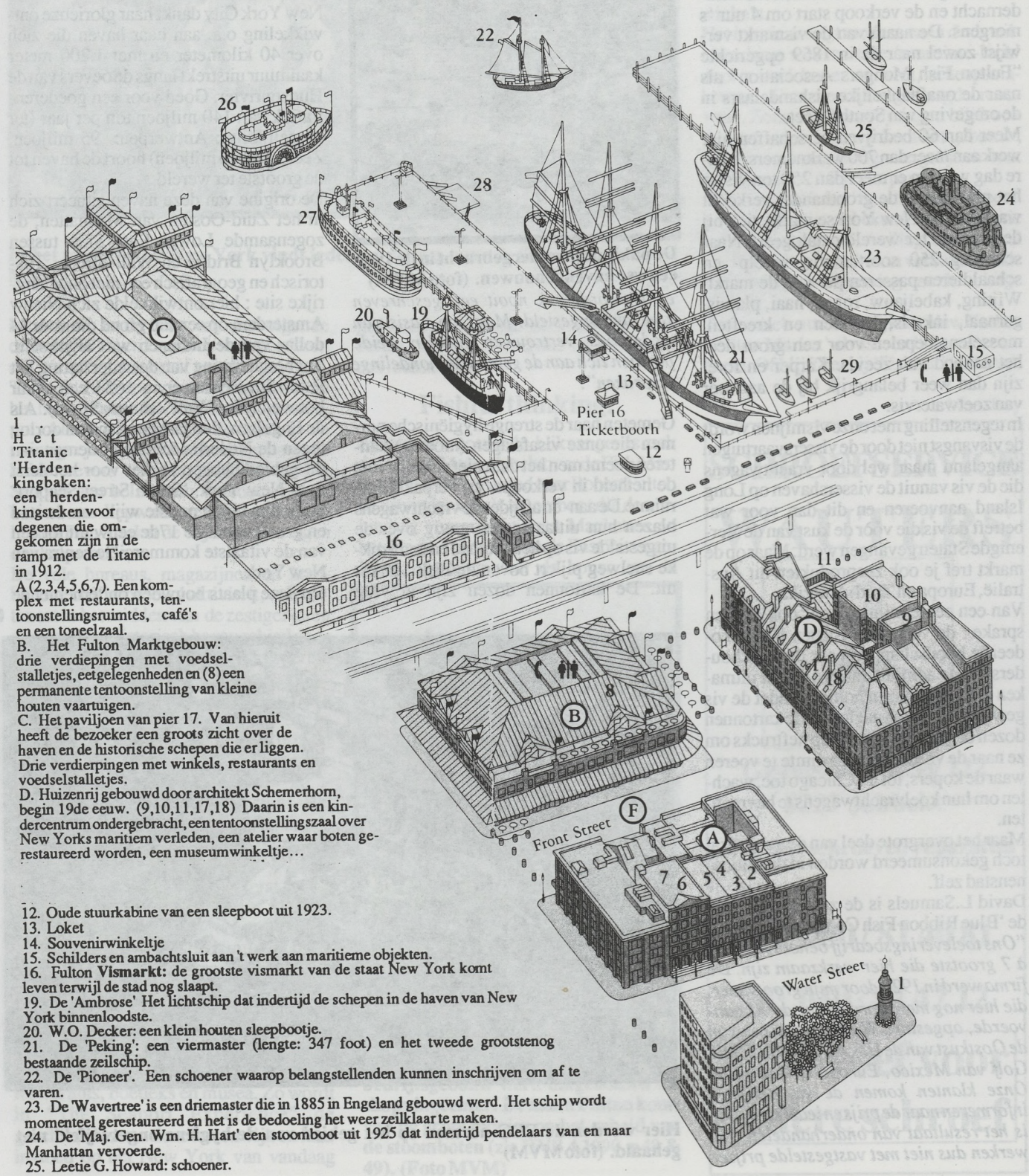
Q8

★ 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

De Fish Market in New York

In de slagschaduw van het World Trade Center en de Babelse buildings die het beursgebouw in Wall Street escorteren floreert - in het kontrastrijke 18de eeuwse havenkwartier - de New Yorkse Fish Market. Geïntegreerd in de 'South Street Seaport' worden hier sinds medio vorige eeuw de vangsten verhandeld. Met z'n 7 miljoen inwoners heeft 'the Big Apple' zelf geen vissersvloot of-haven maar zijn vismarkt hoort, qua bedrijvigheid, tot de grootste ter wereld. Het historische 'South Street Seaport' bewijst overigen dat het maritiem-merkantiel gebeuren ook kommercieel-kreatieve troeven uit kan spelen. Een verhaal ter lering voor onze Vlaamse havens.

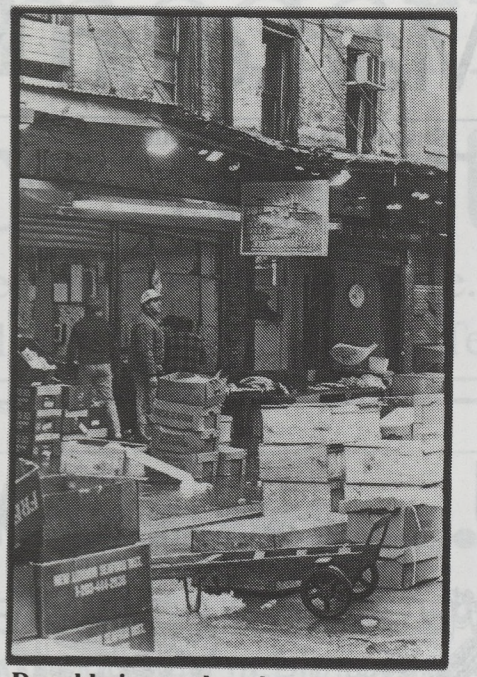


1. Het 'Titanic 'Herdenkingbaken: een herdenkingsteken voor degenen die omgekomen zijn in de ramp met de Titanic in 1912.
A (2,3,4,5,6,7). Een komplex met restaurants, tentoonstellingsruimtes, café's en een toneelzaal.
B. Het Fulton Marktgebouw: drie verdiepingen met voedselstalletjes, eetgelegenheden en (8) een permanente tentoonstelling van kleine houten vaartuigen.
C. Het paviljoen van pier 17. Van hieruit heeft de bezoeker een groots zicht over de haven en de historische schepen die er liggen. Drie verdierpingen met winkels, restaurants en voedselstalletjes.
D. Huizenrij gebouwd door architekt Schemerhorn, begin 19de eeuw. (9,10,11,17,18) Daarin is een kindercentrum ondergebracht, een tentoonstellingszaal over New Yorks maritiem verleden, een atelier waar boten gerestaureerd worden, een museumwinkeltje...

12. Oude stuurkabine van een sleepboot uit 1923.
13. Loket
14. Souvenirwinkeltje
15. Schilders en ambachtsluit aan 't werk aan maritieme objekten.
16. Fulton **Vismarkt:** de grootste vismarkt van de staat New York komt leven terwijl de stad nog slaapt.
19. De 'Ambrose' Het lichtschip dat indertijd de schepen in de haven van New York binnenloodste.
20. W.O. Decker: een klein houten sleepbootje.
21. De 'Peking': een viermaster (lengte: 347 foot) en het tweede grootstenog bestaande zeilschip.
22. De 'Pioneer'. Een schoener waarop belangstellenden kunnen inschrijven om af te varen.
23. De 'Wavertree' is een driemaster die in 1885 in Engeland gebouwd werd. Het schip wordt momenteel gerestaureerd en het is de bedoeling het weer zeilklaar te maken.
24. De 'Maj. Gen. Wm. H. Hart' een stoomboot uit 1925 dat indertijd pendelaars van en naar Manhattan vervoerde.
25. Leetie G. Howard: schoener.

Fulton Fish Market.

De visgeur waait ons al toe als de 'Yellow-Cab'-taxi ons 's morgensvroeg onder de pijlers van de imposante Brooklyn Bridge uitbraakt.
Ook als de slaap nog tot zeer hoog in de nabije wolkenkrabbers hangt, vibreert de 'Fish Market' al uren van gonzende aktiviteit bij de verkoop en het inpakken van de aangevoerde vangsten. De eerste vrachtwagens arriveren omstreeks middernacht en de verkoop start om 4 uur 's morgens. De naam van de vismarkt verwijst zowel naar de in 1869 opgerichte "Fulton Fish Mongers Association" als naar de onafhankelijke vishandelaars in de omgeving van South Street.
Meer dan 60 bedrijven verschaffen hier werk aan meer dan 700 werknemers. Iedere dag worden er meer dan 250 ton vis op het niveau van de groothandel verkocht waardoor de New Yorkse markt zich bij de grootste ter wereld catalogeert. Naar schatting 250 soorten vis, schelp- en schaaldieren passeren per jaar de markt. Wijting, kabeljauw, rogge, haai, platvis, garnaal, inktvis, krabben en kreeften, mosselen...bepalen voor een groot deel het aanbod van zeevis. Karper en forel zijn dan weer belangrijk bij de aanvoer van zoetwatervis.
In tegenstelling met onze vismijnen wordt de visvangst niet door de vissersvaartuigen aangeland maar wel door vrachtwagens die de vis vanuit de vissershaven op Long Island aanvoeren en dit dan voor wat betreft de vis die vòòr de kust van de Verenigde Staten gevangen werd. Maar op de markt tref je ook zeeprodukten uit Australië, Europa en Zuid-Amerika.
Van een echte mijning is er òok al geen sprake : de verkopers roepen hun gekodeerde boodschappen naar de boekhouders die de administratieve dienst uitmaken in kleine glazen hokjes. Nadat de vis gewogen is, zetten dagloners de kartonnen dozen of manden met vis op heftrucks om ze naar de verhandelingsruimte te voeren waar de kopers, tot uit Chicago toe, wachten om hun koelvrachtwagens te bevrachten.
Maar het overgrote deel van de vangst zal toch gekonsumeerd worden in de miljoenenstad zelf.
David L.Samuels is de zaakvoerder van de 'Blue Ribbon Fish Company' :
"Ons toeleveringsbedrijf behoort tot de 6 à 7 grootste die hier werkzaam zijn. De firma werd in 1928 door mijn grootvader, die hier nog met paard en kar de vis aanvoerde, opgestart. Wij voeren vis in van de Oostkust van de U.S.A., Canada, Chili, Golf van Mexico, Europa en Australië. Onze klanten komen de vis bekijken, informeren naar de prijs en iedere verkoop is het resultaat van onderhandelen. Wij werken dus niet met vastgestelde prijzen



De pakhuizen ondergebracht in de 19de eeuwse havengebouwen. (foto MVM)

en er wordt ook nooit een geschreven kontrakt opgesteld. Maar op basis van wederzijds vertrouwen houden beide partijen zich aan de gemaakte mondelinge afspraken".

Gemeten naar de strenge hygiënische normen die onze visafslagen (moeten) hanteren neemt men het daar niet zo nauw met de netheid in verkoops- en verpakkingsruimte.De aan- en afrijdende vrachtwagens blazen hun uitlaatgassen gretig over de uitgestalde vis op het voetpad en een drukke snelweg pijlert boven de Fisk Market uit. De kartonnen dozen zijn al vlug doorweekt van het koelijs en scheuren soms stuk. Veel vis wordt ook gewoon op een open 'pick-up' geladen en zo ter bestemming gebracht. Omstreeks 10 uur is de grootste drukte geleden en wordt de zaak schoon gespoten. Om middernacht trekt het gehaaste ritueel zich dan weer op gang en zo gaat het van de maandag tot de vrijdag.

South Street Seaport.

New York City dankt haar glorieuze ontwikkeling o.a. aan haar haven die zich over 40 kilometer en met 1.200 meter kaaimuur uitstrekt langs de oevers van de Hudsonrivier. Goed voor een goederentrafiek van 140 miljoen ton per jaar (ter vergelijking : Antwerpen: 95 miljoen, Zeebrugg: 26 miljoen) hoort de haven tot de grootste ter wereld.
De origine van deze haven situeert zich in het Zuid-Oosten van Manhatten, de zogenaamde Lower East Side tussen Brooklyn Bridge en Wall Street. Historisch en geografisch een niet onbelangrijke site : hier ontwikkelde zich Nieuw Amsterdam op een lap grond die voor 24 dollar van de Indianen was afgekocht. Ter bescherming van de nederzetting liet Peter Stuyvesant er in 1653 een muur bouwen (cfr. 'Wall' -muur- Street). Als de Engelsen, tien jaar later, in hun oorlog tegen de Nederlanders bezit nemen van dit gebied hebben zij het voor het eerst over New York. 'South Street Seaport' komt dus bij de oudste wijk van de stad en groeit vanaf de 17de eeuw uit tot één van de vitaalste kommerciële centra van New York.
Op deze plaats bouwden ondernemende ☞



Hier wòrden de EEG-normen op het gebied van de hygiëne ongetwijfeld niet gehaald. (foto MVM)



In het multiraciale New York vindt iedereen de weg naar de Fish Market. (foto MVM)

handelaars in de loop van de volgende eeuwen hallen en kantoren voor goederen die per schip aan en af werden gevoerd. Tot in de 19de eeuw was hier het hart van het New Yorkse havengebeuren te situeren. Als de havenaktiviteiten zich in de twintiger jaren verder uitbreiden langs de beide oevers van de Hudson verliest Seaport aan belang ten voordele van de kaaien aan diepwater gelegen en redt de Fulton Fish Market de wijk wellicht tegen de sloopwoede.

De vele bureaus, magazijnen en koelhuizen, ooit boordevol aktiviteit, verkrotten tot in het midden van de zestiger jaren dit vervallen historisch havengebied door een ambitieus renovatieplan wordt gered. De wil om de nog bestaande kaaien, straten, gebouwen en vaartuigen te redden leidt er begin tachtig toe dat 'South Street Seaport' herleeft. Het urbanistisch projekt omvat nu elf al dan niet gerestaureerde 19de eeuwse gebouwen met een kommercieel-toeristische infrastructuur. Het geheel biedt een boeiende, afwisselende en ontspannende kijk op de havenaktiviteit van eertijds.

Langs Pier 17 tref je vooreerst het 3 etages hoge paviljoen met een prachtig zicht op de haven, de 19de eeuwse Brooklyn Bridge, de tot museum musea omgebouwde statige windjammers en stoomboten en de 'muur' van wolkschragende spiegelende buildings van het nerveuze Lower Manhatten.

Voorts zijn de 19de eeuwse gebouwen gerenoveerd tot winkelpanden, cafés, restaurants, boetieks en musea. Zo wordt in "The Seaport Experience" de geschiedenis van deze havenwijk en haar invloed op het New York van vandaag geëvoceerd. Het jaar door trekken concerten, regatta's, festivals en vuurwerk een massa volk.

Fishful thinking.

Attraktief en centrale blikvanger is ook de 'Fulton Market' rechtover de Fish Market. Het werd genoemd naar Robert Fulton de uitvinder van de stoomboot die de verbinding verzorgde tussen Manhatten en het aan de overzijde van de East River gelegen Brooklyn vòòr de bouw van de gelijknamige brug.



De Fulton Market: een voormalig bedrijfsgebouw werd omgebouwd tot shoppingcenter. De naam Fulton komt van de grote pionier op het gebeid van de stoomboten (zie HVB 4 1990, p48 & 49). (Foto MVM)

Dit gebouw werd vroeger gebruikt om vis te zouten en te verpakken.

Langs South Street vinden een aantal vishandelaars, daar rechtover de Fish Market, nog altijd onderdak voor hun pakhuis maar de rest van het gebouw dat dateert uit 1822 werd begin tachtig vernieuwd en tot een 3 verdiepingen hoog centrum uitgebouwd. Je treft er zowel Amerikaanse als Chinese of Italiaanse restaurants, souvenirwinkels, boekhandels, tea-rooms, viswinkels.

Het interieur oogt modern en in de detailafwerking schemert de 'maritime-look' door : veel koper en hout, scheepsmakettes... Een meer dan geslaagde renovatie. Zolas alle vergelijkingen blijft ook de onze mank, maar je kunt het gebouw , mits schaalvergroting, vergelijken met het Oostendse Mercatorpand.

Naar verluidt is het 'South Street Seaport' project ook niet onbekend bij de directie van de Zeebrugse Visveiling, die er ook al zijn licht ging opsteken in verband met de toekomstige bestemming van de huidige vismijn.

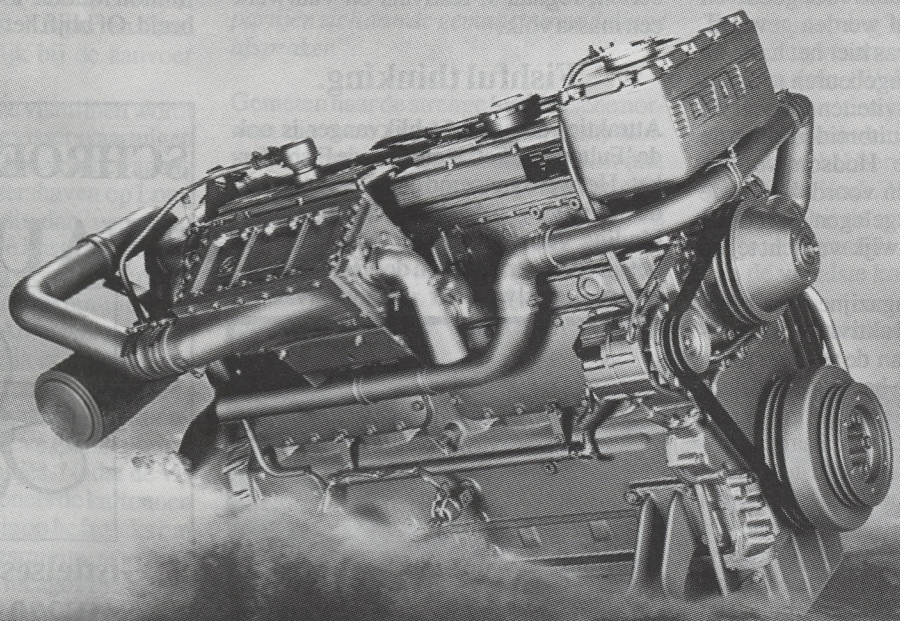
Toeristisch-attraktief lijkt de New Yorkse 'Fulton Market' alvast een lichtend voorbeeld. Of blijft het bij 'Fishful Thinking'.

Marc Loy

SCHROEFSERVICE
WAUTERS
S S W
Gistelsesteenweg 222
8220 Jabbeke
Scheepsschroeven reparaties
Tel: 050/81 40 81
of: 050/81 42 12
Een troef voor iedere schroef

DAF DIESEL

STERK BETROUWBAAR EN VOORTVAREND



DAF

N.V. DAF BELGIË, ANTWERPSESTEENWEG 126, 2630 AARTSELAAR, TELEFOON 03-870.02.11

Zagen en antwoorden
de politieke rubriek van Het Visserijblad

ER ZIJN NOGAL wat politici die er bij de ministers op aangedrongen hebben een vergoeding uit te keren aan de vissers die onder de stormen een inkomensverlies geleden hebben. Parlementair Laridon was ook zo goed ons het antwoord mee te delen van staatssekretaris Dupré. Wat betreft het niet kunnen uitvaren van de vloot deelt de staatssekretaris mee dat het Rampenfonds niet bevoegd is en dat noch de wet nog de koninklijke besluiten hierover enige financiële tussenkomst voorzien.

DE VRAGENSTELLERS IN het Europese parlement hebben evenmin stilgezeten. Ene Gijs de Vries vroeg op te treden tegen het gebruik van drijfnetten in de Middellandse Zee.
Uit het antwoord blijkt dat er reeds een aantal verbodsbepalingen zijn die het gebruik van drijfnetten aan banden leggen. Deze gelden echter nog niet voor de Middellandse Zee. Toch wil de Commissie daar nog dit jaar verandering in brengen.

LORD O'HAGAN vroeg dezelfde Commissie uitleg i.v.m. de meerjarige oriëntatieprogramma's betreffende de inkrimping van de vissersvloot.
Terecht wees de Commissie de vragensteller erop dat de methodes die elk van de landen gebruiken om tot een vermindering van de vloot te komen door het land zelf bepaald worden. De Commissie is alleen maar geïnteresseerd in het resultaat.

LEEN VAN DER WAAL tenslotte kwam tussen ten voordele van een automatisch apparaat voor het meten van netmaaswijdten.
De Commissie van haar kant deelt deze mening niet. Zij is de mening toegedaan dat het allemaal zeer gemakkelijk met de hand te meten is en dat daarvoor geen gesofistikeerde apparaten moeten gemaakt (en dus gefinancierd) worden.

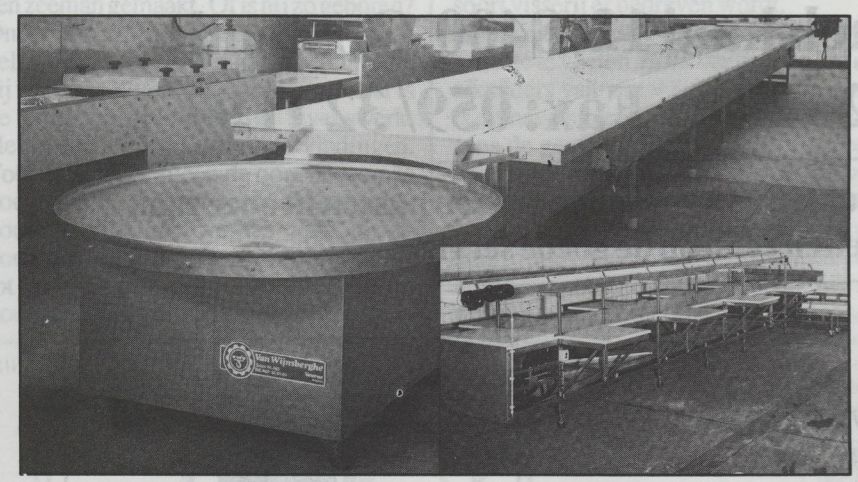


EEN OMZENDBRIEF DIE door het Instituut voor Veterinaire Keuring werd rondgestuurd aan kopers en verkopers in de vismijnen was voor het Oostendse gemeenteraadslid Victor aanleiding om een brief naar Weckx (gemeenschapsminister van Volksgezondheid) te schrijven. Hij wijst er de minister op dat de EEG-verorderingen inzake hygiëne in de mijnen hoogstwaarschijnlijk soepeler zal zijn dan hetgeen de Belgische staat voorschrijft. Maar, zo stelt Victor, indien dat het geval is dan ontstaat er een oneerlijke konkurrentie, want de buitenlanders moeten minder investeren dan de Belgen. De briefschrijverhoopt dat de minister vlug met de betrokkenen rond de tafel gaat zitten om het probleem te bespreken.

WIE DE VORIGE aflevering van 'zagen en antwoorden' aandachtig gelezen heeft (iedereen dus) zal zich herinneren dat de Oostendse volksvertegenwoordiger Laridon inlichtingen gevraagd had over het belachelijk lage bedrag dat België zich toeëigende van de enorme som die de EEG ter beschikking stelt van landen die iets doen aan biologisch onderzoek.
Staatssekretaris De Keersmaeker heeft ondertussen geantwoord dat de vragensteller gelijk heeft, maar hij voegt er onmiddellijk aan toe dat een aantal projekten ingediend worden, waaruit moet blijken dat het Rijksstation voor Zeevisserij wel degelijk interesse heeft voor deze subsidiepot.

(Wordt vervolgd)

Van Wijnsberghe
Konstrukteur van inoxinstallaties



* Transportbanden
* Wasbakken met kniebediening
* Inox deuren
* Inox rioleringen
* Rekken en tafels op maat
* Rookwagens
* Kontainers
* Wasmachines
* Kookketels
* Alle maatwerk

nv Van Wijnsberghe - Inox Construct,
Albert I- laan 52, 8480 Veurne
Tel: (058) 31 51 95 — Fax: (058) 31 51 87 — Telex: 81253

VAN PRAET - DANSAERT n.v.

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.

✆ **(052) 33.24.66 – B.T.W. 400.332.559**

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

Tel: 059/32 12 10 Fax: 059/32 11 97

Alleen kwaliteitsprodukten aan vordelige prijzen passen in onze zaak
Wij letten eerst op de goede service !

Uw vertrouwen waard voor:

* **NETTEN VOOR DE ZEEVISSERIJ (BOKKENVISSERIJ - GULLEN - HARINGVANGST - EUROKOTTERS - GARNAALVISSERIJ)**
* **TOUWWERK - GARENS - BESPEKKINGEN (kwaliteit MONOFIL ORANJE O,50 mm)**
* **KORRETOUW EN STALEN KABELS**
* **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

Van schepen, mensen en van de zee

EEN SCHIP van veertig meter lengte met een motor van 1500 p.k. dat loopt. Weinig motoren zijn zo vlug versleten als de voortstuwingsinstallaties van treilers. Dat weet iedere reder...
De romp moet schoongemaakt worden, gezandstraald en om de haverklap geschilderd. Maar 't is ook waar dat dan, de treiler twintig jaar zal meegaan. Zelden meer. Een schip dat niet onderhouden wordt is algauw een wrak, 50 miljoen... Ge moet weten waaraan ge begint als ge meedoet aan de genadeloze slag om het visje, op het onrustige arbeidsveld tussen hemel en water. Met welke mensen vangt ge dergelijk avontuur aan ? Met bemanningen afkomstig van zowel Oostende, Zeebrugge als Nieuwpoort. Mannen met lange tenen als ze aan de wal zijn, steeds klaar voor de reaktie, jong, energievol, ambitieus. Weinig mensen gaan zòver als zij voor wat de moeite aangaat, de arbeid en de inzet. Zelfs als ze moe zijn, zeggen zij, gaan ze nog verre .. "De jongen" leeft voor zijn rederij, hij schijnt wel geboren te zijn met zijn pots en z'n lieslaarzen. De schipper zou ze aanporren, ze voortduwen, met de handen als 't nodig mocht blijken, zijn scheepsgezellen, maar ze zijn immer klaar en bereid om vér te gaan. Hij is voorzien van een onuitputtelijke energie. Zijn vader heeft van hem een zeeman gemaakt. Of is hij zo geboren? Onder zijn zolen is de zee, bijhuis aan de hel, altijd vlak. Van jongen tot stuurman, zij waren samenzweerders. Voor vader is de jeugdige schipper zijn levenswerk. Het is een kapitaal aan ondervindingen. Toch is niet dat alleen de oorzaak van de voorspoedige vangsten, de schipper behoort tot het nieuwe ras van gezagvoerders. Jong, heel jong, in verhouding tot de vroegere generaties van gezagvoerders. Hij gelooft evenals zijn voorganger, in de ondervinding, maar bovendien in de vooruitgang. Hij is beste maatjes met de gesofistikeerde apparatuur, hij speelt met radar, dieptemeter, decca, satnav, protec, enz. die de brug van het schip doen gelijken op die van een oorlogsschip. We zijn ver, heel ver van het gegist bestek! Maar nog zo dicht bij het gevaar, het onveiligste beroep waarover geen woord wordt gerept, ook niet in seminaries ter zake. Het rendement valt niet meer te vergelijken. De techniek van het vissen is fundamenteel gelijk gebleven, maar de omstandigheden zijn nogal wat veranderd. Het zijn niet allemaal techniekers aan boord, er zijn ook andere kleppers met baarden die "latijn en grieks" uitbraken als het nodig is, kerels die hijgen van dadendrang.
Het kapitaal van de jonge meesters-naast-God is hun zeekaarten, waarvan ze nooit scheiden. Als ze ooit van schip veranderen dan dragen ze maar één ding mee : deze "bepotelde" dokumenten. Zij tonen de geheime plekken van de goede vangsten. Met rood worden de vuile gronden aangeduid, deze waar de boel vastslaat, rotsen, wrakken, resten van schipbreuken. En dit is nodig want een treiler kost algauw heel duur in materiaal, duizelingwekkende rekeningen op 't einde van 't jaar. De oude kapitein heeft er vijfduizend gemerkt in zijn loopbaan, van deze ongeluksplekken. Schippers werken niet altijd alleen, dikwijls in ploeg, al hangt het ervan af welk soort visserij er bedreven wordt.
Ze blijven dicht genoeg om elkanders warmte te voelen, maar ver genoeg om uit elkanders vaarwater te blijven. De v.h.f. is de navelstreng. Ze geven mekaar wel eens de goeie plekken — deze waar een goeie trek werd gedaan — maar dat gebeurt zelden. Komen er vreemdelingen het spel bederven dan verdwijnen de broeders in den gelove na uit de lucht naar een ander kanaal gezocht te hebben en het eigen dialekt is meestal een voldoende code. Niemand babbelt meer dan een schipper op zijn treiler, het toestel loopt er warm van. En waarover praat een mens allemaal ? Het beroep, 't weer en de voorspellingen, de gezondheid of het nieuws van de wal en de verre wereld waaruit zij marginalen verbannen zijn. Vissers kennen mekaar van verre.
Met uitzondering luisteren zij uit op kanaal 16, de internationale nood- en oproepfrekwentie. Het apparaat blijft alsmaar ingeschakeld op de golflengte van de visserij, ship-to-ship. Geen enkel ander schip dan een vissersvaartuig kan ze dan nog bereiken. Een gevaarlijk spel op de grijze Noordzee met haar 400.000 scheepsbewegingen per jaar.
En niet allemaal hebben ze een tweede toestel dat op kanaal 16 ingeschakeld blijft.

NOG ALTIJD dromen trawlerbemanningen luidop van hemelse vaartuigen waarop zij hun taak zouden kunnen uitoefenen zonder blootgesteld te zijn aan de brutale manifestaties van de zeeduivel die steeds in de schaduw rondspookt. Ondanks de vooruitgang die werd gerealiseerd in de scheepsbouw, de vangsttechnieken en de arbeidsvoorwaarden, beleven zij nog het zilte avontuur, op de zee die hen, als ze haar niet kennen, in 't gelaat spuwt en verzwelgt. Een bitter avontuur dat vroegtijdig oude mannetjes maakt. Dat wel.
Een avontuur ? Een oorlog, is het juiste woord, vissen is deelnemen aan een zeeslag.
Dat is altijd zo geweest.

LIN

ATS N.V.
VOOR DE VISSERIJ
Koeltechniek
Frigo en diepvries
Onderhoud koelcompressors en verdampers
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

Gratis adverteren in Het Visserijblad !!!

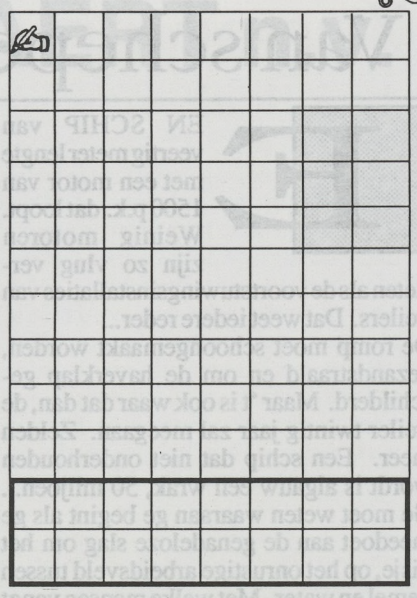
Vissers, sportvissers, kapiteins, matrozen, scheepsjongens, marineofficieren, reders, yachtsmen, onderhoudsmecaniciens, vishandelaars, -lossers, dokwerkers, visrestaurateurs, dekzwabbers, leveranciers... of anders gezegd : elkeen die met de zee te maken heeft en... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of wil ruilen, wie hopeloos op zoek is naar het onvindbare wisselstuk van zijn motor... Al die mensen mogen gratis een zoekertje plaatsen in Het Visserijblad.

Zij dienen alleen de hiernaaststaande rooster in te vullen. Indien ze alles gezegd krijgen in de bovenste tien regels dan is de advertentie gratis. Als ze méér willen meedelen en ook de twee onderste regels gebruiken dan betalen ze 1. 200 frank. Vul vandaag nog deze strook in, één letter per vak en féén vakje tussen elk woord.

Stuur deze strook op naar de redaktie van Het Visserijblad, H. Baelskaai 2 te B-8400 Oostende en voeg er (alleen maar als je méér dan tien lijnen volgeschreven hebt) een gekruiste cheque bij van 1 200 frank. Indien u slechts tien lijnen of minder nodig had, dan betaalt u niets. Doe het vòòr de 20ste van de maand en uw zoekertje verschijnt in de e.k. editie van Het Visserijblad.

Naam :

Adres :



Te koop : vlot 6 personen. dreg 100 kg. man overboord. Ferido v winch. Tel: 050/41.48.72 en ook een Mercedes van 1971.

Te koop :Luxe vissersboot 8,80x3m volvo penta 62 PK ook voor hengelaars
tel.:058/23.77.07

Te koop : 1 navstar 601 D + videoplotter Furino tel. : 050/51.33.59

Te koop : shuntdinamo 15 kW, 110 v tel : 058/51.27.39

Te koop : houten visserbootje 8 m, 13 pk in zeer goede staat tel. :050/51.54.04

Te koop : eurokotter, bouwjaar 1986. Nieuwe motor (1989). Z.w.:059/32.17.23

Te koop : koelkasttoonbank en inox tafeltoonbank eveneens met koeling tel.:058/23.50.84

Te koop : motor volvo penta, 150 pk, BD 85, 5000 werkuren, keerkoppeling Twin. Disk 3-1 uit O.64. prijs : 350.000 , tel. : 059/50.31.94

Te koop : stalen catamaran , lengte : 7,7 meter, breedte : 4 meter, BB motor, mariner = 45 pk, tel. : 059/32 31 052

TE KOOP: Sportvissersboot 8 meter in hout. Motor Lister 13 pk. In zeer goede staat. De motor is totaal hernieuwd. Prijs 220 000 frank. Tel: (050) 51 54 04, na 18 uur.

Zoekt oude medicijnkasten, oude scheepslog en het boek 'van boom tot schip' van auteur R. Borrey: z.w. St.-Walburgastraat 8, 8000 Brugge.

Wie kan er mij helpen de opzoekingen omtrent het leven van Cpt. Arsène Blondé te voltooien. Wie foto's, dokumenten of artikels heeft, wendt zich tot Johnny Blondé, Werkzaamheidstraat 97 te Oostende.

Zoekt te koop: 2de handskruisnet (net + ophaalinstallatie). Tel: 091 / 23 43 70.

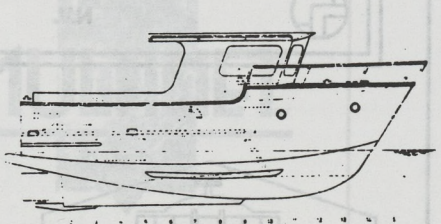
Te Koop: grote stock 1ste klas scheepsverven e.a. Meer dan 20 ton: rode menie, epoxyteer, antiroestverven, zink- en loodverven, gewone en twee compoundverven, grond- en eindlagen... Tel: 050 / 31 45 54.

Gevraagd : Gebrevetteerde schipper of motorist om in de weekends mee te varen. (mag ook gepensioneerde zijn). Tel.: 059/70 32 89

Huis met zes pakhuizen te koop op de H. Baelskaai te Oostende. Voor inlichtingen: 059 / 32 59 73.

Te koop: sportvissersbootje van 7 meter. Motor 60 pk. Tel: 03 / 771 45 98.

Te koop : sportvissersvaartuig in staal, bouwjaar '87 lengte 7.95, breedte 3,5 meter, motor 125 pk, Daf 6 cylinder D, hydrolische lier met 4 trommels-V.H.F. Automatische piloot, radar-dieptemeter, fishfinder, alle s voor zeevisvangst- automatische inox garnaalzeefd, inox kookketel, enz. Het werkdek van 24 m2 is eveneens uitgerust voor sportvissers, 18 hengels. Ligplaats Zeebrugge. Inlichtingen : Van Cailliedreef 3, Knokke, tel. : 050/513214



SPAARKREDIET n.v.
Kantoor Dirk Laga,
Aartshertoginnestraat 45, 8400 Oostende.
Tel: 059 / 70 37 46. Fax: 059 / 80 81 45. Privé tel: 059 / 32 59 08
Beleggingen: 7, 75% en méér netto, zonder muntrisico
Kredieten - S-verzekeringen - S-lease - vermogensbeheer - S-portfolio - Giro-2000

Nieuwe bokkentreiler Z.200 'Wagram' te water in Oostkamp



Een familiefoto met de reders, peter, meter en de scheepsbouwers.

Op de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp schoof op donderdag 12 april nog maar eens een afgewerkte casco in hetwater. Op enkele dagen na was het precies een jaar geleden dat de N.73 'Kotje' op dezelfde plaats van stapel liep. Nu was het de beurt aan de Z.200 'Wagram', meteen de 32ste romp voor een vissersvaartuig die bij scheepsbouwer Jaak Van Der Cruysse aan de Legeweg in het kanaal Gent-Brugge gleed. Eerstdaags start de werf met de bouw van een bunkerboot van 24 meter voor olie- en gasbevoorrader Bonduwel uit Terneuzen en op korte termijn zijn er nieuwe bestellingen in het verschiet. Er is zelfs sprake van vijf getekende kontrakten voor vervangingsnieuwbouw. Maar of de (Zeebrugse) vaartuigen er uiteindelijk ook komen hangt volledig af van de globale goedkeuring van het bouwdossier en de toekenning van het scheepskrediet en rentesubsidies.

De samenwerking met de nieuwe scheepsbouwkombinatie Zeebrugse Scheepswerven NV, waarbij Machinefabriek Padmos uit Stellendam en Joël Verheye uit Zeebrugge de handen in elkaar sloegen, zal aan die goede vooruitzichten niet vreemd zijn. Voor de tewerkstelling in Oostkamp, waar 28 mensen aan de kost komen, is de bouw van de casco's een goede zaak. De in 1948 door Achiel Van Der Cruysse opgerichte werf heeft in de zomermaanden wel de handen vol met onderhoud en herstelling van binnenvaartuigen, maar in de winter staat de aktiviteit op de werf (die ooit 120 scheepsbouwers in dienst had) op een laag pitje.
Met de bouw van het vervangingsvaartuig voor de vergane Z.200 'Tijl Uilenspiegel' voor de rederij Carpe Diem doet Piet Padmos zijn intrede in de Belgische scheepsbouw. Voor de West-Vlaamse Scheepswerven is dit meteen op één na het grootste casco dat in Oostkamp bijeen werd gelast. Na de tewaterlating ondervond het casco trouwens dezelfde problemen als de grotere voorganger om in het kanaal te geraken. Door de geringe diepgang bleef ook de romp van de nieuwe Z.200 even steken op de door aanslibbing gevormde drempel die de werf van de vaart scheidt. Maar terwijl de genodigden in een nabijgelen restaurant van enige versnapperingen genoten kregen de twee Zeebrugse meerbootjes het schip weer vlot en zetten onmiddellijk koers naar de nieuwe aanlegsteiger in de Zeebrugse achterhaven.

Eind juni klaar

Na het smartelijke ongeval op 5 maart 1989, waarbij de volledige bemanning van de 'Tijl Uilenspiegel' in de Ierse Zee de dood vond, bracht eigenaar Frans Bonny de procedure op gang om een vervangingsschip te bouwen. Ondanks alle problemen die bij een nieuwbouwprojekt de kop opsteken kwam het casco toch nog vroeger klaar dan het bouwschema liet voorzien. Dat verklaart waarom de scheepsromp en een gedeelte van de afwerking reeds flink gevorderd waren op het ogenblik van de stapelloop. Ondermeer de afwerking van de machinekamer en de voormachinekamer ligt reeds achter de rug. Niets staat dan nog de plaatsing van de achtcilinder-hoofdmotor (ABC van 748 pk) en de twee hulpgeneratoren (Mitsubishi, 330 pk) voor o.m. de aandrijving van de boegschroef en de ijsmachine nog in de weg. De verdere afbouw en het optuigen gebeurt aan de nieuwe afbouwsteiger die de Zeebrugse Scheepswerven NV naast de slipway liet bouwen. Als alles naar wens verloop mag de officiële doop einde juni worden verwacht.

Modern vaartuig

☞

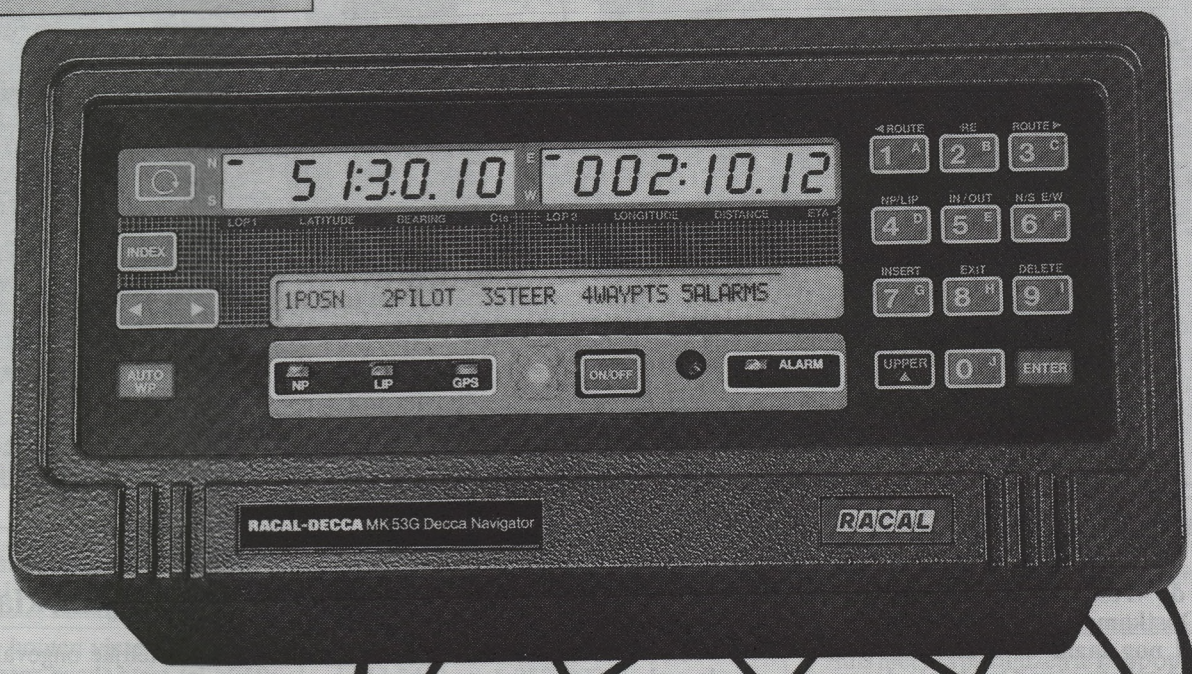
RACAL-DECCA

MK 53G

DECCA NAVIGATOR + GPS

TWEE IN EEN !

OMBOUWEN VAN UW MK 53 NAAR GPS + DECCA





INES
N.V. S.A.

INES
telefoonnummers

050/ 54 47 55

059/ 32 34 01

Racal Marine Electronics — **RACAL**



Het rederspaar Bonny dat binnen enkele weken een nieuw vaartuig in de vaart brengt.



Peter Joël Verheye en meter Katrien Bonny.



Het casco van de Z.200 'Wagram' glijdt zijdelings in het water.

De Z.200 'Wagram' (wat deze naam precies betekent staat op een andere plaats te lezen) wordt een goed uitgeruste en zeer moderne bokkentreiler naar Nederlands model. Het schip is 33 meter lang, 7,5 meter breed en heeft een holte van 3,9 meter. Als brutotonnage wordt 342 ton opgegeven. Niet onmiddellijk een schip van de omvang van de grote bokkentreilers die onlangs in de vaart kwamen (Z.30/ Z.321 en BOU.319), maar toch een schip dat volgens de bouwers qua koncept en uitrusting tot de modernste van de boomkorvloot zal behoren. De nieuwe Z.200 zal onder leiding staan van de Heistse schipper Patrick Vandenberghe die momenteel nog op de Z.84 'De Klauwaert' vaart. Voor de bekendmaking van de overige bemanningsleden is het nog even wachten omdat de meeste jongens nog op andere vaartuigen varen.

In aanwezigheid van de redersfamilie, vrienden, genodigden en al wie bij de bouw betrokken was werd de zijdelingse tewaterlating op gang gebracht. Vooraf had meter Katrien Bonny, dochter van de reder, enkele keren vruchteloos geprobeerd de traditionele champagnefles tegen de boeg aan diggelen te knallen. De krachtige hand van peter Joël Verheye was echter van doen om het edele vocht de vrije loop te geven. Meteen het sein om de laatste weerstand los te gooien. Geleidelijk gleed de romp in het water en werd door de meerboten op sleeptouw genomen richting Zeebrugge. (tekst en foto's: gw)

nv Verheye Joël

scheepsherstellingen
afwerken nieuwbouw + ombouw
kranenverhuur
draai- en freeswerk
herstelling vislieren en onderhoud
leveren en plaatsen van vangstsorteerbanden
Vissersstraat 44 & Werfkaai 9-11
8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 45 41 (atelier en burelen)
& 050 / 54 69 89 (D. Verscheure)

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

De slag bij Wagram

De naam Wagram doet op het eerste gezicht aan een mytologische figuur denken, zoals er al meerdere hun intrede deden in de visserij. Maar Wagram hoort niet thuis in de rij van Okeanos, Hermes, Pandora, Neptunus, Atlas, Venus, Poseidon, Wodan of Aegir. Wagram is een Neder-Oostenrijks dorpje (thans *Deutsch Wagram*) nabij Wenen met 4.500 inwoners waaraan de familie Bonny persoonlijke herinneringen overgehouden heeft. In de geschiedenisboeken is het plaatsje bekend door de "Slag van Wagram" (5-6 juli 1809) waarbij Napoleon de Oostenrijkers onder aartshertog Karel in het *Marchfeld* (vlakte van Wagram) versloeg. Hij stak daarop de Donau over en dwong de Oostenrijkers op 11 juli 1809 tot een wapenstilstand.

de maand in beeld





Paasmaandag stond in Oostende naar jaarlijkse gebruik in het teken van de traditionele "Dag der Zeelieden" aan het Nationaal Monument der Zeelieden. Na de vissersmis in de dekenale St.-Petrus- en Pauluskerk trok de optocht naar de zeedijk waar tientallen bloemstukken en kransen aan de voet van het monument werden neergevleid. De plechtigheid werd opnieuw georganizeerd door het "Comité Vissershulde" i.s.m. het stadsbestuur en de Federatie van Belgische Zeelieden.

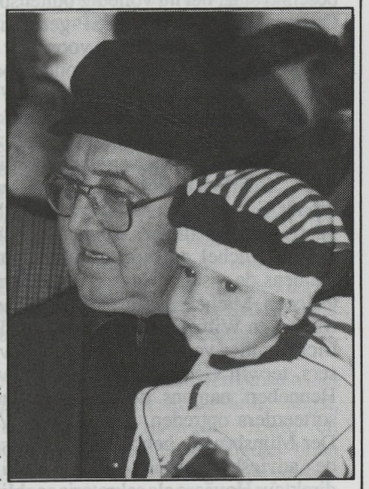


In de Zeebrugse achterhaven staat de Zeebrugse bokkentreiler Z.67 Rubens op de slipway. Het schip kreeg een nieuwe laag verf op de huid gesmeerd en kan binnen kort de visserij hervatten.



De Zeebrugse Kavijaksklan bijeen ter gelegenheid van de voorstelling van het nieuwe boek van Piften (uiters links) die nog maar een zijn vertelstylo bovenhaalde. (foto's gw)

Vantorre kruipt weer in zijn pen



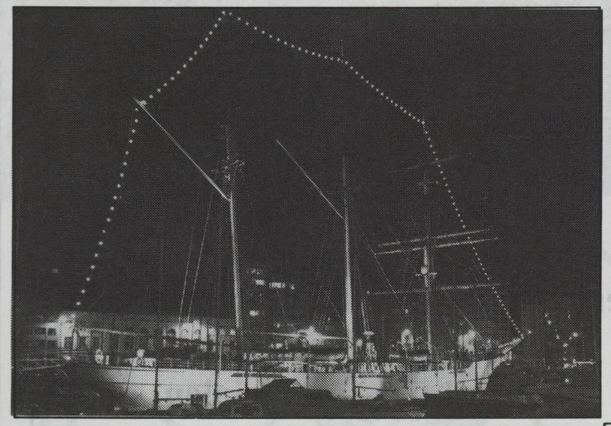
Jozef Vantorre, alias *Piften Kavijak* die in 1973 ophef maakte met zijn levensboek *De Kavijaks*, stond weer eens in de aktualiteit. Vijftien jaar heeft hij gezwegen tot zijn tweede boek *Waar de meeuwen schreeuwen* uit zijn verstelstylo liep. Zopas verscheen *Het kruis der vissers* dat eigenlijk een herwerkte en geromanceerde versie is van het vorige werk. Jozef Vantorre vond dat het verhaal te plaatselijk gebonden was en heeft het herverteld (*"Ik schrijft niet, ik vertel"* zegt Piften). Zijn ongekunstelde stijl bleef bewaard. Ook zijn (vissers)-taaltje, dat de taalpuriteinen het haar ten berge zal doen rijzen. Het verhaal van "De Morgenster" is bijwijlen ontroerend en aangrijpend. Jozef Vantorre deed het nog eens allemaal uit de doeken op de voorstelling in een Blankenbergse garage. Hij heeft er een familieshow van gemaakt. Zijn broer Nete, de karremaniak van Zandbergen, toonde er zijn kollektie zelfgemaakte miniatuurvoertuigen terwijl Jan van Kavijaks dia's en video's projekteerde over het vissersleven. Er kwam veel volk over de vloer en Sjef moest veel boeken *dedicaceren*. De uitgevers van Flandria Nostra genoten duidelijk mee van het sukses. (gw)



"Karremaniak" Nete Kavijak die zijn hele verzameling tijdens de voorstelling etaleerde had voor zijn broer een geschenkje vervaardigd. Een kar natuurlijk.

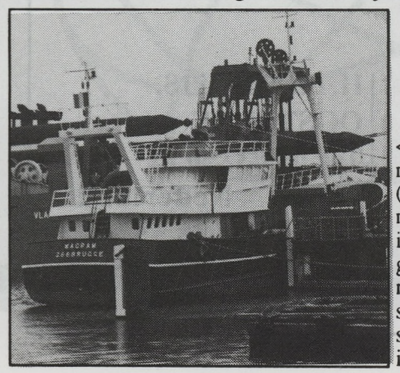


Hoe smal de Oostendse Demeysluis wel is mocht de Holstein Express (Port-Vila) vorige week ervaren toen het vaartuig voor een herstelling aan de boegschroef binnenliep. Het veetransportschip van 113,3 m en een breedte van 17,2 m moest er met de schoentrekker doorgehaald worden. De operatie nam dan ook nogal wat tijd in beslag. De sluis is maar 17,5 m breed. Een sleepboot moest de maststodont begeleiden, maar kon niet gelijktijdig met het vrachtschip worden versast omdat de sluis ook niet lang genoeg is. Het versassen diende dan ook in twee keer te gebeuren vooraleer de sleper opnieuw assistentie kon verlenen bij het afmeren.

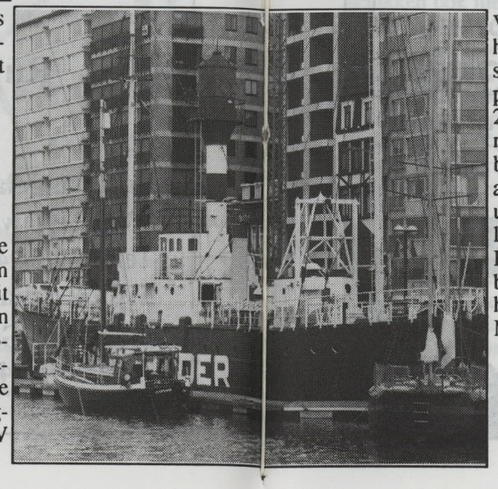


Het schoolschip Mercator baadt voortaan in het licht. De firma's Sylvania-GTE en Sedec sponsorden de nieuwe installatie die bestaat uit 250 gloeilampen en dozijn halogeenstralers. Het resultaat is een feeërieke verlichting die heel wat kijkers naar Oostendelokt.

De heemkring "Heyst Leeft" bracht een tentoonstelling met foto's en voorwerpen uit de vissersprocessie die tot 25 jaar geleden door de Heistse straten trok. Dit jaar gaat de O.-L.-Vrouw-Ster-der-Zee-processie na een kwarteeuw onderbreking op 15 augustus opnieuw uit.>



<De afwerking van de nieuwe Z.200 Wagram (waarover elders in dit nummer meer te lezen is) vordert zienderogen. Het schip ligt afgemeerd aan de nieuwe steiger van de Zeebrugse Scheepswerven NV in de achterhaven.



Vijf jaar geleden werd het afgedankte lichtschip Westhinder openbaar verkocht voor 275.000 frank. De nieuwe eigenaars hebben er weinig plezier aan beleefd want de uitbaters gingen onlangs opnieuw failliet. Het Oostendse stadsbestuur wil de Westhinder nu weg uit het Mercatordok.

NIEUWPOORT

Vissershavenkommissie Nieuwpoort hervormd

De meerderheid in de Nieuwpoortste gemeenteraad heeft de samenstelling van de vissershavenkommissie gewijzigd. Schepen Willy Vermote die jarenlang als voorzitter zetelde werd door de bestuursmeerderheid gewipt. Door de statuutswijziging telt het kollege van burgemeester en schepenen nu geen enkele vertegenwoordiger meer in de stedelijke havenkommissie. Het nieuwe reglement stelt immers dat de voorzitter en de ondervoorzitter door de gemeenteraad worden aangesteld. Aangezien het kollege over geen meerderheid beschikt staat het nu volledig buitenspel. Op de jongste zitting werd SP-gemeenteraadslid Daniël Dewitte tot voorzitter en CVP-er Roland Crabbe als ondervoorzitter aangesteld. De 21 leden van de Vissershavenkommissie moeten nu uitmaken wie als tweede ondervoorzitter mag zetelen. De reders zijn vertegenwoordigd door Charles Beuckels, Albert Deramoudt, Gilbert Desaever, Danny Huyghebaert, Jean Schallizer, Walter T'Jaeckx, André, Michel en Norbert Vercoutter. Namens de vishandelaars zetelen Arnel Calcoen, Michel Messiaen, Luc Rabaey, Michel en Wilfried Vanelverdinghe. Patrick Coulier vertegenwooordigt de vissers, terwijl Georges Declerck en Ivan Hennebert namens de vislossers en -sorteerders optreden. Waterschout Van Der Mijnsbrugge behoudt zijn plaats in de advieskommissie terwijl vismijndirekteur Hovaere als sekretaris aanblijft.

Havengeul uitgebaggerd

De sterke aanslibbing maakt het regelmatig uitbaggeren van de Nieuwpoortse havengeul noodzakelijk. De firma Decloedt is de laatste weken opnieuw bezig met het uitdiepen van de haventoegang en de kom. Een cutterzuiger moet 400 tot 500.000 kubieke meter slib afvoeren dat via een kilometerlang buizensysteem terug in zee belandt. Om de stabiliteit van de kaaimuren niet in het gedrang te brengen wordt gebaggerd tot op een diepte van 2,5 tot 3 meter bij laag water.

ANTWERPEN

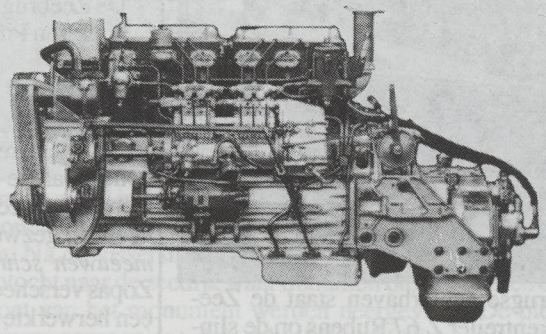
Nummer twee

Met 95,4 miljoen ton is Antwerpen opnieuw de tweede grootste Europese haven na Rotterdam. Vorig jaar stond Marseille op de tweede plaats maar de Franse haven verloor die plaats door de gedaalde verhandelingen van olie en olieprodukten.

Het e.k. nummer van Het Visserijblad verschijnt op vrijdag 1 juni

GARDNER

SCHEEPSMOTOREN 150 - 350 PK



BETROUWBAAR - Reeds meer dan 60 jaar bouwt Gardner motoren speciaal voor de visserij. Dat betekent onovertroffen betrouwbaarheid en een zeer lange levensduur.

STILLER - Gardner motoren draaien slechts 1650 toeren/minuut. Dat betekent minder lawaai en minder trillingen.

ZUINIGER - Geen enkele motor verbruikt minder dan een Gardner. Niet alleen bij vollast, maar ook bij deellast bespaart een Gardner motor duizenden liters brandstof per jaar!

WIE NU INVESTEERT KIEST GARDNER

SPECIAAL VOOR UW EUROKOTTER :

GARDNER YT 300

300 PK Continu bij slechts 1650 toeren/minuut

Hunter

St.-Bernardsesteenweg 858 - 864
2710 HOBOKEN - ANTWERP
Tel. 03 - 827 39 70
Telex 31.958
Telefax 03 - 828 49 23

VRAAG ONZE DOKUMENTATIE

Analyse van de exploitatieresultaten

Niet alle rederijen kunnen nieuwbouw aan

Aan de hand van vrijwillig verstrekte boekhoudkundige uittreksels wordt elk jaar een rapport over de bedrijfs-ekonomische situatie van de Belgische visserijrederijen opgemaakt. De verwerking van de representatieve boekhoudkundige gegevens verstrekt een inzicht in de kostenstruktuur en de gemiddelde rendabiliteit van de rederijen. Uit de studie blijkt dat nagenoeg alle rederijen een bruto-overschot vertonen dat echter niet altijd volstaat om een afgeschreven vaartuig te vervangen.

Onlangs kwam het onderzoek naar de "Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij 1988" (1) uit. De studie is gebaseerd op vertrouwelijke gegevens van 115 vaartuigen. Dat betekent 56 procent van de 204 vaartuigen die in 1988 bedrijvig waren.
Om de gegevens hanteerbaar te maken wordt de visserijvloot opgedeeld in vier kategorieën, BT-groepen (brutotonnemaat) genoemd. De vertegenwoordiging van de verschillende BT-groepen in het onderzoek zag er als volgt uit:

-35 BT	57%
35-70 BT	58%
70-180 BT	65%
180-400 BT	40%

De representativiteit per BT-groep is dus voldoende groot om een onderzoek op te bouwen. De auteur(s) wijzen er terecht op dat de interpretatie van de gegevens met de nodige omzichtigheid moet gebeuren. De reders verleenden hun medewerking op vrijwillige basis. De onderzoekers hebben echter geen enkele garantie dat de verstrekte gegevens volledig zijn en beschikken ook niet over de middelen om de juistheid na te trekken. Toch biedt de beschikbare informatie uit de bedrijfsboekhoudingen (2) een tot op zekere hoogte betrouwbaar houvast. De jaarlijkse analyses zijn echter geen doel op zichzelf. Belangrijker is dat de vergelijking van de jaarlijkse rapporten aantoont welke richting de bedrijfssektor uitgaat.

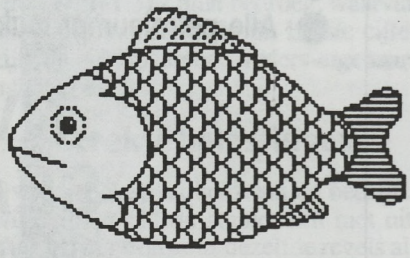
Vlootevolutie

De vlootsterkte nam in 1988 opnieuw toe tot 204 vaartuigen. Een toename kenden ook de tonnemaat en het motorvermogen. **De evolutie toont aan dat de vlootkapaciteit steeds verder verwijderd ligt van de EG-doelstelling, vervat in het meerjarig oriëntatieprogramma 1987-91** waarbij de vloot tegen eind 1991 moet inkrimpen tot 94.079 pk (69.242 kW) en 21.340 BT. Dit overzicht maakt de evolutie van de laatste jaren duidelijk:

1960 ..412 .....73.616 pk ...27.922 BT
1970 ..315 .....87.019 pk ...23.850 BT
1980 ..208 .....85.541 pk ...21.122 BT
1984 ..202 .....94.532 pk ...22.416 BT
1985 ..197 .....97.006 pk ...23.096 BT
1986 ..197 .....96.810 pk ...22.846 BT
1987 ..201 ....100.615 pk ...23.385 BT
1988 ..204 ....104.733 pk ...24.620 BT

Ter vergelijking: op 1 januari 1990 was de toestand als volgt:

1990 ..205 ....106.589 pk ...25.445 BT



- Jamaar, jamaar, ook voor ons zijn het harde tijden.

De vervangingsnieuwbouw zorgde wel voor een vermindering van de gemiddelde ouderdom der vaartuigen die nog 17 jaar en 9 maanden bedroeg (3). De 204 vaartuigen waren eigendom van 189 rederijen waarvan er 176 slechts één vaartuig bezaten.
Opmerkelijk voor 1988 is dat voor het eerst in twintig jaar de globale besomming (binnen- en buitenland) verminderde met 291 miljoen tot 3.213 miljoen frank (-8,4%). Voor de betrokken rederijen betekende dit een lager omzetcijfer. De aanvoer in de Belgische havens (32.211 ton) nam nauwelijks toe (+0,4%), maar in het buitenland (4.959 ton) werd een aanzienlijke meeraanvoer geboekt (+30%) waardoor de globale vangsthoeveelheid van de Belgische zeevisserijvloot toch 3,5% hoger lag dan het jaar voordien.

Gunstig exploitatieresultaat

De **gemiddelde besommingen** (opbrengst van de vangsten, met inbegrip van vergoeding van opgehouden en afgekeurde vis) per BT-groep nam enkel toe voor de kleinste groep vaartuigen die 20 % hoger scoorde dan de andere BT-groepen. In de andere BT-groepen lag de gemiddelde besomming respektievelijk 9%, 8% en 3% lager dan het jaar voordien.

De **gemiddelde vaste kosten** (kosten niet beïnvloed door het resultaat van de vangst, evenmin afschrijvingen, rente en aflossingen) vertegenwoordigden bijna de helft van de besomming. In de periode 84-88 gingen ze in dalende lijn waaraan in 1987 een einde leek te komen. Alleen in de 35-70 BT-groep lagen de vaste kosten niet hoger. De andere kategorieën werden gekonfronteerd met stijgende vaste lasten (verzekering, onderhoud, herstelling, brandstof, smeermiddelen, ijs, patronale bijdragen, huurgelden, administrattie- en beheerskosten). De stijging liep op tot +23% voor de BT-klasse -35BT en bleef beperkt tot respektievelijk 1% en 5% voor de hoogte kategorieën.
Samengevat ziet de procentuele vergelijking van de gemiddelde vaste kosten 1984 (eerste kol.) en 1988 (tweede kol.) t.a.v. de besomming er als volgt uit:

-35 BT	50,77	41,82
35-70 BT	51,22	42,58
70-180 BT	56,94	49,85
180-400 BT	58,60	47,29

De **gemiddelde procentuele kosten** (kosten die rechtstreeks afhankelijk zijn van de besomming, o.a. lonen van de opvarenden, mijnrechten, bijdragen voor vislossers, gebruik van bennen) daalden voor alle groepen, behalve voor de kleinste groep waar de procentuele kosten 27% ☞

hoger opliepen. De daling bij de andere BT-groepen was van de orde 8%, 13% en 7%.

Het **gemiddelde bruto-overschot of exploitatieresultaat** (het verschil tussen de besomming en de vaste en procentuele kosten. Hierbij werd nog geen rekening gehouden met afschrijvingen en andere financiële lasten) nam voor de twee laagste kategorieën toe (+8% en +1%), maar verminderde voor de hoogste klassen (-20% en -12%). Na de daling van het totaal gemiddelde exploitatieresultaat in 1987 met 20% werd ook voor 1988 een daling van 17% geboekt. Dat betekende niet onmiddellijk dat de resultaten voor 1988 ongunstig uitvallen. Op het eerste gezicht vertonen de resultaten van 1987 en 1988 een negatieve evolutie, maar er mag hierbij niet uit het oog worden verloren dat het referentiejaar 1986 een ongeëvenaard topjaar was.
Gespreid over de periode 1984-1988 valt de evolutie gunstig uit. Voor alle BT-groepen vertoonde het gemiddelde bruto-overschot of exploitatieresultaat een stijgende tendens ten opzichte van de besomming.
Procentueel scoorden de kleinste en de grootste BT-groep het hoogst met niet minder dan 83% en 89% winstgevende vaartuigen. In de bij het onderzoek betrokken vaartuigen van 70-180 BT zat slechts één verlieslatend vaartuig. Alleen in de groep 35-70 BT daalde het aantal winstgevende vaartuigen. De tweede kategorie is dan ook de enige BT-groep waarin het aantal verlieslatende vaartuigen de bovenhand haalden.

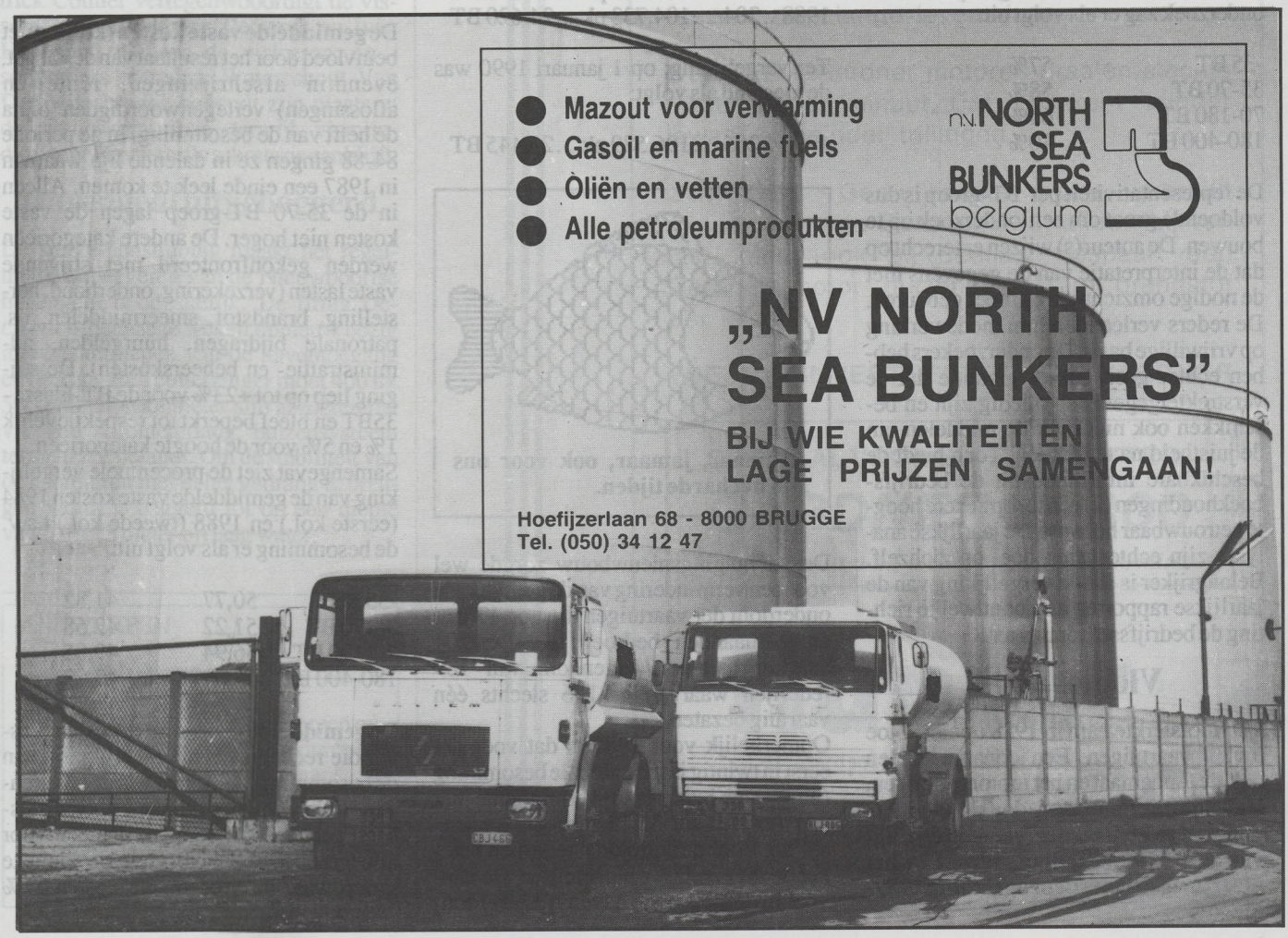
Brandstofkosten

De stookolierekening is een uitgavepost die zeer nauwlettend gevolgd wordt. De officieel gewogen gemiddelde gasolieprijs voor de zeevisserij schommelde in 1988 tussen 5,65 en 6,26 frank per liter. Op jaarbasis kostte de brandstof gemiddeld 6,01 frank of tien procent minder dan het jaar voordien.
Voor de meeste vissersvaartuigen nam de brandstofrekening dan ook niet toe. Alleen voor de kleinste vaartuigen werd meer uitgegeven aan brandstof omdat de weersomstandigheden nu eenmaal meer zeedagen toelieten. De gemiddelde brandstofkosten voor de onderscheiden kategorieën zagen er als volgt uit, waarbij (*) = het gemiddelde aandeel van de brandstofkosten binnen de vaste kosten en (°) = het gemiddelde aandeel van de brandstofkosten t.o.v. de besomming:

-35 BT	57.509 l.	345.628 fr
	(*) 27,12	(°) 7,23
35-70 BT	113.963 l.	684.917 fr
	21,78	9,27
70-180 BT	341.727 l.	2.053.780 fr
	22,69	11,31
180-400 BT	821.575 l.	4.937.667 fr
	25,80	12,20

Rendabiliteit

Een belangrijk facet in het onderzoek vormde de studie van de rendabiliteit van het bedrijf ten opzichte van het geïnvesteerde kapitaal. Uit de ingediende boekhoudingsuittreksels bleek dat slechts één schip geen bruto-overschot vertoonde. Dat alle andere vaartuigen wel een bruto-overschot opleverden is nog een bewijs voor een rendabele exploitatie. Tijdens de levensduur van elk vaartuig moet reeds een reserve worden verdiend om mettertijd in de vervanging van het vaartuig te kunnen voorzien. Daartoe dienen de afschrijvingen. Het is pas na aftrek van de afschrijvingen dat blijkt of een schip winstgevend is. Uitgangspunt hierbij is niet de historische kostprijs van het vaartuig, maar de huidige vervangingswaarde. Uiteindelijk moet de rederij over voldoende kapitaal beschikken om een identiek vaartuig te financieren.

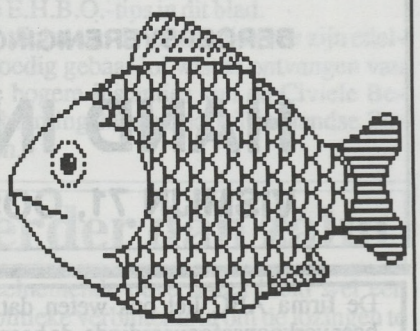


De afschrijvingstermijn in de studie is gebaseerd op een ekonomische levensduur van dertig jaar. Het afschrijvingsper-centage bedraagt zes procent van de nieuwbouwkosten. Bij de berekening werd gedurende de gebruiksduur rekening gehouden met twee vervangingen van de motor en de uitvoering van enige aanpassingswerken. Vermits bij de vergelijking van de nieuwbouwkosten per brutoton voor grote en kleine vaartuigen aanzienlijke verschillen optreden werd het afschrijvingsbedrag per brutoton in twee kategorieën gesplitst. Voor de twee laagste BT-groepen werd 27.000 frank per BT gehanteerd en voor de twee grootste scheepsklassen 17.900 frank per BT. Dit alles in overweging genomen ziet het aantal echt rendabele vaartuigen er als volgt uit:

-35 BT	83%
35-70 BT	36%
70-180 BT	54%
180-400BT	89%

Het vissersloon

Bij de procentuele kosten is het vissersloon en het loon van de mogelijks meevarende (mede-)eigenaar de voornaamste uitgavepost. Het is voldoende bekend dat de opvarenden geen vast uur- of dagloon ontvangen. Hun loon bestaat uit een procentueel aandeel op de besomming. Hoeveel dit bedraagt is afhankelijk van de funktie en de verantwoordelijkheid. De loonvoorwaarden worden bij aanmonstering overeengekomen tussen de persoon in kwestie en de reder en vastgelegd in de monsterrol die bij het de Waterschout berust. Hier treedt vaak een opbod op om aan een goede bemanning te komen. De procentuele vergoeding is doorgaans gebaseerd op de bruto-besomming zonder aftrek van om het even welke kost. Daarbij verdienen de vissers wat drinkgeld met hun "paander", een hoeveelheid vis waarover ze vrij kunnen beschikken. Voor nieuwe vaartuigen ontstond een tendens waarbij de reders een aftrek op de brutobesomming toepassen. Bij haringsvissers was het gebruikelijk om de prijs van de bennen in mindering te brengen vooraleer het loon te berekenen. De berekening van het vissersloon kan dus van rederij tot rederij verschillen. Niettegenstaande de ingewikkelde loonstruktuur wees het onderzoek uit dat de visserij een behoorlijk inkomen oplevert. Bij vergelijking van



- Laat ze met hun BVBA's, hun NV's en hun CV's van mijn vinnen afblijven.

het gemiddeld vissersinkomen met een arbeider aan wal blijkt dat bemanningsleden van schepen van -70 BT **minder** verdienen, terwijl vissers op grotere schepen een **hoger** inkomen bereiken. In 1988 mochten alleen de vissers op de kleinste vaartuigen zich verheugen in een hoger arbeidsinkomen dan het jaar voordien. De bemanningsleden van de drie andere BT-groepen zagen hun jaarinkomen enigszins afslanken. Daar het gemiddeld aantal bemanningsleden nauwelijks veranderde is de daling te verklaren door de lagere gemiddelde besomming bij de grotere vaartuigen tegenover 1987.

Terloops weze nog even vermeld dat in 1988 het aantal ingeschreven zeelieden ter visserij 1.312 man bedroeg, waarvan 898 aangemonsterd. In dit laatste cijfer zijn de 43 opvarende reders-eigenaars inbegrepen.

Direkte belastingen

Over de belastbaarheid van de bedrijfswinsten spreekt de studie zich niet uit. Hier gelden trouwens dezelfde regels als voor andere ondernemingen en partikuliere bedrijven. Van de 189 rederijen werkten er in het jaar waarop het onderzoek betrekking heeft 53 als persoonlijke of familiale ondernemingen. De 136 andere rederijen waren ondergebracht in een of andere vennootschapsvorm (9 feitelijke vennootschappen, 57 PVBA's, 13 NV's of SV's en 57 BVBA's). Voor de familiale ondernemingen is de personenbelasting die voor alle natuurlijke personen geldt van toepassing. De vennootschappen vallen uiteraard onder het stelsel van de vennootschapsbelasting die normaal 43 procent (vroeger 45%) van de belastbare winst naar de staatskas overhevelt. In de praktijk bedraagt de effektief betaalde vennootschapsbelasting slechts 31 procent (indien belastbaar inkomen niet hoger is dan 1 miljoen). Bovendien zijn er grote verschillen in de diverse bedrijfssektoren (4).

Steeds meer rederijen stappen over naar de vennootschapsvorm, waarbij ook de C.V.'s (coöperatieve vennootschappen) hun intrede deden. De (al dan niet één-mans-)BVBA's blijven echter in de meerderheid. Er weze hierbij aan herinnerd dat de alle PVBA's voor 23 augustus 1990 (5) moeten omgevormd zijn tot PVBA's met een minimumkapitaal van 750.000 frank. (gw)

(1) "Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij 1988", publikatie van het Ministerie van Landbouw, Bestuur der Economische Diensten - Dienst voor de Zeevisserij.

(2) De gegevens worden ingevuld op een formulier, het boekhoudingsuittreksel, dat door de Dienst voor Zeevisserij wordt verspreid en dat voor "waar en echt verklaard" wordt door de ondertekenaars.

(3) Gemiddelde ouderdom van de vissersvaartuigen: 1984 - 19 j. 2 md.; 1985 - 19 j. 4 md.; 1986 - 18 j. 1 md.; 1987 - 17 j. 8 md.

(4) De effektieve belasting in 1987 (% van de winst) bedroeg voor de sektor landbouw, bosbouw en visvangst 24% (Ministerie van Financiën, Dienst Studie en Dokumentatie, mei 1989).

(5) Wet van 15 juli 1985.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Met medewerking van...

HVB
HET VISSERIJBLAD

...wordt er een reis naar Polen (Gdansk) voorbereid, die doorgaat van 28 juli t.e.m. 5 augustus 1990. De reis wordt georganiseerd door een erkend reisbureau.

Omdat de reis o.m. voorziet in een bezoek aan de bekende scheepswerven te Gdansk is dit een buitenkansje voor mensen uit het scheepvaartmilieu.
Daarnaast wordt eveneens Berlijn aangedaan, er worden excursies georganiseerd, er is tijd voorzien voor persoonlijke ontspanning enz...

De reis gaat door met een luxe-bus en de totale kostprijs bedraagt 17 900 frank per persoon (kamer met ontbijt / prijs berekend op basis van een 2-persoonskamer).

Het aantal deelnemers is beperkt.

Wie geïnteresseerd is kan kontakt opnemen met volgende telefoonnummers:
059/32 55 59
059/32 23 51
Faxen kan ook op nummer 059/32 17 52
Schrijven kan naar HVB, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende

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

De firma ABC liet ons weten dat haar verkoopsafgevaardigde, de heer Erik De Poorter op 2 april 1990 overleden is. De heer Depoorter die deze firma aan de kust vertegenwoordigde was een zeer bekend man in visserijmiddens. De direktie en redaktie van Het Visserijblad bieden hierbij hun oprechte gevoelens van medeleven aan.

In Heist overleed op 9 april 1990 mevrouw Germaine Haesebrouck, echtgenote van de heer Theodoor Neyts. Moeder Neyts was de stammoeder van een vissersgeslacht. Wij bieden de families Neyts, Vlietinck, Gheselle, Couwyzer, Claeys, Bil, Haesebrouck, Vandierendonck en Helsmoortel onze diepe gevoelens van medeleven aan.

Te Oostende overleed op 9 april de heer Charles Declercq (° Vlissingen 7 sep. 1905), echtgenoot van mevrouw Paulette Persyn. De heer Declercq was visgroothandelaar op rust.
De redaktie en direktie van Het Visserijblad drukken hierbij hun oprechte gevoelens van medeleven uit t.a.v. de getroffen familie.

Wij vernamen het overlijden van de heer Johan Saelens, medebestuurder van de firma Hostyn & Saelens cv.
De heer Johan Saelens werd geboren te Oudenburg op 27 januari 1956 en overleed te Jabbeke op 15 april 1990 aan de gevolgen van een verkeersongeval.
De uitvaartdienst had plaats in Oostende op zaterdag 21 april.
Het Visserijblad houdt eraan zijn medeleven uit te drukken t.a.v. de familieleden enerzijds en de direktie en het personeel van de cv Hostyn & Saelens anderzijds.

Wij vernamen het overlijden van de gekende reder Jozef 'de veerman' Vlietinck uit Heist. Hij overleed op de leeftijd van 83 jaar. Jozef is de vader van Louis (Z122) en André (Z.80), alsook van de onlangs overleden François Vlietinck.
De hele ploeg van Het Visserijblad biedt hierbij haar oprechte gevoelens van medeleven aan.

Het Visserijblad in rouw

In Brussel overleed op 48-jarige leeftijd de pedagoge Ingrid Stasse.
Ze werd op 26 januari 1942 in Antwerpen geboren.
Ingrid Stasse studeerde pedagogie aan de RUG. Ze stond mee aan de wieg van het 'vrouwenoverlegkomitee', was stichtend lid van het 'dokumentatiecentrum over de vrouwenbeweging' en lid van de bestuursraad van de 'kindertelefoon'.
Naast haar werk als coördinator van het 'pedagogisch centrum Brabant', publiceerde ze ook artikels in de 'Onderwijskrant', was ze adviserend lid van de Nationale Vrouwenraad, gedurende vele jaren medewerkster van het radiomagazine Het Kraaiennest en werkte ze mee aan tal van TV-programma's. Alleen of i.s.m. anderen schreef ze verschillende boeken.
In 1988 verzorgde ze de kookrubriek in Het Visserijblad. Toen het gevecht dat ze tegen haar ziekte moest voeren groter werd zag ze zich genoodzaakt haar bijdragen aan ons blad te staken.
Ingrid Stasse was een vriendin. Zelf had ik nooit gedacht dat ik haar zo erg zou missen.

F.V.

Leraar redt iemand het leven

Tijdens een oefening van de Civiele Bescherming te Oostende werd een deelnemer onwel en kwam in grote ademnood. Dank zij het zeer snel en doelmatig optreden van Edward Brouckxon, leraar EHBO aan de Stedelijke Visserijschool te Oostende, ondervoorzitter van het Rode Kruis in dezelfde stad en medewerker aan Het Visserijblad kon het leven van het slachtoffer (E.G.) gered worden. De bijgeroepen diensten 100 en Medische Urgentie (M.U.G.) hebben de reanimatie voortgezet en voerden het slachtoffer af naar de kliniek.

De heer Brouckxon is gekend als ervaren lesgever E.H.B.O. en verzorgt regelmatig de E.H.B.O.-tips in dit blad.

Proficiat aan de redder die voor zijn edelmoedig gebaar lof wist te ontvangen van de hogere instanties van de Civiele Bescherming-Ministerie Binnenlandse Zaken.

Noordzeevis lekkerder dan zalm

Opgeraapt tijdens de grote ministerkonferentie over de Noordzeevervuiling: "Indien ik een vis was, zou ik met een boog om de Noordzee zwemmen". De verbijsterende uitspraak kwam uit de mond van de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat Maij-Weggen. Dat een dergelijk ongenuanceerd standpunt reakties zou loswrikken was voorspelbaar.

Het Rijksinstituut voor Visserij Onderzoek (RIVO) in IJmuiden is allesbehalve gelukkig met de uitspraak. Ze speelt in de kaart van de konsumentengroep die al met de overtuiging leeft dat vis niet deugt. RIVO-milieudeskundige Paul Hagel is er echter van overtuigd dat vis uit de Noordzee veilig voedsel is. Beide standpunten maken de verwarring er niet minder om. Als de zee inderdaad zo vuil is, hoe kan de gezondheidsinspektie de viskunsumptie nog langer toelaten, vraagt de ene zich af, terwijl de genietende viseter de bewering met een flinke korrel zout neemt.

Voor vis hoef je niet bang te zijn, is de overtuiging van Paul Hagel, omdat we er eigenlijk maar weinig gebruiken. Vis op tafel is bij ons meer uitzondering dan regel. Om de veiligheidsgrenzen voor lichaamsvreemde stoffen in de voeding te overschrijden moet je dagelijks heel wat vis verorberen. Volgens de tabellen van de Wereldgezondheidsorganizatie wordt die grens voor PCB's bereikt bij een jaarlijks verbruik van 500 kg. Ben je bang voor kwik dan mag je jaarlijks niet meer dan 150 kg kabeljauw of schelvis binnenwerken. De kans dat de modale Belg met een verbruik van 16,3 kg (verse en bewerkte visserijprodukten in '88) de veiligheidsgrens overschrijdt is nagenoeg nihil.

PCB's en kwik

Chemische en afvalstoffen komen al langer dan vandaag in zee terecht. Het komt er natuurlijk op aan de hoeveelheid drastisch te beperken. Dat was ook de reden waarom een grote Noordzeekonferentie werd opgezet. De slotverklaring van de deelnemende oeverstaten hield wel een politieke verbintenis in om de lozingen te verminderen, maar de konkrete maatregelen zijn wellicht ontoereikend om de voortschrijdende vervuiling te stoppen.

Ondertussen blijven PCB's en DDT-achtige bestrijdingsmiddelen het zeewater verontreinigen. Volgens milieudeskundige Hagel vormen zij niet direkt een bedreiging voor de visliefhebbers. Als de mens dergelijke stoffen binnen krijgt nestelen ze zich in het lichaamsvet. Dat werkt ook zo bij vissen, maar bijna alle vis is juist heel mager. Rondvis (kabeljauw, schelvis, koolvis, pollak, steenbolk, wijting, heek, leng, lom, grenadiervis, poon, zeewolf, zeeduivel) bevat hooguit één procent vet. Het lage vetgehalte zorgt er dan ook voor dat magere vissoorten extreem weinig PCB-residu's bevatten.

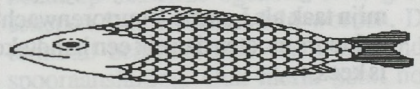
Bij kwik liggen de zaken anders. Dit zware metaal hecht zich aan de eiwitten waarvan vis rijkelijk voorzien is. Merkwaardig genoeg wordt er heden ten dage nauwelijks meer kwik aangetroffen dan het natuurlijk niveau van 0,05 milligram per kilogram dat honderd jaar geleden ook al aanwezig was. De aanwezigheid van andere zware metalen als cadmium en lood in vis nam evenmin nauwelijks toe. Bioloog Hagel heeft daar niet direkt een verklaring voor.

Wijtings als lekkernij

De toegenomen aanwezigheid van fosfaten en nitraten (o.m. uit meststoffen) bevorderen de toename van voedingsstoffen voor jonge vis. Deze stoffen zorgen voor extra bemesting van de zeefauna en -flora waardoor er een overvloedige voedselvoorziening is voor kleine visjes. De Noordzee heeft zijn naam als "kinderkamer" voor de vis echt niet gestolen. RIVO-zeebioloog dr. Boddeke is dan ook niet vies van de verse Noordzeerondvis. Zelfs de *ordinaire* wijting schuwt hij niet. "Wijting wordt tegenwoordig heel vers aangeboden. Er bestaan overigens voldoende bereidingen om er een culinair hoogstandje mee te maken. Veel lekkerder dan zalm" meent de bioloog, een uitspraak die de ware visliefhebber ongetwijfeld naar het receptenboek doet grijpen.

Vis is gezond

Een boek dat hierbij in elk geval kan helpen is het nieuwe geïllustreerde viskookboek van de Cardiologische Liga. Onder de titel "Vis is gezond!" werd zopas *een hartvriendelijk kookboek voor fijnproevers* in de handel gebracht. De auteurs, twee diëtisten, verzamelden een reeks gezonde recepten. Dat zij ook van gastronomie iets afweten bewijst ook het sukses van hun vorige werk "Gezonde gastronomie" dat reeds in meer dan 15.000 exemplaren over de toonbank ging. Met hetzelfde entoesiasme wierpen beide vrouwen zich nu op de viskeuken. In overleg met de Cardiologische Liga werden tweehonderd gezonde recepten geselekteerd. Gezond staat hier in de eerste plaats voor vet- en zoutarme bereidingen. Dus geen sprake van gefrituurde vis en cholestorolbevorderende sausjes.



- Dat boek zou ik ook wel eens willen lezen.

In de inleidende hoofdstukken staat een en ander over de voedingswaarde en het bereiden en bewaren van zee- en riviervis. Bij de recepten wordt rijkelijk geëxperimenteerd met diverse groenten. Als toetje zorgden 33 meesterkoks elk voor een nieuw diëtisch recept. Schaal- en schelpdieren komen ook in het boek voor, maar omwille van hun cholesterolgehalte en hoge voedingswaarde werden ze in een apart hoofdstuk ondergebracht.

De Cardiologische Liga helpt aan de promotie van het boek omdat het geschikt is voor hartpatiënten. (gw)

"Vis is gezond!" van Bea Collin en Jacqueline Absolonne, 223 blz., werd uitgegeven door de Standaard-uitgeverij. Het is te koop in de boekhandel of door storting van 895 frank op rek. 435-9151771-93 van de Cardiologische Liga, Elyzeese Veldenstraat 43, 1050 Brussel.

b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU
CAFMEYER & Cº
VÓÓR & NA SCHADE - RAMING
ROERENDE & ONROERENDE GOEDEREN
(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95
GRATIS INFORMATIE

De Laatste Vuurtorenwachter

KIJK, in tegenstelling tot hetgeen de meeste lezers (en mijn lief) denken heb ook *ik* een geweten. En een eergevoel heb *ik* ook. (Het moeten overigens niet altijd dezelfden zijn die met hun geweten te koop lopen.) En in eer en geweten deel ik u hierbij mee dat *ik* dit cursiefje niet kan ondertekenen.
Ik weet wel dat ik in staat moet zijn een onderscheid te maken tussen mijn privépersoon enerzijds en de Instelling, die ik als Laatste Vuurtorenwachter ben, anderzijds. Als Instelling zou ik dit stuk dus wel degelijk moeten ondertekenen, al ware het maar om de goede werking van dit tijdschrift niet te belemmeren, al was het maar om de verschillende lezersgroepen van dit blad verder in pais en vrede te laten genieten van de vruchten van het redakteurenwerk... Maar als privépersoon (mét een geweten, ik kan het niet genoeg benadrukken) is dat helemaal niet mogelijk.
Dus hebben wij hier een scenario uitgedokterd waarbij de hoofdredakteur officieel noteert dat ik 'niet in staat ben te funktioneren', omdat ik tijdelijk gestoord ben, waarna de voltallige redaktieraad tijdelijk (en ik benadruk tijdelijk) mijn taak als Laatste Vuurtorenwachter overneemt. Die redakteurs moeten dan elk een handtekening plaatsen en klaar is kees.
Rest dan alleen nog het probleem om deze uitzonderlijke situatie weer ongedaan te maken, maar ook daar heeft het organigram van HVB een oplossing voor bedacht.
In een uitzonderlijke en gezamenlijke zitting van redaktie- en direktieraad kan deze toestand (van onmogelijkheid tot funktioneren) weer opgeheven worden. Voorwaarde is wel dat de direktieleden één van hun vele vakanties onderbreken, zodat de zitting rechtsgeldig is.
Tenslotte wens ik hier te benadrukken dat alle overeenkomsten met bepaalde personen (en Instellingen) op toeval berust.
Zo. En zoals mijn grootvader in zijn tijd al zegde: leve de republiek!
Getekend: Marc Loy (onder voorbehoud), Flor Vandekerckhove, Guido Walters.





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 servicemonteurs verzorgen ook uw andere reparatiewerkzaamheden. Uiteraard is vervanging door nieuwe Mitsubishi onderdelen en motoren eveneens mogelijk.

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



MITSUBISHI DIESELMOTOREN

Het 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.

voor razend-snel onderhoud

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.

OPROEP

Honderdvijftig jaar treurende families

De laatste jaren zijn er heel wat werken over de visserij gepubliceerd. Niemand is tot op heden op het idee gekomen gegevens van alle op zee omgekomen vissers te verzamelen en te boek te stellen. Niemand, behalve Victor Demeester.

Demeester kwam uit het binnenland en vestigde zich als politieagent te Heist. Hij interesseerde zich voor de visserij in al zijn facetten. Op pensioen gesteld begon hij zich toe te spitsen op het verzamelen van de gegevens over op zee gebleven vissers. Na twee jaar verzamelen, opzoeken van families en informatie van allerlei instanties, is zijn speurwerk bijna afgerond. Drie dikke mappen met omgekomen vissers uit Nieuwpoort, Oostende en Blankenberge-ZeebruggeHeist wachten op publikatie. Zijn oudste dokument gaat terug tot 1853 : Amatus Franciskus Van der Heyde spoelde over boord op de Oostendse sloep 'Gaston'. Zijn jongste dokument behandelt het kapseizen van de Z.200 'Tijl Uylenspiegel'.

Momenteel gaat zijn aandacht speciaal uit naar het overlijden van Frans Oscar Gerard Ackx uit Heist, op zee gebleven in 1922 en naar doodsprentjes, foto's en gegevens over het zinken van de vaartuigen O.165, O.339, 'de vroegere) O.86, O.186 en O.30.

Alle personen die een vader, een zoon, een broer, een oom of enig ander familielid gekend hebben die omkwam op zee, worden opgeroepen kontakt op te nemen met:

Victor Demeester, Westkappelestraat, 148, 8390 Knokke-Heist, telefoon :O50. 51.20.03.

Het ligt in de bedoeling van Victor om nog gegevens te verzamelen tot eind september 1990, waarna alles ter publikatie wordt vrijgegeven. Het zal in ieder geval een volledig en verzorgd werk worden.(DP)

Rekordlading te Zeebrugge

Zondagavond 1 april liep omstreeks 20.30 uur het Griekse schip 'Pontopotia' de haven van Zeebrugge binnen.

De Bulkcarrier, van het type ore-oil carrier, eigendom van de rederij Pax Steamship Company, in 1971 in Japan gebouwd heeft volgende kenmerken : lengte over alles 300,52 m, grootste breedte 44,25m, maximale diepgang 17,16m. Het heeft een bruto tonnenmaat van 8O.194 ton met een draagvermogen (dwt) van 155.375 ton. Het schip kwam van Punto do Ubo (Brazilië). Bij de aankomst te Zeebrugge lag het schip 15,59 m diep.

Het lossen gebeurde aan de terminal van Z.B.M., die de diepwaterkaai exploiteert. Deze terminal is in volle expansie : momenteel wordt een tweede portaalkraan gemonteerd, bijkomende opslagterreinen worden aangelegd, het transportbandennet wordt verlengd. Voor de toekomst plant men de verdere uitbouw van de kaailengte zodat op hetzelfde ogenblik twee grote schepen kunnen behandeld worden. De terminal beschikt over een uitstekende spooraansluiting. Ook hierin komt nog verbetering : immers de elektrifikatie van de spoorbundel naar de terminal toe wordt eveneens voorzien. (Frank Neyts)

LE LIS
verto belgium

Verkrijgbaar bij :

ZEEBRUGGE STORES
Rederskaai 23/24
8380 Zeebrugge
050/54.48.87

FISHING EQUIPMENT
Tijdokstraat 34
8380 Zeebrugge
050/54.41.60

STAALKABEL & TOEBEHOREN



Na jaren van intensief testwerk langsheen de Atlantische kust wordt de nieuwe generatie visserijkabel **FORTRAL** eindelijk algemeen beschikbaar, zowel in **Linkse** als **Rechtse** uitvoering.

Vanaf Maart 1990

POLY-NETWERK - SPEKKEN



TOUWEN & GARENS & STRAPPING

Baantje 12 - B-9160 Hamme
Tel. : 052/47.83.21 - Fax : 052/47.39.79 - Telex : 21829
Bijhuis : 2030 Antwerpen - Zomerweg 30B - Tel. 03/541.65.94 - Fax 541.83.92

Schipper Leon Deley over het einde van Pemarza

DEZE MAAND blijven we stilstaan bij het genationaliseerde Pemarza na 1974 : de beperkte visserij, het verlies van een aantal schepen en de totale afhang van het bedrijf wegens het gebrek aan kennis om een bedrijf als dat te runnen.

Leon Deley vertrok in 1966 voor de eerste maal naar Matadi als stuurman van **Julien Engelbrecht** op de O.164 "Victor Seghers". Ook **Lucien Blondé** en motorist **Roman** waren aan boord. In 1968 vertrok hij nogmaals met **Julien Engelbrecht** met de O.90 "Prinses Paola" naar Ango-Ango. Samen met hen maakte ook **Jef Ockett** en **Charles Crabeels** de reis mee. Leon bleef in Afrika werken omdat hij na een rugoperatie de IJslandvaart niet meer aankon. Het rustiger werk en de betere temperaturen verlichtten zijn rugpijnen. Na anderhalf jaar als stuurman gewerkt te hebben, mocht hij varen als schipper. Toen er schippers te kort waren om de grote treilers te voeren, kreeg hij 6 maand betaald verlof om in Oostende zijn brevet eerste klasse te halen.

De laatsten

Kort vòòr de nationalisatie was het meeste vast personeel reeds vertrokken. Na de nationalisatie begin 1974, vertrokken de meeste blijvers omdat de lonen onregelmatig werden uitbetaald. Het geld bleef soms 5 maanden achter. Het gezin in België kon zo niet leven. Ten langen laatste bleven alleen **Leon Deley, Marcel Lahouter en Charles Verhaeghe** als Vlaamse vissers ter plaatse. Ze hadden zich er in min of meerdere mate "gesetteld". Leon was er gehuwd met een zwarte en had twee kinderen. Leon neemt het zijn kollega's die beweerden dat slechts de vissers met mindere vooruitzichten in Zaire bleven, kwalijk. Hij zegt

De Kongovisserij XI

dat ze bleven omdat hun hart in Zaïre was, ze geloofden in de nieuwe maatschappij en later hoopten op een voor hen voordelige overname door een ander bedrijf.

Pemarco en Pemarza

Om het geheugen op te frissen vermelden we nogmaals dat het Pemarco van vòòr de onafhankelijkheid werd opgesplitst in het Belgische APM en het Kongolese Pemarco. Alle Kongolese installaties waren van Pemarco, alle schepen waren eigendom van of in huur genomen door het APM en dus Belgisch. Toen Kongo Zaire genoemdwerd veranderde ook de naam van het bedrijf: Pemarco werd Pemarza. Door de nationalisatie (de zgn. Zaïrizering) nam de Zaïrese staat alle installaties in bezit. Doordat de Pemarcovloot in België niet zou renderen werden de schepen verkocht aan de Kongolese staat. Alleen de O.333, "Johnny" kwam terug naar Oostende en werd overgedragen aan zijn eigenaars.
Na de nationalisatie kregen de vissers een werkkaart, een Zaïrese identiteitskaart en een Zairees rijbewijs. Het bijhebben van inentingsbewijzen bleef geldig.

Zaïrese vlag

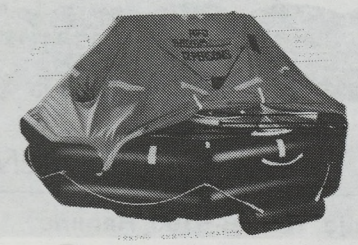
De oudere vaartuigen waren weg. De O.319 had men in open zee laten zinken om in het kader van de wet, een premie te verkrijgen. De O.88 was teruggekeerd naar België en afgebroken. De O.86, O.89, O.311 en O.320 waren uit de vaart getrokken en verwaarloosd. Tijdens het zakken van het rivierwater sloegen ze de één na de ander lek op de rotsoever, waarna ze zonken. Door de werking van de stroom verhuisden ze naar de diepe bedding. De overige schepen veranderden van nummer en (indien nodig) van naam. Doordat Leon alléén met de grotere vaartuigen voer en niet met de kleine, hebben we voorlopig alleen deze veranderingen kunnen achterhalen :

Oude naam en nr	Nieuwe naam
O.80 Duchesse de Brabant	M.21 Boma
O.85 Princesse Marie-Christine	M.22 Kikwit
O.90 Prinses Paola	M.23 Likasi
O.300 Nzadi	M.25 Nzadi
O.310 Mbizi	M.26 Mbizi

Gemakshalve blijven we in deze reeks de oude nummers gebruiken. Verder bleven (zij het onder een ander nummer) de O.164, O.314, O.322, O.323 en de O.328 in de vaart. De O.330 "Sanzala" voer niet meer ter visserij. Het werd gebruikt als ondersteuningsvaartuig. Het trok bijvoorbeeld met een ploeg arbeiders naar Boma of Banana of de omgeving van de stroommonding om een vaartuig met pech te helpen.

Zaïriseren

Met de nationalisatie leek het erop alsof alles 'vanzelf' moest gaan. De motoren werden niet meer onderhouden. Er werd geen visgerief meer besteld. Het bedrijf is blijven funktioneren op de stocks die het blanke bestuur in Matadi achterliet. De vaartuigen bleven varen tot de motoren stilvielen en men niets meer uit andere vaartuigen kon weghalen. De vissers sprongen zorgzaam met de netten om want ze zagen de stock zeer vlug verminderen. Nieuwe netten werden gemaakt of oude werden hersteld met stukken oude netten. De O90 haalde in normale omstan- ☞

LIFERAFT SERVICE CENTER
S.K.B.
MAATSCHAPPELIJKE ZETEL
ROYERSSLUIS KAAI 48
B-2030 ANTWERPEN
TEL: 03/231 36 48
FAX: 03/231 5765
AFDELING KUST
HENDRIK BAELSKAAI 6
8400 OOSTENDE
TEL: 059/32 28 25
FAX: 059/33 01 48
reddingsvasten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man. o. boordlichten noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

reddingsvlotten: R.F.D. - ELLIOT - VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG - BOMBARD - AVON - CALLEGARI - SERVAUX - MITSUBISHI - SONIFORM nazicht brandblusapparaten
ERKEND SERVICE STATION
VOOR VEILIGHEID OP ZEE: DE SERVICE S.K.B.
Verantwoordelijke voor de firma S.K.B. Oostende: A. Van Durme (059/70 58 79) & J.P. Van Waeleghem (058/23 69 70)

digheden twaalf mijl. Toen zijn turbo uitviel werd het als normaal beschouwd dat hij zonder voer. Hij haalde toen nog zeven mijl. Vroeger voer hij zeven uur tot Ango-Ango, nu was het vijftien uur. Zijn eigen korre werd te zwaar, hij kon die niet meer trekken. Hij kreeg toen een korre van de O.310 omdat die lichter was. Het net van de O.90 werd versneden tot een lichtere soort. Zo voer de O.90 verder tot hij helemaal stil viel en opzij gelegd werd. Zo verliep het ook met de O.314, O.322 en O.328.

Zolang men de verre visserijen kon bevissen of (tijdens de revolutie) in de territoriale wateren van Angola zijn kans kon wagen, werd er veel vis gevangen. Toen Namibië zijn ekonomische zone op tweehonderd mijl bracht en de situatie in Angola onzeker werd, vielen de vangsten snel terug. De vaartuigen visten toen opnieuw enkel in de stroommonding. Was daar weinig vis te vangen dan zochten ze nieuwe visserijen voor Cabinda, Congo-Brazaville, Gabon en Equatoriaal Guinea. Het werd opnieuw zoeken en veel korren scheurden op koraalbedden en rotsbodems.

De cijfers hieronder zijn hoeveelheden vis die Leon ving per jaar :

1974: 1.615 ton (of 32.300 bennen van bij ons)

1975: 1.330 ton (of 26.600 bennen)

1976: 1.260 ton (of 25.200 bennen)

1977: vanaf nu vielen de vangsten sterk terug. Een eerste reis haalde 107 ton. De verdere reizen haalden tussen de 47 en de 10 ton per reis.

1978: Leon haalde tussen de 35 en de 25 ton per reis.

1979: Leon haalde tussen de 45 en de 35 ton per reis. Omdat men vergeten was de watertanks te vullen en hij dus moest terugkeren had hij zelfs een reis van slechts 270 bennen.

Na een zeereis lag men langer binnen. In het begin bleven de vaartuigen twee tot drie dagen aan de kaai. Dit begon op te lopen tot vijf, zeven en op het laatste tot veertien dagen. De toelevering verliep zeer moeilijk. Soms was er geen geld om mazout te kopen. De ijsfabriek werkte nog op één tiende van zijn vroegere kapaciteit. De treinstellen en wagons waren stuk. Het visvervoer naar Kinshasa verliep, met twee of drie vrachtwagens, veel trager dan vroeger.

Bemanning

Na het wegvallen van de meeste Vlaamse vissers tussen 1972 en 1974 kwamen Spanjaarden en vooral Portugezen in dienst. De overgebleven Vlaamse vissers begonnen zwarten op te leiden tot volwaardige stuurlui, met het oog hen het bevel over een vissersschip opte laten nemen ; eerst als co-schipper, bij voldoening als schipper.

Eind 1976 besloot **Mobutu** alle Portugezen uit het land te zetten. Deze operatie was, i.t.t. de andere staatsinterventies, zeer goed georganiseerd. Op een morgen stonden bij iedere woonplaats van Portugezen enkele militairen. De Portugezen kregen wat tijd om hun valiezen te pakken en werden samengebracht op vliegvelden, waarna ze op transport werden gezet. Hun bezittingen werden overgedragen aan zwarten. De negers die een winkel mochten uitbaten, verkochten hem uit; dit was tevens het einde van hun ekonomische aktiviteit.

Zo kwam Pemarza in één klap zonder Portugees personeel te zitten. Veel vaartuigen kregen toen een volledige zwarte bemanning. Matrozen had men voldoende. Naarmate er vaartuigen wegvielen kon men minder personeel te werk stellen.

Leiding

Na 1974 kwam het beheer van het bedrijf volledig in zwarte handen. Direkteur **Martin** heeft er nog één jaar gewerkt. Hij die gewoon was de schepen te beheren en met miljoenen om te gaan had geen armslag meer. Leon is de mening toegedaan dat direkteur Martin zich goed uit de slag kon trekken, ondanks het feit dat hij niet uit de visserij kwam. Hij kon geen schepen aan de kade zien liggen. De O.328 kwam eens terug van zijn visgrond met een gebroken lieras. Tegen dat het vaartuig aanmeerde lag er op de kaai een nieuwe as, speciaal overgevolgen uit België.

Midden 1975 hield **Martin** het voor bekeken. Bang dat de direktie hem niet zou lossen, verdween hij op een nacht, zonder dat iemand iets wist. In België dook hij



Schipper Leon Deley bleef tot de laatste man in Zaïre (foto gw)

terug op. Na **Martin** kwamen er zwarte direkteurs die van beheren geen kaas hadden gegeten. Ze klungelden en vulden hun eigen zakken. Tussen het vaartuig en de plaats van verkoop te Matadi of Kinshasa verdwenen soms hele partijen vis. Langer dan zes maanden behielden ze hun post niet. Ze werden vervangen door iemand die dezelfde weg bewandelde. De enige resterende blanke uit de administratieve dienst, **P.Rommens**, werd na twee maanden direkteurschap aan de deur gezet. Ook **Charel Verhaeghe** werd er direkteur. Hij zorgde te goed voor de blanke vissers. Na enkele maanden kon hij terug varen, richting België. op dergelijke wijze kon het niet anders of Pemarza moest stilvallen.
Regelmatig kwamen bedrijven kijken om de rederij over te nemen. Eerst waren het Polen, later Japanners. Nog een aantal nationaliteiten passeerden de revue. Toen ze zagen wat er over te nemen viel en aan welke voorwaarden, vertrokken ze even snel als ze kwamen.

Het verlies van vaartuigen

In 1975-1976 kwam Angola in opstand tegen Portugal. De Portugezen vertrokken, dus ook hun visserijwachtschepen. In Angola brak een burgeroorlog uit : het konservatieve Unito vocht tegen het linkse FNLA. **Mobutu** begon opendelijk de opstandelingen te steunen zodat het grensgebied rond Ango-Ango regelmatig van de brokken deelde. Ondertussen keken de Pemarzavissers met argusogen naar de Angolese ekonomische zone : wie zou die nu bewaken ? Ze visten binnen de twaalfmijlenzone, eerst op 11 mijl, dan op 10 mijl en zo verder tot ze met hun grote vaartuigen slechts op een halve mijl van het strand zaten. Door de openlijke steun van **Mobutu** aan de tegenpartij zocht de regering naar redenen om hem te treffen. Eén ervan was eerst het praaien van de 0.85 en kort erna van de O.323 dat op doorvaart was en niet aan het vissen, in 1976.
De O.85 en de O.90 waren samen aan het vissen in de stroommonding van de Zaire, ter hoogte van Banana. De Oostendenaar **François Vandenberghe**, schipper op de O.85, zag wegens het moeilijk vissen in de stroming de visserij niet meer zitten en vroeg aan Leon of hij niet mee wou om zuidelijker voor Angola te vissen. Leon antwoordde dat hij de situatie vòòr Angola te onzeker vond en niet durfde. François voer weg. Te Ango-Ango heeft men niet meer van het schip en zijn schipper gehoord.
De zwarte bemanningsleden zaten twee jaar in de cel. De Belgische vissers, François Vandenberghe (hij was van de Argentijnse visserij overgeschakeld op de Zaïrese) en de Waal d'Oultremont (een 'koopvoardieling' die zich snel aan de visserij aanpaste), kwamen na zes maanden vrij dank zij de Belgische diplomatie. Ook de O.323 zagen ze niet meer terug. De O.85 was een vijftal jaren voordien gezonken in de haven van Lobito, Angola.
In 1977 werd de O.164 opgeleid voor de kust van Gabon. Het vaartuig werd niet meer vrijgegeven. Na een vluchtpoging werd het schip definitief aangeslagen. In 1978 werd de O.328 gevat in de territoriale wateren van Gabon voor Mayumba. De Oostendse kapitein **Marcel Lahouter** vloog in Libreville achter de tralies. Met de O.80 voor Gabon vissende, bevoorraadde **Leon Deley** de zwarte bemanning een drietal keer met voedsel en andere noodzakelijke waren. Na twee maanden kwam het vaartuig terug zonder schipper. **Marcel Lahouter** kwam vrij door Belgisch-Zairese diplomatie*.
De O.330 "Sanzala" liep vast op rotsen juist voorbij Boma. Het vaartuig ging verloren door een laattijdige reddingsoperatie.
In 1978 verloor de zwarte schipper Daniël (hij werd opgeleid in België en voer reeds twee jaar als schipper vanuit Ango-Ango) de O.300 'Nzadi'. De 'Nzadi', het modernste vissersschip van de Pemarzavloot voer stroomopwaarts. Juist voor Boma kreeg hij een koopvaardijschip als tegenligger. De vaargeul was nauw, hij moest opzij : opkomende vaartuigen moesten uit de weg voor afkomende schepen. Wat er juist gebeurd is weten we niet. Het vaartuig moet dwars in de geul geraakt zijn en het koopvaardijschip ramde de 'Nzadi' dwarsscheeps. Stroomafwaarts varende was er geen ruimte tot manoeuvreren. De 'Nzadi' zonk in tien minuten. De volledige zwarte bemanning werd gered.

Naar huis

In 1978 zag Leon het niet meer zitten bij Pemarza. De direktie wist dat, eens de Belgen vertrokken, ze meestal niet terug kwamen. Hij werd dus voortdurend aan het lijntje gehouden. Toegevend aan de ene uitvlucht na de andere voer Leon nog twee jaar verder. Op 6 juni 1980 was hij het beu. Hij liet zich afmonsteren en eiste een visum. Zo bleef hij vijf maanden te Matadi, Boma en Banana rondlopen. Pas in november 1980 kreeg hij een visum :
Het huwelijk van Leon moest gewettigd worden volgens de Belgische wetgeving. Hij was het van plan te doen maar zijn vrouw kreeg heimwee en vertrok drie maanden later terug naar Matadi.
Doordat Leon, na de nationalisatie, maandelijks zelf de bijdragen betaalde aan het fonds 'De Overzeese Sociale Zekerheid' in België, bleef hij in orde met de pensioenregeling en de mutualiteit en kon hier meteen aan de slag.
Bij zijn vertrek te Matadi had hij nog een aantal maanden het Belgische deel van zijn loon te goed. Hij dacht dat hij die wel niet meer zou ontvangen. Tot zijn grote verbazing kreeg hij in de loop van 1981, met een tussenperiode, zijn achterstallige loon, zijnde tweemaal 90.000 frank, op zijn rekening gestort.
Leon deley bleef alles bij elkaar twaalf en een half jaar te Matadi. Bij zijn vertrek in november 1980 waren alleen nog de O.80 en de O.310 'Mbizi' in de vaart. Een goed jaar later lag alles stil.

Daniël Pöts

*Deze getuigenis verschilt enigszins met de getuigenis in HVB n°10-1989,p.36.R.Bovenistier verwardde beide voorvallen met elkaar en bracht alles terug op één schip, nml. de O.328.



Oostendse vaartuigen liggen in Afrika verwaarloosd te verkommeren

Vlaamse scheepswerven goed voor omzet van 9 miljard en 2.700 jobs

De Vlaamse scheepsbouwsektor heeft het de laatste jaren niet gemakkelijk om het hoofd boven water te houden. Steunmaatregelen konden niet verhinderen dat een aantal werven moesten sluiten. Gemeenschapsminister voor Ekonomische Zaken De Batselier is dan ook bezorgd over het voortbestaan van de sektor. Bijna onmiddellijk na zijn aantreden in de Vlaamse Gewestregering maakte hij bekend het steunbeleid voor de hele scheepsbouwsektor, inclusief de herstellingsbedrijven, zeevissserij en binnenvaart, te willen herzien. Het studiebureau Price Waterhouse en de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (GIMV) kregen de opdracht de sektor door te lichten. Intussen werden de bevindingen en de beleidsaanbevelingen aan de minister overgemaakt. Vorige week werden de resultaten besproken op een rondetafelkonferentie. De besprekingen werden geleid door een werkgroep voorgezeten door Marcel Poppe, ere-sekretaris-generaal van het Ministerie van Verkeerswezen. Onmiddellijke resultaten zijn er nog niet te verwachten. Minister De Batselier wil echter nog voor het zomerreces voorstellen doen aan de Vlaamse Regering.

Op basis van cijfers van 1988 is de sektor goed voor een omzet van 9,2 miljard frank en creëert een toegevoegde waarde voor de Vlaamse ekonomie van 5,1 miljard frank. De overheidssteun die volgens de studie werd toegekend bedroeg op jaarbasis 3,9 miljard frank. De sektor biedt 2.749 arbeidsplaatsen. Voor de belangrijkste werven ziet de verdeling er als volgt uit (omzet in miljoenen en aantal werkplaatsen):

Boelwerf (Temse)	5.900	1.740
Scheepsw. Rupelmonde	630	223
Beliard Polyship (Oostende) en Fulton Marine (Ruisbroek)	1.000	170
Scheepsw. Langerbrugge (Gent)	518	146
Scheepsw. Hemiksem	101	51
Nieuwe Scheldewerven	78	61
Nieuwe Scheepsw. St.-Barbara	440	82
Ind. des Pêcheries (Oostende)	68	24
De Graeve (Zeebrugge)	368	50
W.-Vl. Scheepswerven (Oostkamp)	44	25

INVESTERINGSKREDIETEN: ONZE SPECIALITEIT

PROFITEER VAN

★ ons deskundig advies

★ onze gespecialiseerde service

★ onze dagelijkse kontakten met reders en de verschillende belangengroepen uit de visserijsektor

★ onze jarenlange ervaring inzake visserij

DE G-BANK. UW VUURTOREN.

Generale Bank

BIJ DE MARINE

Zeemacht kreeg nieuwe provinciekommandant

In opvolging van provinciekommandant Hindryckx werd kapitein-ter-Zee Raymond Zonnekein in zijn nieuwe funktie als hoofd van het territoriaal provinciekommando aangesteld tijdens een plechtigheid op de Zeemachtbasis in St.-Kruis. In tegenstelling met de andere provincies waar de provinciekommandat uit de rangen van de landmacht komt (voor Oost-Vlaanderen een kolonel van de luchtmacht) wordt voor de kustprovincie een Zeemacht-officier aangewezen. Kapitein Zonnekein is, net als zijn voorganger die met rust gaat, een Westvlaming. De Oostendenaar en sinds 1953 bij de Zeemacht.

Twee nieuwe onderzeeërs voor Nederlandse marine

Met de overdracht van de *Zeeleeuw* en de *Dolfijn* eind vorige maand beschikt de Nederlandse Koninklijke Marine over twee nieuwe onderzeeboten. De twee nieuwe onderzeeërs maken deel uit van een serie van vier die door de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RMD) worden gebouwd, een order van 35 miljard frank. De nieuwe onderzeeërs behoren tot de zogenaamde Walrusklasse en vervangen de oude vaartuigen van het Dolfijntype.

Tijdschrift Neptunus

Het aprilnummer van het tweemaandelijks maritiem tijdschrift Neptunus - Info Marine brengt o.m. een uitgebreide bijdrage over het Panamakanaal en het jaarlijkse "Maritiem Panorama", een samenvatting van de havenaktiviteit in Oostende (RMT, handelshaven, visserij) in 1989. Ook aan de "Cutty Sark Tall Ships Race 1990" die Zeebrugge aandoet wordt plaats besteed. In de reeks over de zee en de kunst is Leon Spilliaert aan de beurt. In "Woorden uit de zeemanskist" wordt het begrip *haven* toegelicht. De franstalige artikels handelen over de Duinkerkse admiraal Vanstabel, de toekomst van het Panamakanaal en het hondje "Schpountz", mascotte van de Zeemacht. Tenslotte is het gedeelte "Info Marine" gewijd aan de gebeurtenissen bij de marine.

Info: Neptunus, PB 17, 8400 Oostende, tel. 059-80.66.66. Jaarabonnement 400 fr.

Nicolas Vercruysse, konvooier

NICOLAS (Nicolaes, Nicolaey, Niclaes, naargelang de schrijver !) Vercruysse werd geboren te Oostende, op 7 oktober 1646, als zoon van **Robert Vercruysse** en zijn vrouw **Jeanne Roens**. We vinden zijn naam vermeld op de registers van de poorters op 6 december 1684.
Volgens de parochiale registers werd hij begraven "in templo", in de kerk van Oostende, op 26 decemb er 1706, in de hoedanigheid van "praefectus navis provincialis", d.i. als kapitein van een konvooischip van de Staten van Vlaanderen.
De eerste sporen van zijn zeemansloopbaan vinden we in een patente ter kaapvaart van 21 augustus 1674, voor een snauw, de "St.Thomas", een snauw van 8 last met 3 stukken kanon. Het gaat hem om een patente, genaamd "supplement", omdat ze slechts geldig is voor korte duur en ter plaatse wordt afgeleverd.
Over de lotgevallen van deze "St.Thomas" vernemen we verder niets.
Vercruysse duikt echter weer op in de lijsten van de Admiraliteit van Oostende, met een patente ter kaapvaart, van 4 januari 1677, voor een "chaloupe" van 8 last (±16 ton), de "Carolus Secundus".
Reeds op 25 februari vermelden de prijzenlijsten van de Admiraliteit de verovering van een "chaloupe" met wol, die op weg was van Engeland naar Nieuwpoort, vervolgens op 3 maart de verovering van een schip, niet nader gepreciseerd, de "Thomas", met kogels en steenstukken (de zgz.bassen), gaande van Londen naar Duinkerke en, tenslotte, op 21 maart, de vangst van een "diepois" met bomen. Men weet dat een "diepo" of "dieppois" een klein schip was naar model van wat te Dieppe gangbaar scheen te zijn.
Op 5 maart had **Vercruysse** trouwens een derde patente gekregen voor een andere "Carlous Secundus", van 5 last en met wat licht geschut. Vanaf 5 april zal **Vercruysse** varen met een kleine "diepo", "den Dolfinck"(dolfijn), van 8 last en 1 stuk geschut en 2 bassen. Waarschijnlijk kende hij weinig succes ermee, want we vernemen niets meer over hem tot op 3 december 1678, wanneer hij opnieuw in de vaart komt met nog eens een "diepo", de "St.Nicolas" van 5 last en 1 kanon.
Men meldt op 8 september het opbrengen van een Franse dieppois met haver, bewapend met een stuk kanon en twee bassen en bemand met elf man en een "jongen"... Het scheepje had men zoals naar de gewoonte bezet met een prijsbemanning, maar door "contrarie wind" kwam het terecht in Engeland, waar het verkocht werd door de zorgen van de erin gezette kwartiermeester.
Op 18 september was **Vercruysse** in de "Hoofden", waar hij een buis "St.Jan", van 45 vat en geladen met schaliën, veroverde, die hij op 20 september te Oostende opbracht, en tevens een rantsoen (afkoopsom om een schip te laten gaan) van 20 pattacons meebracht vanwege een vissersbark.
Tenslotte kon op 4 oktober nog een "barcque", de "St.Pierre", van 4 last en



De 'Neptunus', Zweedse kaper, gebouwd te Oostende in 1691.

geladen met wol, te Oostende opgebracht worden, nadat ze was veroverd geworden op 3 mijlen van Kales.
Maar, de "Franse oorlog" van 1674-1678 liep op zijn einde, zodat het met de Oostendse kaapvaart voorlopig gedaan zal zijn, tot 1684, een jaar waarin we **Vercruysse** niet vermeld vinden, maar dat echter weinig gelegenheid gaf tot ware zeeoorlog, zeker niet met onze kapers en konvooiers.
Het zal veranderen met de nieuwe, grote Franse oorlog die in 1689 uitbrak.
De Vlaamse konvooischepen kregen werk aan de winkel, oorlogswerk, vnl. patrouillewerk, begeleiding van konvooien en, bi appetite, wat kaperij links en rechts. **Nicolas Vercruysse** zit thans ook in de konvooidiensten.
Hij wordt reeds gesignaleerd in gezelschap van de jonge **Filips van Maestricht**, op 14 oktober 1689, Vòòr Oostende, door Kapitein **Carel Pieters**, die de barquelongue "den Hertoghe van Saxen" beveelt en op 21 oktober maakt **Pieters** zelfs eens jacht op **Vercruysse**, die destijds het bevel voerde op de "Onze Lieve Vrouwe van Scherpenheuvel".
Pieters verhaalt trouwens dat hij een tijdje in de buurt blijft van **Vercruysse** die echter op het punt staat om te vertrekken naar North Foreland, met een zending.
We vernemen intussen dat **Vercruysse** voortaan geregeld deel zal nemen aan de dienst in de Noordzee; herhaaldelijk patrouilleert hij met collega's, zoals de jonge **van Maestricht** en **Paulus Bestenbustel**. Dit duurt het ganse jaar 1690 en soms, zoals in juni 1691, is het de oude **Willem Bestenbustel** die hem vergezelt.

IN de konvooidiensten veranderen de kapiteins nogal eens van schip. Een rekening van de boekhouder **Frans Schonamille** leert ons, in 1692, dat **Vercruysse** op de "Sint Idesbaldus" staat. Deze konvooier was uitgerust met 18 kanonnen en bemand met 123 koppen bemanning. Maar het uitreden van een nieuw konvooischip, "de Maeght van Ghent", in 1693, meldt dat **Vercruysse** voortaan daarop zal varen.
Uit de rekening ter zake citeren we "syne Majesteyts convoyschip de Maeght van Ghent, daer capiteyn op is Nicolais Vercruysse, uitgevaeren den 5en octobre 1693, gaende naer Liet (Leyth) in Schotlandt, in compagnie van syne Majesteyts convy schepen de Coninginne van Spagnie, S.Idesbaldes, neffens derthien andere schepen, door swaere stoorme geduerende den tijdt van een maent, syn malheureuselijck gestrangh aan Saldes Bay, thien millen benoorden Yarmouth ende (t schip aldaer gesmeeten in duyssent stucken, 't volck ten deele gesalveert, synde gebleven (overleden) twee mannen ende drye jongens (Godt beter 't)"...
Ja rampen gebeurden ook aleens...
Doch, niet enkel krijgen we in dat aangehaalde stuk het verhaal van een ramp, maar tevens een voorbeeld van de aard van de opdrachten van de konvooien. We bezitten jammer genoeg geen boordjournalen van **Vercruysse**, maar het verhaal van de kruistocht van **Laurens Ebledt**, van 8 mei tot 10 augustus 1697, met het konvooischip "St.Joseph"(10 kanonnen en 70 man) zal ons heel wat bijbrengen over de taken van **Vercruysse**.
Elbedt kruist in gezelschap van **Vercruysse**, die thans het bevel voert over de snauw "St.Anna" (5 stukken en 62 man) tussen Oostende en Nieuwpoort, op 15 mei; twee dagen later ontmoeten ze elkaar opnieuw bij Nieuwpoort, waar werd

☞

geankerd wegens mistig weer.
Midden juni lag **Vercruysse** rond Etaples (19 juni). Hij heeft intussen een slag geslagen, want op 3 juli liep hij Oostende binnen met een prijs geladen met kolen. Hij trok reeds 's namiddags de wacht op met **Ebledt** en ze joegen op een vloot van 12 à 13 zeilen varende naar het Westen, maar "seynde te wesen geen schepen van profijt....". Ze laten ze dan maar gaan.
Op 4 juli kwamen beide konvooiers samen op zee met de kapiteins **Pieter de Mey** en **Johannes Lindersen**, waarbij ze een vloot zagen optrekken van 40 schepen, begeleid door konvooiers.
Enkele dagen later kreeg **Vercruysse** de gelegenheid om **Ebledt** die, na de jacht op een schip, zelf werd gejaagd door een vijandelijke fregat, ter hulp te snellen en dit fregat te verjagen met zijn geschut. **Ebledt** en **Vercruysse** kregen, op 15 juli de opdracht naar South Foreland te varen om een vloot van 60 zeilen te begeleiden. Een deel dier vloot, die soldaten vervoerde, werd door hen naar Oostende gebracht en voer vandaar naar de Maas.
Op 18 juli brachten beiden nog een veroverde snauw op.
Ze werden gesignaleerd tussen Grevelingen en Duinkerke door onze Oostendse kaper **Johannes Lindersen**, die met hen ten anker kwam, op 20 juli, voor Dover. **Ebledt** zal er trouwens zijn schip op de bank reinigen.
Kort daarop, op 5 augustus 's namiddags, voer **Vercruysse** die zich te Rammekens bevond, vandaar weg met 15 schepen. Ingevolge de harde wind moest hij echter terugkeren tot bij Vlissingen, vanwaar hij dan toch weer vertrok met zijn schepen op 6 augustus, in gezelschap van **Ebledt** die in de buurt vertoefde.
Op 8 augustus kregen de konvooiers **Mansvelt**, **Ebledt** en **Vercruysse** de opdracht een Engelse vloot van 64 schepen te vergezellen, die naar Engeland moesten varen onder het bevel van een schout-bij-nacht. Bij North Foreland keerde het drietal terug naar Oostende. Onderweg ontmoetten ze nog 3 Engelse oorlogsschepen, w.o. het grootste de "Ducq d'Iorck" was, bewapend met 60 stukken geschut.
Ebledt verliet op 10 augustus de groep en liet **Mansvelt** en **Vervruysse** verder westwaarts patrouillewerk gaan doen.
Reeds in 1696 had **Vercruysse** nog de "Saint François" (24 kanonnen en 174 man) bevolen.
Over zijn verder wedervaren is ons niets bekend. Stierf hij een zachte dood of sneuvelde hij in een zeegevecht?
In de bekende "Biographie Ostendaise" ging hij een eerste huwelijk aan met **Katherine Fonteyne**, te Brugge, in 1668.
Als weduwnaar zal hij op 14 december 1697 een **Marie-Anne Vlieghe** te Oostende trouwen.
De vermelde "Biographie" veronderstelt, enigszins olijk, dat het zou gaan om de **Marianne Vlieghe**, "waerdinne op de caye in de Cavette". Het café de Cavette (de korvet) op de kaai was nl. bekend als de rendez-vous-plaats van de kapiteins der konvooiers, die er hun bemanning kwamen aanwerven, er het geld "op d'hand" kwamen uitbetalen en er de uitgaven allerlei kwamen betalen: "teire par den Capt in ' aennemen vant bootsvolck".
Wat we weten van **Vercruysse**, al is het geen heldenverhaal, is een dan toch trouw beeld van het dagelijks reilen en zeilen op onze Vlaamse konvooiers, die niet enkel onze vissers, maar tevens de grote handelsvaart op Bordeaux, Saint-Nazaire, Biscaye, Cadix en zovele andere plaatsen zovele jarenlang beveiligd hebben.

Walter Debrock

EEN NAAM MET FAAM

ANGLO BELGIAN CORPORATION

Wiedauwkaai 43,

B. 9000 GENT

TEL. 091/23 45 41 (5 Lijnen)

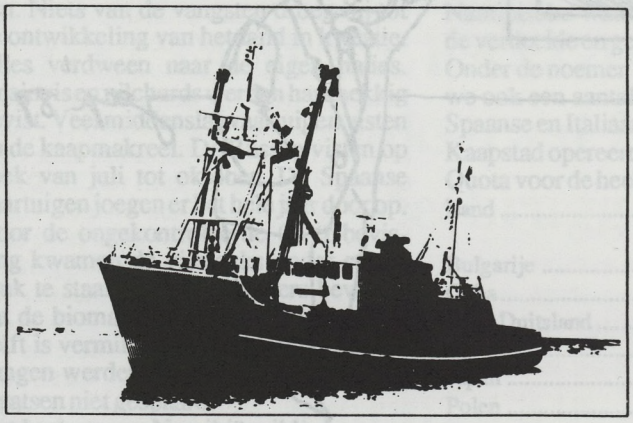
Telex: 11 298 abcgt b

FAX: 091/24 03 01

Kontaktpersoon Erik De Poorter

Privé tel: 091/24 43 90

Marine voortstuwingsmotoren



Ophemeling

In de beginperiode van de hedendaagse mens, was zijn voornaamste bezigheid in de overlevingsstrijd de jacht en de visvangst.
Het is op dat moment dat de visserij moet begonnen zijn.
Veel later koos Jezus vissers als zijn belangrijkste apostelen. Vissers heten immers redders te zijn.
De geschiedenis van het vissersberoep en het -leven, van in den beginne tot nu, kent in geen andere beroepstak zijn gelijke.
Dat is alleen iets om fier en trots op te zijn, vooral in deze tijd van visserijbeperkingen en inkorten van de visserijvrijheden.

Eddy Serie

Wegen van de zee

Wegen van de zee die sedert alle tijden
nauw zichtbaar voor een wijl uw blauwe voren kerft
en uw gekruifde zomen eindloos laat verglijden
met soms een witte bloem die in haar schaduw sterft;

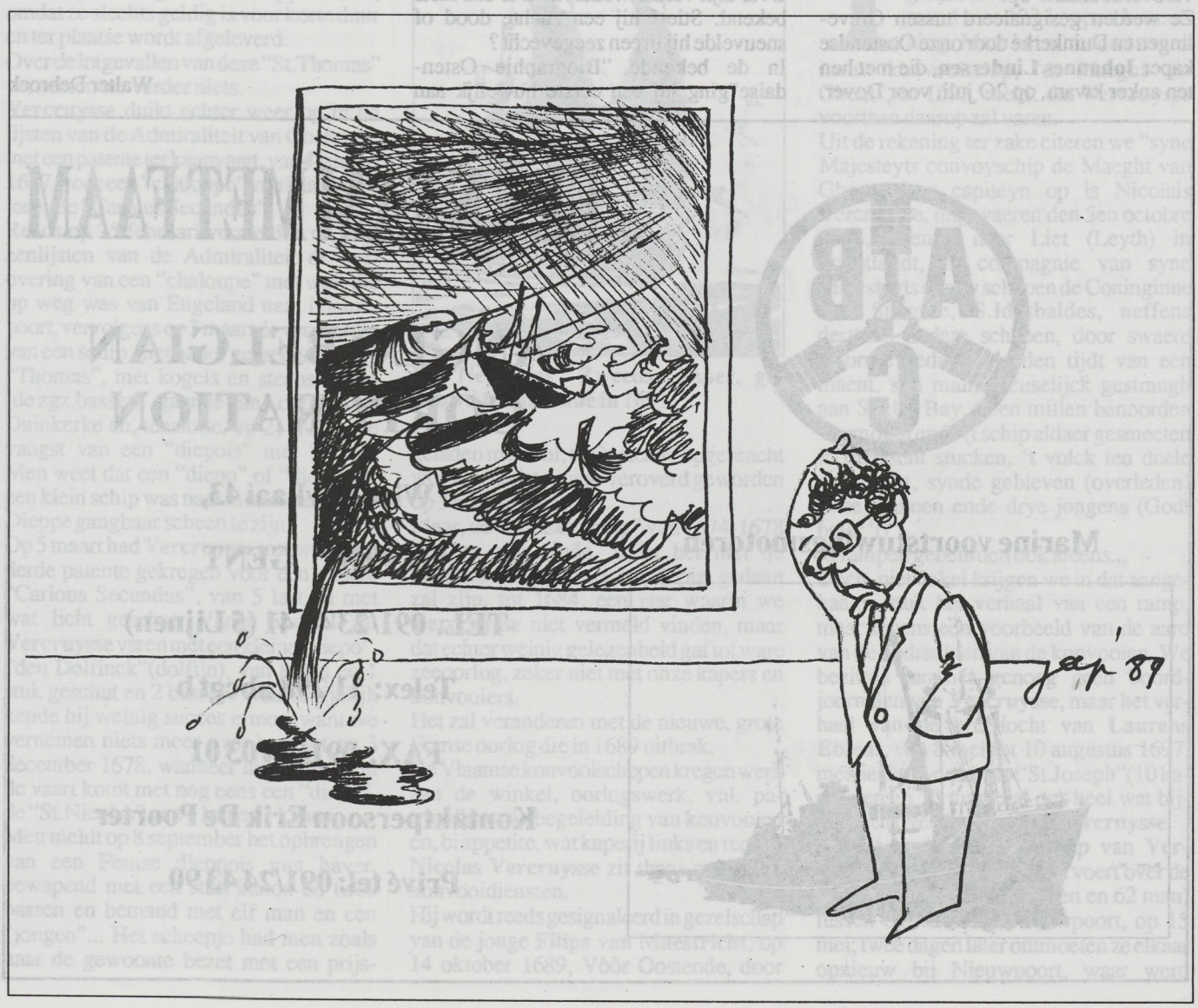
gij strijkt u zelf steeds uit en blijft toch golvend leven
voor weer een rijker reis naar 't landschap van de dood
tot gij plots weer verrijst en pijl wordt uit een steven,
een bloem plukt uit het licht en weerkeert tot uw schoot.

Wijs kwijnend mij de schijn die uit het rijk komt stralen
waarover ik des nachts somtijds mijn handen vouw,
zodat wanneer mijn uur eens komt om traag te dalen
ons beider baan zich mengt in het eeuwig blauw.

Karel Jonckheere

Terzijde
of niet terzijde

Terzijde is een rubriek die open staat voor de lezers. Zij kunnen er hun pennevruchten en alle andere uitingen van kreatieve arbeid in kwijt.
Om eventuele schroom in de kiem te smoren plaatsen wij hun werkstukken bij deze van grote meesters.
Dus niet gedraald. Stuur ons uw 'dingen' op. Het kan nooit slechter zijn dan hetgene wat wij er zelf soms van terecht brengen.
Schrijf naar de redaktie (adres op p.3, onder colofon).



Namibië: van leeggezogen kolonie tot soevereine staat

De visserij in een Afrikaans land

In onze onlesbare dorst naar kennis en in onze ijverige speurtocht naar de visserijen in de hele wereld (en ook daarbuiten, mocht dit het geval blijken te zijn) zijn we het deze keer toch wel erg ver gaan zoeken.
In het kader van de onafhankelijkheid van de laatste Afrikaanse kolonie en omdat het land meermaals vermeld werd in de Kongoartikels, vonden we het gepast een aantal facetten van de visserij uit het heden en het verleden van Namibië te doorlopen. En dat alles onder ons alombekende motto: baat het niet, dan schaadt het niet.

Namibië (824.000 km2)was een Duitse kolonie met als hoofdstad Lüderitz. Toen het Hitlerregime in elkaar zakte, lieten Frankrijk en groot-Brittannië er hun ogen op vallen, maar uiteindelijk pikte Zuid-Afrika het in. Sindsdien werd het door dit land bestuurd onder de naam Zuidwest-Afrika met als hoofdstad Windhoek. Naarmate meer en meer landen dachten dat het zich beter op eigen vleugels verder zou ontwikkelen, won de naam Namibië veld.

Vreemde taferelen.

De kust van Namibië (1.200km lang) staat bekend als één van de visrijkste van de ganse Afrikaanse kust. Het verlegde, samen met zijn buurstaten, zijn territoriale grens : eerst van drie zeemijl op twaalf en later op tweehonderd. Omdat de Verenigde Naties het bestuur van Zuid-Afrika over de kolonie niet langer erkenden, beschouwden de vissende naties lange tijd de twaalfmijlengrens als onbestaande en erkenden zij nooit de tweehonderdmijlsgrens. Ze profiteerden ervan om voortdurend met 150 tot 180 treilers tegelijk de zee voor de Namibische kust te doorploegen, niet in het minst Russen en Spanjaarden. Niets van de vangsten droeg bij tot de ontwikkeling van het land in kwestie. Alles verdween naar de eigen naties. Ansjovis en pilchards werden hardnekkig bevist. Veel middenslagvaartuigen visten op de kaapmakreel. De Russen visten op heek van juli tot oktober. De Spaanse vaartuigen joegen er het hele jaar door op. Door de ongekontroleerde (over)bevissing kwamen de visstocks onder sterke druk te staan. Wetenschappers beweren dat de biomassa de laatste jaren met de helft is verminderd. Om vlug veel vis te vangen werden zelfs de gekende broedplaatsen niet gespaard.
Het bestuur van Namibië wilde daar wat aan doen en ging in 1984 met alle staten



Dit deel van de wereld werd sinds de tijd dat deze kaart gepubliceerd werd bijna volledig hertekend. Als jongste verandering werd Zuidwest Afrika omgevormd tot Namibië.

die traditioneel hun kust bevisten rond tafel zitten. Ze spraken af een quotaregeling in te voeren. Het systeem zat echter vol gaten en was niet kontroleerbaar : Namibië had geen patrouilleboten, de meeste treilers laadden hun vangsten over in cargo's op zee en gaven gun gevangen hoeveelheden telefonisch door aan het bestuur in Windhoek. Dat deze cijfers niet betrouwbaar waren spreekt voor zichzelf.
Als we de quotaverdeling voor heek nagaan staan we versteld hoeveel en welke landen er deelnamen aan de visserij in Namibische wateren. Hieronder volgen de verdeelde en gevangen quota uit 1986.
Onder de noemer 'Zuid-Afrika' verstaan we ook een aantal Deense, Nederlandse, Spaanse en Italiaanse rederijen die vanuit Kaapstad opereerden.
Quota voor de heek uitgedrukt in tonnen :

Land	Quotum	Tot. Vangst
Bulgarije	11.455	393
Cuba	23.768	5.779
Oost-Duitsland	8.476	1.401
Israël	8.476	110
Japan	9.445	515
Polen	28.051	5.509
Portugal	13.458	30.980
Roemenië	8.476	8.455
Zuid-Afrika	31.357	53.102
Spanje	124.565	146.065
U.S.S.R.	153.770	153.923
Anderen	59.703	-
Tot	481.000	406.232

Onder de noemer 'Anderen' verstaan we Angola, Frankrijk, West-Duitsland, Irak, Italië en Korea die in 1986 niet aan de kampanje deelnamen en hun quotum overdroegen aan Portugal, Spanje en Zuid-Afrika.
Ieder jaar dalen de toegestane quota.
Quota voor heek 1988 uitgedrukt in tonnen:

Land	Quotum
Angola	14.802
Bulgarije	9.787
Cuba	20.309
Frankrijk	7.243
Oost-Duitsland	7.243
West-Duitsland	7.243
Irak	7.243
Israël	7.243
Italië	7.243
Japan	8.070
Korea	7.243
Polen	23.968
Portugal	11.499
Roemenië	7.243

☞

Zuid-Afrika 26.793
Spanje 106.437
U.S.S.R. 131.391
..... 411.000

Bij overeenkomst nam Portugal 22.622 ton heek over van Polen, Japan, Frankrijk, West-Duitsland en Italië. Spanje nam 24.108 ton over van Korea, Irak, Polen en Frankrijk. De lidstaten van de konventie verbonden zich ertoe hun vloten aan te passen (te verminderen) volgens de toegestane heekquota.

Ook het ophalen van horsmakreel werd gevolgd. Het quotum verminderde van 630.000 ton in 1985 naar 472.000 ton in 1988. Kon men in 1971 nog onuitputtelijk vissen op ansjovis dan daalden de vangsten begin 1980 tot 376.000 ton, naar 83.000 ton in 1986 en 20.000 ton in 1987 om terug te stijgen naar 117.000 ton in 1988. Deze piek vond zijn oorzaak in plaatselijke weersomstandigheden die visscholen van voor Zuid-Afrika naar Namibië dreef. De vooruitzichten zijn volgens de wetenschappers echter somber.

Op kaampmakreel werd flink gevist. De laatste benaderende cijfers zijn van 1986 en bedroegen 4489.255 ton gevangen vis, hoofdzakelijk opgevist door:

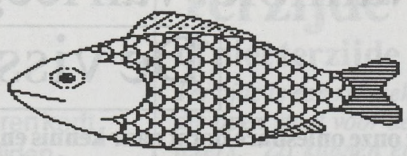
U.S.S.R. ..... 170.000 ton
Roemenië ..... 98.000 ton
Bulgarije ..... 49.000 ton
Cuba ..... 19.000 ton
Spanje ..... 16.000 ton
Polen ..... 15.000 ton

Om de rode krab te beschermen kwam slechts een quotum van 5.000 ton per jaar vrij. De minimum netmaaswijdte van de netten die over de krabbepoten getrokken worden meten 90mm. De te jonge krabben kunnen op die wijze terug ontsnappen.

Nambianisering.

Met de beloofde onafhankelijkheid in het vooruitzicht, zocht Namibië, dat in feite niet aan het vissen in eigen wateren deelnam, hoe het de eigen bevolking bij de visserij kon betrekken. Vanaf 1989 gaat 30% van alle toegestane quota naar de eigen visserijsektor: dus naar Namibische rederijen. Een aantal buitenlandse rederijen registreren een gedeelte van hun vaartuigen in Windhoek en Namibianiseren zich door een gedeelte van hun aandelen bij de plaatselijke investeerders onder te brengen. Op dergelijke wijze vervoegden bijvoorbeeld drie purse-seiners de vloot : de WB.33 'Emerald Isle' (42 meter, 296 brutoton), de L.11 'Torsver' (50 meter, 496 brutoton) en de WB.95 'Christa List' (51 meter, 554 brutoton).

Er wordt gestreefd naar het bannen van buitenlandse bemanningsleden door meer beroep te doen op Namibiërs. Een percentage is daar nog niet opgeplakt: de vissers moeten nog leren omgaan met grote treilers. Buitenlandse bemanningsleden laten zich wel registreren in Walvisbaai.



- Kolonisten of gekoloniseerden: allemaal één pot nat.

In een poging om de Namibische pelagische vis langs eigen havens te verhandelen naar Namibische fabrieken, ontstond een systeem van toekennen van verwerkingsquota aan fabrieken met een plaatselijke geschiedenis. Als voorbeeld nemen we de pilchards.

De rederijen krijgen hun quotum dat ze mogen vangen en moeten lossen in eigen havens. In 1988 mochten ze samen 40.000 ton pilchards binnen brengen. van de 144 aanvragers kregen slechts 9 visfabrieken een koncessie voor 7 jaar. De koncessieverdeling tot het verwerken van pilchards verliep als volgt:

General Development ..... 6.000 ton
Etosha Fishing ..... 3.000 ton
Namib Visserije ..... 5.400 ton
Sarusas ..... 5.400 ton
Swafil ..... 1.800 ton
enz...

Wegens de gebrekkige bestuurlijke armslag waren de quota's moeilijk te kontroleren. Hier en daar kwam men op inbreuken en een aantal maatschappijen kregen boetes of zagen hun quotum verminderen. Einde 1988 zag men dat de 40.000 toegestane ton pilchards gemakkelijk opgevist was en dat met bijvangsten op ansjovis en kaapmakreel nog eens 20.000 ton werd binnengebracht.

Fabrieken in Walvisbaai.

Walvisbaai is een havenstad met rijke visgronden. Tot aan de onafhankelijkheid werd het, als een soort soevereine enclave, rechtstreeks door Zuid-Afrika bestuurd. Daardoor kreeg het land 14% van de territoriale wateren rechtstreeks onder kontrole. De haven heeft 900 meter kade voor de visserij, een scheepslift van 2.000 ton, 5 herstellingsfaciliteiten en een 10ton kraan. Om diepere vaartuigen in de baai toe te laten werden 75 ha uitgebaggerd.

Nadat investeerders ondervonden dat Namibië zijn visverwerkende nijverheid (nieuw) leven wou inblazen door de vis naar eigen havens te loodsen, startte men een aantal fabrieken (her)op. Als voorbeeld geven we u hieronder het verhaal van Etosha Fishing: de fabriek werd

BBL

door Duitsers opgericht in 1925. Tijdens de tweede wereldoorlog viel ze stil en verdween onder het woestijnzand. In 1944 terug uitgegraven, werkte de fabriek tot 1979, waarna ze werd ontmanteld en verscheept naar Chili om daar verder te werken. Wegens de goede vooruitzichten kocht Etosha Fishing nu een leegstaande fabriek in Europa en bracht die over naar Walvisbaai, waar ze begin 1988 in werking trad. Zo bedroeg de investering slechts 3,5 miljoen Rand in plaats van de voorziene 12 miljoen voor een volledig nieuw bedrijf.
De maatschappijen Breemond, Namib Visserije, General Development en Consortium Vis hebben eveneens hun eigen geschiedenis.

Lüderitz

Ook in Lüderitz is de vlam ontstoken. In 1989 liepen een aantal purse-seiners van stapel van 21 meter lang en 7 meter breed. De scheepswerven Swafil en Nieswandt kregen nieuwe orders.
Verder specialiseert Lüderitz zich in het vangen en kweken van rode krabben.Een vloot pottenvissers vist op krabben. Seaswa en General Development richtten er fabrieken op om krabben te behandelen. Freddie Visserije bouwde er een ijsfabriek. Seafood Distributors bouwden er tanks om levende krabben te bewaren en te kweken. Ze deden hetzelfde in Grootfontein, Swakopmund, Walvisbaai en Windhoek. Om een snelle internationale distributie te verzekeren bouwen ze tevens tanks op deluchthaven van Johannesburg (Zuid-Afrika). Seafood Distributors startte een oesterkwekerij te Lüderitz en Swakomund.
Voor het ogenblik bestaat de volledige Namibische vloot uit slechts 133 visserssvaartuigen voor de 1.200kilometer lange kust (cfr. België waar er 201 schepen zijn voor 66km kust). 77 van deze 133 schepen zijn geregistreerd in Walvisbaai (WB) en 56 in Lüderitz(L). In de aangrenzende wateren kan gevist worden op 104 vissoorten (17 soorten krabben, kreeften en garnalen, 6 soorten inktvissen, 15 soorten eetbare schaaldieren).
Er komen 7 soorten walvissen voor.

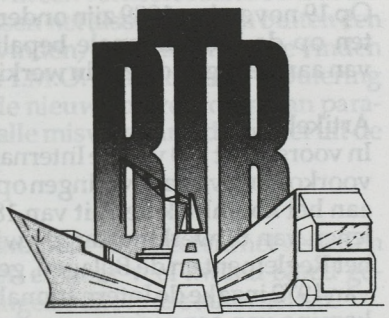
Eigen aanpak

Zo ziet u dat Naimbië, met de onafhankelijkheid in het vooruitzicht, veel gedaan heeft om het visserijbedrijf in eigen wateren naar zich toe te halen. De zakenwereld ziet er brood in en reageert positief. Waar tot 20 maart 1990 het gemuilkorfde Namibië nog niet alles onder kontrole had, krijgen de politici vanaf 21maart jl. de kans om het visserijwezen als onderdeel van hun gehele ekonomie kordaat en daadwerkelijk uit te bouwen met sluitende systemen.
De 'Directorate of Sea Fisheries' heeft eindelijk de autoriteit gekregen om zijn eigen wateren te beheren. Een eerste taak is de tweehonderdmijlszone scherper te stellen. Het werkt vanuit drie basissen:Lûderitz, Walvisbaai en Windhoek. Om zijn taak naar behoren te vervullen heeft het reeds twee opzoekingsvaartuigen, de 'Nautilus II' en de 'Kuiseb' en twee patrouillevaartuigen de 'Oryx' en de 'Caroline', ter beschikking gekregen. Het direktoraat streeft nu naar een samenwerkingsverband tussen Angola, Namibië, Zuid-Afrika en Mozambique om gezamenlijk hun zeeën te beheren en te beschermen. Groot-Brittannië wordt benaderd omdat de visserij rond de eilanden St.Helena, Ascencion en de eilandengroep Tristan da Cunha, aan hun viswateren grenzen. Er worden nieuwe wetten en bepalingen uitgewerkt om het verloop van de visserij onder kontrole te krijgen en mistoestanden de wereld uit te helpen. Een eerste ingestelde verplichting is dat alle vreemde vaartuigen de vis, die niet in de eigen havens moet gemarkt worden, wel in een Namibische haven moeten overslaan onder toezicht van een staatsinspekteur, die noteert hoeveel vis van elke soort werd gevangen. Dit om het verloop van het opvissen van de toegestane quota te kunnen volgen.
Verder wordt gedacht aan het verkopen van licenties om te mogen vissen in de Nabibische ekonomische zone.

D.P.

Bron :
De meeste van de vermelde gegevens komen uit het boek 'South African Fisking Industry Handbook 1989', een soort 'Zeemansalmanak' zoals wij het kennen. Met dit verschil dat de visserijtoestanden van het voorbije jaar uitvoerig worden besproken, alsook het effekt van genomen reglementen en verordeningen. Ervaren toestanden kunnen leiden tot nieuwe wetten en decreten. Iemand met interesse voor de visserij is na het lezen van een aantal hoofdstukken vlug op de hoogte van de toestand ter plaatse. Het is tevens een hulp voor het nemen van juiste of snelle beslissingen door visserijgebonden partijen.

VOOR AL UW PROBLEMEN
met betrekking tot kinderbijslag, pensioen, belastingen, loon en arbeidsvoorwaarden,
WENDT U TOT DE
BELGISCHE TRANSPORTARBEIDERS- EN ZEEMANSBOND



BRUGGE - OOSTENDE
SEKRETARIS: IVAN VICTOR
Jules Peurquaetstraat 27,
8400 Oostende.
059 / 70 27 41
Tijdokstraat 36A,
8380 Zeebrugge.
050 / 54 47 15
Aangesloten bij het Algemeen Belgisch Vakverbond (A.B.V.V.) en bij de Internationale Transportarbeiders Federatie (I.T.F.)

DELTAFLEX BELGIUM N.V.
Kielbankstraat 1 A,
8380 Zeebrugge
*** industriële artikelen voor visserij, scheepvaart en industrie * Facom kwaliteitsgereedschappen * Lasapparaten, halfautomaten en lasdiesels**
SPECIALITEIT: SLANGEN - TECHNISCHE RUBBERAFDICHTINGEN
Tel: 050/54 66 10 & 050/ 54 67 13
Privé: 050/41 76 19
Fax: 050/54 68 02

Dossier:
wijzigingen aan het internationaal zeeaanvaringsreglement

In het "Informatieblad der Belgische reders ter Zeevisserij" van 30 november 1989 (Nr. 22) verscheen reeds een artikel over de recente wijzigingen aan het internationaal zeeaanvaringsreglement die op 19 november 1989 in voege zijn getreden.

De huidige Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, kortweg de "bepalingen" genoemd werden op 20 oktober 1972 te Londen opgemaakt, onder de auspiciën van de I.M.O. (International Maritime Organisation). Zij zijn op 15 juli 1977 in werking getreden en hebben de Bepalingen van 1960 volledig vervangen.

Op 19 november 1981 werden door de I.M.O. voor de eerste maal een aantal wijzigingen aan de Bepalingen van 1972 aanvaard (I.M.O.-Resolutie A. 464 (XII)). Die wijzigingen zijn op 1 juni 1983 in werking getreden.

Op 19 november 1987 - dus juist zes jaar later - heeft de I.M.O. voor de tweede maal wijzigingen aan de Bepalingen van 1972 (in feite de Bepalingen van 1981) aangebracht, die zoals hoger vermeld, op 19 november 1989 in voege zijn getreden. Sommige van die wijzigingen zijn van redactionele aard en dus van ondergeschikt belang.

Op 19 november 1989 zijn onderstaande amendementen op de Internationale bepalingen ter voorkomen van aanvaringen op zee in werking getreden.

Artikel 1.
In voorschrift 1 e) van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, in bijlage gehecht aan het koninklijk besluit van 18 mei 1983 tot het verlenen van uitwerking aan de wijzigingen gebracht in het Reglement en de Bijlagen, gevoegd bij het Verdrag van 1972 inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juni 1977 houdende uitvoering van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van voormeld Verdrag, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, worden de woorden "zonder de bijzondere functie van het vaartuig te belemmeren" geschrapt.

Artikel 2.
Voorschrift 3 h) van dezelfde bijlage wordt vervangen door de volgende bepaling:
"h) Betekent de uitdrukking "vaartuig door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid" een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat wegens zijn diepgang ten opzichte van de beschikbare waterdiepte en breedte van het vaarwater ernstig beperkt is in zijn mogelijkheid af te wijken van de koers die het volgt".

Artikel 3.
Voorschrift 8 van dezelfde bijlage wordt aangevuld met het volgende lid:
"f) i) Een vaartuig dat volgens gelijk welk van deze Voorschriften gehouden is de doorvaart van een ander vaartuig niet te belemmeren of de veilige doorvaart ervan dient mogelijk te maken, moet, wanneer de omstandigheden dit vereisen, tijdig de nodige maatregelen treffen teneinde voldoende ruimte te laten voor de veilige doorvaart van het andere vaartuig.

ii) Een vaartuig dat gehouden is de doorvaart van een ander vaartuig niet te belemmeren of de veilige doorvaart ervan dient mogelijk te maken, is van deze verplichting niet ontslagen, als het dat ander vaartuig nadert zodat er gevaar voor aanvaring ontstaat en moet het, wanneer het maatregelen treft, goed rekening houden met de maatregelen die krachtens de Voorschriften van dit deel kunnen geboden zijn.

iii) Een vaartuig waarvan de doorvaart niet mag belemmerd worden blijft ten volle verplicht de Voorschriften van dit deel na te leven, indien beide vaartuigen elkaar naderen zodanig dat er gevaar voor aanvaring ontstaat."

Artikel 4.
Voorschrift 10 a) van dezelfde bijlage wordt aangevuld als volgt:
"en ontslaat geen enkel vaartuig van de verplichtingen voorzien bij gelijk welk van deze Voorschriften".

Artikel 5.
Voorschrift 10 c) van dezelfde bijlage wordt vervangen door de volgende bepaling:
"c) Een vaartuig dient voor zover uitvoerbaar het kruisen van verkeersbanen te vermijden, doch indien het daartoe verplicht is, dient het zulks te doen met een voorliggende koers die zoveel als mogelijk een rechte hoek vormt met de algemene richting van de verkeersstroom".

Artikel 6.
In punt 2 d) van Bijlage I bij dezelfde bijlage wordt de tweede volzin vervangen door de volgende bepaling:
"Wanneer echter behalve een toplicht tevens zijlichten en een heklicht worden gevoerd, of het rondom zichtbaar licht voorgeschreven in Voorschrift 23 c) i) samen met de zijlichten, dient het toplicht of het rondom zichtbare licht ten minste 1 meter hoger dan de zijlichten te worden gevoerd."

Artikel 7.
In punt 10 a) en 10 b) van Bijlage I bij dezelfde bijlage worden tussen de woorden "of zeilvaartuigen" en "moeten zodanig", de woorden "die varende zijn" ingevoegd.

Artikel 8.
Punt 1 van Bijlage IV bij dezelfde bijlage wordt aangevuld met het volgend lid:
"o) goedgekeurde seinen uitgezonden door radiocommunicatiesystemen."

Artikel 9.
Het opschrift van het koninklijk besluit van 18 mei 1983 tot:
1° het verlenen van uitwerking aan de wijzigingen gebracht in het Reglement en de Bijlagen, gevoegd bij het Verdrag van 1972 inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee;

☞

2° wijziging van het koninklijk besluit van 20 juni 1977 houdende uitvoering van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van voormeld Verdrag, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, wordt vervangen door het volgend opschrift:
"Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op Zee 1977, 1983 en 1987".

Artikel 10.
Dit besluit treedt in werking op 19 november 1989 om OOhOO U.T.C.

TOELICHTINGEN BIJ DE WIJZIGINGEN

Voorschrift 1 e)
Door het schrappen van "zonder de bijzondere functie van het vaartuig te belemmeren" kunnen voortaan schepen van bijzondere constructie of voor bijzondere opdrachten, om gelijk welke reden, andere lichten of dagmerken tonen dan die voorzien in de Bepalingen. Deze lichten of dagmerken kunnen ook anders geplaatst worden.
Voorschrift 3 h)
Voorschrift 3 h) werd gewijzigd om zeer duidelijk te stellen, dat niet alleen de diepte maar eveneens de beschikbare breedte van het vaarwater als factor geldt om te bepalen of een vaartuig beschouwd mag worden als zijnde "een vaartuig door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid".
De beperking in de manoeuvreerbaarheid moet hoofdzakelijk te wijten zijn aan een verlaging van de waterdiepte aan elke zijde van het schip, maar voornameijk aan de stuurboordzijde waardoor de manoeuvreerruimte van het schip sterk wordt verminderd.
Hopelijk zullen een aantal problemen, die diepstekende vaartuigen kunnen ontmoeten bij het aanlopen van havens en riviermondingen voortaan opgelost zijn.
Voorschrift 8 f)
De eerste paragraaf van voorschrift 8 f) schrijft voor dat het vaartuig dat de vrije doorvaart niet mag belemmeren, vroegtijdig de nodige maatregelen moet treffen ten einde aan het andere vaartuig de veilige doorvaart te laten. Het moet dus zodanig navigeren dat gevaar voor aanvaring wordt vermeden.
In een nauw vaarwater moeten kleine vaartuigen, zeilvaartuigen en vissende vaartuigen vroegtijdig uitwijken om de vrije doorvaart te verlenen aan een naderend vaartuig dat verplicht is in het vaarwater te varen, en dit vòòr dat er gevaar voor aanvaring bestaat.

Een klein vaartuig of een zeilvaartuig dat een verkeerslaan wenst over te steken, moet trachten dit te doen op een ogenblik dat het de doorvaart van een vaartuig dat zich in de laan bevindt niet hindert. Vaak is het moeilijk te bepalen op welk ogenblik gemanoeuvreerd moet worden, ten einde de doorvaart van een vaartuig dat door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid niet te hinderen, omdat de seinen - en vooral overdag de cilinder - die dergelijke vaartuigen tonen meestel niet van op grote afstand zichtbaar zijn.

De tweede paragraaf van voorschrift 8 f) stelt zeer duidelijk dat de verplichting om de vrije doorvaart niet te belemmeren blijft bestaan zelfs indien er gevaar voor aanvaring is. Aangezien het andere vaartuig verplicht kan zijn uit te wijken ten einde een aanvaring of gevaar voor aanvaring te vermijden, is het noodzakelijk goed rekening te houden met de handeling die het zou kunnen nemen. In een nauw vaarwater, zal het vaartuig waarvan de doorvaart niet mag belemmerd worden, meestal beperkt zijn in de mogelijkheid om van koers te veranderen.

De derde paragraaf van voorschrift 8 f) schrijft duidelijk voor dat wanneer er gevaar voor aanvaring bestaat, de andere voorschriften zoals: koers kruisen en voorschrift 18 (a) moeten toegepast worden. Indien er gevaar voor aanvaring bestaat is een vaartuig door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid dus verplicht uit te wijken voor een bevoorrecht werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat het vaarwater van stuurboord kruist.

In een nauw vaarwater of in een verkeerslaan moet een werktuiglijk voortbewogen vaartuig uit de weg blijven van een zeilvaartuig indien er gevaar voor aanvaring bestaat.

Voorschrift 10 a)
Voorschrift 10 a) werd gewijzigd met het doel de nadruk te leggen op het feit dat in een verkeersscheidingsstelsel de manoeuvreerregels van toepassing blijven. Dit was noodzakelijk omdat een aantal zeevarenden overtuigd zijn dat een schip, in een verkeersbaan, prioritair is en dus niet moet uitwijken voor een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat de baan van stuurboord kruist of voor een zeilvaartuig binnen de baan. Deze opvatting was natuurlijk totaal verkeerd. Voorschrift 10 was in dat opzicht weliswaar zeer onduidelijk en de verplichting om in een verkeersbaan de manoeuvreerregels toe te passen net alsof men zich buiten een verkeersbaan zou bevinden, was enkel terug te vinden in paragraaf 8.3 van I.M.O. handleiding "Routering van schepen". Met de nieuwe bewoording van paragraaf 10 a) wordt nu alle misverstrand definitief uit de weg geruimd.

Voorschrift 10 c)
De oude versie van paragraaf 10 c) heeft in het verleden veel inkt doen vloeien en voor veel kwaad bloed gezorgd, vooral bij de Engelse en Franse autoriteiten.

De Engelse overheden verwezen naar de gestuurde koers op het water en niet naar de gestuurde koers over de grond. Anderzijds verwezen de Franse overheden naar de gestuurde koers over de grond, dus net het omgekeerde.

Dankzij de nieuwe bewoording van voorschrift 10 c) leidt het nu geen twijfel meer dat vaartuigen die een verkeersbaan oversteken zulks met een voorliggende koers over het water, die zoveel mogelijk een recht hoek maakt met de algemene richting van de verkeersstroom, dienen te doen en niet met een koers over de grond. Op die manier zullen de vaartuigen (en 's nachts ook hun lichten) onder een rechte hoek waarnemen, wat een duidelijke ontmoetingssituatie voor gevolg zal hebben.

De wijzigingen of toevoegingen aan Bijlage I en Bijlage IV zijn relatief van minder belang en hoeven dus niet nader te worden toegelicht.

Kpt. Pierre DESECK
Docent a/d Hogere Zeevaartschool

Drank aan boord

Na een goede vangst of in het vooruitzicht van een grote besomming wordt soms de fles bovengehaald en verslapt de aandacht op zee. Dikwijls met grote gevolgen en met grote moeilijkheden om bemanning en vaartuig te redden.
Het vastlopen van de N.40 'Ravelingen' op het strand van Middelkerke op 12 augustus 1977 en het vastlopen, enkele jaren later, van de Z.34 'Twilight' te Nieuwpoort, met het verlies van het vaartuig als gevolg, zijn maar enkele voorbeelden.
Het is goed de verstrekkende gevolgen eens te bekijken dat een misplaatst feestje met zich kan meebrengen. Om hier te lande niemand te kwetsen zoeken we een voorbeeld bij één van onze buurlanden : Groot-Brittannië

De IJslandse visgronden waren reeds een paar jaar dicht. De bedrijven die hun vaartuigen wilden laten overleven zonden deze geregeld naar de kusten van Noorwegen, de Barentszee, Newfoundland en Labrador. Als het echter kon, bleven de treilers dichter bij huis en volgden de makreel- en horsmakreelscholen op hun tochten in de Noordzee en het Kanaal.
Ook in 1977 waren een aantal hektreilers de makreel gevolgd. Ze probeerden er zoveel mogelijk te vangen voor de kust van Cornwall. Zodoende koos de GY. 1364 'Conqueror' zee op 13 december 1977. Het vaartuig viste voorspoedig en vulde zijn ruimen. Het werd zwaar weer; de 'Conqueror' had een serieuze vangst in zijn buik. De



schipper besloot zijn 'oogst' aan wal te zetten te Penzance. De rederij had nog maar pas een extra vriestunnel laten plaatsen om de makreel sneller te diepvriezen. Deze kwam goed van pas. Met de nieuwjaarsdagen in het vooruitzicht kon iedereen een extra stuiver goed gebruiken. De vissers hadden de kerstdagen 'droog' doorgebracht; nu hadden ze een borrel verdiend.
De flessen kwamen boven. Er werd hier wat geschonken, daar wat geklonken en ginder gedronken. De aandacht verslapte. De schipper besefte telaat dat door het slechte weer de stromingen heviger werden. De 'Conqueror' liep aan de grond om 6u10' 's morgens op de rotsen van Penjer Point, nabij Mouseholen, Newlyn in Mounts' Bay (zuidwestpunt van Engeland).
Hulp werd ingeroepen. De vrees bestond dat het vaartuig zou omwaaien. Een reddingsboot haalde de bemanning van het schip. Alleen de schipper en de beide stuurlui bleven aan boord. Een aantal treilers ondernamen een poging om het vaartuig los te trekken. De H.294 'Junella' en de H.135 'Farnella' trokken samen met de sleepboot 'Stella' maar kregen de Grimsbytreiler niet los.

Ondertussen had de GY.1364 verschillende gaten in zijn romp en het water vloeide binnen. De bergingsboot 'Biscay Sky' kwam ten tonele. De lekken werden voorlopig dichtgelast, het water uit de romp gepompt. Tijdens een nieuwe poging om het vaartuig los te krijgen, scheurde de romp terug open en liep hij nogmaals vol water. Alles gebeurde in een ren tegen de tijd, want men voorspelde terug 'zwaar weer'.
Toen het bergingsteam, na twee dagen hard werken klaar was om een nieuwe poging te wagen, sloeg een plots opstekende storm het vaartuig omver. Het bleef liggen op de rotsen, met een helling van 45°, zijn achtersteven tot aan de brug onder water.



Duikers onderzochten het vaartuig en rapporteerden een flink beschadigde romp. Op 23 januari 1978 verklaarde de verzekeringsmaatschappij het schip officiëel als verloren.
De verzekeraar verkocht het vaartuig in de toestand waarin het zich bevond aan een schroothandelaar. In de lente van 1978 begon deze het vartuig te ontmantelen. Eerst werden de lampen en kleinere aparatuur verwijderd. In mei en juni werden, langs een gat in de romp, de motoren uit het vaartuig gehaald en de lier gelicht.
Na de zomer zou men verder werken. Een reeks vroege najaarstormen verhinderden het werk. Een hevige storm in november 1978, gepaard met extra hoog water, lichtte de lege romp van de rotsen en nam het onder water mee naar de zee. Het zeventig meter lange, uit 1965 daterende, visserschrip werd nooit meer gelokaliseerd.
Tijdens de ondervragingen van de 29 bemanningsleden door het Britse Waterschoutsambt kwam drankmisbruik aan het licht. De raad schorste de schipper levenslang.

Tekst en foto's: Daniël Pots

NEDERLAND

Potvis aangespoeld op Terschelling

Op het weststrand van het Waddeneiland Terschelling is op 2 april een dode potvis van 15 meter aangespoeld. Aangenomen wordt dat het om een verdwaald dier gaat dat van honger of uitputting gestorven is en zo naar de ondiepe kust afdreef. De Rijkspolitie moest het 30 ton zware kadaver uit de vaarroute wegslepen tot op een zandplaat. Het was van 1986 geleden dat voor de Nederlandse kust nog een grote vinvis aanspoelde in de Maasvlakte. Potvissen werden er respektievelijk gevonden in Egmont-aan-Zee en Breskens in 1979 en 1970.

Medewerkers van het Museum voor Natuurlijke Historie in Leiden hebben de mannelijke potvis onderzocht en ter plaatse in moten verdeeld. De vermoedelijke leeftijd van het gestrande dier werd op twintig jaar geschat. Het skelet wordt in Leiden gereinigd en opgemaakt voor het museum. Dit in tegenstelling tot de werkwijze die toegepast werd op onze Vlaamse potvis "Valentijn van St.-André" waarvan het vlees nu al veertien maanden in de grond aan het wegrotten is in de hoop dat er binnen afzienbare tijd een gaaf skelet overblijft.

GROOT-BRITTANNIE

110 mm voor schelvis

De Britse en Schotse rondvisvisserij verkeert in een moeilijk parket. De regering Thatcher heeft onder zware druk uit Brussel de schelvisvisserij aan banden gelegd, waarbij het resterende aantal zeedagen de hele sektor kan ontwrichten. Na verloop van het eerste kwartaal beschikten de Britse rondvissers met boten van meer dan tien meter nog over een negentigtal zeedagen om de rest van hun schelviskwotum op te vissen. De beperking geldt niet indien ze vrijwillig overschakelen van het geoorloofde 90 mm-net op een maaswijdte van 110 mm. Begrijpelijk dat deze alarmerende maatregel voor beroering zorgde.

SOVJETUNIE

Invoer uit Egypte

Een Sovjetrussische delegatie voerde in Kaïro onderhandelingen met het oog op de invoer dit jaar van 30.000 ton diepgevroren vis. De Egyptian Fish Marketing Company heeft reeds een levering van 10.000 ton aangekondigd, te betalen in Egyptische ponden. Een tweede gelijkaardige lading wordt in het vooruitzicht gesteld. Het betreft hoofdzakelijk zalmachtige lantaarnvis (lizard fish), haanvis (emperors) en mul of zeebarbelen (mullet).

ITALIE

Akkoord met Tunesië

Vijftig Italiaanse bedrijven sloten een joint-venture af waarbij zij in Tunesische wateren mogen vissen. De Italiaanse bedrijven hebben en participatie van 51 procent en Tunesië neemt de overige 49 procent van de aandelen van de nieuwe maatschappij voor haar rekening. De vangsten gebeuren onder toezicht van de Tunesische overheid, maar zijn bestemd voor de Italiaanse markt.

IJSLAND

1.112 vaartuigen

In het IJslandse visserijregister zijn 1.112 vaartuigen ingeschreven met een gemiddelde leeftijd van 19,5 jaar. Het oudste aktieve vaartuig dateert uit 1912. De IJslandse visserijvloot (circa 120.000 BRT) bestaat grotendeels uit relatief kleine vaartuigen tot 50 BRT. De laatste jaren werd flink geïnvesteerd in de modernisering van de apparatuur en de vloot. De verjonging kwam vooral tot uiting bij de grotere vaartuigen en de vriestreilers van 100 tot 500 BRT.

DENEMARKEN

Halve bemanning komt om

Het Deense vissersvaartuig E.462 'Brock' is op twintig mijl ten noordwesten van Den Helder gezonken. Een vissersvaartuig dat ter hulp schoot kon twee bemanningsleden in een reddingsvlot oppikken. Een speuraktie met helikopters leverde geen spoor op van de twee andere opvarenden.

GROOT-BRITTANNIE

36 uur in reddingsvlot

De vierkoppige bemanning van de kleine Britse vissersboot First Light uit Helford heeft 36 uur rondgezwalpt in een liferaft vooraleer ze door Franse kollega's werden opgepikt. Hun vaartuig van 11,5 meter werd door een golf overspoeld en dreigde onmiddellijk te zinken. Ze kregen niet eens de tijd om noodsignalen uit te zenden. De vissers geraakten allen in het reddingsvlot waarin ze een dag en twee koude nachten in gure weersomstandigheden ronddobberden vooraleer ze werden opgemerkt.

SPANJE

Drie vriestreilers

De scheepswerf Astilleros Espanoles uit Vigo, een van de belangrijkste Spaanse visserijscheepsbouwers, leverde drie nieuwe vriestreilers van 36,5 meter af voor de lijnvisserij op zwaardvis voor de Angolese kust.De grote longliners zijn aangekocht door van een rederij uit Vigo. De treilers voeren een 22-koppige bemanning en zijn eveneens geschikt voor de visserij op tonijn.

ZV ZEEBRUGSE VISVEILING NV

SAMEN MIKKEN OP DE MARKT VAN MORGEN

ZV-koeltransport '90: vanuit 10 Europese havens aan redervriendelijke prijzen

n.v. ZEEBRUGSE VISVEILING

Vismijnstraat 12 - B-8380 Zeebrugge - tel: (050) 54 41 20 - telex: 82120 Afslag B - fax: (050) 54 50 18

Visbedrijf Atka komt naar Nieuwpoort

De NV Atka, een middelgroot visbedrijf uit Londerzeel, vestigt zich op het industrieterrein "De Noordvaart" in St.-Joris-Nieuwpoort. Voorlopig ontplooit de firma van zaakvoerder Van Weynsberghe zijn aktiviteiten in de Oostendse vismijn. Met het oog op uitbreiding werd een gemakkelijk bereikbaar terrein van twee hektare aangekocht. De bouw van een bedrijfspand van 10.000 vierkante meter vergt een investering van 70 miljoen. Voor de technische uitrusting en verwerkingsinstallaties wordt een gelijkaardig bedrag voorzien. Het bedrijf zal 30 werkplaatsen bieden.
De keuze viel op Nieuwpoort omwille van de nabijheid van de autosnelweg naar Duinkerke en de nakende komst van de Chunnel. Atka is gespecialiseerd in de verwerking van verse zeevis. De jaarlijkse aanvoer bedraagt 3.000 ton. Een belangrijk gedeelte van de produktie is bestemd voor de Nederlandse distributieketen Makro.
De komst van Atka zal van weinig betekenis zijn voor de Nieuwpoortse vismijn. Enerzijds omdat er onvoldoende aanvoer is en anderzijds omdat er op andere (buitenlandse) afslagen goedkoper wordt aangekocht.

Havenfeesten en vissersstoet in Blankenberge

Van donderdag 24 mei (Hemelvaartsdag) tot en met zondag 27 mei worden in het Blankenbergse havenkwartier opnieuw folkloristische havenfeesten georganizeerd. Dagelijks is er animatie in de straten door de vissersfolkloregroep "De Vrye Visscherye" en "'t Kliekske", tentoonstelling van de Vrijwillige Zeereddingsdienst, volksspelen, etalagewedstrijd, vissersambachten gebracht door "Ebbe en Vloed", wagenspelen enz. Op zondag 27 mei om 15 uur trekt de jaarlijkse Vissersstoet naar het vissersmonument op de Zeedijk waar een bloemenhulde plaatsgrijpt.

Nieuwe bestuursleden HULP in NOOD

In de Raad van Bestuur van de coöperatieve verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood werden de reders Nicole Witgeers en Norbert Hennaert verkozen voor de mandaten die vrijkwamen doordat Oscar Martinsen en Frans Van Der Veen ontslagnemend en niet meer herverkiesbaar waren.

O.232 naar Zeebrugge

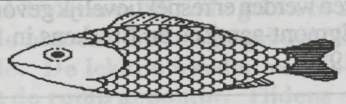
Het Oostendse vaartuig O.232 Luc-Peter, een plankenvisser van de rederij Vigo, werd overgenomen door de NV Bianca van de reders Tieberghien uit Westkapelle en De Bruyne uit Zeebrugge. Het vaartuig zal onder de naam Z.232 'Stormboy' als kreeftputter vissen.

Z.35 Vili voor Zeebrugge

De Oostendse plankenvissers O.35 Torbay is verkocht aan de Zeebrugse groep die ook reeds het zusterschip Z.509 Telstar bezit en ingebracht in de NV Ravana. Het vaartuig van Bredenaar Filip Corneillie was al enkele maanden inaktief. Het wordt nu in Stellendam verbouwd tot bokkenvisser en volledig gereviseerd. Padmos zorgt tevens voor de plaatsing van een nieuwe Mitsubishi van 509 pk. Het vissersvaartuig, dat reeds een bewogen (Spaanse) geschiedenis achter de rug heeft, wordt opnieuw in de vaart gebracht als Z.35 'Vili'.

Z.582 nu garnaalvisser

De plankenvisser Z.582 'Asannat' van de rederij Versluys-Vantroye werd voorzien van boomkorren. Het vaartuig beschikt nu over een vergunning om binnen de twaalfmijlszone op garnaal te vissen. De Z.582, die deze zomer nog publiciteit voerde voor een gekend radio- en tv-blad, komt trouwens voor de EG-lijst van een honderdtal boomkorvaartuigen die de kontinentale kusten mogen bevissen met een boomkorlengte van maximum 4,5 meter. De zogenaamde "garnalenlijst" is daarvan afgeleid en verschilt hierin dat de lengte van de boomkorren voor garnaalvaartuigen niet aan die beperking onderhevig is.
Ook de Z.141 'Sea Crossers' onderging een revisie en enige aanpassingen. De bokkentreiler staat nu geregistreerd als plankenvisser.



- Dit blad heeft weer serieus op mijn zenuwen gewerkt.

Skinning Corporation heeft een 2de hands onthuidmachine (met 6 maanden garantie) te koop
Inlichtingen: 03/651 54 56 (tijdens de kantooruren.

In Oostende overleed op 24 april Mevrouw Adrienne Lenaers, schoonmoeder van de Oostendse havenkapitein Ghijs. Langs deze weg biedt HVB de getroffen familie zijn diepe gevoelens van medeleven aan.

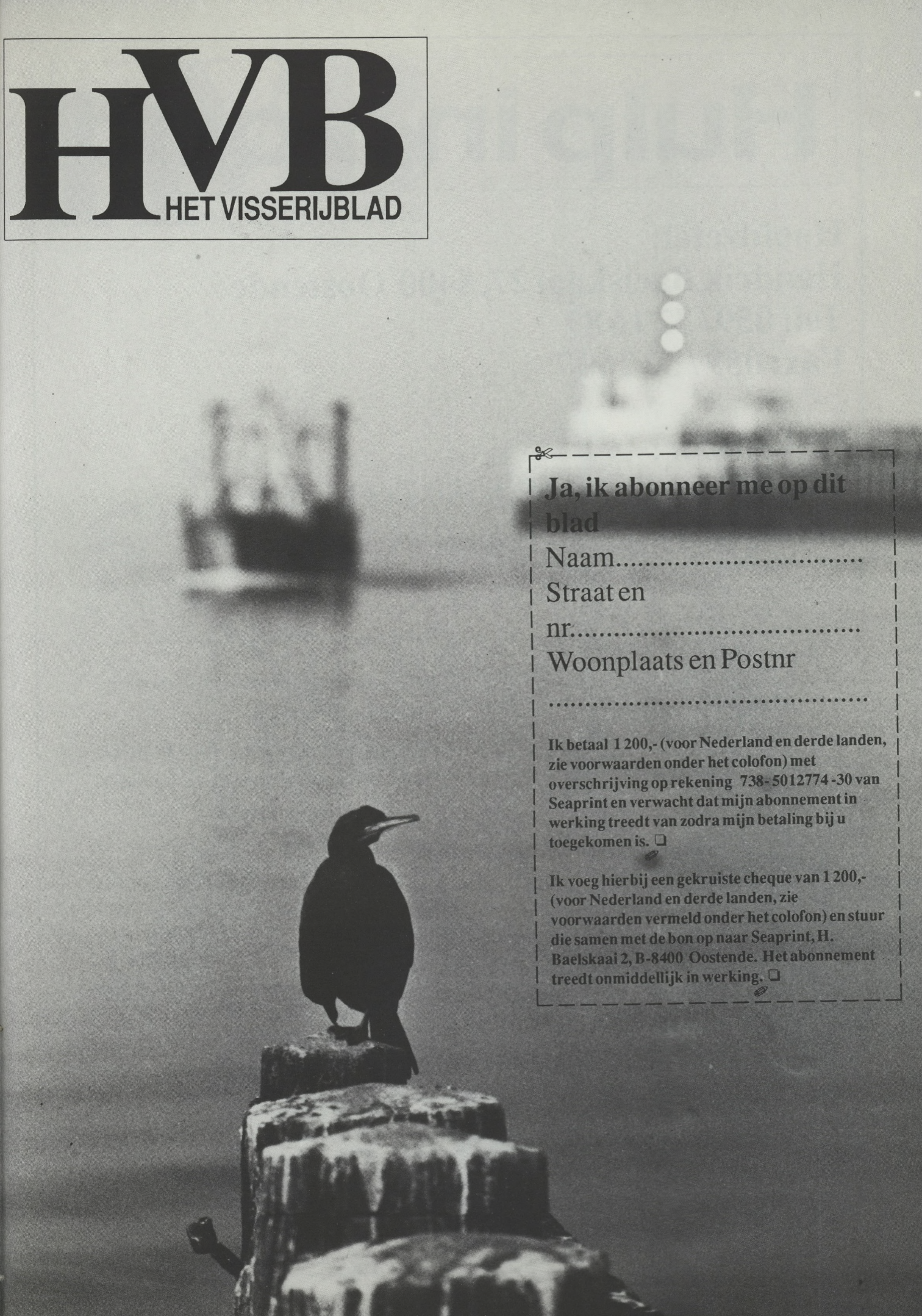
Rouwplechtigheid op 19 mei

Matroos Peter Schoutteet vermist in Ierse Zee



Enkele dagen voor de sluiting van de Ierse Zee voor tongvissers deed zich ter hoogte van Lancashire nog een dramatische ongeval voor, waarbij een jonge Zeebrugse visser het leven liet. Toen de Z.43 'Pandora' dertig kilometer buiten de Britse kust aan het vissen was stelden bemanningsleden de verdwijning van Peter Schoutteet vast. De 21-jarige matroos was een kwartier voordien nog aan het werk op het achterdek maar op zaterdagmiddag 21 april omstreeks halfeen was van het bemanningslid geen spoor meer te bekennen. Niettegenstaande de weersomstandigheden niet slecht waren rees het vermoeden op dat de man overboord sloeg. De verdwijning werd gemeld aan de kustwacht in Liverpool die een zoekaktie op gang bracht. Een reddingsboot en een helikopter rukten uit, terwijl alle vrachtschepen in de buurt gevraagd werd uit te kijken naar een mogelijke drenkeling. De speuraktie leverde niets op en werd bij valavond gestaakt. De zoekaktie werd 'sanderendaags niet meer hervat omdat de kustwacht alle hoop had opgegeven de drenkeling nog levend uit het koude water te halen.
Peter Schoutteet, geboren op 30 december 1968 in Brugge, was een oud-leerling van het Koninklijk Werk Ibis in Bredene.
Op zaterdag 19 mei om 10 u. 30 wordt er in zaal Centrum in de Lisseweegsesteenweg 79 te Zeebrugge (wijk Zwankendamme) een rouwplechtigheid georganiseerd. (gw)

HVB
HET VISSERIJBLAD



Ja, ik abonneer me op dit blad

Naam.....

Straat en nr.....

Woonplaats en Postnr

.....

Ik betaal 1 200,- (voor Nederland en derde landen, zie voorwaarden onder het colofon) met overschrijving op rekening 738-5012774-30 van Seaprint en verwacht dat mijn abonnement in werking treedt van zodra mijn betaling bij u toegekomen is. ❑

Ik voeg hierbij een gekruiste cheque van 1 200,- (voor Nederland en derde landen, zie voorwaarden vermeld onder het colofon) en stuur die samen met de bon op naar Seaprint, H. Baelskaai 2, B-8400 Oostende. Het abonnement treedt onmiddellijk in werking. ❑

Hulp in Nood

Hoofdzetel:
Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende
Tel: 059 / 32 16 89
Fax: 059 / 32 26 17

Bijkantoor:
Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 55 27

Kantooruren: dinsdag - woensdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



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;
- scheepskrediet voor nieuwbouw of inbouw nieuwe motor