HVB

HET VISSERIJBLAD



57ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 11 - 2 nov. 1990 - 99,- 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: Guido Walters

editoriaal

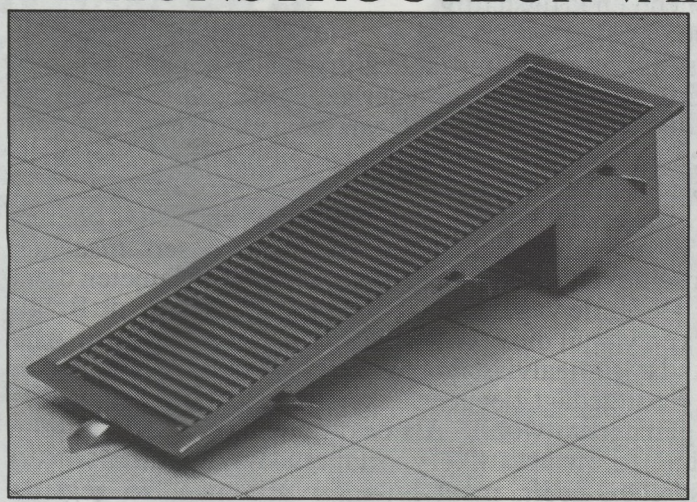
visie - informatie - aktie

Het protest van de Vlaamse garnaalvissers is dit jaar weer niet onopgemerkt voorbijgegaan. De nationale pers heeft uitgebreid aandacht besteed aan het gebeuren, de Belgische Rederscentrale scherpt haar standpunt terzake aan en... de Nederlandse visserijorganisaties gaan in het defensief.
Op de eerste bladzijde van het Nederlandse weekblad 'Stuurboord' wordt uitgebreid aandacht besteed aan het probleem. De daarin vermelde reakties van de Nederlandse visserijvoormannen zijn veelbetekenend en krijgshaftig.
We laten hen aan het woord.
Dick Langstraat zei het spuugzat te zijn dat er jarenlang te pas en te onpas wordt getrapt tegen de Nederlandse visserij. Hij vindt dat de Belgen de hand maar eens in eigen boezem dienen te steken, want de Nederlandse capaciteit krimpt terwijl de Belgische capaciteit nog steeds groeit (sic).
Ton Roos wees op het feit dat het inderdaad verboden is om met meer dan 300 pk binnen de 12-mijlszone te vissen, maar dat nergens omschreven staat hoe het motorvermogen gemeten dient te worden. Dezelfde vage omschrijving geldt ook voor de Belgische vissers en vanuit die optiek vindt hij het niet terecht om naar de Nederlandse garnaalvissers te wijzen (weer sic).
Ook Johan Nooitgedagt ziet geen enkele reden waarom er zo door de Belgen gereageerd wordt. Als de direkteur van de Belgische Rederscentrale (die in het artikel voortdurend Wittewrommel heet) iets te bespreken heeft, moet hij maar afkomen, zo zegt de voorzitter van de Nederlandse Vissersbond. Wat de Belgen nu doen is in elk geval niet slim, zo meent Nooitgedagt, gezien de quotaruil (Golf van Biskaje) waar zij bepaald niet minder van worden (en weer sic).
Over elk van deze reakties valt veel te zeggen.
Nergens vinden wij echter het argument dat de problemen eigenlijk een match België-Nederland overstijgen. In elk land wordt de kleine visserij bedreigd door de grote, in heel de EEG heeft de kleine visserij het moeilijk om op te tornen tegen de grotere.
Het lijkt ons normaal dat de getroffenen af en toe eens een vuist maken en die groteren erop wijzen dat ook zij bestaansrecht hebben.
Wijzelf zijn dan ook erg te vinden voor de argumenten van die Bretoense visser die ons zegde: *"Wij zijn helemaal niet gediend met de schaalvergroting die de EEG ons voorschrijft. Liever dan tien superschepen hebben wij hier tientallen kleinere boten. De veelzijdigheid en de vele initiatieven die daaruit voortvloeien zijn van levensbelang voor de streek. Straks lopen de grote verkeersassen in een grote boog om ons heen. Wat zijn wij dan nog met enkele superschepen, die elders gebouwd zijn, die hun bemanning elders zoeken en die naar andere vismijnen trekken? Dan wordt het hier een museum, waarin alleen maar oude mensen wonen. Neen, geef ons maar de veelzijdigheid die er nu is. We moeten alles doen om deze in stand te houden... En wees gerust, we zullen ervoor vechten."*
Dezelfde visser was erbij toen enkele maanden later een Belgisch vaartuig gekaapt werd.
Het bleek dus dat hij niet alleen een visie had, maar dat hij in staat was de publieke opinie achter zijn visie te scharen en dat hij bereid was om voor zijn visie te vechten.
Visie - informatie - aktie: een programma, ook voor de Vlaamse garnaalvissers!

Flor Vandekerckhove

VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT

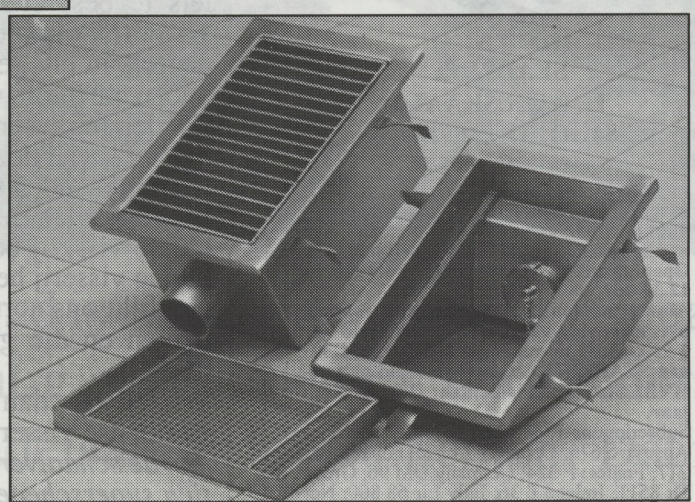
DE KONSTRUCTEUR VAN INOXINSTALLATIES



INOX VLOERGOTEN

-met rooster of dekplaat

- met of zonder ingebouwde vloerput



INOX VLOERPUTTEN

-met of zonder vuilkorf

- met rooster of dekplaat

ALLE AFMETINGEN

Naast deze artikelen bestaat het gamma verder nog uit:

*** inox-rekken en tafels**

*** inox wasbakken en lavabo's**

*** inox rook- en kookmateriaal**

*** vissorteersystemen**

*** visfileersystemen**

*** bakkenwasmachines**

Eigen studie en ontwerp — Alle maatwerk

Albert I-laan 52, 8630 Veurne

Telnr.: 058/31 51 95 Faxnr: 058/31 51 87

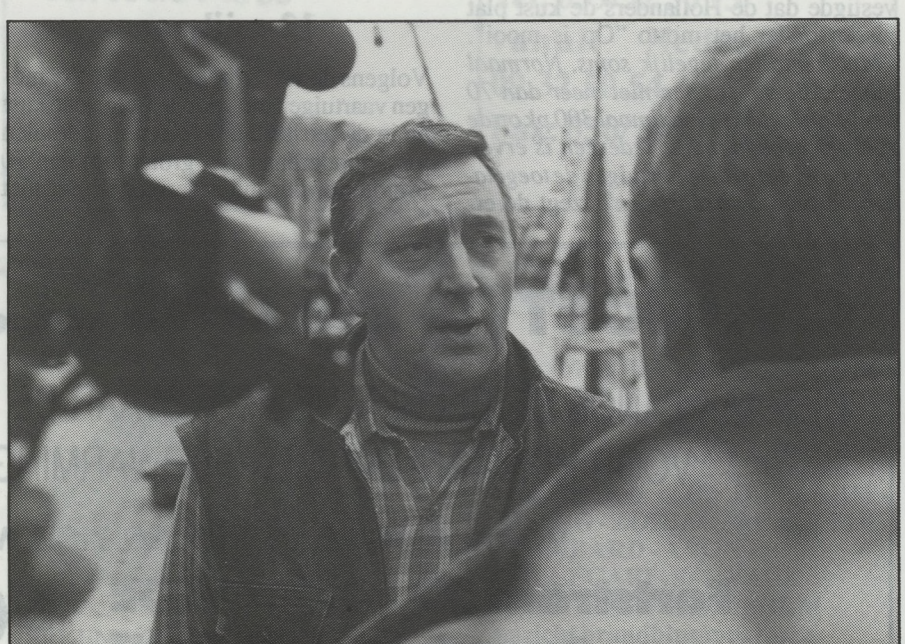
Oostendse garnaalvissers halen zwarte vlaggen boven

Protest tegen 'Hollandse arrogantie' in de kustzone

Tijdens de eerste negen maanden vorig jaar brachten onze kustvissers 457.000 kg garnaal aan wal. Einde september dit jaar moesten ze met 115.000 kg minder vrede nemen. Bovendien liep de aanvoer per zeedag in september terug tot 170 kg, nadat ook in augustus amper nog maar drie bennen per reis werden gehaald. Over de besomming viel niet te klagen. De garnaal werd duur verkocht, waardoor de globale opbrengst in evenwicht bleef. Wat onze kustvissers dwars zit is de massale aanwezigheid van Nederlandse "kotters" in onze kustwateren. *"Zij vissen de garnaal voor onze neus weg en niemand doet daar iets aan"* is de opmerking die iedere garnaalvisser de laatste tijd (weer) op de lippen ligt. Het is trouwens niet de eerste keer dat de Oostendse garnaalvissers protest laten horen. Ook in december '88 gaven de kustvissers in de Oostendse vismijnkantine reeds uiting aan hun ongenoegen over de ongekontroleerde aanwezigheid van onze Noorderburen. ☞



Enkele garnaalvaartuigen met zwarte vlaggen lagen afgemeerd voor de kantine van de vismijn. De protesterende vissers verzamelden zich op de kaai.



Eddy Serie (O.142 Hermes) mocht de problemen voor de televisiekamera's uiteenzetten.



Een groep garnaalvissers stond de pers op te wachten om de problemen in verband met hun broodwinning uit de doeken te doen.

"Wanneer de Hollanders niet worden verdreven zit er over drie jaar geen garnaal meer voor de Belgische kust, zoals dat nu reeds het geval is voor de Nederlandse kust en in de Duitse Bocht" zegt Eddy Serie van de O.142 'Hermes'. Het zit de Belgische garnaalvissers vooral dwars dat de Nederlanders Eurokotters van maandag tot vrijdag de kust ononderbroken opkruisen, terwijl zij met veel kleinere vaartuigen hooguit twaalf uur per dag (nacht) in touw zijn. Veelvoudig "Garnaalkoning" Gilbert Viaene van de 0.101 'Benny' die enkele dagen voordien te gast was bij de Oostendse Persklub bevestigde dat de Hollanders de kust plat vissen onder het motto "Op is mooi". *"Met tientallen tegelijk soms. Normaal mogen die vaartuigen niet meer dan 70 brutoton meten en maximaal 300 pk op de schroef hebben, maar iedereen is ervan overtuigd dat al die vaartuigen de toegelaten normen overschrijden"*, zegt de ervaren kustvisser. Manfred Van Elslande van de O.481 'Bi-Ti-Si' is het daar volmondig mee eens. Hij vindt een aktie — bijvoorbeeld het blokkeren van de havengeul — volledig verantwoord om de aandacht van de overheid op de problemen te vestigen. De kustvissers trekken opnieuw aan de noodrem in de hoopt dat hun aktie iets uithaalt. Mediabelangstelling was er in elk geval. Met hun protestaktie haalden ze de krantenkoppen en het televisiescherm. Maar wellicht moet het echte werk ter bescherming van de broodwinning van een veertigtal bemanningen nog geleverd worden.

12-mijlszone

Volgens de visserijregels van de EG mogen vaartuigen die voor de Belgische kust en in de territoriale wateren op garnalen vissen inderdaad niet groter zijn dan 70 brutoton en hun motorvermogen mag niet boven de 300 pk liggen. Bovendien moeten zij voorkomen op de EG-lijst van de **boomkorvaartuigen** die binnen de 12-mijlszone van de **kontinentale kusten** mogen vissen. Hierover bestaat een Benelux-akkoord die ook de Nederlanders toegang verleent tot onze kust. Die regel geldt niet voor bordenvissers die hier de volle vrijheid genieten. Duitse vaartuigen - die ook al gesignaleerd worden - hebben dan weer helemaal geen rechten binnen de 12 mijlszone. Afgeleid van deze EG-lijst bestaat ook een lijst van garnaalvissers waarop meer dan honderd Belgische vaartuigen voorkomen (waarvan sommige al geschrapt) die hierdoor het voordeel genieten om met een boomkorlengte van meer dan 2 maal 4,5 meter te mogen vissen.

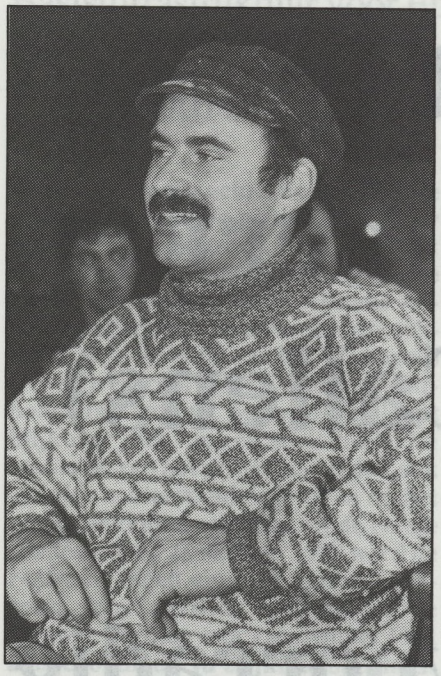
Het probleem draait natuurlijk rond de juistheid van de gegevens die de meetbrief bevat. Velen - ook in Nederland - hebben hun twijfels over de afgestelde motoren o.m. op de Eurokotters. De vissers klagen in de eerste plaats de lakse houding van de overheid aan die niets onderneemt om de Hollandse invasie af te houden. De vraag blijft natuurlijk of de Belgische autoriteiten de officiële certifikaten van de Nederlandse overheid in twijfel kunnen trekken. Dat sluit echter niet uit dat er een vorm van oneerlijke konkurrentie ontstaan is, maar dat er geen regels zijn om daar paal en perk aan te stellen. Dat onze vissers niet dezelfde prestaties kunnen leveren als de Nederlanders is eerder een struktureel probleem. De garnaalvloot bestaat immers grotendeels uit oudere vaartuigen, waarvan de gemiddelde leeftijd van de casco's (waaronder nog heel wat houten rompen) het algemeen gemiddelde van de vloot vér overschrijdt. Onze garnaalvisserij is nog een artisanaal bedrijf. Het zijn ééndagsvissers die elke dag binnenlopen (en bij slecht weer niet uitvaren) en zo gegarandeerd verse garnaal op de markt brengen. Dat is dan ook de trots van onze garnaalvissers die lijdzaam moeten toezien hoe de *cragnon cragnon* (= grijze garnaal, een van de tachtigtal garnaalsoor- ☞

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



Valère Vansteene, schipper-medeëigenaar van de O.100 'Emilie': "De garnaal is ons brood".

ten die op wereldvlak van kommercieel belang zijn) voor hun voeten wordt weggevist.

Reglementering?

Op de wat geïmproviseerde bijeenkomst van de Oostendse garnalvissers was eigenlijk niemand die als officiële woordvoerder kon optreden. Vissers zijn nu eenmaal individualisten die eerder impulsief handelen. Met de protestaktie wilden ze dan ook uiting geven aan de maandenlange opgekropte woede en machteloosheid. Waar het in de eerste plaats op aan komt is de uitwerking van een gereglementeerde garnaalvisserij. Maar daarvoor is overleg nodig. De basisideeën zijn er in elk geval reeds. In de eerste plaats zouden in de kustzone beperkende maatregelen kunnen opgelegd worden om de intensieve garnaalvisserij aan banden te leggen. *"Zoals het nu gaat heeft het garnalenbestand niet de tijd om zich te herstellen. Dat moet op termijn slecht aflopen"* zegt Eddy Serie. Wie daar de eerste slachtoffers van zullen worden is bekend. *"Ook zou de garnaalvisserij inzake tijdsduur moeten beperkt worden. Een vaartuig dat 24 aktief is zou een rustperiode moeten in acht nemen. 10 uur bijvoorbeeld. En wat het vistuig betreft zou er ook iets aan de situatie kunnen gedaan worden. Ondermeer door de beperking van het gewicht tot duizend kilogram"* gaat de Vuurtorenaar verder. Ook een regeling waarbij de grote Eurokotters buiten de 6 mijlszone moeten blijven is een mogelijkheid. De Belgische kustvissers hebben dan ook een onderhoud gevraagd aan de voogdijoverheid, het Ministerie van Landbouw en Visserij. Zij kijken ook met belangstelling uit naar het EG-verslag over de kustvisserij. Dit zou wellicht een aantal aanbevelingen kunnen bevatten en het voorstel om ook garnaalkwota in te voeren. (Tekst en foto's gw)

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

LIFERAFT SERVICE CENTER

S.K.B.

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL
ROYERSSLUIS KAAI 48
B-2030 ANTWERPEN
TEL: 03/231 36 48
FAX: 03/231 5765

reddingsvasten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man. o. boordlichten noodzenders LOCAT - RADIO BEACON



ERKEND SERVICE STATION

AFDELING KUST
HENDRIK BAELSKAAI 6
8400 OOSTENDE
TEL: 059/32 28 25
FAX: 059/33 01 48

reddingsvlotten: R.F.D. - ELLIOT - VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG - BOMBARD - AVON - CALLEGARI - SERVAUX - MITSUBISHI - SONIFORM nazicht brandblusapparaten

VOOR VEILIGHEID OPZEE: 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)

Pompen
van alle bekende merken
(Stork, K & R, Callens)

Alle wisselstukken voorradig
Reparatie terwijl u wacht!

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

Basisinfrastruktuur voor Europees Visserijcentrum in de achterhaven

'Openbare Werken' start bouw nieuwe viskade in Zeebrugge

In de Zeebrugse achterhaven ging de eerste paal voor de nieuwe kaaimuur probleemloos de grond in. Meteen ook een mijlpaal in de ontwikkeling van de Zeebrugse visserijsektor. Althans volgens de officiële woordvoeders die achter de ontwikkeling van het "Europees Visserijcentrum" (EVC) staan. De afhandeling van het bouwdossier loopt blijkbaar niet van een leien dakje. De realisatie van het projekt heeft dan ook al enige achterstand opgelopen op het oorspronkelijke schema. Bij de eerste spadesteek op 28 oktober 1988 werd de realisatie tegen eind dit jaar vooropgezet, later werd de opening van de nieuwe visveiling voor 1 september 1991 aangekondigd. Nu blijkt de openingsdatum al naar 2 januari 1992 verschoven. Maar de infrastruktuurwerken zijn nu eindelijk van start gegaan, zij het niet voor rekening van de "Zeebrugse Visveiling". Het is immers het Ministerie van Openbare Werken dat instaat voor de bouw van de nieuwe visserijkade met aanlegsteiger. De ZV kan pas met de bouw van de nieuwe visveiling en andere gebouwen starten als ze de bouwvergunning op zak heeft. Op het ogenblik van het heien van de eerste paal was dat nog niet het geval. Gemeenschapsminister van Openbare Werken Johan Sauwens liet zich door het ontbrekende dokument niet afschrikken om de werken symbolisch op gang te zetten. Hij liet zich hierbij bijstaan door onderwijsminister Coens en de Brugse burgemeester Frank Van Acker.

Het officiële gebeuren was hiermee niet afgelopen. De obligate toespraken bleven niet achterwege. Gemeenschapsminister Sauwens stapte als eerste achter de micro voor een uitgesponnen betoog. Sauwens bevestigde dat de ligging van de oude vismijn een rol heeft gespeeld bij de verhuisbeslissing die zijn departement een pak geld kost. Niet alleen omwille van de nabijgelegen woonzone en het gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden. Ook de toestand van het visserijdok heeft meegespeeld. De beperkte waterdiepte, bij laag water maximum 3,5 meter in het oud gedeelte en 5 meter in de uitbreidingszone, belet de komst van grotere vaartuigen. *"Op voorstel van de Dienst der Waterwegen en na gunstig advies van de stad Brugge en de MBZ werd toelating verleend om een nieuwe kaaimuur van 440 meter lengte en een aanlegsteiger van 120 meter te bouwen"* zei Sauwens, die eraan toevoegde dat de beschikbare waterdiepte 7 meter zal bedragen en de de kaaimuur zo gekonstrueerd is dat een verdere verdieping tot 10,5 meter mogelijk is. Hij specifieerde dat de kaaimuur bestemd is voor het laden en lossen van de vaartuigen, terwijl beide zijden van de aanlegsteiger als meerplaats dient. Dat is trouwens ook de plaats om de schepen te bevoorraden en waar onderhoud en herstellingen kunnen uitgevoerd worden.

☞



De eerste paal voor de nieuwe visserijkade "zit". Mevrouw Becaus, de ministers Sauwens en Coens en Ir. Kerckaert maken aanstalten om het werkplatform te verlaten.

Basisinfrastruktuur

De bouw van de kaaimuur en steiger werden toevertrouwd aan het gespecialiseerde Antwerpse bedrijf N.V. Herbosch-Kiere uit Kallo. Een bedrag van 170 miljoen werd hiervoor uitgetrokken. Het bedrijft krijgt elf maanden de tijd om uiteindelijk tegen 15 september volgend jaar klaar te komen. Naast de bouw van de basisinfrastruktuur voor het geplande EVC omvat de aanneming ook de aanleg van een kaaiverharding over een breedte van 15 meter, tot tegen de nog te bouwen nieuwe visveiling, een van ontsluitingswegen om de kade vanaf de J. Verschaeveweg toegankelijk te maken. "Deze basisinfrastruktuur moet de uitbouw van een Europees viscentrum in de achterhaven mogelijk maken en zal de start zijn van belangrijke nieuwe ontwikkelingen in de Zeebrugse visserijsektor", voorspelde de excellentie.

Impaktstudie

Niet zonder belang is dat de werken voorafgegaan zijn door een ekonomische "impaktstudie", teneinde de opportuniteit en de rendabiliteit van deze investering te verantwoorden. *"Naast de investering van de Vlaamse Gemeenschap werd in deze studie ook rekening gehouden met de ZV-investering van 500 miljoen in de nieuwe visveiling en diepvrieshallen en met de privé-investeringen van circa één miljard in de visverwerkende en aanverwante bedrijven"* , liet de minister opmerken. *"De ekonomische impaktstudie verantwoordde niet alleen de rendabiliteit van het hele projekt, maar toonde ook aan dat het Zeebrugge als vissershaven tot op Europees niveau zal optillen, **zonder dat dit schadelijke effekten heeft op de bedrijvigheid van de Oostendse en Nieuwpoortse vissershavens.**"*

Sauwens stelde duidelijk dat de Belgische vissektor niet kan ontsnappen aan het schokeffekt dat de Europese eenheidsmarkt ongetwijfeld zal veroorzaken. Nu als is de koncentratiebeweging van vraag en aanbod volop aan de gang.

Schokeffekt

De jongste decennia werd al veel gesproken over de modernizering van de kustvismijnen maar er is nauwelijks iets veranderd, de op til zijnde nieuwe EG-reglementeringen ten spijt. De privatisering in Zeebrugge heeft wel iets op gang gebracht, maar behalve in de Brugse visafslag bleef alles ongeveer bij het oude. Het arbeidsintensieve nachtelijk lossen, sorteren, wegen en het aftandse veilsysteem mag dan in de ogen van de schaarse toerist die er zijn nachtrust voor laat een attraktie zijn, met efficiëntie en hygiëne heeft het weinig uitstaans. De werkomstandigheden en de manier waarop de vis in open hallen op de koper wacht zal in de toekomst uit den boze zijn. De kuststeden hebben echter steeds minder geld voor belangrijke investeringen. Zelfs een gedeeltelijke aanpassing van de vismijnen van Oostende of Zeebrugge zou reeds enkele honderden miljoenen kosten. De stad Brugge was reeds begonnen met het bijbouwen van een verkoopzaal in het verlengde van de bestaande vismijn. Het lag in de bedoeling om daar de verkoop op veilklok te organizeren zoals dat **al tientallen jaren** op de groentenveilingen gebeurt. Er waren zelfs voorzichtige kontakten met Oostende om een simultaanveilig te organizeren. Sauwens zei het niet met zoveel woorden dat er ingrijpende veranderingen moeten komen. Hij drukte zich academisch uit: *"Het lijkt alsof deze zeer traditionele sektor plots ontwaakt. Het meerjarige oriëntatieplan voor de behandeling van visprodukten, uitgevaardigd door de EG, ligt hier aan de basis. Deze normen zijn **zeer streng** en zullen ongetwijfeld belangrijke investeringen vergen om zowel de visveilingen als de visverwerkende nijverheid aan de nieuwe voorschriften aan te passen. De investeringen van de overheid in een aangepaste infrastruktuur vormen de basis om het initiatief van de privé-sektor te laten ontluiken. In het licht van de Europese konkurrentieslag kan ook Vlaanderen niet ontsnappen aan de zware investeringen in vissershavens zoals dat ook in Nederland, Frankrijk, Spanje en Portugal gebeurt en moeten ook wij inpikken op de* ☞

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.



Het werkplatform Octopus staat klaar om in de komende maanden de nodige palen te heien voor de nieuwe visserijkade.

evolutie in de scheepsbouw en de diepzeetrailers."

Verkeersproblematiek

De jonge minister mag dan al geen visserijdeskundige zijn dan hebben zijn adviseurs hebben hem in elk geval aardig op weg geholpen. Sauwens had trouwens reeds vroeger blijk gegeven van enige dossierkennis. Dit bleek nog maar eens toen hij de troeven van Zeebrugge op een rijtje zetten en de verkeersproblematiek aansneed. Hij verdedigde de koncentratie van de visserijgebonden bedrijvigheden op een beperkte oppervlakte rond de visveiling. Maar was ook niet blind voor de problemen. *"Door de uitbouw van de nieuwe vismijn in de achterhaven zal het aantal versassingen door de oude sluis ongetwijfeld toenenem, alhoewel door een oordeelkundig beleid de meerderheid der vissersschepen door de nieuwe zeesluis kunnen geleid worden."* Voor de verkeersproblemen rond de Straussbrug is ook al een oplossing in de maak: twee rijstroken, zodat het verkeer niet wordt opgehouden wanneer de stroomafwaartse brug bij het versassen geen verkeer toelaat. Het aanbestedingsdossier voor deze aanpassingswerken zou in samenwerking met de NMBS reeds in de maak zijn. De uitvoering ervan kan niet zo veraf meer liggen aangezien de voltooiïng voorzien is tegen het tijdstip dat het nieuwe vismijnkomplex in gebruik komt. Het gaat echter om een "voorlopige" oplossing. *"Op lange termijn wordt dan de bouw van een nieuwe brug ten zuiden van de bestaande Straussbrug overwogen"* verklaarde de minister, verwijzend naar de plannen om in het kader van het toeristisch herstel van de Oostkust nieuwe ontsluitingswegen ten zuiden van en rond het Zeebrugse havengebied aan te leggen. Dit met de bedoeling tegemoet te komen aan het zware verkeer dat nu nog noodgedwongen kustbaan belast en de bebouwde kommen teistert.
Tot slot beleed Sauwens nog zijn geloof en vertrouwen in de toekomst van de Vlaamse visserij in het algemeen en van de Zeebrugse visserij in het bijzonder.

Historische dag

Het was Van Acker die de gebeurtenissen op die uitzonderlijk zonnige oktoberdag als een memorabel feit omschreef. *"Vandaag 12 oktober is voor de visserijsektor en voor de haven van Zeebrugge een belangrijke en wellicht historische datum"*, sprak de burgemeester zijn talrijk gehoor toe. Hij was de tweede spreker die het spreekgestoelte betrad en het geduld van de grote schare genodigden wat langer op de proef stelde. De dorstige kelen bleven intussen 'op hun honger' in de bij dit weer overwarme en dus ook overbodige feesttent. *"De ZV heeft weer overbodige kosten gemaakt"* grapte iemand. Maar Frank Van Acker ging ernstig door. *"Zojuist is de eerste paal geheid voor de bouw van de nieuwe kaaimuur. Het is meteen het symbolisch begin van omvangrijke werken die voor de Zeebrugse visserij een grootscheeps toekomstprojekt moeten mogelijk maken. De visserij is uitgegroeid tot één van de grote ekonomische slagaders van de Zeebrugse haven. Zowel de omzet als de werkgelegenheid zijn er de jongste jaren stevig op vooruit gegaan. Daarbij komt dat Zeebrugge, van de drie Belgische vissershavens, onomstootbaar de grootste en de meest dynamische is geworden."*
Spreker verwees hiervoor naar het aantal vaartuigen met Zeebrugge als thuishaven, de globale tonnemaat en de bekende aanvoer- en besommingscijfers waaruit blijkt dat de Zeebrugse visserij de jongste dertig jaar een enorme groei heeft gekend waardoor de Brugse haven momenteel instaat voor zestig procent de markt.

Verantwoorde keuze

"Die groei en dat dynamisme moesten het echter vooralsnog stellen zonder grote investeringen en een infrastruktuur om die suksesvolle lijn ook naar de toekomst door te trekken. Met de werken die hier vandaag starten zijn die toekomstmogelijkheden er duidelijk wel en wij zijn daar gelukkig mee", luidden de woorden waarmee Van Acker benadrukte dat hij vierkant achter de verhuis staat. De burgemeester noemde de nieuwe inplanting in de achterhaven op urbanistisch vlak een grote verbetering. Hij herinnerde eraan dat de stad

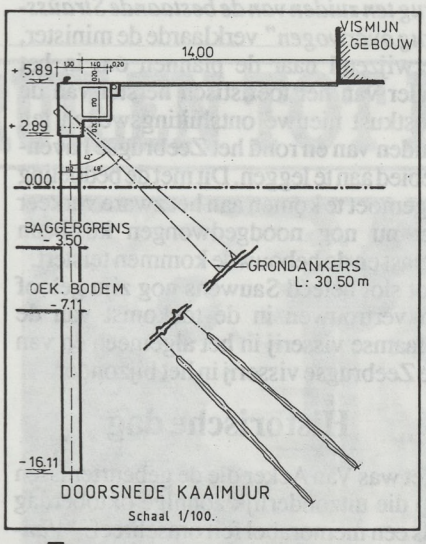


Het zware werk is achter de rug, de paal zit veilig in de bodem. Niets dan glunderende gezichten bij de prominenten.

een belangrijke partner blijft in het nieuwe visserijcentrum. De gronden voor de nieuwe vismijn worden door de erfpacht slechts tijdelijk afgestaan. Daarenboven is overeengekomen dat het beheer van de kade en de wegen aan de stad toekomt, die ook voor het onderhoud instaat. (Tekst en foto's gw.)

De kaaimuur in cijfers

- Lokatie: oostelijke oever Boudewijnkanaal, Zeebrugge (achterhaven)
- Aannemer: N.V. Herbosch-Kiere uit Kallo (Antwerpen)
- Kostprijs excl. btw: 145.091.500 frank
- Kostprijs incl. btw: 169.757.055 frank
- Totale lengte kaaimuur: 443 meter
- Grondwerken uitgraving: 28.800 m3
- Grondwerken aanvulling: 6.500 m3
- Baggerwerken tot -3,50 m.: 67.730 m3
- Toekomstige diepte: -7,11 meter
- Waterdiepte mogelijk: 10,50 meter
- Oppervlakte voorwand kaaimuur: 8.377 m2
- Verankering: 370 ankers van 50 ton
- Beton bovenbouw: 2.400 m3
- Wapeningsstaal: 190.000 kg
- Lengte steiger: 120 meter
- Breedte steiger: 10 meter
- Konstruktie: gewapend beton op palen
- Dragers steigers: 26 stalen buispalen van 17,20 m. en 800 mm diameter
- Uitvoeringstermijn: 11 kalendermaanden
- Aanvangsdatum: 15 oktober 1990
- Einddatum: 15 september 1991





"Zeebrugge draaischijf voor Europese visdistributie"

"Volgens de meest pessimistische prognose zou de huidige ekonomische aktiviteit in de vissershaven nog een moeten verdubbelen in omvang, na de realisatie van het Europees Visserijcentrum." De woorden komen niet van ons, maar werden uitgesproken door mevrouw Marie-Jeanne Becaus-Pieters, gedelegeerd bestuurder van de Zeebrugse Visveiling.
Mevrouw Becaus was de derde en laatste spreekster op de receptie ter gelegenheid van het heien van de eerste paal voor de nieuwe visserijkade.
Het vertrekpunt van haar betoog was de vraag **"Wat betekent het EVC voor de Belgische visserij?"**. Zij kwam tot de slotsom dat ons land zich niet kan veroorloven om niet mee te gaan met de aan de gang zijnde ontwikkelingen binnen Europa, wilt het onze visserijbedrijving rendabel en konkurrentieel houden en het Europa van 1992 zonder schroom tegemoet zien.

Visie

Achter het ambitieuze EVC-projekt steekt een filosofie. Er is ook onderzoek aan vooraf gegaan. Universitair geschoolden hebben nu eenmaal de opleiding om vooraf het terrein af te tasten, een visie uit te tekenen en een long-term strategie te bepalen. Zo komen ze in een "markt". Bijna per definitie een markt met groeipotentieel. Is het toeval dat de Wetterse investeerders (die er blijkbaar het nodige risicokapitaal voor over hebben) in het viscircuit terecht kwamen? Als ervaren projektontwikkelaars en reeds goed thuis in de (Nederlandse) bloemenveilingen (dé draaischijf van de internationale bloemenhandel, vraag het maar eens bij KLM) was de stap naar de visveilingen niet eens zo groot. Voor het modern management (niet kortzichtig, niet gericht op onmiddellijk rendement) maakt "het produkt" niet zoveel uit. Deze wetenschap indachtig maakt een uitspraak als volgt veel duidelijker: *"Wij willen de positie van onze visserij en de distributiefunktie van ons centraal gelegen land in de visserijsektor behouden en liefst nog aanzienlijk versterken"*. Mevrouw Becaus ging op haar elan verder toen ze zei: *"We moeten ons aansluiten bij de ontwikkeling van een hoogwaardig Europees distributienetwerk voor visprodukten en bijdragen tot een broodnodige versterking van onze visverwerkende nijverheid. Daarbij zullen high-tech-dienstverlening in de vissershaven, technolo-*

☞



Becaus: "aktiviteiten in de vissershaven zullen verdubbelen." (foto gw)

gische innovaties in de visverwerking en snelle verbindingen met de voornaamste Europese verbruikscentra van kapitaal belang zijn." Begrijpelijk dat velen bij dergelijke taal de grond onder hun voeten voelen wegzinken. In visserijkringen is men dergelijke taalgebruik niet gewoon. Maar het is duidelijk dat wanneer dit opzet slaagt de traditionele belangengroepen hun greep op de sektor gedeeltelijk zullen verliezen. Met andere woorden, er heerst grote onrust in de sektor en er is onzekerheid en aarzeling voelbaar om zich bij de nieuwe trend aan te sluiten. De toekomst zal uitmaken of het een onomkeer proces is. Bij de ZV is men daar nu al van overtuigd.
Het koncept voor het Europees Visserijcentrum is reeds volledig uitgewerkt. De basisprincipes werden door de spreekster nog eens op een rijtje gezet:

- het uitgangspunt van het koncept is het geïntegreerd veilsysteem, waarbij het behoud van de kwaliteit van het voedingsprodukt vis primordiaal staat.
- het in stand houden van de koudeketting vanop het schip tot en met de distributie is hierbij van essentieel belang.
- de koelgangen verbinden de veiling met het distributiecentrum en de pakhuizen.
- door het uitschakelen van de transportkosten zal de winst ten goede komen aan de reder, de visindustrie en de handel.
- het visserijcentrum zal alle diensten aanbieden, zodat zowel de reder als de visindustrie en de handel op alle gebieden aan hun trekken kunnen komen.
- het EVC ambieert als een draaischijf te fungeren in Europa tussen noord en zuid. Noord-Europa is immers de grote visproducent met relatief weinig konsumenten en moet zijn vis kommercialiseren in Zuid-Europa, waar zich de grootste konsumptiemarkten bevinden. Zeebrugge is hiertussen zeer centraal gelegen, binnen een straal van 300 km van de drukst bevolkte Europese gebieden en steden (Parijs, het Ruhrgebied, enz...)

Het EVC-projekt wordt door de Europese Kommissie als een pilootprojekt voor Europa beschouwd. De initiatiefnemers kunnen dan ook rekenen op een aanzienlijke Feoga-steun, die 25 tot 30 procent kan bedragen. *"Een wereldprimeur"*, zei mevrouw Becaus. *"Nieuw in België is eveneens dat het domein uitsluitend wordt uitgebouwd ten behoeve van de visserijsektor."*

Betalingsbalans

Het ekonomisch belang van de vissershaven binnen het geheel van de Zeebrugse havenaktiviteiten is de laatste jaren ongetwijfeld gegroeid. Spreekster somde in dit verband enkele relevante kerncijfers op die de betekenis van het geheel van de Zeebrugse visserij binnen het plaatselijke havengebeuren duidelijk maken:

- één vijfde van de tewerkstelling (20%)
- één vijfde van het zakencijfer (20%)
- één vierde van de toegevoegde waarde (25%)
- twee vijfden van de investeringen (40%)

Ze voegde daar nog cijfermatige gegevens over 1988 aan toe, die dit belang nog duidelijker maken:

- de totale omzet van de Zeebrugse haven bedroeg 48 miljard, waarvan 10 miljard in de vissershaven tot stand kwam.
- de totale investeringen in de Zeebrugse haven bedroegen 3,5 miljard, waarvan 1,3 miljard in de visserijsektor.
- de toegevoegde waarde voor de hele haven bedroeg 12 miljard, waarvan 3 miljard voor rekening van de vissershaven.
- de tewerkstelling in de Zeebrugse haven omvatte 6.300 jobs, waarvan 1.300 in de vissershaven.

Als het klopt dat volgens de minst gunstige vooruitzichten de ekonomische aktiviteit in de vissershaven zal verdubbelen ten gevolge van de oprichting van het EVC, dan mag Zeebrugge de toekomst gunstig tegemoet zien.
Die groei moet op de eerste plaats komen uit het opdrijven van de toegevoegde waarde, met andere woorden door de gevangen vis met een meerwaarde op de markt te brengen. *"Nu wordt meer dan de helft van onze verse vis uitgevoerd naar Nederland om ginds verwerkt te worden"* verklaarde de bestuurster. *"De negatieve weerslag op de Belgische betalingsbalans door de invoer van visprodukten alleen beloopt al 25 miljard per jaar. Dit bewijst ten overvloede dat er ruimte is voor een visverwerkende industrie in de nabijheid van de Belgische visveilingen"* besloot mevrouw Becaus. (gw)

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

HET ZOUT VAN DE ZEE



door LEON INGHELBRECHT

Veertien verhalen, novellen, reportages,
verhandelingen, buitelingen
en peilingen rondom de zeevisserij,
het zeemansleven en het loodsmanschap.

PRIJS 299 F.

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust
H. Baelskaai 30, 8400 Oostende
Tel. (059) 32.11.13

MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE

A. DE BOCK





Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 31 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust" te Oostende. Voor Nederland door storting van 330 fr. + 86 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44.

IJsland

Vis tussen ijs en vuur

Zonder het vuur van moeder aarde zou het in IJsland geen leven zijn. De warmte komt diep uit de buik van de aarbol onder de vorm van stoom en warm water. Het geothermisme is dan ook een zegen voor het dunstbevolkte land van Europa, dat omringd door de visrijkste wateren ter wereld, over een ruim voedseloverschot beschikt. Zoals de zee eivol vis zit, steekt de onrustige vulkanische ondergrond barstensvol energie. Voor de rest heeft IJsland niets te ontginnen. De rijkste bron van inkomsten is dan ook de zee. Die levert vis, zelfs zeer veel vis, op. Voldoende om de IJslandse welstand - op Scandinavisch niveau - te betalen.

De IJslandse visindustrie, die de eigenlijke visserij maar ook de volledige sektor van de visverwerking, vishandel en toeleveringsbedrijven omvat, is de drijvende kracht achter het moderne IJsland. In ekonomische termen goed voor 20% van het binnenlands produkt, 15% van de arbeidsplaatsen, 10% van binnenlandse investeringen en meer dan 70% van de exportinkomsten. Dit laatste cijfer is van levensbelang voor het in evenwicht houden van de buitenlandse betalingsbalans. De visexport leverde vorig jaar 71 procent van de buitenlandse valuta op waarmee de IJslanders hun talrijke importprodukten betalen.

Oogsten op zee

In het begin van deze eeuw was de visserij nog ondergeschikt aan de landbouw. De landbouwaktiviteit en de veehouderij (schapen, paarden en IJslandse pony's) is trouwens nog steeds niet van alle belang ontbloot. Door de mechanisering vonden echter steeds minder mensen werk in de agrarische sektor. De trek naar de stad leverde alleen verlaten boerderijen op, terwijl het moeizaam vruchtbaar gemaakte land tot zijn oorspronkelijke desolate staat terugkeerde. Ook met als gevolg dat meer dan de helft van de bevolking in en rond de hoofdstad Reykjavik woont.
De IJslandse ekonomie werd steeds meer afhankelijk van de visserij. De vissersvloot is dan ook een van de modernste en efficiëntste ter wereld.
Het kustplat is een waar paradijs voor vissen. Langs de kust ontmoeten een uitloper van de warme golfstroom van Florida en de koude stroom van Noord-Groenland elkaar. Dit schept een ideale biotoop voor de planktonontwikkeling die op haar beurt een rijke voedselbron is voor de vispopulatie. De onuitputtelijk geachte rijkdom van de oceaan wordt dan ook gretig geëxploiteerd. Vroeger op de eerste plaats door buitenlandse zeelieden, waarbij Britten en Scandinaviërs de kroon spanden. Dat ging een vrije loop tot de IJslandse overheid zich bewust werd dat er ook zoiets als overbevissing bestond. Het besef dat de visvoorraden niet in de gelegenheid waren zich in voldoende hoog tempo te herstellen won steeds meer veld. Deze overtuiging lag aan de basis van een reeks maatregelen die op heel wat tegenstand stootten. Op de eerste plaats het invoeren van een bevoorrechte visserijzone van 200 mijl rond het eiland. Dat leidde tot harde konfrontaties met buitenlandse vissers. De voorbehouden visserijzone strekt zich nu uit over 760.000 vierkante kilometer of meer dan zeven maal de opper- ☞



In de visafslag van Reykjavik en ook elders gaat de roeper anders te werk dan bij ons. Van laag naar hoog. De kopers houden hun nummer in de hoogte zolang ze aan die prijs willen kopen. Wie laatst overblijft krijgt het lot. (foto gw)



In alle vismijnen wordt met grote visbakken of fish tubes van 500 tot 600 liter vol redfish, kabeljauw en schelvis gewerkt. (foto gw)

vlakte van IJsland.
De sterke afhankelijkheid van de visserij en de dollargevoeligheid maakt de IJslandse ekonomie zeer gevoelig voor de schommelingen van de visprijzen op de internationale markt. De overheid stelt dan ook alles in het werk om de ekonomie een bredere basis te verschaffen. Dat gebeurt door het aantrekken van (niet-vervuilende) buitenlandse industriële vestigingen waarbij het enorme potentieel aan waterkracht een rol speelt. De komst van de enorme en energieverslindende Zwitserse alumiumsmelterij in Straumsvik is hieraan te danken. Er is zelfs sprake dat de Atlantal Groep (waarin het Nederlandse staal- en alumiumbedrijf Hoogovens grote belangen bezit) de schoonste aluminiumsmelterij ter wereld opricht in Keilisnes, ten zuiden van de hoofdstad Reykjavik. Precies omdat daar voldoende goedkope energie aanwezig is. Kostprijs: bijna 20 miljard.
Aan natuurlijke energie heeft IJsland in elk geval geen tekort. Waterkracht staat in voor 97 procent van de elektriciteit. De overvloedig aanwezige geothermische energie onder de vorm van heet water en stoom voorziet Reykjavik en omgeving van warm water voor huishuidelijk gebruik en zorgt tevens voor de verwarming van bijna alle gebouwen en zelfs voor vloerverwarming van de voetpaden in het centrum van de hoofdstad.


REYKJAVIK
Hafnarfjörður
Keflavík
Reykjanes
Snæfellsjökull
Langjökull
Hofsjökull
Vatnajökull
Grímsey
Akureyri
Húsavík
Egilsstaðir
Höfn
Vestmannaeyjar
Surtsey
Heimaey
Hekla
Grímsvötn
Askja
Krafla
Laki
Skaftafell
Jökulsá á Fjöllum
Þjórsá
Ölfusá
Hvítá
Skjálfandafljót
Lagarfljót
Skeiðarársandur
Mýrdalsjökull
Eyjafjallajökull
Öræfajökull
Dyngjujökull
Tungnafellsjökull
Hofsjökull
Brúarjökull
Eiríksjökull
Þingvallavatn
Þórisvatn
Kerlingarfjöll
Hveravellir
Kjölur
Sprengisandur
Kjalvegur
Fjallabaksleið
Landmannaleið
Holtavörðuheiði
Arnarstapi
Búðardalur
Stykkishólmur
Borgarnes
Akranes
Hvalfjörður
Þingeyri
Ísafjörður
Hólmavík
Blönduós
Sauðárkrókur
Siglufjörður
Ólafsfjörður
Dalvík
Grenivík
Kópasker
Raufarhöfn
Þórshöfn
Langanes
Seyðisfjörður
Neskaupstaður
Eskifjörður
Reyðarfjörður
Fáskrúðsfjörður
Stöðvarfjörður
Djúpivogur
Breiðafjörður
Faxaflói
Skjálfandi
Eyjafjörður
Húnaflói
Vopnafjörður
Bakkafjörður
Berufjörður
Hornafjörður
Meðallandsbugur
Skeiðarárjökull
Breiðamerkurjökull
Vatnajökull
Mýrdalsjökull
Eyjafjallajökull
Hofsjökull
Langjökull
Snæfellsjökull
Grímsvötn
Askja
Krafla
Hekla
Surtsey
Heimaey
Laki
Skaftafell
Jökulsá á Fjöllum
Þjórsá
Ölfusá
Hvítá
Skjálfandafljót
Lagarfljót
Skeiðarársandur



Kleine kopers laden hun goederen over in kleine recipiënten, grote kopers laden de grote containers op hun vrachtwagen. (foto gw)

De IJslandse vloot

IJsland beschikt over een modern uitgeruste vloot met heel wat grotere treilers en fabrieksschepen. Het merendeel van de visserijvloot bestaat echter uit vaartuigen met relatief kleine kapaciteit, namelijk tot en met 50 brutoton.

	AANTAL	GRT
Visserijvloot		
Visserijtrawlers	106	51.380
Walvisvaarders	4	1.953
+300 ton	39	19.208
-300 ton	750	44.910
TOTAAL	899	117.451
Andere vaartuigen		
Passagiersschepen	6	2.405
Tankers	5	3.751
Cargo's	34	54.977
Coast guards	6	3.490
Andere	87	5.755
TOTAAL	1.038	187.829

zou immers de toekomst van de huidige en volgende generaties in gevaar brengen. Heel wat visbestanden leken uitgeput te geraken. Dat besef kwam er reeds in de jaren zeventig toen het kabeljauwaandeel in de totale vangsten gestadig afnam. Met IJslandse volharding en met de steun van enkele goedgezinde buurlanden werd het ekonomisch belang hardnekkig verdedigd. Het leidde tot de bekende kabeljauwoorlogen met Engelse vissers die rijke visgronden zagen ontglippen. IJsland haalde zijn slag thuis en hield alle vreemde vaartuigen uit de buurt. Aanvankelijk buiten de 50 mijlszone, die later werd uitgebreid tot 200 mijl. Hierdoor beschikt de IJslandse vissersvloot over uitgestrekte visgronden. België is de enige natie van de EG die nog in de IJslandse wateren mag vissen. Daarnaast hebben ook de Fär Öer Eilanden en Noorwegen een beperkte vismogelijkheid rond het eiland.

In 1984 deden de individuele kwota hun intrede. De vaartuigen kregen een jaarlijkse hoeveelheid toegewezen die overeenstemde met de gemiddelde vangsten van de drie voorgaande jaren. Van 1983 tot 1985 gold een bouwstop en verschillende visgronden gingen tijdelijk dicht. Anderzijds werden maatregelen genomen om de visserijaktiviteit te rentabiliseren door nieuwe soorten vis te kommercialiseren, aquacultuur te bevorderen, nieuwe afzetmarkten aan te spreken en vooral de visverwerkende industrie te modernizeren. Deze politiek was de sterkte en tevens de zwakte van de IJslandse ekonomie die steeds sterk afhankelijk bleef van de visproduktie.

IJsland beleefde tussen 1984 en 1988 moeilijke jaren met talrijke devaluaties. Ook de sterke afhankelijkheid van de dollarkoers maakte de toestand er niet beter op. IJsland moest steeds meer kronen betalen voor de ingevoerde produkten. Dat deed veel bedrijven de das om. Het tot dan toe onbekende verschijnsel "werkloosheid" deed zelfs zijn intrede.

Wintervisserij

Kabeljauw is de kostbaarste vissoort voor de IJslandse visserij (nu 300.000 ton per jaar). De vloot volgt de bewegingen van de kabeljauw rond het eiland op de voet. Vooral van januari tot mei wordt er jacht op gemaakt, vaak in barre omstandigheden. Hij wordt gevangen met de handlijn, longliners, trawl of met netten. De lijnvisserij wordt massaal bedreven door de honderden ééndagvissers (naar schatting zelfs 1.500) met kleine maar gesofistikeerde vaartuigen. Ingevroren, gezouten of gedroogd (stokvis) is de kabelajuw voornamelijk voor uitvoer bestemd.

Ook de haringvisserij (haring van 30-40 cm) telt aardig mee voor de verwerking tot vismeel en visolie, terwijl de walvisjacht nagenoeg alle belang heeft verloren. De krab-, kreeft- en schelpdierenvangst is niet zonder belang tijdens de zomer- ☞

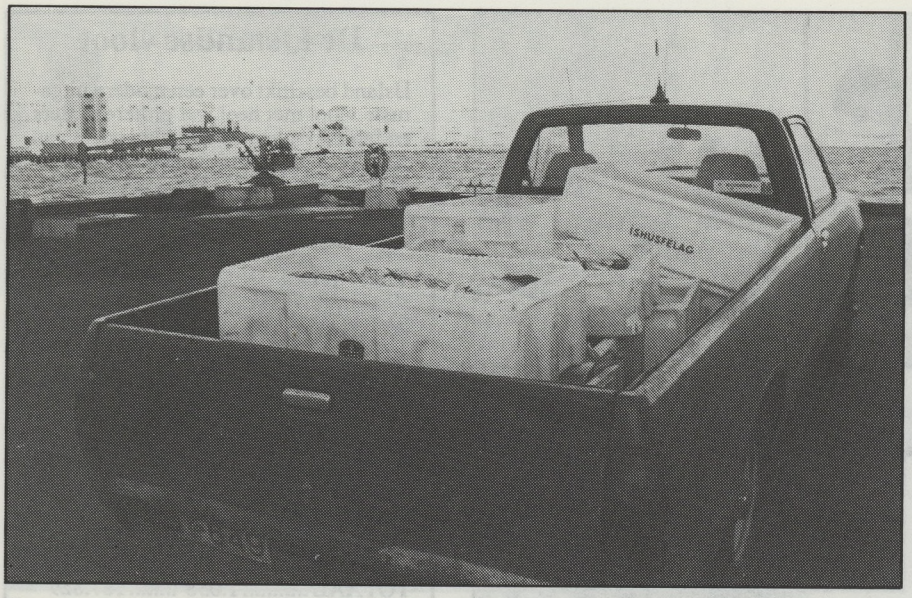
Kuwait Petroleum (Belgium)

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



Zo vertrekt een koper met zijn lading. De buitentemperatuur laat dit wel toe, maar erg hygiënisch kunnen we het niet noemen. (foto gw)

maanden. Voor de garnalenvisserij, soms aan boord verwerkt en verpakt, is Japan de belangrijkste afnemer.
In de lente en de zomer is de visserij vooral afgestemd op blauwe leng, zwarte heilbot (Groenlandse heilbot), roodbaars e.a.) De visverwerkende industrie, de koelhuizen, de viskonservenfabrieken en de verpakkingsbedrijven vormen de grootste groep van de industriële sektor. Daarnaast zijn nog tal van toeleveringsbedrijven aangetrokken zoals scheepswerven en fabrikanten van scheepsbenodigheden.

Visgronden en vloot

IJsland splitste zijn visgronden in zeven visserijgebieden die afzonderlijk worden geregistreerd en beheerd. Onder de talrijke vissershavens, een zestigtal. zijn Reykjavik, Akureyri, Isafjördur, Seydisfjördur, Hafnafjördur, Thorlakshöfn en Vestmannaeyjar de belangrijkste aanvoerplaatsen. Samen goed voor een jaaraanvoer van meer dan 1.500.000 ton (bijna vijftig keer de 32.000 ton van de Belgische vloot) per jaar.
De vloot is dan ook in verhouding. Met een vangstkapaciteit van ruim 120.000 brt is de vlootomvang de laatste jaren weer toegenomen. De grotere vaartuigen, een honderdtal waaronder een aantal diepvriestreilers, zijn echter in de minderheid. Bijna de helft van de vissersschepen zijn niet groter dan 50 brt. Het aantal middelgrote eenheden nam de laatste jaren gestadig toe. De gemiddelde leeftijd van de schepen van 110 brt tot 500 brt bedraagt 10,5 jaar, terwijl de kleinere schepen gemiddeld 25 jaar halen. Bijna een derde van de vloot heeft Revkjavik als thuishaven.
De grote vaartuigen staan in voor meer dan de helft van de aanvoer van kabeljauw, roodbaars, schelvis, heilbot. koolvis en schaaldieren (garnalen). Dit laatste hoeft niet te verwonderen. Ten gevolge van de kwotaregeling en de bouwstop kregen oude vaartuigen die door nieuwe werden vervangen slechts de kwota van het oude schip mee. Zo bezochten we in Reykjavik de slechts twee jaar oude vriespurseseinerhektreiler Helga II van 51,7 meter (3.300 pk of 2.426 kW) met een akkomodatie voor 23 opvarenden en een nooit gebruikte verwerkingsinstalltie voor rondvis aan boord. De Helga II kwam ter vervanging van een vaartuig zonder kabeljauw- of schelviskwotum. Het schip mag dan ook alleen vissen op capelin voor vismeel en garnaal die aan boord ingevroren en verpakt wordt in klaar-voor-verzending-doosjes van één kilogram en wat heilbot. De 16-koppige bemanning voert per reis van vier weken in de buurt van Groenland 140 ton garnalen aan, 1.000 ton capelin en 10 ton heilbot.

Visverwerking

IJsland beseft ten volle dat de bevolking er baat bij heeft de visverwerking in eigen handen te houden. Een groot deel van de vangsten, bijna uitsluitend rondvis, wordt dan ook eigenhandig schoongemaakt, gefileerd en ingevroren. Ook het zouten van vis (ook veel haring) is een typische IJslandse bezigheid. Pas op de derde plaats ☞

De IJslandvisserij in HVB

De laatste jaren werd in het vernieuwde "Het Visserijblad" reeds verschillende keren aandacht besteed aan de IJslandvaart van toen en nu. In twee bijdragen over *"De Vlaamse IJslandvaarders"* bracht Willem Lanszweert, direkteur van het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke, een historisch overzicht van het vissen met de kollijn (HVB nr 8 en nr 9/88). Marc Loy schetste de verschuiving van de IJslandvisserij van de Westkust naar Oostende en pende een portret van Robert Rycx, meer dan 40 jaar IJslandvaarder, (HVB nr 10/1988) en Guido Walters maakte de reeks vol met een bijdrage over de hedendaagse IJslandvaart (HVB nr 11-12/88). In de reeks "Vaartuig van de maand" bracht dezelfde auteur een potret van de drie overgebleven IJslandvaarders O.318 Belgian Sailer (HVB nr 8/88), O.129 Amandine (HVB nr 9/88) en O.216 Henri-Jeanine (HVB nr 11-12/88). Van deze nummers zijn nog een beperkt aantal exemplaren beschikbaar op het redaktiekantoor.

Belgische vangsten in IJslandse wateren

De IJslandse regering laat nauwelijks andere vaartuigen toen binnen de voorbehouden 200 mijlszone. Alleen vissers uit de Faroer-eilanden, Noorwegen en België kunnen er op beperkte schaal vissen. De visgronden en hoeveelheden zijn duidelijk bepaald. Volgens het bilateraal akkoord met IJsland mogen de drie Belgische vaartuigen die er nog toegelaten zijn volgens de nominale lijst jaarlijks nog 4.400 ton aangevoerd worden die uitsluitend in Belgische havens moet worden verkocht. Bij elke reis mag de hoeveelheid aangelande kabeljauw niet meer dan 25 procent omvatten van de totale hoeveelheid die in de IJslandse visserijzone werd gevangen. Deze hoeveelheid is ruim voldoende voor de drie overgebleven IJslanders O.129 'Amandine', O.216 'Henri-Jeanine' en O.318 'Belgian Sailor'. Uit het jaarverslag van de IJslandse visserij lichtten we volgende vangstcijfers (in ton):

	1986	1987	1988	1989
Kabeljauw	226	597	359	309
Schelvis	257	238	349	483
Koolvis	218	217	250	369
Roodbaars	423	398	361	190
Leng	88	157	132	95
Blauwe leng	-	-	-	-
Lom	-	-	-	-
Heilbot	14	22	-	-
Groenlandse heilbot		-	-	-
Capelin	-	-	-	-
Andere	126	123	229	188
TOTAAL	1.352	1.752	1.680	1.634

De Faroer Eilanden vingen in dezelfde periode 9.000 tot 12.000 ton, terwijl Noorwegen 46.000 tot 56.000 ton opviste. De totale opbrengst van de "vreemde" visserij bedroeg vorig 71.000 ton, of 4,7 % van de totale vangsten binnen de IJslandse wateren.



In de veilingshal van Hafnarfjördur wordt druk verhandeld. Elke dag veranderen er honderden fish tubes van eigenaar. (foto gw)

staat de export van verse afgeijsde visserijprodukten naar alle hoeken van de wereld.
De ontwikkelingen in de visverwerking lagen aan de basis van een nieuwe bedrijfstak. De automatisering leidde tot het ontstaan van gespecialiseerde ondernemingen voor verpakkingsmaterialen, verpakkingsmachines, fileermachines, koelinstallaties, ijsmachines, aangepaste kledij, elektronische weegschalen en aangepaste transportmiddelen.
De laatste jaren heeft ook de haringverwerking zijn betekenis teruggekregen. Het belangrijkste verwerkingsproces is het zouten en ook het invriezen van haring voor buitenlandse rokerijen neemt toe.
Lodde (spiering) is een soort die in grote hoeveelheden aanwezig is. De vangsten zijn vooral bestemd voor de vismeel- en olieproduktie, net als de capelin. Capelin is een kleinere haringachtige vis die de kabeljauwscholen volgt en ook als voedsel dient voor de kabeljauw.
Schelpdieren (grote garnalen, Sint-Jakobsschelpen) vinden vooral afzet in de diepvriesindustrie.
De IJslandse regering stelt ook alles in het werk om de verwerkingsindustrie rendabel te houden. Stimulerende maatregelen om nieuwe investeringen uit te lokken zijn schering en inslag. Hierdoor wil de regering de werkgelegenheid in de dorpen en steden aan de kust veilig stellen.

Schepen invoeren

De eenzijdige IJslandse ekonomie maakt dat het land een netto-importeur is van produktiegoederen. Hieronder vallen bijna alle visserij- en verwerkingsbenodigdheden. Zelfs vissersvaartuigen worden grotendeels ingevoerd. Als leverancier staat Denemarken op de eerste plaats. Frankrijk en West-Duitsland zijn eveneens belangrijke handelspartners. Voor navigatiebenodigheden en netten doen de IJslanders ook veel beroep op Noorwegen, Zweden en Japan.
De eigen werven, een vijtiental, houden zich hoofdzakelijk bezig met onderhoud en herstelling. Daar de vloot volgens de overheid nog 20 tot 30 procent boven de gewenste kapaciteit zit is er ook weinig toekomst in die industrietak. Overigens beschikt IJsland niet eens over een (onbetaalbaar) leger of een marinekorps, waardoor het zich kan veroorloven inzake scheepsbouw afhankelijk te zijn van het buitenland.

Guido Walters

(1) Knörr: stevig en ruim schip waarmee de Noren (Vikings) zich verplaatsten. Niet te verwarren met de bekende ranke drakenschepen waarin de Vikings vaak afgebeeld worden.

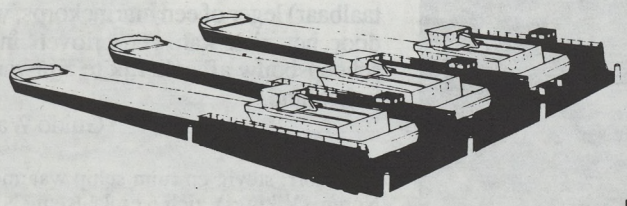
Over raven, knörrs, saga's en de Althing

Wat bezielt de IJslanders om hun leven te slijten op een grotendeels onbewoonbaar eiland, niet voor niets het laatste Europese land waar zich mensen vestigden. Een rotsachtige kust doorsneden met diepe fjorden, bezaaid met eindeloze lavavelden waar geen zaad tot kiemen komt. Ontoegankelijke rotsformaties met ijskappen tegen de achtergrond. Vuurbergen en uitgestrekte gletsjers die alleen avontuurlijke toeristen als reisdoel kunnen bekoren. En toch wonen hier reeds eeuwenlang mensen. Al in de achtste eeuw betraden (door de Vikings verdreven) Ierse monniken en kluizenaars dit onherbergzaam eiland in de hoop er een vroom en vredig leven te leiden. Maar de eigenlijke wieg van de IJslandse bevolking stond in Noorwegen.
De onderlinge twisten moe, en door de heerszuchtige Haraldur-met-de-mooie-haren van hun vrijheid beroofd, besloten heel wat Noorse hereboeren zich elders te vestigen. Ze laadden familieleden, slaven, huisraad, vee en bouwmaterialen in hun stevig gebouwde en ruime *knörrs* (1) en vestigden zich in Schotland, Ierland, op de Hebriden en de Faröer Eilanden.
Floki Vilgerdarson was een van de eerste boeren die zich op IJslandse bodem vestigde na het aanhoren van de fantastische verhalen van twee Vikingen die bij toeval op het eiland beland waren. Met zijn gezin en veestapel ging het eerst naar de Shetland en vervolgens naar de Faröer Eilanden waar hij zich drie raven aanschafte die hem bij de overtocht behulpzaam zouden zijn. Toen hij de eerste raaf losliet keerde de zwarte vogel terug vanwaar hij gekomen was. Voor de IJslandvaarder-avant-la-lettre betekende dit dat hij nog niet halfweg was. Toen de tweede raaf de vrijheid kreeg cirkelde hij enkele keren boven het schip en zette zich weer neer, waaruit Floki besloot dat hij halfweg was. Volgens de saga (2) leidde de derde raaf het gezelschap naar zijn bestemming. Vilgerdarson vestigde zich in de visrijke Breidafjördurbaai. Niet voor lang echter, want het vee overleefde de eerste strenge winter niet. Uitgeput door koude en gebrek aan voedsel keerde Raven-Floki (want zo luidt zijn bijnaam) naar zijn vaderland terug.
Raven-Floki zou ook verantwoordelijk zijn voor de naamgeving van IJsland toen hij de fjorden vol drijfijs ontdekte.
Het voorbeeld van Vilgerdarson kreeg navolging. De Viking Ingolfur Arnarson en zijn aanhang trokken in 874 naar IJsland om er zich defintief te vestigen in een baai in het zuidwesten. Her en der ontdekte hij rookpluimen die in werkelijk de opstijgende dampen van de talrijke warmwaterbronnen waren. Hij noemd de plaats *rookbaai* of *Reykjavik*.
Velen volgden nadien het voorbeeld van Ingolfur. Aan de kust verrezen talrijke nederzettingen waar zich vaak rijke Noorse boeren vestigden. De immigratiegolf was zo sterk dat er spoedig een gemeenschap ontstond die een eigen wetgevend vergadering oprichtte. In Thingvellir of de *vlakte van de rechtspraak* werd in 930 de *Althing* opgericht, de oudste parlementaire vergadering te wereld.

(1) Knörr: stevig en ruim schip waarmee de Noren (Vikings) zich verplaatsten. Niet te verwarren met de bekende ranke drakenschepen waarin de Vikings vaak afgebeeld worden.
(2) Saga: aanvankelijk mondelinge overleveringen over denken en handelen van de bewoners van IJsland. Later werden ze opgeschreven. In de wereldliteratuur nemen ze een aparte plaats is.

MACHINEFABRIEK BOLIER
DORDRECHT/HOLLAND

Grevelingenweg 21, 3313 LB Dordrecht
Postbus 215, 3300 AE Dordrecht
Telefoon 078 - 164 111
Telex 29329 bomak
Telefax 078 - 210 313



BINNENVAART-SERVICE

3 stevendokken voor schroef-, as-, en roerreparaties voor de grootste binnenvaartschepen en duwboten.
Specialiteit: OSTERMANN schroeven.

DIESELMOTOREN-SERVICE

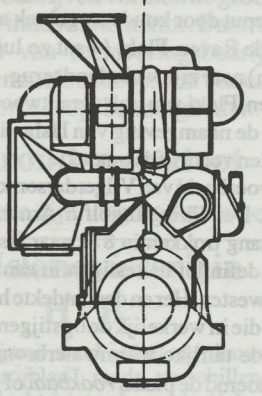
7 dagen van de week - 24 uur per dag - dieselmotorenservice aan MAK en YANMAR motoren. Reparatiewerkplaatsen met eigen havenfaciliteiten.

VERKOOP van DIESELMOTOREN via:

MAK NEDERLAND
DORDRECHT | HOLLAND

Grevelingenweg 9-11, 3313 LB Dordrecht
Postbus 215, 3300 AE Dordrecht
Telefoon 078 - 163 301/164 111
Telex 29329
Telefax 078 - 210 393

MAK

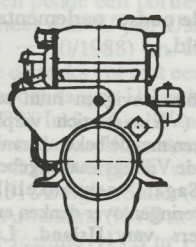


Dieselmotoren voor voortstuwing, hulp- en stationair bedrijf van 780 - 9900 KW

Diesel Sales & Services
Merwedehaven
DORDRECHT/HOLLAND

Grevelingenweg 21, 3313 LB Dordrecht
Postbus 215, 3300 AE Dordrecht
Telefoon 078 - 164 111
Telex 29329
Telefax 078 - 210 393

YANMAR



YANMAR

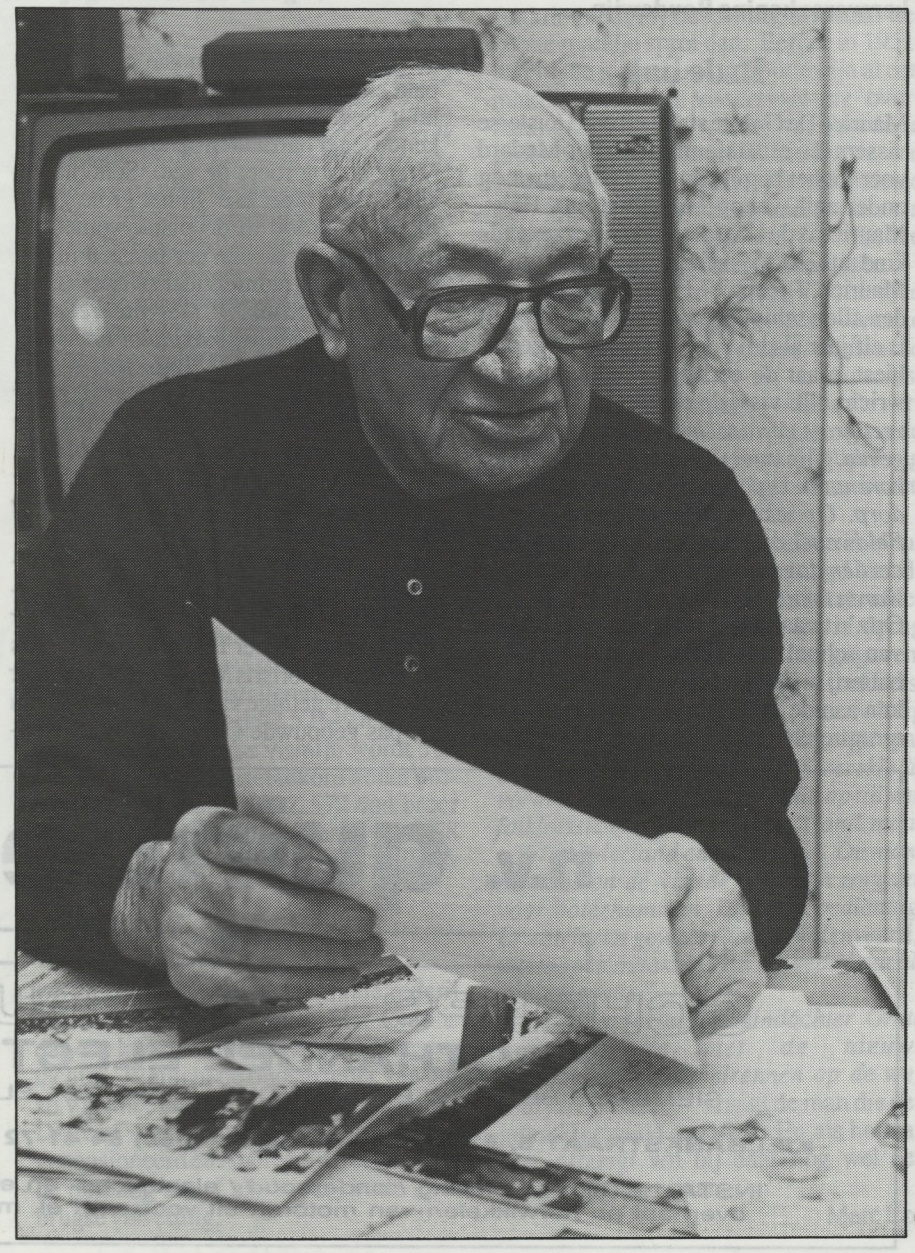
VOORTSTUWINGSMOTOREN
van 154 - 1103 kw

HULPMOTOREN
van 55 - 1103 kw

Oud-reder Maurice Degroote:

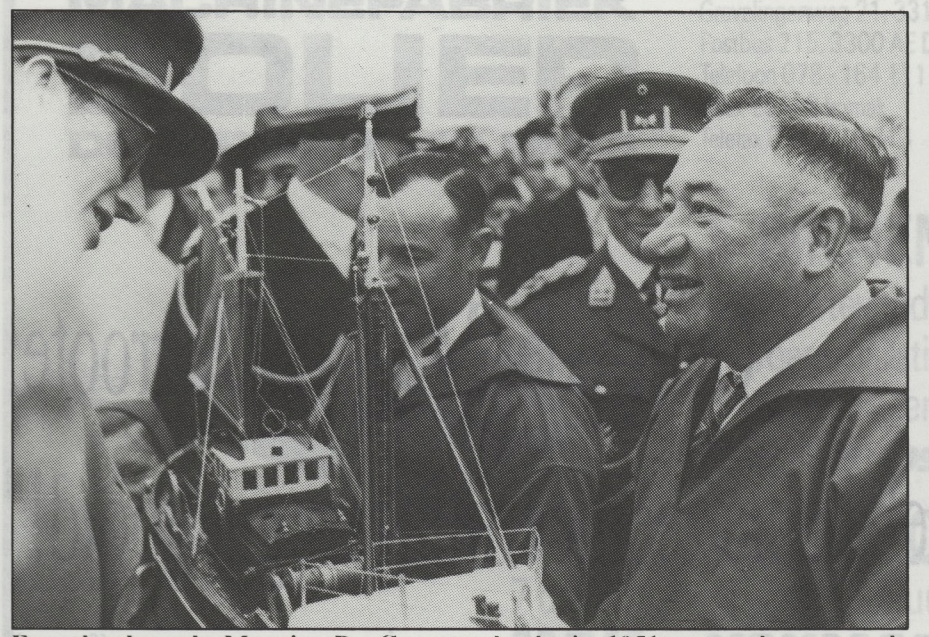
"En daarom heb ik die zeemeermin teruggegooid!"

(foto gw)



Met het mensenleven van schipper-reder Maurice De Groote (87) uit Heist vul je gemakkelijk twee interviews.
Hoewel visser, leidde hij ook aan de wal een druk sociaal leven en zetelde hij in menig lokaal bestuur.
Maar ook als propagandist van de vis trok hij — tot in het paleis toe — het land door en als boeiend causeur kwam hij in diverse programma's over de visserij op radio en T.V.
Wij treffen hem in zijn huis te Heist, waar hij, geassisteerd door zijn jongere broer Theophiel (die hem met verhelderende voetnoten en korrekte data bijspringt) z'n leven voor Het Visserijblad graag nog eens overdoet.
Zo schippert een gelukkige Maurice rustig, maar alert, naar de negentig toe.

☞



Een glunderende Maurice De Groote schenkt in 1951 een makette aan de kersverse koning Boudewijn.

In de bak

Maurice De Groote stamt uit een Heisterse vissers- en redersfamilie. Vader Medard voer tot het begin van de 20ste eeuw nog onder zeil, vanop het strand van Heist. Maurice is de tweede zoon en het zevende kind uit een kroostrijk gezin van zeventien. Maurice, Theophiel, Felix en Kamiel worden allen schipper en reder. Maurice zelf is elf jaar als hij voor het eerst het zeegat kiest, maar de eerste wereldoorlog ontwricht alle visserij-aktiviteit. *"Om ons zeer grote gezin toch wat te eten te kunnen geven, ging ik met vrienden in de oogsttijd korenaren rapen in de velden achter ons dorp. Op zekere dag werden we door de Feldwebel opgepakt en we vlogen voor dertien dagen in de bak. Stel je voor: wij waren toen nog kinderen!"*

Op z'n twaalfde wordt hij door de Duitsers van school gehaald om o.a. een FLAK-batterij te helpen bouwen en andere werken aan de zeedijk uit te voeren. Bij het terugtrekken van de Duitsers in 1918 worden z'n vader en zijn oudste broer opgepakt en ook Maurice wordt tot in Borgerhout 'opgedreven' om voor het terugtrekkende leger barrikaden op te trekken.

Na de oorlog roept de zee. Schoolopen was er niet meer bij. In het grote gezin moest er brood op de plank komen en Maurice vaart als één der laatsten in een eeuwenlange traditie onder zeil ter visserij bij reder Reulink. *"Met die zeilende schuiten gingen we maximaal tot vijftig kilometer uit de kust. Toen was er nog geen koelsysteem of ijs aan boord, zodat we maximaal vijf dagen — van de maandag tot de vrijdag — op zee bleven. De vis werd daarna ter plaatse aan de man gebracht of op stootkarren heel Heist door gevoerd."*

In 1922 monstert hij aan op de Z.8 van reder Debra, één van de eerste gemotoriseerde vaartuigen van de Oostkust. Schipper is zijn schoonbroer Frans Vantorre. Als matroos-motorist is Maurice drie jaar later de aktieve getuige van de schipbreuk van de pas gebouwde O.150 van Jules Hennaert, vader van Miel en van de onlangs overleden Pedro. De Z.8 redt de vierkoppige bemanning ter hoogte van de Westhinder. *"Ik herinner me dat Jules zijn nieuwe zeilen nog wilde afnemen — de schepen waren toen nog niet verzekerd — maar het was al te laat."*

Terwijl hij vaart, volgt hij in de weekends de lessen aan de visserijschool te Heist en behaalt er het brevet van schipper. Tot 1933 blijft Maurice varen op de Z.8. Dan stapt hij over op de Z.7 van rederij Haerinck, waar hij zijn broers Theophiel en Felix aan boord treft. Dezelfde rederij bracht kort daarop de Z.4 'Buffalo' in de vaart. Maurice: *"Een boot van zeventien meter met een ABC-motor van 110 pk. Het schip was werkelijk de parel van de Zeebrugse vloot en met zijn acht knopen een voor die tijd snel schip."* Maurice wordt er schipper op en zijn twee broers volgen hem. In tegenstelling met de Z.7 levert dit vaartuig prachtige vangsten op en zijn de inkomsten van de bemanning evenredig hoog.

Toch stapt Maurice, kort voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog, over op de Z.54 'De Blauwvoet' met de bedoeling er medeëigenaar van te worden. Maar de tweede weredloorlog schikt de kaarten anders.

In tegenstelling tot veel van zijn familieleden vluchtte Maurice, die in 1926 gehuwd was, en op dat moment de zorg had over drie zonen en een dochtertje van vier maanden, niet naar Engeland. *"Mijn vrouw vond die tocht met de kinderen te riskant,"* zegt Maurice, *"in mei waren twee van haar schoonbroers al op mijnen gelopen en op zee gebleven."*

Tijdens de oorlogsjaren vaart hij onder het gezag van schipper Brouxon, met de O.75 'Ibis', een boot van de Pêcheries à Vapeur van reder Bauwens, op haring. In 1944 pikken ze de bemanning op van de B.14, die op een mijn gelopen was.

Rekord

Na de oorlog schippert Maurice de H.49

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



Maurice en broer Theophiel klinken op een rijkgevuld leven. (fot gw)

(Later Z.510) tot hij in 1947 samen met Debra de Z.554 laat bouwen. Het eerste vaartuig, een houten boot van zestien meter, met een motorvermogen van 150 pk, dat werd afgewerkt door Leon De Graeve.
Samen met z'n zoons Medard, Henri en André en motorist Frans Calcoen, alias 'Spekke', maakt schipper-reder Maurice De Groote mooie besommingen, maar in 1951 — na drieëndertig jaar varen, waarvan achttien als schipper — geeft hij het roer in handen van Medard, die samen met de twee andere zonen en Frans het schip verder runt. Maurice blijft wel alle netten breien en herstellen.
Tijdens de legendarische februaristormnacht van 1953 maakt hun vaartuig bij het winden van het net slagzij. Henri en Albert Bulcke gaan over boord. Maurices zoon kan zich nog aan het net vastklampen en wordt gered. De ongelukkige Albert verdrinkt. In diezelfde nacht vergaat ook de Z.527 met man en muis.

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

"Sinds 1951 ben ik dus niet meer op zee geweest," zegt Maurice, *"mijn vrouw, die in 1969 overleden is, was toen al ziek en ik wist dat op het schip alles in goede handen was. Bertje Strobbe uit Blankenberge nam de plaats in van de onfortuinlijke Albert Bulcke en net als Frans Calcoen is ook hij meer dan dertig jaar met mijn drie zoons blijven varen. Waar tref je vandaag de dag nog zo'n hechte band tussen bemanning en schip?"*
In 1964 brengen de De Grootes de Z.573 'La Paloma' in de vaart." *De jongste, André, zong graag en goed en het schip kreeg dan ook de naam van een lied uit die dagen."* De Z.573 was meteen het eerste stalen vaartuig dat bij De Graeve van stapel liep. Het schip voer op alle visserijen: van de Witte bank tot de Noordzee en het Kanaal. Omwille van diverse ongevallen met het — toen nieuwe — bokkensysteem heeft De Groote die visserijtechniek nooit aan boord willen installeren.
Kort daarop maakt de Z.573 een rekordreis. In de Zeebrugse vismijn wordt 523 000 frank besomd. Het rekord houdt precies één dag stand. De Z.572 van broer Theophiel landt 's anderendaags voor 688 000 frank vis aan. 't Bleef dus in de familie.

Oudste

De Z.573 blijft voor de familiale rederij varen tot maart vorig jaar. Het schip is dan een kwarteeuw oud. Z'n reder zesentachtig. Wellicht de oudste reder van onze Vlaamse visserij.
De twee oudste zonen zijn intussen ook gepensioneerd en André blijft tot vandaag de dag nog aktief als 'raper' in de Zeebrugse visveiling.

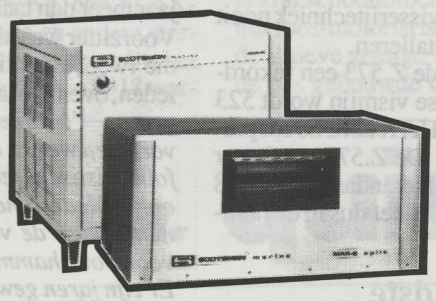
Maurice bleef, sinds hij in 1951 reder-aan-de-wal werd, ook niet bij de pakken zitten. 's Morgensvroeg, voor het mijnen registreerde hij de ijsbestellingen en in één moeite dreef hij ook een handel in sigaretten die aan boord werden meegenomen. In 1975 staakte hij die beroepsaktiviteiten, maar stilzitten was er ook toen nog niet bij.
In 1929 al is Maurice medestichter van de supportersklub 'De Zeemeermin'. Dertig jaar is hij voorzitter geweest van de bloeiende vereniging die nu zo'n 1 700 leden telt. Over de geborduurde prachtige vlag die op manifestaties menig prijs wegkaapte raakt Maurice niet vlug uitgepraat. De vlag droeg ooit de interesse weg van koningin Astrid.
Iedere karnavalmaandag grijpt nu nog altijd het Bal van de Zeemeermin plaats en de dag daarop is er de traditionele vriendenmatch tussen de vissers en de plakkers.
Na de oorlog wordt hij 43 jaar lang bestuurslid van 'Hand in Hand' en in die funktie biedt hij de koning driemaal het eerste mandje sprot aan. Eerder in 1951, had hij de jonge koning Boudewijn al een makette van een vissersvaartuig overhandigd. Toen er sprake was van de te grote hoeveelheden kwik die de vis zou bevatten, flapte Maurice er ten paleize uit: *"Sire,, het zijn er zonder kwik en u wordt er ook niet dik van!"* Maurice woog toen zelf meer dan honderd kilo.
Verschillende keren werkte hij ook mee aan radio- en TV-programma's over onze visserij. Zo kreeg hij op zeker moment de lachers op zijn kant — en de journalist Omer Grawet sprakeloos — door z'n verhaal over die zeemeermin die ze ooit in de netten kregen, maar die onmiddellijk terug in zee gegooid werd omdat ze 'haar benen niet wou opendoen'!
Naast al deze sociale aktiviteiten is Maurice De Groote ook een overtuigd bloedgever. Als bestuurslid van de lokale afdeling van bloedgevers heeft hij in dertig jaar meer dan tachtig keer bloed gegeven.
Voorzitter was hij ook van de visbakkers, die tweeëntwintig jaar lang, met twintig leden, overal te lande de vis gingen propageren. *"In onze typische visserskledij vormden we een echte attraktie op tal van folkloristische feesten in eigen land, maar ook in Nederland en Duitsland. De mannen bakten de vis, de vrouwen zorgden voor boterhammen, koffie en bediening. Er zijn jaren geweest dat we vijfenveertig uitstappen maakten. En we deden dat allemaal gratis."*
"Weet je dat mijn kleindochter Greta getrouwd is met de nieuwe wereldkampioen wielrennen op de weg Rudy Dhaenens?" vraagt de man die een gelukkige oude dag slijt. En als het van hem afhangt wil hij daar nog wel een poosje mee doorgaan.

Marc Loy



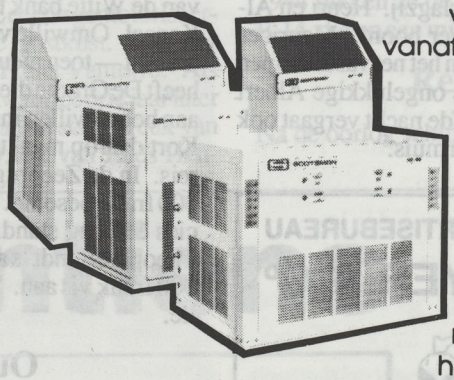
Scherfijs met zoet water of met zeewater

Scotsman Mar: gebruikt zoet- of zeewater, kan daarom zowel aan boord van schepen als aan land geïnstalleerd worden.Capaciteit van 350 tot 2500 kg scherfijs per dag. Leverbaar met ingebouwde compressor of in split- versie voor apart opgestelde koelgroep.Scotsman Mar maakt ondergekoeld (-6°C/ -12°C) zeer droog scherfijs bijzonder geschikt voor langere bewaring.



Korrelijs van zoet water

Scotsman MF en AF: het grootste programma korrelijsmachines van de wereld, vanaf 85 tot 2500 kg per dag, met geïntegreerde of aparte ijsbunkers. Scotsman biedt stevige, kompakte en betrouwbare machines voor het produceren van droog, korrelig ijs, ideaal voor presentaties en perfekt voor de bewaring.



Industriezone"den Hoek"
Vosveld 8b
2110 Wijnegem

K dubbel A

Tel. (03) 326 30 30
Telex 34161
Fax (03) 326 31 37

Uitgebrande O.231 'St.-Carolus' opnieuw in bedrijf genomen



De grote bokkentreiler O.231 St.-Carolus is er opnieuw op uitgetrokken. De voorbije weken werden de vernieuwingswerken aan het vissersvaartuig voltooid. De brand in juli bracht een onvoorziene vertraging van bijna twee maanden met zich mee. Het schip kreeg een nieuwe ABC-diesel van 1.175 pk die een grotere schroef van 2,9 meter aandrijft. De keerkoppeling, hulpgroepen en de winch werden eveneens vervangen. Voorts moest de hele elek-trische bedrading worden herlegd en ook het centraal smeersysteem liep zware schade op bij de brand. De O.231 kreeg niet alleen een volledig nieuw visruim, maar is ook het eerste vaartuig dat hiervoor een certifikaat van de scheepsmeetdienst bekwam. De St.-Carolus haalde nog een primeur aan boord door een filterinstallatie voor het lenswater te plaatsen waardoor alleen nog gezuiverd water in zee terecht komt. Aan de oorspronkelijke konstruktie van het in 1981 in Langerbrugge gebouwde schip werd niet geraakt. Wel kwamen er nieuwe stabiliteitsberekeningen bij te pas waarvoor het Nederlandse studiebureau Gommers instond.

Reder Norbert Hennaert maakt de eerste reis nog zelf mee. De bemanning waarmee hij op donderdag 25 oktober vertrok bestaat verder uit schipper Franky Seys, motorist Jean-Pierre Pots, stuurman Johan Hennaert, de matrozen Geert Deman en Gwen Germonprez, lichtmatroos Freddy Van Loocke en scheepsjongen Paul Andries. (gw)

man Franky De Paep, matroos-machinist Jimmy Laseure, matrozen Pascal Dobbelaere en Wim Witgeers en scheepsjongen Mario Delporte.

Het schip is eigendom van de rederij Ravana en maakt deel uit van de zogenaamde Groep Pauwaert-Witgeers die onlangs ook de nieuwe Z.200 'Wagram' aan de haak sloeg. De groep beschikt reeds over acht vaartuigen die ondergebracht zijn in evenveel vennootschappen.

Vijf beëindigingspremies aangevraagd

Bij het Ministerie van Verkeerswezen zijn opnieuw vijf aanvragen voor het bekomen van de beëindigingspremie ingediend. Het betreft aanvragen voor de vaartuigen O.32 'Vicky', O.108 'Arent', O.309 'J. Van Maerlant', O.318 'Belgian Sailor' en N.719 'Atlantic'. De aanvraag houdt niet noodzakelijk in dat de schepen ook effektief uit de vaart verdwijnen.

De toekenning van de beëindigingspremie is onderworpen aan de goedkeuring en afhankelijk van de beschikbare kredieten. De vaartuigen kunnen aktief blijven tot de eigenaar(s) bericht krijgen dat de beëindigingspremie ook is toegekend. Hij heeft dan dertig dagen de tijd om het vaartuig van de officiële lijst te laten schrappen.

De toekenning van de premie is afhankelijk van een aantal voorwaarden. Zo moet de **lengte tussen de loodlijnen** ten minste 12 meter bedragen, waardoor de O.32 (l.o.a. 13,50 m) wellicht niet in aanmerking komt. Het vaartuig moet tijdens het voorbije jaar honderd visdagen tellen en minsten vijf jaar op de officiële lijst voorkomen. Sommige reders dienen een aanvraag in als voorzorgsmaatregel voor het geval het schip iets mocht overkomen. De beëindigingspremie bedraagt 2,8 miljoen (20 bt) tot meer dan 17 miljoen (+300 bt).

Z.35 'Vili' opnieuw aktief

Na een wekenlang verblijf in het droogdok van Padmos in Stellendam keerde de gewezen O.35 'Torbay' onherkenbaar terug naar Zeebrugge. De totaal herbouwde Z.35 'Vili' vertrok maandag 15 oktober op maidentrip. Aan boord schipper-stuur-

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

BTB

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.)

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

EEN NAAM MET FAAM

ANGLO BELGIAN CORPORATION

Wiedauwkaai 43,

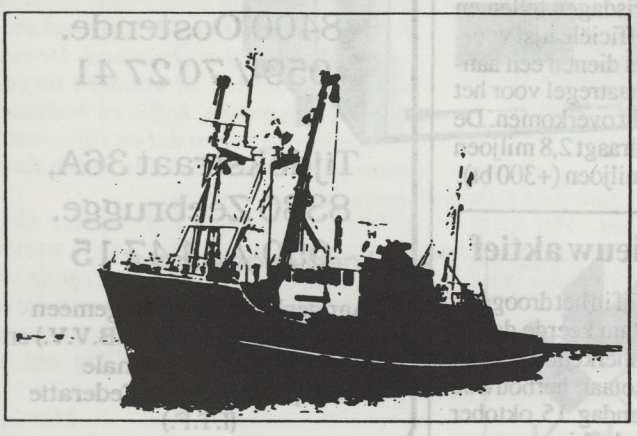
B. 9000 GENT

TEL. 091/23 45 41 (5 Lijnen)

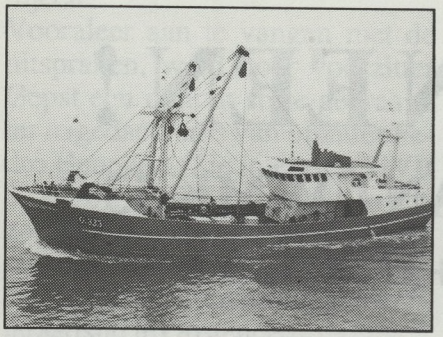
Telex: 11 298 abcgt b

FAX: 091/24 03 01

Marine voortstuwingsmotoren



O.333 'Marco' verhuist naar Zeebrugge



In minder dan zes maanden is de O.333 Marco tweemaal van eigenaar veranderd. In april verkocht de Bredense reder Oscar Martinsen zijn meerderheidsaandeel in de grote bokkentreiler aan schipper-medeëigenaar Maurice Coussaert uit Nieuwpoort die voor eigen rekening ging werken en het vaartuig onderbracht in de N.V. Rederij Marco. Ook de O.33 Marbi van de rederij Martinsen en Vanbillemont werd volledig overgelaten aan Prosper Vanbillemont die de N.V. Rederij Marco stichtte.
Beide 1200 pk-ers zijn vrij recent gebouwd. De O.33 dateert van 1976 en de O.333 zelfs van 1985. Beide treilers waren trouwe klanten in de Oostende. Vorig jaar stonden ze gezamelijk in voor een brutobesomming van meer dan 60 miljoen in de Oostendse vismijn.
Vorige week verspreidde het gerucht dat de O.333 opnieuw verkocht was zich als een lopend vuurtje in het Oostendse visserijmilieu. De nieuwe koper bleek de André Beernaert van de rederij Ruytingen te zijn, reeds eigenaar van de gewezen IJslander Z.324 Wielingen. Reder Beernaert nam de N.V. Marco in zijn geheel over. Hij heeft niet de bedoeling om de Z.324, de oudste treiler van de Zeebrugse vloot (bouwjaar 1948) uit de vaart te nemen. Onlangs lag het schip nog in het RMT-droogdok waar nog voor een belangrijke som onderhouds- en herstellingswerken uitgevoerd werden aan de op de Boelwerf in Temse gebouwde diepzeetreiler.
Op het moment dat het nieuws bekend geraakte - het compromis was getekend maar de akte nog niet verleden - zat de O.333 nog op zee. Na de eerstvolgende thuiskomst vaart de O.333 voor rekening van de nieuwe eigenaar. Wellicht blijft het schip onder de Oostendse "O" varen, maar zal vermoedelijke regelmatig in Zeebrugge verkopen.

BBL

Veranderingen in de Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen

SEPTEMBER 1990

Geschrapt:
¤ Z.186 SHANNON, eigendom Firma Crevits Louis en Zonen B.V.B.A., Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege-Brugge Geschrapt: 13.09.90
¤ Z.162 VAN DYCK, eigendom N.V. Bunkers-Dobbelaere, Laurierstraat 32, 8390 Knokke-Heist Geschrapt: 14.09.90
Verandering benaming onderneming en nieuw huisnummer:
¤ Z.183 CHRISTOPHER, eigendom B.V.B.A. Rederij Hertsens, Graaf d'Ursellaan 18, 8390 Knokke-Heist
¤Z.583 ANGELINA, eigendom B.V.B.A. Rederij Hertsens, Graaf d'Ursellaan 18, 8390 Knokke-Heist
Verandering van tonnemaat en pk:
¤ N.22 ZEESTER: eigendom P.V.B.A. Rathé en Puystiens, Dudenhofenlaan 12, 8450 Nieuwpoort
Bt. 37,00; Nt. 11,00; motor 249 pk, 183 kW. Zeebrief: 11.09.90
Adresverandering:
¤Z.501 ASTERIAS: eigendom B.V.B.A. Rederij Sabrina, Steenstraat 26, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.48.43. Zeebrief: 11.09.90
Verandering van benaming onderneming:
¤ Z.59 GUDRUN, eigendom B.V.B.A. Zeemansblik, De Benne 4, 8390 Knokke-Heist
¤ Z.510 ALBRECHT RODENBACH, eigendom B.V.B.A. Zeemansblik, De Benne 4, 8390 Knokke-Heist
Verandering van eigendom:
¤ Z.15 STEPHANIE, eigendom N.V. Rederij Stephanie, Oudengemselaan 29, 8370 Blankenberge. Zeebrief: 19.09.90
Afstellen motor:
¤N.408 SPERANZA, eigendom Kiekens Noël-Byloo, Nieuwpoortsesteenweg 151, 8458 Oostduinkerke
motor 290 pk, 213 kW Zeebrief: 21.09.90
¤ N.350 COLETTE, eigendom Kiekens Noël, Nieuwpoortsesteenweg 151, 8458 Oostduinkerke motor 260 pk, 191 kW. Zeebrief: 21.09.90
Adresverandering en nieuw telefoonnummer:
¤Z.200 WAGRAM, eigendom B.V.B.A. Carpe Diem, Onderwijsstraat 105, 8390 Knokke-Heist, tel. 050-51.12.27
Verandering van thuishaven, naam en eigendom:
¤ O.35 TORBAY wordt Z.35 VILI, eigendom N.V. Ravana, Onderwijsstraat 105, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.12.27

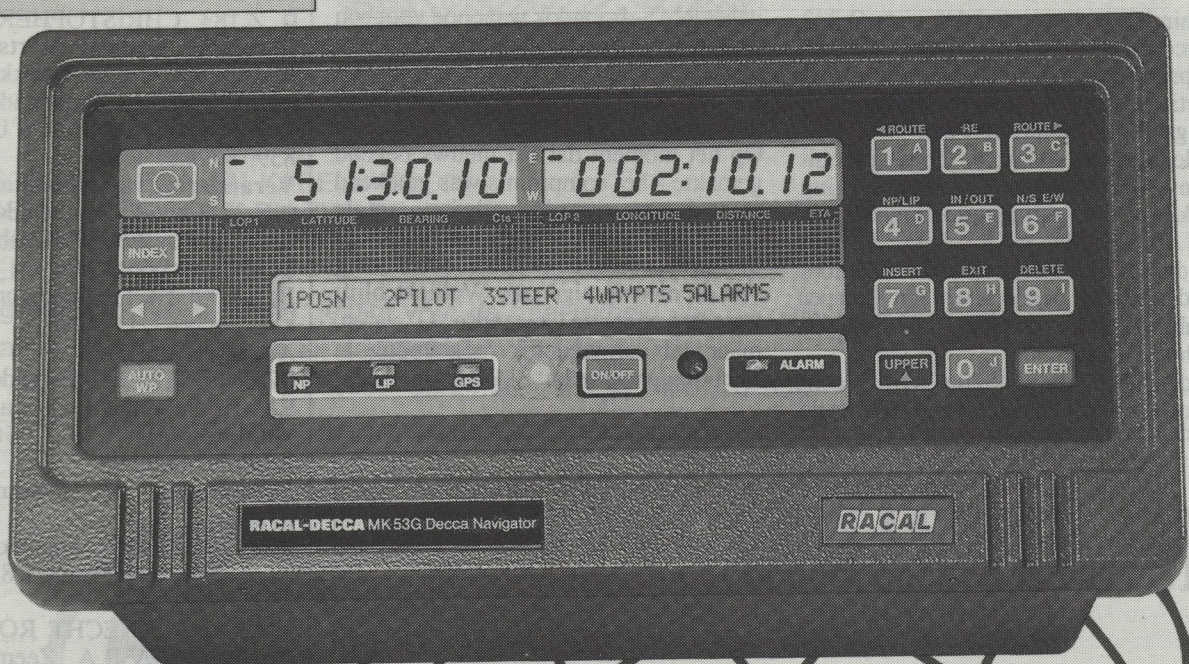
RACAL-DECCA

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

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Op 17 oktober ll. kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart na acht maanden non-aktiviteit opnieuw bijeen.
Vooraleer aan te vangen met de uitspraken, werd door voorzitter Gepst een minuut stilte gevraagd ter nagedachtenis van bijzitter Pedro Hennaert (Zie interview HVB 6, 1990). Pedro zal in de Onderzoeksraad opgevolgd worden door zijn zoon Norbert, reder van de O.231 en O.187 en tevens gemeenteraadslid te Oostende.

Tegen de sluisdeur

Schipper Stephan Dewulf van de O.309 "J. Van Maerlant" werd voor drie dagen geschorst om op 25 november met zijn vaartuig tegen de sluisdeur van de vissershaven te Oostende te botsen, waarbij de vijzelstang van de noordelijke buitenvloeddeur beschadigd werd. De sluisdeur kon 's anderendaags terug in werking worden gesteld, waardoor er praktisch geen ekonomisch verlies gelden werd door de schepen die in het visserijdok gemeerd lagen.
Op de O.309 was de bediening van de motor defekt. Toen schipper Dewulf bemerkte dat zijn schip teveel vaart had, heeft hij de motorist de nodige bevelen toegeroepen. Deze heeft de schroef niet meer tijdig achteruit kunnen schakelen.
De Raad stelt bijgevolg vast dat de schipper geen assistentie van het Loodswezen heeft gevraagd, wetende dat hij zijn motor niet normaal kon bedienen. Dewulf is bijgevolg in overtreding op voorschrift 2 van het IAR dat bepaalt dat de schipper voorzorgsmaatregelen moet nemen als zijn vaartuig zich in een bijzondere omstandigheid bevindt.

Dodelijk arbeidsongeval

Op 29 september '88 vertrok de 'Herakles' uit de Oostendse haven met bestemming visvakken 204 en 208.
Op 7 oktober werd besloten naar Lowestoft te varen om er te schuilen en op de 10de van dezelfde maand werd de vangst aldaar verkocht.
Omstreeks 12 uur kreeg de bemanning opdracht zich aan wal te begeven om proviand te kopen voor de volgende reis.
Omstreeks 13 uur waren matroos Eric Robin, motorist Gilbert Vercoutter en matroos Albert Hiele terug aan boord met het meeste proviand. Zij vertrokken omstreeks 13.15 opnieuw van het schip en kwamen dan om 15 uur terug.
De ganse bemanning was via het voorschip aan boord gegaan, met uitzondering van Hiele, die er de voorkeur aan gaf via de ladder, ongeveer ter hoogte van de achtergalg, het schip te bereiken.
Omdat het toen laagwater was, diende hij ongeveer drie meter af te dalen. Volgens getuigen lag het achterschip niet tegen de met autobanden bezette kaaimuur. De afstand tussen de ladder en de reling bedroeg ongeveer één meter.
Hiele was niet groot en moet bij het overstappen uitgegleden zijn.
Uit de lijkschouwing is gebleken dat hij geen enkele kwetsuur of kneuzing vertoonde, zodat een zware val op de reling uitgesloten is. Hiele kon niet of nauwelijks zwemmen.
Een tiental minuten nadat de bemanningsleden aan boord waren, heeft men het lichaam van Hiele zien drijven.
Schipper Paul Calcoen is toen in het water gesprongen, maar Hiele lag reeds met het hoofd onder water en gaf geen teken van leven meer. Willy Poppe, een Belgische visser woonachtig in Lowestoft, kwam eveneens ter hulp, maar niets kon nog baten.
Het stoffelijk overschot werd te Lowestoft gebalsemd en gekist. De N.45 zette de reis verder met Willy Poppe aan boord als vervanger voor Albert Hiele.
Op 21 oktober werd de kist van Albert Hiele aan boord van de N.45 gebracht, die dezelfde dag nog om 20.30 de Oostendse haven is binnengevaren.
Albert Hiele werd op 23 oktober te De Panne begraven.
De Raad was van mening dat schipper Calcoen en de andere opvarenden bij het voorval geen beroepsfouten begaan hebben en ze werden dan ook buiten de zaak gesteld. De kosten zijn ten laste van de staat. De Raad hield er eveneens aan de familie zijn oprechte gevoelens van medeleven over te maken.

Verlopen monsterrol

Schipper André Beernaert van de Z.324 'Wielingen' werd voor één dag geschorst om met een verlopen monsterrol op zee vertrokken te zijn. De schipper bracht zijn monsterol dan twee dagen na aankomst binnen, hetgeen op zijn beurt een inbreuk betekent op het artikel dat zegt dat het logboek binnen de 24 uur na aankomst moet voorgelegd worden aan de Waterschout.

Verkeersscheidingsstelsel

Schipper Leon Compernolle van de Z.96 'Jan van Gent' kreeg 12 dagen schorsing om op 4 juli 1988 de zone voor het kustverkeer te gebruiken i.p.v. het aangrenzend verkeerscheidingsstelsel.
Schipper Jan De Voogt van de Z.183 'Christopher' werd op 19 oktober '88 door de Dover Coastguard in overtreding genomen om in de SW-line tegen de algemene richting van de verkeersstroom in te varen. De schipper werd bestraft met één dag schorsing.
Schipper Alain Rathé van de N.75 'Savry' werd met een vermaning bedacht om op 6 januari '89 de SW-line van het verkeersscheidingsstelsel niet onder een rechte hoek gekruist te hebben.

Verjaard

Eddy Ulin van de O.499 'Coudekercke' en Wilfried Lebluy van de O.274 moeten niet meer voor de raad verschijnen, omdat de overtredingen die vastgesteld werden inmiddels verjaard zijn.

Raad van 24 oktober

Op woensdag 24 oktober vergaderde de Raad voor de tweede keer na een lange rustperiode. Voorzitter was J. Guffens. Er stonden niet minder dan 19 gevallen op de agenda en 26 personen waren opgeroepen om voor de Raad te verschijnen. Van de opgeroepenen waren er slechts tien aanwezig.
Vermeldenswaard is de klacht van Norbert Vueghs (afwezig op de zitting), sekretaris van de Vlaamse Vereniging voor Watersport te Nieuwpoort, waarbij acht schippers (vier aanwezig op de zitting) van Nieuwpoortse vissersvaartuigen zich moesten verantwoorden voor het overtreden van de toegelaten snelheid in de havengeul. De hekslag van de vaartuigen zou schade veroorzaakt hebben aan gemeerde pleziervaartuigen.
Betrokkenen Ronny Vanhoutte van de N.700, Fernand Mussche van de N.408, Peter Maes van de N.49 en Patrick Coulier van de N.575 waren eensluidend in hun verklaringen dat ze de laagst mogelijke snelheid in de haven aanhouden om de golfslag zo miniem mogelijk te houden. Ook werd aangehaald dat het niet altijd mogelijk is de haven veilig in en uit te varen met een uiterst lage snelheid en dat de schipper dient rekening te houden met de eigen maneuvreerbaarheid van zijn vaartuig.
Bij dat alles krijgen we sterk de indruk dat men de beroepsvaart voor de schade aan de pleziervaartuigen wil laten opdraaien. Zo zou de golfslag van de N.49 de oorzaak zijn van het plooien van de schroefbladen van een pleziervaartuig (???).
De Raad zal de zaken verder onderzoeken en het zal er waarschijnlijk op aankomen de achtergrond van deze aantijgingen te achterhalen.

Robert Coelus

de maand in beeld



Ter gelegenheid van de viering nam de Nationale Konfrerie der Ridders van de Belgische Kaas en van de Gastronomie opnieuw zeven reders ter zeevisserij op in de orde. Ondervoorzitter en IJslandreder August Puystiens was de eerste die beloofde trouw te blijven aan de doelstellingen van de orde.

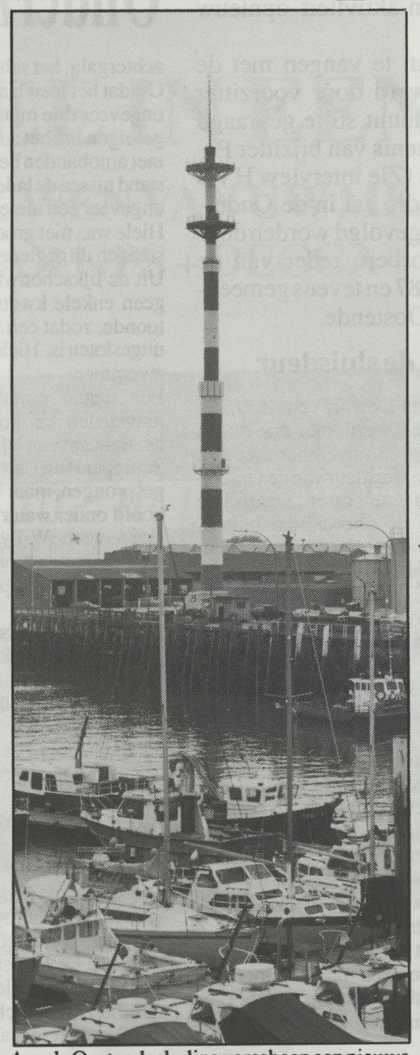
Viering 40 jaar Rederscentrale

Veertig jaar geleden, op 9 juli 1950, werd de "Rederscentrale"opgericht in Oostende, toen de belangrijkste vissershaven van de kust. Aanvankelijk eerder als overkoepelende organizatie van verschillende redersberoepsorganizaties als *De Unie*, het *Verbond der Belgische Zeevisserij*, het *Verbond van de Middenslagvisserij* en het *Verbond der Kustvissersreders*. Het duurde echter tot in 1958 vooraleer de vereniging als eigenlijke Beroeps- en Producentenorganizatie - de vertegenwoordiger van de belangen van alle eigenaars van visserijschepen - kon doorgaan.

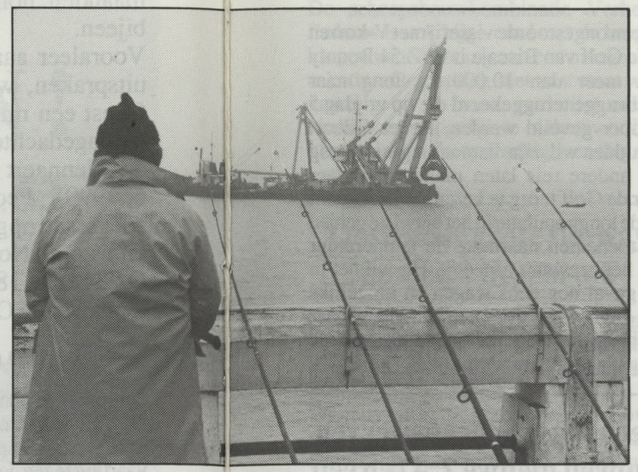
Onder de stichtende leden waren heel wat bekende namen als Raymond Bauwens (eerste voorzitter), Cornelis Annys, Edmond Christiaen, Karel Christiaen, Emiel Danneel, Louis Danneel, Gerard Deckmijn, Lodewijk Decreton, Albert Huys, Hendrik Laplace, Maurice Lepeire, Frans Nassel, Hendrik Provoost, Georges Rabaey, Victor Seghers, Leopold Verbanck, Charles Verhaeghe, Karel-Louis Verleene, Jacques Viaene, August Vileyn e.a.

Tijdens de voorbije veertig jaar heeft de Redercentrale slechts drie voorzitters gekend. Na John Bauwens kwam de Oostendse reder Henri Pintelon in de voorzitterszetel terecht en werd op zijn beurt enkele jaren geleden opgevolgd door Jozef Deroose uit Knokke-Heist. In 1964 kwam Fred Wittevrongel in dienst en staat nu als direkteur al 26 jaar in voor het dagelijks beheer.

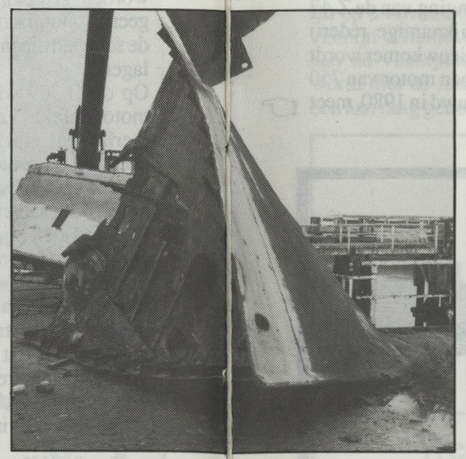
40 jaar Rederscentrale was dat ook een viering waard. Dat gebeurde in aanwezigheid van een driehonderdtal aanwezigen in het Casino van Middelkerke waar een gezellig avondfeest plaatsgreep.



Aan de Oostends skyline verscheen een nieuwe roodwitte toren waarvan de bedoeling niet meteen duidelijk is. Het gaat hier om een telekommunikatietoren voor Landsverdediging die op de Marinebasis in Oostende werd neergezet.



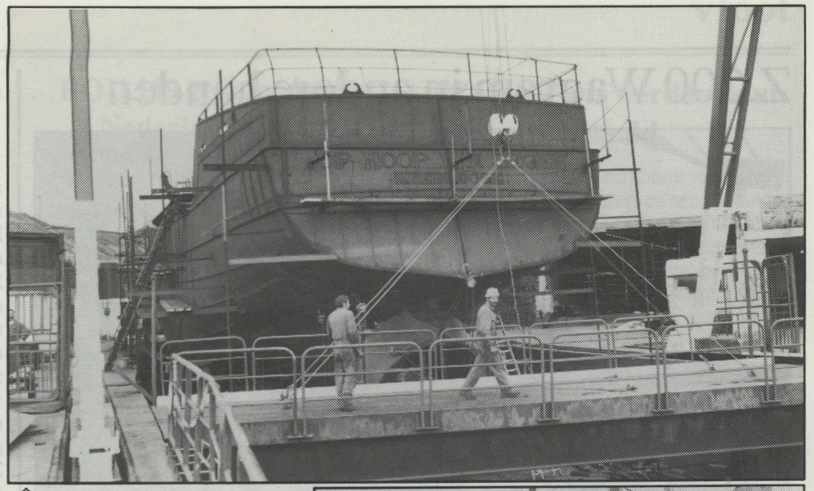
De Tijdelijke Vereniging Bergingswerken was erg bedrijvig bij de ingang van de Oostendse havengeul. In het vooruitzicht van de komst van de eerste jumboferry moet de toegankelijkheid van de haven verbeterd worden. Het drijvend ponton Norma werd er bij gehaald om enkele oorlogswrakken uit de havengeul te verwijderen, een bezigheid die heel wat bekijks kreeg.



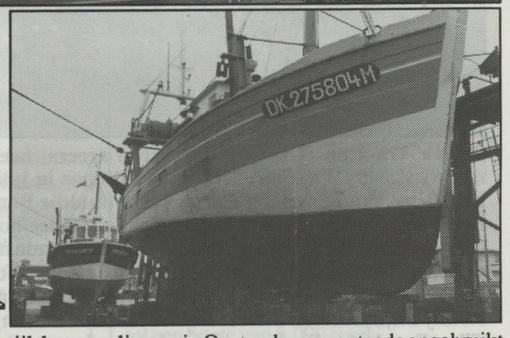
Het wrak van de gewezen O.124 De Heilige Familie dat sinds lange tijd aan de Nieuwpoortse vielbank lag is aan een Oostendse schroothandelaar verkocht. De Firma Thys maakte er meteen werk van en haalde de met klinknagels vervaardigde romp al uit elkaar. Straks ondergaat ook de ex-O.305 Franz Musin hetzelfde lot.



Deze maand verlaat het museumschip "Mercator" voor drie maanden zijn ligplaats voor het Oostendse stadhuis. De driemaster krijgt bij Polyship Beliard in de achterhaven een nieuw hoofddek in kambalahout.



De werken aan de nieuwe Z.98 'Op Hoop van Zegen' op de Oostendse scheepswerf Seghers vorderen goed. Vorige week werd het bruggetje even verwijderd om de plaatsing van de straalbuis mogelijk te maken. De 33,6 meter lange Z.98 wordt gebouwd voor de rederij Vantorre-Dobbelaere uit Zeebrugge.



Terwijl de grote slipway in Oostende er nog steeds ongebruikt bij ligt maakten enkele Duinkerkse treilertjes gebruik van de kleine slip. De werken aan de grote slip gaan echter door in de hoop de droogzettingsinstallatie Tegen 15 november klaar te krijgen.



De O.231 St.-Carolus is opnieuw bedrijfsklaar. Na een brand is de grote bokkentreiler opnieuw klaar voor de visserij. Dit sfeerbeeld werd gemaakt toen het schip na de proefreis bij valavond Oostende binnenliep.



Werden achtereenvolgens tot ridder geslagen: de reders Bart Schiltz uit Knokke-Heist (Z.69), August Hertsen uit Knokke-Heist (Z.183 en Z.583) en mevrouw Marina Lepeire-Nollet uit Oostende (O.154).



Werden eveneens opgenomen in de orde: reder Gilbert Desaever uit Nieuwpoort (N.590), Emiel Maesen uit Oostende (N.52 en O.124) en Gilbert Derudder uit Knokke-Heist (Z.54).

Z.200 Wagram in andere handen



De NV Wagram (Groep Pauwaert-Witgeers) heeft de eigendomstitel van de nieuwe Z.200 'Wagram' verworven. De pas in juli in de vaart gebrachte bokkentreiler van de rederij Carpe Diem (familie Bonny) heeft ondertussen reeds twee reizen voor rekening van de nieuwe aandeelhouders achter de rug. Voor de eerste reis werd een nieuwe bemanning aangemonsterd. Voor de tweede reis wisselden de bemanningen van de Z.200 en de Z.48 'Wodan', die tot dezelfde redersgroep behoort. Scheepten in voor de visserij op de noord met de Z.200: schipper Ronny Bil, stuurman Silveer Defour, machinist Dany Janssens, matrozen Walter Til en Frank Van Daele en scheepsjongen Jerome De Seck. (foto gw)

Z.54 'De Bounty' wil weer naar de Golf

Na een ongestoorde visserij met V-korren in de Golf van Biscaje is de Z.54 Bounty met meer dan 10.000 kg tong naar Zeebrugge teruggekeerd die op vrijdag 5 oktober geveild werden. Reder Gilbert Derudder wil zijn bemanning eerst nog een andere reis laten maken vooraleer naar de Golf terug te keren. Hij verwacht dat de tongpopulatie in het betwiste gebied zal toenemen naarmate de temperatuur van het zeewater afneemt. Hij wil het in elk geval nog eens wagen en mogelijks een eerste vangst per container naar Zeebrugge versturen en na de tweede vangst weer huiswaarts keren.

Zeebrugse Scheepswerven bouwen nieuwe Z.47 en een Eurokotter

De Zeebrugse Scheepswerven NV start eerlang met de bouw van een nieuwe bokkentreiler ter vervanging van de Z.47 'Saturnus' voor de gelijknamige rederij uit Knokke-Heist. De nieuwkomer wordt 38 meter lang en krijgt een motor van 750 pk. De oude Z.47, gebouwd in 1980, meet ☞

LE LIS
verto belgium

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

Verkrijgbaar bij :

ZEEBRUGGE STORES
Rederskaai 23/24
8380 Zeebrugge
050/54.48.87

FISHING EQUIPMENT
Tijdokstraat 34
8380 Zeebrugge
050/54.41.60

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

27,90 meter en heeft een ABC-diesel van 810 pk voor de schroef staan.
De scheepsbouwkombinatie Verheye-Padmos is ook bijna rond met de besprekingen voor de bouw van een nieuwe Eurokotter. Omdat nog niet vast staat welk vaartuig uit de vaart verdwijnt om de nieuwbouw mogelijk te maken wordt de identiteit van de opdrachtgever nog niet vrijgegeven.

Oostendse grote slipway opnieuw in gebruik

Omstreeks 15 november e.k. zal de grote slipway in het Oostendse Visserijdok opnieuw in gebruik genomen kunnen worden.
Wegens een kettingbreuk was de slipway reeds enige maanden inaktief. Omdat er betwisting was omtrent de verantwoordelijkheid van de breuk, bleven de herstellingswerken aanslepen. Overigens gaf de trage afwikkeling van deze zaak aanleiding tot interpellaties in de Oostendse gemeenteraad.
En op 5 november gaan in de Oostendse vismijn officieel de veranderingswerken aan de vismijnhal van start. Hiermee wordt met de renovatie van het gebouw een aanvang genomen.

BOU.119 geënterd voor Nederlandse kust

Dinsdag 16 oktober is het garnaalvaartuig BOU.119 'Jozina' door de Nederlandse Rijkspolitie geënterd tijdens de visserij binnen de twaalf mijlszone voor de Nederlandse kust. Aangezien het Boekhoutse vaartuig van de NV Orion uit Torhout alleen binnengaats het Schelde-estuarium (tot aan de nieuwe buitengaatslijn) mag vissen in de regio Breskens-Vlissingen werd tegen de schipper een proces-verbaal opgesteld. Buiten het verlies van de in beslag genomen garnaalvangst riskeert hij nog een zware geldboete. Naar verluidt is het de zeer uitzonderlijk dat een Scheldevaartuig in aanraking komt met de Nederlandse autoriteiten.
De BOU.119 is een vaartuig van 300 pk (bouwjaar 1970) dat pas in juni vorig aan de Scheldevissersvloot werd toegevoegd.

Fabrieksnieuwe onderdelen. Type L.: vier voeringen, één zuiger, zes kruiskoppen. Ongeveer 40% van de nieuwwaarde. Tel: 059 / 32 22 84 of 058 / 23 48 44.

"Zootjes" vis werden duur betaald

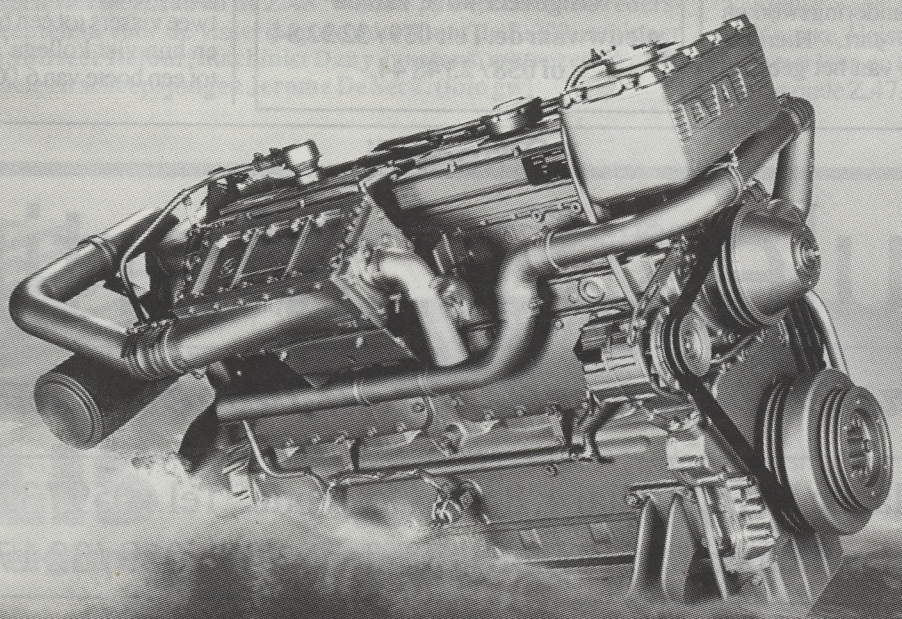
De Korrektionele Rechtbank van Brugge veroordeelde zes vissers en een vishandelaar tot boetes van 3.000 tot 6.000 frank wegens het negeren van de veterinaire keuring. Omdat ook de fiscus benadeeld werd, hadden de beschuldigden reeds fikse boetes opgelopen.
De zaak kwam vorig jaar aan het licht tijdens een kontrole van de Douane en Accijnzen in de Oostendse vismijn. De vissers wilden hun "zootje" (!) van enkele honderden kilogram vis aan een vishandelaar kwijt. De opsporingsdienst onderschepte de lading en ze moesten zich nu voor de rechtbank verantwoorden. Hun raadsheer betwistte de geldigheid van de dagvaarding omdat volgens de wetgeving geen sankties voorzien zijn voor het niet ter keuring aanbieden van verse vis, een aangelegenheid die onder de bevoegdheid van het Ministerie van Volksgezondheid valt. De Douane en Accijnzen die het onderzoek uitvoerden zijn afhankelijk van het Ministerie van Financiën. De rechter ging hierop echter niet in en veroordeelde twee vissers tot een boete van 3.000 frank en hun vier kollega's en de vishandelaar tot een boete van 6.000 frank.

Smederij
Jules St. Martin
Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen
Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel.: 059 / 32 25 23
Zetel: schelpenlaan 12, 8401 Bredene. Tel.: 059 / 32 17 69

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF
LOWYCK & ZOON
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE – TEL. (059) 32 08 21
HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

DAF DIESEL

STERK BETROUWBAAR EN VOORTVAREND



DAF

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

COENS WIL WERK MAKEN VAN SANERING VISSERIJONDERWIJS

"Vooralsnog zijn er vijf zeevisserijscholen - het bestaan van één ervan is ernstig in het gedrang - die gezamelijk hooguit 250 à 300 leerlingen in het voltijds onderwijs opleiden en een 75-tal in het deeltijds. Wij stellen helaas vast dat de belangstelling voor het zeevisserijonderwijs verder achteruit gaat. En toch moet een specifiek zeevisserijonderwijs behouden blijven, maar op een redelijke wijze uitgebouwd. Zo niet worden wij met het zeevisserijonderwijs niet ernstig genomen."

Dit is een passus uit de toespraak van Gemeenschapsminister van Onderwijs Daniël Coens ter gelegenheid van de "Zeevisserijdagen" in het Casino van Knokke-Heist. Al wie enigzins met het zeevisserijonderwijs vertrouwd is weet langer dan vandaag dat een herschikking (lees sanering) er vroeg of laat moest komen. *"Een klas met één of twee leerlingen roept inderdaad dringende vragen op"* zei Coens. *"Een rationalisering, waarbij van iedereen wordt verwacht dat hij zijn gezond verstand gebruikt, is onontkoombaar. Het aantal instellingen zal moeten gereduceerd worden. En de vraag dient gesteld of de beslissing van enkele jaren geleden, waarbij een onderscheid werd gemaakt tussen technisch en beroepsonderwijs, wel de juiste beslissing was. Moeten wij op die beslissing niet terugkeren?"* was de vraag die de minister publiek stelde.

Vijf instellingen

Momenteel zijn er aan de Belgische kust vijf instellingen die visserijonderwijs verstrekken. Deze zijn:

- De Vrije Visserijschool in Nieuwpoort (dir. Antoon Van Hooreweghe)
- De Stedelijke Visserijschool John Bauwens in Oostende (dir. Marc De Winter)
- De Vrije Visserijschool Paster Pype in Oostende (dir. Dirk Demaeght)
- Het Koninklijk Werk Ibis in Bredene (dir. Philippe Buyssens)
- De Zeevisserijschool van het Gemeenschapsonderwijs in Knokke-Heist, gevormd na de opslorping in '77 van de Vrije Visserijschool door de Rijskvisserijschool (dir. Jules De Vocht)

Het in stand houden van een dergelijk uitgebreid onderwijsnet kost het departement van onderwijs (te) veel geld. Het is dan ook een onmogelijke opdracht om alle scholen degelijk te voorzien van didaktisch materiaal in een sektor waar de technische evolutie bijna niet bij te houden is. De situatie wordt best geïllustreerd door de problemen rond de oprichting van het "Nautisch Centrum". De aankoop van een dergelijke simulator is vast geen overbodige uitgave. Heel was visserijscholen in de ons omringende landen beschikken er trouwens al over. Maar buiten de kostprijs rees het probleem van de lokatie. Van meetaf aan was duidelijk dat de aankoop van meer dan één simulator de beschikbare middelen te boven ging. Gevolg is dat de appartuur er met veel vertraging komt, maar dat de afhandeling bij velen een wrange smaak achterlaat.

Op het KW Ibis (basisonderwijs en technische afdeling visserij) en Nieuwpoort (alleen beroepsafdeling visserij) na beschikken alle visserijscholen over een uitgebreid leerprogramma met lager sekundair technisch onderwijs (dek en motoren) en lager sekundair beroepsonderwijs (cyclus van 3 jaar) met een fakultatief vervolmakingsjaar voor het behalen van respektievelijk de kwalifikatie van aspirant-schipper/motorist ter zeevisserij en aspirant-schipper ter kustvisserij. Verder verstrekken de scholen in de mate van het mogelijke avondonderwijs en deeltijds onderwijs met beperkt leerplan (sociale promotie). De uiteenlopende opleidingen vereisen voldoende en gekwalificeerd onderwijzend personeel. Bij een lage bezettingsgraad is dat een bijzonder kostelijke zaak. De kostprijs van een leerling in het visserijonderwijs benadert deze van een universitair, wordt soms wel eens gezegd op het onderwijsdepartement in Brussel. Sommige direkties hebben over de berekeningswijze die zo'n cijfer oplevert evenwel hun twijfels.



Minister Coens en zijn dame kregen tijdens het banket een plaats tussen de organizatoren van de eerste Visserijdagen in Knokke-Heist. We herkennen o.a. visserijschool direkteur Jules De Vocht en ZV-direkteur Freddy Pollet. (foto gw)

Naar twee scholen?

Minister Coens liet kort daarop in een radiogesprek ook uitschijnen dat er uiteindelijk slechts twee visserijscholen zullen overeind blijven in de buurt van de belangrijkste visserijcentra. De school in Heist, vlakbij de belangrijkste vissershaven, zou in elk geval behouden blijven. In Oostende zou er volgens de minister een vrije gesubsidieerde school overblijven. Een fusie tussen de Paster Pypeschool en de John Bauwensschool lijkt om historische (beide scholen hebben een honderdjarige traditie achter de rug) en ideologische (steunend op het schoolpakt) redenen bijna onmogelijk. Een splitsing, waarbij de ene school het dagonderwijs verzekert en de andere het beroepsonderwijs en de sociale promotie ("Centrum voor navorming") verzorgt lijkt op het eerste zicht een bevredigende ☞

oplossing die in elk geval dubbel gebruik uitschakelt. Ondanks de bestaande tegenstellingen lijken beide schooldirekties, die zich van de problematiek bewust zijn, maar ook rekening houden met de sociale gevolgen voor de leerkrachten en de reakties van de ouders, zich met deze oplossing te kunnen verzoenen. Er zijn ook andere mogelijkhjeden. Wat zal er gebeuren als men de instellingen het éénheidstype oplegt, waarin geen plaats meer is voor beroepsonderwijs? Of zouden de inrichtende machten (stadsbestuur, bisdom) zich kunnen verzoenen met een pluralistische school?
Daarnaast staat in het Oostendse ook nog het KW Ibis, een vrije niet-konfessionele school. Naast algemeen basisonderwijs verstrekt de instelling ook lager sekundair technisch visserijonderwijs aan zijn kostgangers. Komen die leerlingen dan ook in de enige overgebleven Oostendse visserijschool terecht? Allemaal vragen die wel met de schooldirekties werden besproken maar waar de inrichtende machten niet bij betrokken waren.
Feit is dat de uitspraken van de minister, niettegenstaande er nog geen enkele beslissing gevallen is, voor beroering zorgden. Op de eerste plaats omdat aan de direkties werd gevraagd in deze kwestie geen uitspraken te doen. Ook het onderwijzend personeel blijft niet onverschillig. Dat is vooral in Nieuwpoort het geval, want dit is de instelling die wegens de lage bezettingsgraad als eerste voor sluiting aanmerking. Komt er een sluiting of worden de afdelingen geleidelijk afgebouwd? Voor het eerste jaar van dit schooljaar liepen alvast geen inschrijvingen binnen. In de andere jaren van het dagonderwijs (uitsluitend beroepsonderwijs) zitten hoop en al een vijftiental leerlingen. Maar niet alleen de Nieuwpoortse visserijschool zit beneden de opgelegde rationalisatienorm. Dat geldt voor alle visserijscholen die dus elk van een afwijking genieten. Wat zal er veranderen en hoever wil minister Coens de sanering doordrijven? Dat zal pas volledig duidelijk zijn wanneer het dekreet verschijnt dat het visserijonderwijs voor het schooljaar '91-'92 regelt. (gw)

Humberside-simulator nog dit jaar geleverd

Gemeenschapsminister Coens verklapte ook dat het Nautisch Centrum in de komende maanden geopend wordt. De apparatuur is in elk geval reeds besteld bij Crown Agents Services Ltd in Sutton (Groot-Brittannië) en zou tegen het einde van het jaar geleverd worden. De zogenaamde "Humberside fishing en navigation simulator" werd ontwikkeld door het Humberside College die gelijkaardige installaties leverde Engeland, Frankrijk, China en Indonesië.
De simulator omvat heel wat toestellen: een hoofdcomputer met diverse chart files met trainingsprogramma's, hard en floppy disc drive, toetsenborden, kleurenschermen, matrixprinter, kleuren XY-plotter en VHF-telefoon. De gebruikers kunnen twee vaartuigen bevelen (stuurwielbediening, varen op autopilot, power kontrol, winch control, radarwaarnemingen, opsporen van visschollen, reageren op noodsituaties enz.) in gesimuleerde situaties. De "denkbeeldige" vissersvaartuigen waarmee de oefeningen plaatsgrijpen beschikken over alle visserij- en navigatieapparatuur die op een moderne brug terug te vinden zijn. Alle informatie verschijnt op hun scherm.
De simulator werd aangekocht (kostprijs 25 miljoen, afschrijfbaar over 7 jaar) door de VZW Nautisch Centrum die de oefeninstallatie ter beschikking stelt van de Vlaamse Gemeenschap. De VDAB staat in voor de werking van het centrum in het het gebouw aan de Lanceloot Blondeelstraat in Zeebrugge.
Op jaarbasis, gedurende een termijn van 7 jaar, bedragen de kosten 8,8 miljoen frank waarvan het Ministerie van Onderwijs 65 procent betaalt, de VDAB en de beroepssektor elk 12,5 procent terwijl de provinciale overheid de overige 10 procent bijpast. (gw)

Herstel Oostendse vuurtoren misschien voor volgend jaar

De Oostendse "Lange Nelle", 65 meter hoog en gebouwd in 1949 nadat de vorige lichtbaken tijdens de aftocht van de bezetter in 1944 werd neergehaald, vertoont duidelijk zichtbare ouderdomstverschijnselen. De bouwfysische toestand van de betonkonstruktie wordt door de Dienst der Kust in het oog gehouden, maar is niet alarmerend. Het betonijzer ligt op verschillende plaatsen bloot, waardoor herstellingswerken binnen afzienbare tijd noodzakelijk zijn. De uitvoering van de instandhoudingswerken is echter afhankelijk van de beschikbare kredieten. Wellicht kunnen de kosten opgenomen worden in de budgetten voor volgend jaar of in het slechtste geval zal Openbare Werken de kredieten op de begroting '92 inschrijven.
Of de vuurtoren, de vierde uit de Oostendse geschiedenis, dan opnieuw in een roodwit streepjespak (of moet het dan geelzwart zijn?) wordt gestoken zoals de vorige baken er van 1938 tot 1944 bij stond is nog geen uitgemaakte zaak.

Zes ton vis in beslag genomen in Zeebrugge

Het was al van in maart geleden dat een opsporingsbrigade van de Douane en Accijnzen optrad in de Zeebrugse vismijn. Op maandag 15 oktober hield de Kortrijkse sektie opnieuw een kontrole in en rond de vis-afslag. De aktie leverde 6.100 kg aan de veiling ontrokken vis op.
De opsporingsbrigade kon drie vrachtwagens en bestelwagens van handelaars onderscheppen. De lading van een vrachtwagen met vier ton schol en een vracht van 1.200 kg in een bestelwagen werd na betaling van een borgsom vrijgegeven. Bij het derde voertuig dat bijna één ton vis bevatte werd beslag gelegd op de lading en de vis werd op veiling verkocht. Tegen de handelaars, waarvan sommigen niet aan hun proefstuk waren, werd proces-verbaal opgesteld. Justitie zal hun later de rekening voorschotelen.

Direktie en medewerkers van de Van Voorden Groep hebben met groot leedwezen kennis genomen van het plotseling overlijden van de heer

Ing. H.A. van Voorden

Als kleinzoon van de grondlegger en opvolger van de bij vele relaties zo bekende direkteur/eigenaar, de heer D.W. van Voorden, was hij tot 01-01-1987 aktief als Direkteur/President-Commissaris aan de bedrijven van de Van Voorden Groep verbonden en heeft in die jaren een grote bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van de onderneming.

Wij behouden aan hem de beste herinneringen

Ing. G.P. Hoorn
Algemeen Direkteur

ONDERNEMERS KIEZEN DE ONDERNEMENDE BANK.

De bank die meedenkt.
Voor boeiende ideeën nemen we graag de tijd. Om kreatief mee te denken. Om u onze ervaringen te vertellen. Om net zo enthoesiast te worden als uzelf...

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

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

De bank om op te bouwen.
Zoals duizenden anderen dat al eerder deden. Ambitieuze beginners. Energieke KMO's. Klinkende namen. Ze kwamen als klant, maar vonden een aktieve partner.
Waarop wacht u nog?

KREDIET A/D NIJVERHEID



McCANN-ERICKSON 1285/08/024

(Bijna) iedere maand bespreekt HVB een vissersvaartuig van de Belgische vloot. Wie deze reeks bijhoudt, heeft na verloop van tijd een totaal overzicht van de vaartuigen.

O.468 'Aran'



Houten kustvisser houdt stand

BOUWJAAR: 1956

WERF: L. De Graeve, Zeebrugge

TYPE: houten kustvaartuig

UITRUSTING: boomkorvisserij

TONNAGE: 39;97 bt

LENGTE: 18,70 m

MOTOR: ABC (1956)

VERMOGEN: 180 pk, 132 kW

EIG.: PVBA Aran

Wie dacht dat deze rubriek een stille dood gestorven was heeft het verkeerd voor. Met de voorstelling van de O.468 Aran nemen we de oude draad weer op, meteen het twintigste vaartuig dat aan de beurt komt (1).

Niet toevallig opnieuw een typisch kustvaartuig. Aangezien het de regel van deze rubriek is de oudste vaartuigen eerst te behandelen is het normaal dat deze kategorie (voorlopig) het meest aan bod komt. De gemiddelde leeftijd van de kustvaartuigen/garnaalvissers ligt een stuk boven de globale gemiddelde leeftijd van de casco's. De gemiddelde ouderdom voor de vloot bedraagt 18 jaar. Maar 19 scheepsrompen zijn nog ouder dan 30 jaar. Het zijn op enkele uitzonderingen na (O.318, Z.5, Z.324) allemaal kustvissers en dan nog hoofdzakelijk gestationeerd in Oostende (11, waarvan nog acht houten rompen). Eén ervan is de O.468 Aran, een houten vaartuig in 1956 gebouwd op de werf van L. De Graeve in Zeebrugge. Heistenaar René Vlietinck bracht het vaartuig op 13 maart 1957 als Z.468 Sint-Petrus in de vaart. Een tiental jaar later (8.3.68) ging het over in handen van Jozef Verbeke uit Zeebrugge. Op 24 januari 1979 werd het schip overgedragen aan de Oostendse reder-schipper John Abiven. Voor, de vorig jaar op 62-jarige leeftijd overleden, John Abiven († 1 juni 89) was dit zijn derde vaartuig. John was een ervaren schipper die een achttal jaren op IJsland voer. Pas in 1970 verwierf de familie Abiven de O.77 Jeanine en vijf jaar later werd hij schipper-eigenaar van de O.710 Zeemansblik.

De O.468 Aran is na zijn overlijden in handen gebleven van zijn echtgenote Andrée Verfaillie, een bekende naam aan de Oostendse Vistrap. Binnenkort wordt het vaartuig overgedragen aan zoon Jean, momenteel schipper op het kustvaartuig.

Jean Abiven is een produkt van de John Bauwensschool. Zij eerste ervaringen op zee deed hij op aan boord van de O.710 van zijn vader, hij stapte dan over op de O.737 Mickie II-Godelieve van reedster Crombez om uiteindelijk op de O.468 te belanden. Hij was niet eens 17 jaar toen hij als matroos samen met zijn vader en zijn broer Yves de Aran bemande. Lang heeft het niet geduurd, want Jean trok opnieuw naar de visserijschool waar hij in '84 zijn motorist- en schippersbrevet behaalde. Hij nam de leiding op de O.468 over, terwijl zijn broer enkele jaren later de O.172 Jean-Glenn kocht (ex-N.172 Danjo van Daniël Tourlousse) waarmee de O.468 tijdens het gullenseizoen in span vaart. De Aran is immers geen garnaalvisser meer. Vroeger werd tijdens de wintermaanden overgeschakeld op de grijze diertjes. Nu houdt schipper Jean Abiven het bij plat- en rondvis.

De O.468 Aran onderging in de loop der jaren weinig veranderingen. Het houten vaartuig draait nog steeds met de oorspronkelijke ABC-motor van 180 pk. Momenteel ligt het vaartuig stil met een breuk in de olieleiding en een gesmolten lager. Toen Renaud de motor opengooide kon hij alleen maar vaststellen dat hij er na 34 jaar dienst inwendig nog als nieuw uitzag.

Straks trekt hij weer elke nacht op gullenvangst. Met de matrozen Noël Maes en Mario Walraevens komen ze zo aan de kost. Jean Abiven is er zich wel van bewust dat deze kategorie vaartuigen niet eeuwig meegaan. Maar kustvissers kunnen zich geen nieuwbouw veroorloven. Hij rekent erop dat in de toekomst tweedehandse Eurokotters zullen beschikbaar zijn om de taak van de laatste houten kustvaartuigen over te nemen. (gw)

(1) Kwamen reeds aan de beurt: Z.501, O.23, N.590, B.5 , O.32, Z.201, O.318, O.129, O.216, N.45, Z.324, Z.519, O.192, Z.445, N.88, Z.472, O.552, N.22, Z.430.

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

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

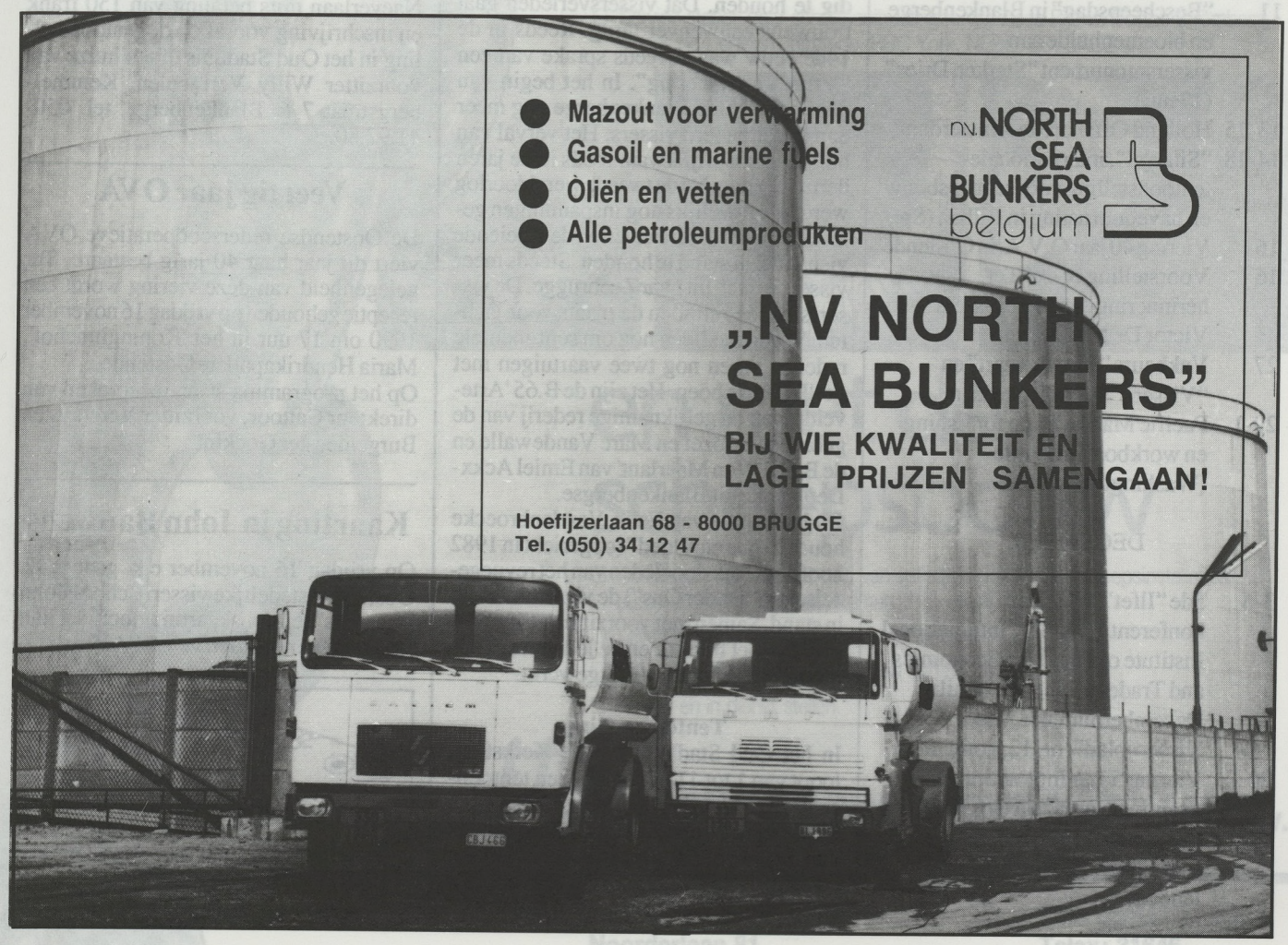
Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.
Wij letten eerst op de goede service !

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

MULTINET



Aktiviteitenkalender voor de vissers

NOVEMBER

1-4 Boat show in Hamburg
1-4 Tentoonstelling "Leven en werk van Juul Filliaert" (auteur van "De IJslandvaarder"), feestzaal vismijn Nieuwpoort.
1-11 "Week van de Blankenbergse Visserij" en visserijtentoonstelling in Oud Stadhuis (dagelijks van 14 tot 18 uur, kosteloze toegang)
3 Tewaterlating Z.162 Van Dijck in Zeebrugge
3 Jaarlijkse Vissersmis in oud Visserskerkje St.-Antonius in Blankenberge (18 uur)
8 Inhuldiging nieuwe roro-terminal in Zeebrugge
9 Northern Marine Electronic Exhibition in Newcastle (G.B.)
10 Visserijsymposium "Eurofish '90" in Den Helder
11 "Bescheepsdag" in Blankenberge en bloemenhulde aan vissersmonument "Sterken Dries" (17 uur)
13-15 Holland Offshore in Amsterdam
14-18 "Sinaval", internationale tentoonstelling voor scheepsbouw en havenuitrusting in Bilbao (Sp.)
16 Viering 40 jaar O.V.A. in Oostende
16 Voorstelling boek "Ter herinnering aan onze vissers" van Victor De Meester
27 Vakbeurs "Binnenvaart" en "Visserij '90" in Rotterdam
29-1 Pacific Marine Expo for fishing en workboat in Seattle (Washington, VS)

DECEMBER

3-6 5de "Ilfet", tweejaarlijkse konferentie van The International Institute of Fisheries Economics and Trade in Santiago (Chili)
7 Decembernummer "Het Visserijblad", nr. 12, komt uit
20 Viering 5 jaar International Training Contact in Oostende (visserijstages voor funktionarissen uit ontwikkelingslanden)

"Week van de Blankenbergse visserij"



Een van de laatste "Blankenbergse" vissersvaartuigen. De Eurokotter B.65 'Artevelde' van de gebroeders Vandewalle, nog gebouwd bij Scap in Oostende, kwam vier jaar geleden in de vaart.

Traditiegetrouw organizeert de Blankenbergse visssersfolkloregroep "Ebbe en Vloed" ook dit jaar een "Week van de Blankenbergse visserij". Tussen Allerheiligendag donderdag 1 november en de herdenkingsdag van de Wapenstilstand zondag 11 november werden een aantal manifestaties opgezet.
"Ebbe en Vloed" blijft zich inzetten om het vissersverleden van de badstad levendig te houden. Dat vissersverleden gaat trouwens eeuwenver terug. Reeds in de 14de eeuw was er reeds sprake van een "Vrije Vissersnering". In het begin van deze eeuw telde Blankenberge nog meer dan tweehonderd vissers. Het verval van het vissersbedrijf kwam reeds in de jaren dertig op gang. Na de tweede wereldoorlog werden nauwelijks nog inspanningen geleverd om de vissershaven en de bloeiende vishandel in stand te houden. Steeds meer vissers weken uit naar Zeebrugge. De visserssloepen ruimden de plaats voor jachten. Wellicht alleen nog om sentimentele redenen varen nog twee vaartuigen met de "B" op de boeg. Het zijn de B.65 'Artevelde' van de gelijknamige rederij van de gebroeders Jozef en Marc Vandewalle en de B.601 'Van Maerlant' van Emiel Ackx-Deplancke uit Blankenbergse.
Onder impuls van Felix Vandenbroecke houdt "Ebbe en Vloed" (opgericht in 1982 hoofdzakelijk door leden van het revuegezelschap "Onder Ons") de vissersfolklore in stand. Samen met voorzitter Willy Vermeulen, het bestuur en de leden werd opnieuw een programma uitgewerkt.

Tentoonstelling

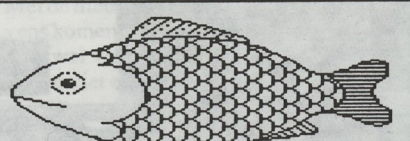
In het Oud Stadhuis aan de Kerkstraat loopt van 1 tot 11 november een tentoonstelling rond de Blankenbergse vissers en de visserij. Niettegenstaande het vinden van nieuwe onderwerpen met betrekking op het Blankenbergse vissersverleden steeds moeilijker wordt, werd andermaal een inspanning geleverd om de tentoonstelling te stofferen met nieuw foto- en ander dokumentatiemateriaal. Zoals in het verleden verleent oud-visser Maurice Marannes opnieuw zijn medewerking aan het initiatief. Zijn prachtige miniatuurvissersvaartuigen staan er opnieuw te kijk. Ook kunstenaar Henri Dehenauw stelt een reeks tekeningen van oude vissers tentoon.
Elk jaar lokt de tentoonstelling duizenden bezoekers.
Op zaterdag 3 november op 18 uur wordt in het oud visserskerkje St.-Antonius de jaarlijkse Vissersmis opgedragen. De eucharistieviering wordt opgeluisterd door "Ebbe en Vloed" in traditionele klederdracht en de zangroep van de familie Bourdon.
Het derde luik van de Blankenbergse visserijweek is de viering van "Bescheepsdag" op zondag 11 november. Om 17 uur vertrekt een muzikale optocht aan het Oud Stadhuis naar het monument "Sterken Dries" (genoemd naar de Poolse schipbreukeling Andries Jurewijts die in Blankenberge aanspoelde) op de Zeedijk. Daar volgt de traditionele bloemenhulde ter nagedachtenis van de op zee omgekomen vissers. Tenslotte kunnen de gegadigden nog aanzitten aan een vissersmaaltijd (kazakken met haring) met gratis tombola in de zaal Oberbayern aan de De Smet de Naeyerlaan mits betaling van 150 frank en inschrijving vooraf op de tentoonstelling in het Oud Stadhuis of ten huize van voorzitter Willy Vermeulen, Kemmelbergstraat 7 te Blankenberge, tel. 050-41.92.80.

Veertig jaar OVA

De Oostendse rederscoöperatieve OVA viert dit jaar haar 40-jarig bestaan. Ter gelegenheid van deze viering wordt een receptie gehouden op vrijdag 16 november 1990 om 17 uur in het 'Koninginnehof', Maria Hendrikapark te Oostende.
Op het programma staan toespraken van direkteur Cattoor, voorzitter Versluys en Burgemeester Goekint.

Kaarting in John Bauwens

Op vrijdag 16 november e.k. gaat in de Oostendse stedelijke visserijschool 'John Bauwens' een prijskaarting door. Er kan ingeschreven worden vanaf 19.30 u.



— terwijl ze daarmee bezig zijn, doen ze niets anders

ABB

ASEA BROWN BOVERI

Uw

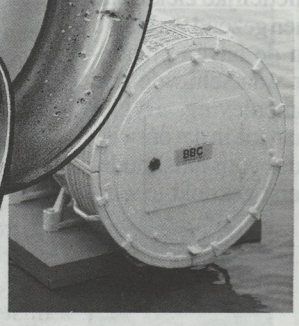
met de Belgische havens

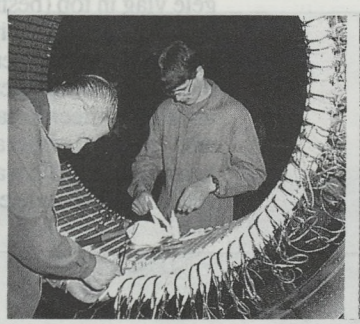
ANTWERPEN - BRUSSEL - GENT - ZEEBRUGGE

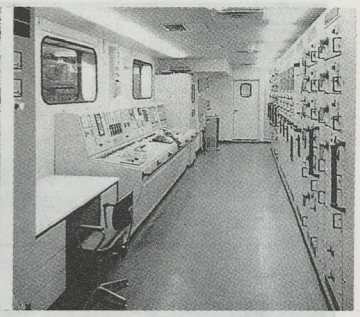
Vakkennis, ervaren specialisten en professionele serviceverlening maken van Asea Brown Boveri Etamo uw beste keuze voor alle herstellingen aan:

ELEKTRISCHE EN MECHANISCHE UITRUSTINGEN, 24 uur op 24.

- ☐ Herstellen en herwikkelen van elektrische machines tot 10.000 kW;
- ☐ Fabrikage van spoelen voor gelijkstroom en wisselstroom tot 12 kV;
- ☐ Herstellen en leveren van wisselstukken voor automatiseringssystemen;
- ☐ Nazicht, herstellen en leveren van wisselstukken voor BBC® turbocompressoren;
- ☐ Service station voor scheepsuitrustingen van Asea Brown Boveri, Strömberg, Hagglund Denison, Infrafone, BBC York, NEBB, EB, SACE enz.







en met de scheepsbouw

- ☐ Advies, ontwerp en opbouw van volledige elektrische scheepsinstallaties, automatisering- en koelsystemen;
- ☐ Leveren van alle onderdelen;
- ☐ Eigen ABB-team voor de opbouw aan boord;
- ☐ Testen en in dienst stellen.

ISES International Ship Electric Service member

s.a. ASEA BROWN BOVERI ETAMO n.v.

Noorderlaan 81,
B-2030 Antwerpen

Tel.: 03/541 71 40
Telex: 31646
Fax: 03/542 30 36

chili III

De getuigenis van Alice Germonprez: het einde van de N.748

ALS JONG GEHUWDE vrouw maakte Alice Germonprez in 1949 samen met Arsène Beyen de reis naar Chili mee op de N.748. Later werd er doorgevaren naar Peru. Uiteindelijk ging ze zich in dat land thuisvoelen.
Arsène Beyen is inmiddels overleden. Alice Germonprez treedt op als woordvoerster van haar overleden visser. Alice benadrukt hierbij dat alle naar Chili uitgeweken families WOII in Engeland hebben doorgebracht en daardoor niet in een 'bepaalde kategorie' mogen worden ondergebracht.

Chili

Na de overtocht, die tachtig dagen duurde, moesten de O.325 en de N.748 voor de rede van Talcahuano blijven liggen, met de gele vlag in top (besmettelijke ziekte aan boord) tot een dokter hen gezond verklaard had en de vaartuigen de haven binnenmochten. De dokter waarschuwde hen voor de Chileense samenleving. Hygiënisch ging het er niet aan toe in dat ontwikkelingsland. Alle water voor huishoudelijk gebruik diende eerst gekookt te worden.



De (ex-N.748) 'Ocean's Gift' in de haven van San Antonio, klaar om naar de visgronden te vertrekken.

De overtocht was goed voorbereid. De uitwijkelingen wisten echter niet wat hen in Chili zelf zou te wachten staan. Het bleek een avontuur te zijn dat hen in het begin zuur opbrak. Eén en al ontgoocheling. *"Waren we tevoet kunnen weerkeren, we zouden het onmiddellijk gedaan hebben. We waren echter jong en we pasten ons aan. Na verloop van tijd ondergingen we de Chileense, en later de Peruaanse, kultuur en we waren gelukkig."*
Na een moeilijke beginperiode te Talcahuano verdiende de N.748 'Ocean's Gift' veel geld op de visgronden vòòr San Antonio, met Eugeen Gonsales als schipper. Na anderhalf jaar in Chili gevaren te hebben kwam de schoonzoon van Pieter Boels, Lode Depoorter, met het nieuws dat de 'Ocean's Gift' een kontrakt gekregen had om de visserij te bedrijven vanuit Curaçao. Alhoewel dit een eigenaardig plan leek te zijn, had iedereen er vertrouwen in. De ex-N.748 vertrok. Vanuit Valparaiso, met de pakketboot 'Amerogo Vespucci', vertrokken de vrouwen en kinderen van de aangemonsterde bemanningsleden. De mannen hadden beloofd dat er te Callao, Peru nieuws zou liggen... Toen de pakketboot Callao aandeed bleek er geen bericht achtergelaten te zijn. De vrouwen voeren door tot Curaçao. Daar bleek de overheid helemaal niet op de hoogte te zijn van de toelating tot vissen. Er bleek zelfs geen vergunning aangevraagd. Van de 'Ocean's Gift' bleek ook geen spoor te bekennen. Omdat de 'Amerigo Vespucci' intussen alweer weggevaren was, en pas over één maand terug zou komen, kregen de vrouwen en kinderen een verblijfsvergunning.
Na een paar weken kwam er bericht van de 'Ocean's Gift'. Het schip was meegevoerd door de Humboldstroom (genoemd naar de Duitse ontdekkingsreiziger Alexander von Humbold) en had in dichte mist de krukas gebroken. De bemanning had er geen idee van waar ze terecht gekomen was. Na een voorlopige reparatie werd er moeizaam tot in de Mancorabaai, Peru doorgevaren. Daar werd kontakt opgenomen met de familie, er werd een voorlopig onderkomen gevonden en de 'Ocean's Gift' werd op een nabijgelegen marinebasis hersteld.

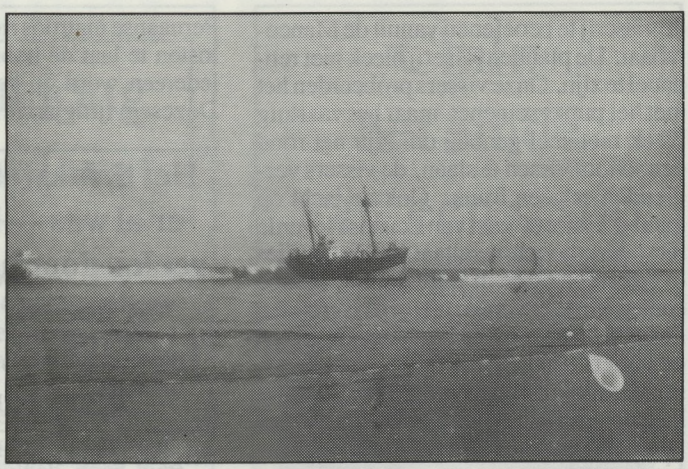
Mancora, Peru

Het is pas achteraf dat iedereen de ware toedracht van het plotse vertrek uit Chili vernomen heeft. Lode Depoorter, die een overtuigd kommunist was, had zich in Chili ontpopt als een heus aktivist. Daardoor was hij zo goed als het land uitgezet en hij had daarbij alles wat met de N.748 te maken had (Eugeen Gonsales niet, maar André Dewaele wel) met zich meegesleurd.
Na reparatie probeerde de 'Ocean's Gift' ☞

chili III



Rechts, van boven naar onder:
- De N.748 '0ceans's Gift' gestrand.
- De 'Santa Rosa'in 1954, een typische Peruaanse treiler.
- Da haven van Paita.
- Een opgebrachte Noorse walvisvloot in Paita. Linksachter belet een Peruaanse oorlogsbodem hen het vluchten.



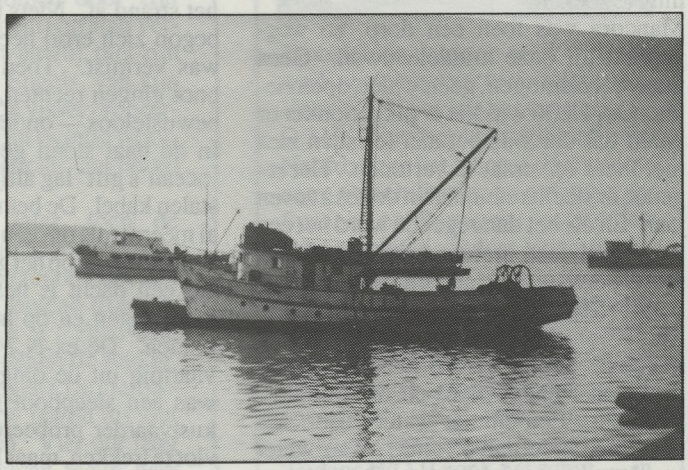
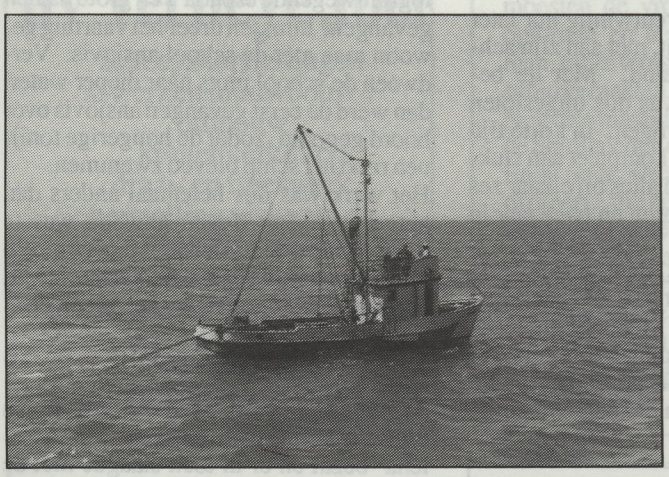
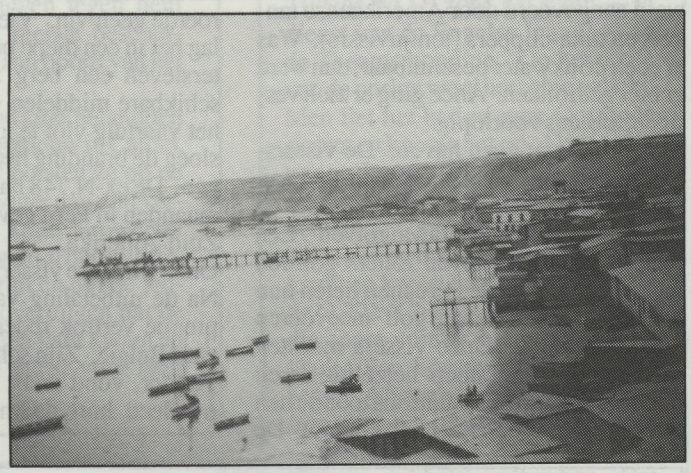


Foto boven: Arsène Beyen voor zijn huis te Mancora.
Foto onder: De 'Maria Helena'.
Foto: helemaal onderaan: Alice kijkt naar de walvisvaarders (die ze overigens niet mochten bezoeken. De vrouwen moesten minstens 30 meter uit de buurt blijven.)









☞

chili III

de visserij te beoefenen vanuit de Mancorabaai. De plankenvisserij bleek niet rendabel te zijn. Onze vissers probeerden het met het purse-seinenet, maar het vaartuig bleek niet snel genoeg om zijn net rond een school vissen te slaan. de vissers verdienden er geen frank. Ook de jacht op gamba's voor de kust van Ecuador leverde niet het verhoopte resultaat op. De families overleefden op de in Chili duurverdiende centen. Steeds werden nieuwe visgronden gezocht. De vrouwen bleven te Callao en de vissers trokken naar Mancora, twaalfhonderd kilometer verder. Omdat Alice haar echtgenoot bijna nooit meer zag trok ze eveneens naar Mancora om er een woning te zoeken.

Mancora was toen een dorp, zo weggeplukt uit onze middeleeuwen. Geen nutsvoorzieningen, geen water, open riolen. Om 18.30 was het er pikkedonker en vanaf dat uur was het aan te raden zich niet meer op straat te vertonen. Het regende er slechts éénmaal in de zes à zeven jaar. En als het dan regende werd het een ware zondvloed, met soms erg veel schade. Het drinkwater te Mancora — als het er al was — liep in open geulen door het dorp. Thuis werd het eerst gefilterd en daarna gekookt. Soms werd door tankwagens drinkwater aangevoerd en op de markt verkocht. Eén emmer water kostte één sol (toen anderhalve frank). Dat water werd aangevoerd door Amerikaanse tankers en tuna-clippers (tonijnvissrs). Was er geen drinkwater beschikbaar, dan werd er bier gedronken. Alice ging er zich vestigen, althans voorlopig.

Mancora bezat geen haven. De visserswaartuigen lagen voor anker in de baai. Op het strand zelf stond gewoonlijke en tij met hoge rollende 'Hawaïgolven'. Een reeks van vijf tot zeven rollers golfden naar het strand en de Peruanen lieten hun bootjes met de laatste golf meevoeren naar het strand. Onze vissers moesten met hun reddingssloep hetzelfde leren doen. Een Peruaanse matroos toonde hen hoe het moest. Een keer liep het fout. De Peruaanse matroos riep 'nu', onze vissers losten te laat de boot, deze sloeg om en iedereen werd op het strand geworpen. De zesenvijftigjarige Marcel Torreele was

Het drinkwater — als het er al was — liep in open geulen door het dorp. Was er geen drinkwater beschikbaar, dan werd er bier gedronken.

nergens te vinden. De bemanning zocht het strand af. Niets te vinden. Iedereen begon zich erbij neer te leggen: Marcel was vermist. Toen ze de omgeslagen boot gingen rechten, bleek marcel er — bewusteloos — onder te liggen.

In de baai stond geweldig veel tij. De 'ocean's gift' lag altijd ten anker met een stalen kabel. De bemanning had de reder al meermaals om een ketting gevraagd en hem gewezen op het gevaar van stranding. Op een nacht is het vaartuig dan toch losgeslagen en op het strand terechtgekomen. De ex-N.748 was het grootste vaartuig uit de omgeving. En nergens was een sleepboot gestationeerd. Een kustvaarder probeerde het vaartuig nog vlot te trekken, maar het vissersschip verroerde geen vin. Vierentwintig uur later lag het in een diepe put, met aan zijn achtersteven een berg zand. Met de beschikbare middelen was dus uitgesloten het vaartuig vlot te krijgen. In korte tijd sloeg de branding het kompleet aan stukken. De ex-N.748 had alles bij elkaar zes maanden in Peru gevaren en twee jaar in Zuid-Amerika.

Onze Vlaamse vissers zaten zonder werk. Na de uitbetaling van de verzekeringspremie vertrok reder Pieter Boels terug naar België. Zijn schoonzoon, Lode Depoorter, vond werk in de omgeving en overleed kort daarna in een vliegtuig, tijdens een binnenlandse vlucht. Zijn weduwe Denise Boels hertrouwde te Callao en woont er (als ze nog in leven is) nog steeds. André Dewaele vond werk in een fabriek in Lima. Van zodra hij genoeg bijeengespaard had keerde hij naar België terug. De echtgenote van Marcel Torreele werd ernstig ziek, kon in Peru niet verzorgd worden en ook dat gezin kwam naar België terug.

Arsène Beyen werd visser op een Amerikaanse tuna-clipper. De tonijnjagers visten ofwel met het purse-seinenet ofwel met de lijn. Het waren snelle, gestroomlijnde schepen, die over benzinemotoren beschikten omdat dieselmotoren te traag waren. In het kraaienest stond een uitkijk, die het zeeoppervlak afspeurde naar het zilveren getintel van ansjovisscholen, en... waar ansjovis zat, zat ook tonijn. Eerst pakten de tonijnvissers een sleep ansjovis. Daarna stapten de vissers in manden en gespten zich vast. De manden zakten tot tegen het wateroppervlak. Soms zaten de mannen tot aan de billen in het water. Er werd gevist met een lijn en een pluim. Zeker om de drie à vier minuten hadden ze beet. Met een krachtige zwaai gooiden ze de tonijn vanuit het water op het bovendek. Een bemanninglid ontdeed de lijn van de tonijn en met een verse pluim verdween de lijn terug in zee. Op dezelfde manier werden ook 300 à 400 kilogramwegende espada's en grote haaien gevangen. Intussen dreef het vaartuig gewoon mee met de school ansjovis. Verdween de school plots naar dieper water, dan werd de eerst gevangen ansjovis over boord gegooid, zodat de hongerige tonijnen rond het schip bleven zwemmen.

Het werk was dus helemaal anders dan hetgeen Arsène Beyen gewoon was te doen en hij voelde zich niet thuis op zo'n tuna-clipper. Na zes maanden stopte hij het tonijnenvangen en zocht ander werk.

Paita, Peru

Arsène vond werk bij een Duitser, die een typische Peruaanse treiler, de 'Maria Helena' bezat en er in toch slaagde met de plankenvisserij zijn dagelijks brood te verdienen. De Duitser opereerde vanuit Paita (spreek uit Pijta), een provinciestadje met 5 000 inwoners. Het stadje bezat geen haven, wél een lospier. De familie Beyen verhuisde.

In de omgeving waren Amerikaanse en Britse bedrijven gevestigd die er aktief waren in de oliewinning. Deze hadden de voordelen van de westerse beschaving naar het stadje gebracht: stromend water, nutsvoorzieningen... en een bioskoop. Binnen een straal van vierhonderd kilometer (een boogscheut volgens de plaatselijke maatstaven) was er een Amerikaanse, een Britse, een katholieke en een staatskli- ☞

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

chili III

niek. Na een aanval van malariakoort werd Marcel trouwens in één van die klinieken opgenomen. Intussen had Alice ook een enkele maande oud Peruaans weeskindje in huis genomen.
Arsène voelde zich gelukkig op de 'Maria Helena' en Alice woonde heel graag in Paita. Financiëel kwamen ze er stilaan weer bovenop en ze werden er zelfs welstellend. De Peruanen waren een vriendelijk volk. Het enige wat ze niet van de blanken aanvaardden was dat deze in het openbaar hun vreemde talen spraken. Op publieke plaatsen diende je, hoe gebrekkig ook, de plaatselijke taal te spreken.
Na anderhalf jaar Chili en zes jaar Peru vond de familie Beyen dat het tijd was om naar België met vakantie te trekken. Er werd eerst maar aan een kort verblijf gedacht, maar de druk van de familie om te blijven was zo groot dat Arsène toegaf. In 1957 vestigden de Beyens zich terug bij ons. De geadopteerde Peruaanse zoon groeide hier op als een echte Vlaming. Terug in België miste Alice Germonprez de Peruaanse ongedwongenheid en had nog jarenlang heimwee naar haar tweede vaderland.

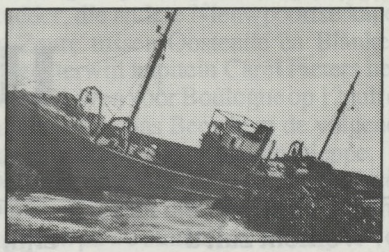
Daniël Pots

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)

Je bent jong en je wil wat

Tijdens de overtocht van de O.325 en de N.748 naar Chili lagen beide vaartuigen een tiental dagen stil in de haven van Callao, Peru. Een visser had een vroeg ontloken dochter van vijftien jaar. Een jonge marineofficier zag het kind en werd (hierin medegeholpen door zijn zuiders temperament) op slag verliefd. Elke dag kwam hij, met zijn twintig woorden Engels, van zijn liefde getuigen. De visser probeerde elke dag, met zijn twintig woorden Spaans, de officier van boord te houden.
Anderhalf jaar later, toen de vrouwen (met hun kroost) van de N.748 met de pakketboot 'Amerigo Vespucci' naar Curaçao trokken, legde het vaartuig te Callao aan. De Vlamingen trokken de stad in. Wie kwamen ze tegen? De marineofficier. Opnieuw begon hij zijn liefde te verklaren. Vier uur lang moesten de vrouwen tegen hem optornen en het meisje beschermen, tot ze terug aan boord van het schip geraakten.
Nog drie maanden later belandden de familieleden opnieuw in Callao. En ja hoor, weer botsten ze op de officier... die heviger dan ooit verliefd was op het kind. En weeral moesten de vrouwen al hun overredingskracht gebruiken om de jongeman ervan te overtuigen dat de liefde maar van één kant kwam en het meisje geen partij voor hem was.

Chili: het einde van een schip



Troosteloos... maar toch wel een wrak waar iets over te vertellen valt. Vòòr WO II beviste het vaartuig, als O.310 'Zeemeeuw' regelmatig de Noordzee en het Kanaal. Het ondernam verschillende reizen naar de Spaanse en Portugese visgronden en was toen eigendom van reder L. Hindryckx.
Veilig kon het vaartuig niet genoemd worden. Een tank zonder tussenschotten, die zich onder en voor de brug bevondt, zorgde ervoor dat de vissers bij slecht weer omzichtig met het schip moesten omspringen.
Tijdens WO II zonk het schip — in dienst van de Engelse 'navy' — in de Theemsmonding. Op het einde van de oorlog werd het schip gelicht. Men liet het karkas naar Oostende slepen en knapte het op. De nieuwe motor kwam uit een te Jabbeke ontmantelde kraan voor bodemonderzoek. Na het oplossen van de verzekeringskwestie werd het verkocht en kwam terug in de vaart als de O.325 'Charles Darwin'. Onder die naam vertrok het in 1949 naar Chili. Een Spaanse schipper zette het tot 'Albatros' omgedoopte vaartuig vast op de rotsen van Punta Cardonal.
Hoe een dubbeltje rollen kan. Het Oostendse vaartuig kwam in Chili aan zijn einde en zijn vroegere reder L. Hindrickx verzeilde in Argentinië.
Wie de foto aandachtig bekijkt ziet dat het vaartuig op deze afbeelding enerzijds en het schip dat als illustratie gebruikt werd bij de eerste aflevering van 'Vlaamse vissers in Chili' anderzijds (HVB 9, 1990) niet dezelfde zijn. In HVB van september staat Roger Dewulf dus niet op de O.325, maar wel op de O.241 'Irena Raphaël'.

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

Hebt u er ooit aan gedacht een eigen krant uit te geven ?

Wellicht zult u verwonderd staan over de titel boven dit stuk, maar misschien ook niet. Misschien bent u wel een bedrijfsleider of bent u aktief in een vereniging. Dan hebt u er ongetwijfeld reeds aan gedacht een krantje uit te geven: een ledenblad, een tijdschriftje bestemd voor uw klanten of een personeelskrant. Misschien hebt u nu reeds zo'n krantje en ervaart u nu 'aan den lijve' hoe moeilijk het is om telkens weer kopij te verzamelen, een goede lay out te vinden en weet u hoeveel werk er wel kruipt in het zetten van die teksten.
Misschien hebt u wel nagelaten om een blad uit te geven omdat u wist hoeveel werk het zou meebrengen...
Wat er ook van zij, u bent ervan overtuigd dat zo'n eigen blad een goede zaak zou zijn, mocht u maar niet met al die moeilijkheden gekonfronteerd worden.

Wij doen het werk

Een krant uitgeven behoort nu tot uw mogelijkheden. U kunt vanaf nu regelmatig uw klanten, uw personeel, uw leveranciers, uw leden (en ga zomaar door) op een originele manier bereiken. U kunt dat doen met uw eigen tijdschrift.
Veel werk is daar voor u niet aan. Het enige dat u moet doen is kontakt met ons opnemen... En vanaf dat moment zitten wij met de zorgen.
Op uw vraag maken wij een origineel blad, typisch voor het doel dat u nastreeft. Wij zorgen ervoor dat dit blad vér boven de middelmaat uitsteekt en wat meer is: wij doen het aan prijzen waarvoor u het zelf nauwelijks kunt klaren.

Vele mogelijkheden

Er is vanalles mogelijk met zo'n eigen blad. Wij bemeesteren de meest diverse druktechnieken. U kunt het verspreiden in de meest uiteenlopende oplagen.
Wij kunnen u het volledige blad leveren. Als u het wenst dan maken wij de foto's, we schrijven de teksten, we zetten en we drukken het. Als u er helemaal niets mee wilt te maken hebben, dan doen we het zelfs voor u op de post.

Seaprint

Misschien bent u een heel goede bedrijfsleider of een uitstekende organisator, dan zult u begrijpen dat het samenstellen van een tijdschrift een vak is. De tijd van de stencilmachine ligt reeds ver achter ons. Er is een Vlaams spreekwoord dat zegt: "schoenmaker blijft bij uw leest." En dat doen wij dan ook. Seaprint is een bedrijfje dat zich gespecialiseerd heeft in het uitgeven van tijdschriften.
U moet eens kontakt met ons opnemen !

Graag zou ik meer vernemen over het uitgeven van een eigen blad

naam bedrijf/vereniging:

Kontaktpersoon:

Straat en nr:

Gemeente en postnr:

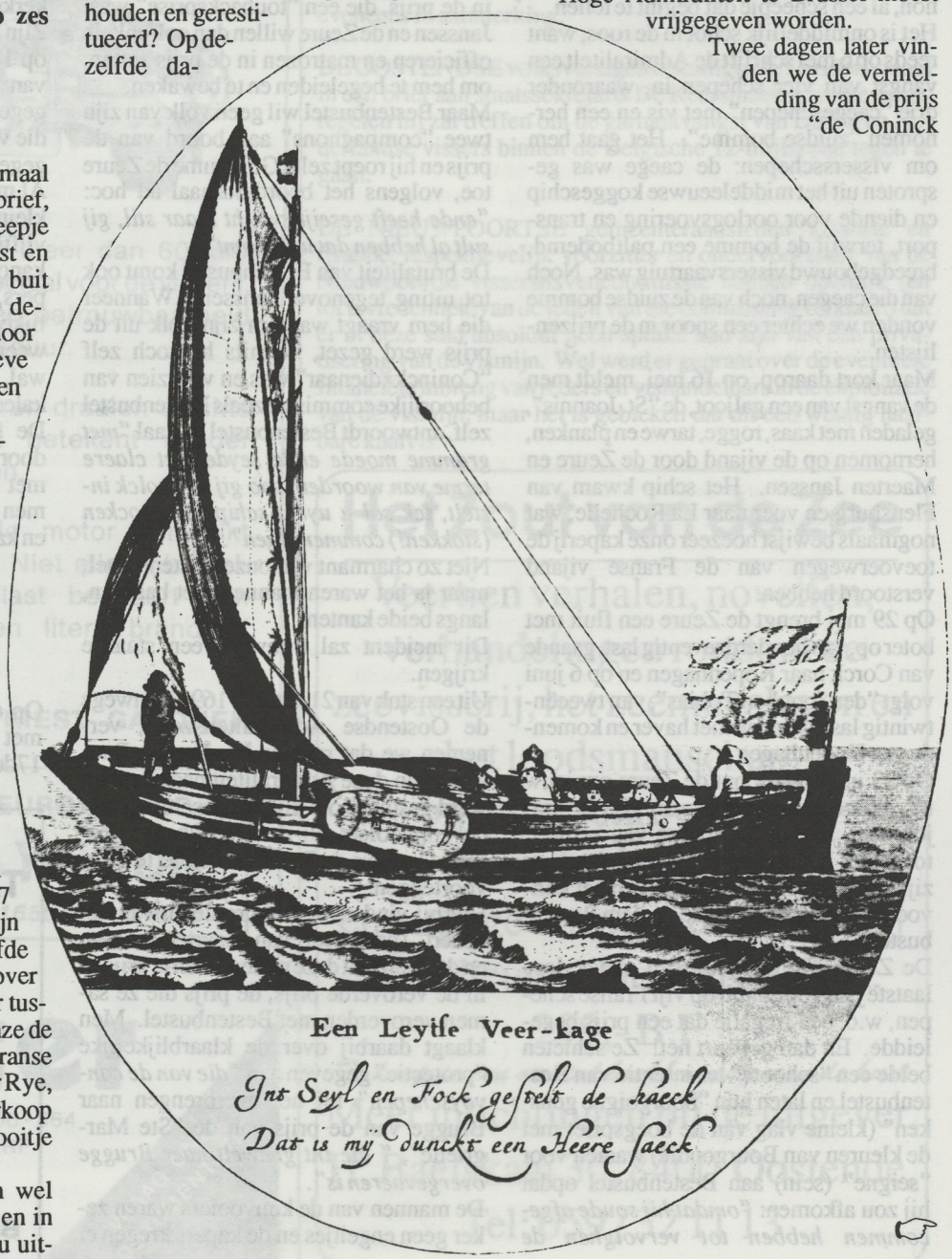
Tel:

Terugsturen naar Seaprint, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende. Tel: 059/32 55 59

Kapers van Nieuwpoort (1688-1697) III

ZOALS EEN AANTAL Vlaamse kapers uit die periode (1688-1679), zijn de Nieuwpoortenaars slechts gedurende bepaalde perioden in zee met de kapersbrief. Guillaume de Zeure (ook: De Suere, de Seure, de Zuere, enz...) vinden we aktief in de jaren 1691, 1692 en 1694, waarbij vooral het laatste jaar bijzonder vruchtbaar is geweest: acht prijzen op zes maanden tijd.

We vinden hem voor de eerste maal vermeld, in het bezit van een kapersbrief, op 10 juli 1690, voor een klein scheepje "De Rechtveerdigheyt", van zes last en twee stukken, dat blijkbaar geen buit opbracht, en gevolgd werd op 20 december 1690 en 14 augustus 1691 door een "snauwken", de "Onze Lieve Vrouwe van Lombardzijde" van tien last en drie stukken kanon.
De Zeure zal iets bereiken op 7 februari 1691, want de prijzenlijsten van de Admiraliteit te Oostende vermelden een buit, geladen met haver, een Franse "grybane", die slechts 635 gulden opbracht aan Joannes Dominicaen, de depositaris-boekhouder van het schip.
Een tweede kleine prijs, hernomen op de Fransen en opgebracht op 3 maart 1691, is een hoeker die de kurieuse naam van "'t Schemerwater" draagt en geladen is met vis, doch aan dezelfde Dominicaen wel 1 370 gulden netto opbrengt.
We bezitten echter een boordjournaal van de Zeure, die meldt dat hij op 17 augustus 1691 is uitgevaren met zijn snauwken. Hij komt vlug, dezelfde dag nog, in de Hoofden (tussen Dover en Kales) en vaart wat heen en weer tussen de Engelse en de Franse wal. Onze de Zeure verovert op 20 augustus een Franse "pyncke", die hij gaat verkopen naar Rye, op de Engelse Zuidkust. De verkoop bracht 60 pond sterling op, met een fooitje van 3 guineas voor de kapitein.
Het is geen uitzondering dat men wel eens "in het zwart" ging verkopen en in het buitenland, wat in dat geval zou uitleggen waarom we geen spoor van prijs vinden in de prijzenlijsten, noch in de comptabiliteit van de Admiraliteit.
Een Deen die op 29 augustus werd veroverd en naar Dieppe op weg was, is evenmin aangegeven op de prijzenlijsten, hoewel hij eerst naar Dover en nadien naar Oostende werd gebracht, waar de Zeure binnenloopt op 2 september. Werd de Deen onrechtmatig aangehouden en gerestitueerd? Op dezelfde datum wordt wel de buit van een "opgetimmerde buysse", de "Oude Kerck", binnengebracht. De prijs bracht de zware som van 22 403 gulden op. Kan dat deze Deen zijn?
Het jaar 1692 ziet de Zeure met een commissiebrief ter kaapvaart van 12 juni als kapitein op de barquelongue "St. Franchois", van tien last en vier stukken kanon. Reeds op 26 juni signaleert Passchier de Rudder, die andere Nieuwpoortse kaper, de Zeure tussen Oostende en Blankenberge, terwijl kapitein Carel Pieters hem ontmoet even vòòr Boulogne op 12 juli en kapitein Thomas Becu hem de volgende dagen opmerkt vòòr Kales en Dieppe.
De Zeure ontmoet zijn stadsgenoot Jacob Dudal en brengt met hem een schip met rogge en tarwe binnen, de "Fortuyne", op 7 september, doch dat "by order" van de Hoge Admiraliteit te Brussel moest vrijgegeven worden.
Twee dagen later vinden we de vermelding van de prijs "de Coninck



Een Leytse Veer-kage

Jnt Seyl en Fock geselt de haeck
Dat is my dunckt een Heere saeck

☞

Josua", ballastscheeps, van vijfentwintig last, maar die ook vrijgegeven moet worden ("restitué" is een technische term, daarvoor gebruikt door de admiraliteitsadministratie ad hoc).
Deze "restitués" zijn de pest voor de kapers, omdat ze vaak het gevolg zijn van gesjoemel met zeebrieven, die al dan niet frauduleus of tegen klinkende munt werden afgeleverd aan transportschepen van vreemde nationaliteit of zelfs aan vijanden.
De Zeure verwijnt dan gedurende een jaar en steekt zijn kapersneus weer op in 1694, een jaar van nochtans zeer gereduceerde bedrijvigheid van de Vlaamse kaperij.
Op 26 april 1694 bekomt hij een patente voor een snauw, de "St. Anthone de Padua", van twaalf last en vier stukken kanon, al een scheepje dat begint te tellen.
Het is onmiddellijk schot in de roos, want reeds op 6 mei schrijft de Admiraliteit een vangst van vier schepen in, waaronder drie "caegeschepen" met vis en een hernomen "zuidse bomme". Het gaat hem om vissersschepen: de caege was gesproten uit het middeleeuwse koggeschip en diende voor oorlogsvoering en transport, terwijl de bomme een paltbodemd, breedgebouwd vissersvaartuig was. Noch van die caegen, noch van de zuidse bomme vonden we echter een spoor in de prijzenlijsten.
Maar kort daarop, op 16 mei, meldt men de vangst van een galjoot, de "St. Joannis", geladen met kaas, rogge, tarwe en planken, hernomen op de vijand door de Zeure en Maerten Janssen. Het schip kwam van Flensburg en voer naar La Rochelle, wat nogmaals bewijst hoezeer onze kaperij de toevoerwegen van de Franse vijand verstoord hebben.
Op 29 mei brengt de Zeure een fluit met boter op, van honderdzeventig last, gaande van Corck naar Kopenhagen en op 6 juni volgt "den Jonghen Tobias", van tweeëntwintig last, geladen met haver en komende van Kopenhagen.
Op 23 juli 1694 loopt de Zeure opnieuw uit, volgens het relaas van zijn boordjournaal, met de "Anthone van pedua", tot onder Nieuwpoort. Hij ontmoette er zijn kollega Maerten Janssen en het konvooischip van de bekende Willem Bestenbustel.
De Zeure blijft bij Janssen, maar deze laatste jaagt op 24 juli op vijf Franse schepen, w.o. een fregatje dat een prijs begeleidde. En dan gebeurt het! Ze schieten beide een "schoote" ter intentie van Bestenbustel en laten hun "bourgoigne geusken" (kleine vlag van de boegspriet met de kleuren van Bourgondië) waaien voor "seigne" (sein) aan Bestenbustel opdat hij zou afkomen: *"omdat hij soude afgecommen hebben tot vervolghen de voornoemde vijf vijandelijke schepen"*.
Dit betekent dus in goed Vlaams dat Janssen zich laat kennen aan Bestenbustel om zijn hulp in te roepen.
Slechts na herhaald schieten komt Bestenbustel aangevaren. De drie Vlamingen vallen gezamelijk, uit die vijf schepen, het fregatje aan. Het fregatje laat zijn prijs in de steek, omdat het ziet dat het tegen de Vlamingen niet bestand is en slaat op de vlucht. De prijs, een fluit, moet strijken.
Men schiet nog wat wederzijds en het vluchtende fregatje geeft wel nog de *"geheelde laeghe, waervan een cogel met groot gedruys van achter over vloogh"*, schrijft de schrijver van het schip van de Zeure. De Zeure had zich natuurlijk niet onbetuigd gelaten en kon dus aanspraak maken, zoals gebruikelijk, op een "part" in de prijs, die een "toubacksprise" was. Janssen en de Zeure willen dan ook enkele officieren en matrozen in de prijs zetten, om hem te begeleiden en te bewaken.
Maar Bestenbustel wil geen volk van zijn twee "compagnons" aan boord van de prijs en hij roept zelfs Guillaume de Zeure toe, volgens het boordjournaal ad hoc: *"ende heeft geseijt swight maar stil, gij sult al hebben dat u toekomt"*.
De brutaliteit van Bestenbustel komt ook tot uiting tegenover Janssen. Wanneer die hem vraagt waarom zijn volk uit de prijs werd gezet, vermits hij toch zelf "Coninckxdienaar" was en voorzien van behoorlijke commissie zoals Bestenbustel zelf, antwoordt Bestenbustel brutaal *"met gramme moede ende seyde met claere terme van woorden, soo gij der volck instelt, ick sal u uyt u schip met stocken (stokken!) commen slaen"*...
Niet zo charmant van onze Bestenbustel, maar ja het waren mannen met baarden, langs beide kanten...
Dit incident zal trouwens een staartje krijgen.
Uit een stuk van 21 oktober 1694, vanwege de Oostendse Admiraliteitszetel, vernemen we dat rechter Jan-Baptist Bauwens van deze Admiraliteit naar Brussel werd gestuurd om diverse geschillen met de konvooiers bij de "Hoocheyt Electorale" en bij de Raad van State te gaan voorleggen.
Hierbij vinden we het probleem van het "paert" (part, deel) van Maerten Janssen en de Zeure dat deze pretenderen te krijgen in de veroverde prijs, de prijs die ze samen veroverden met Bestenbustel. Men klaagt daarbij over de klaarblijkelijke "protectie" gegeven aan *"die van de convoyschepen"* bij het overbrengen naar Brugge van de prijs van de "Ste Margriette", *" die int ghewelt naer Brugge overgevaeren is"*.
De mannen van de konvooiers waren zeker geen engeltjes en de kapers kregen er wel eens ruzie mee. De depositaris-boekhouder van de Zeure, Anthone van Aecken, is zo kwaad dat hij zelfs wil tussenkomen in de onkosten van de reis van rechter Bauwens.
We kennen de beslissing in deze zaak niet, maar de ruzie is zeker typisch voor de atmosfeer van de kaperij.
De konvooiers behoren immers tot een totaal verschillende administratie, met een eigen boekhouding en eigen regels, die dan natuurlijk zoveel mogelijk de winst naar zich toe wilde halen.
Van de Zeure zijn geen andere boordjournalen bekend, maar hij heeft zeker nog een hele tijd rondgevaren.
Op 26 september 1694 haalt hij nog een zwaar schip binnen, de fluit "Elisabeth", van 138 last en geladen met tienduizend deylen (planken), hernomen op de Duinkerkers.
Zijn laatste prijzen werden dan opgebracht op 17 oktober, de "Jouffrouwe Brigitte", van 52 last, die moest worden teruggegeven, en de "Magdalena Margriette" die voor 140 pattacons losgeld werd vrijgegeven.
Al met al, meestendeels met snauws van kleinere tonnenmaat, tussen de zes en de vijftien last, met hoogstens vier stukken kanon, zoals de meeste Nieuwpoortse kapers, haalde Guillaume de Zeure een redelijke buit binnen. Veel meer dan heen en weer varen tussen de Franse en de Engelse wal, met af en toe een steek tot onder kales en Boulogne, is het niet geweest.
De figuur van de Zeure bevestigt dat doorgaans de Nieuwpoortse kaperij niet met de grote tonnenmaat ging varen en men naar alle waarschijnlijkheid transport en kaperij wat afwisselend heeft beoefend.

Walter Debrock

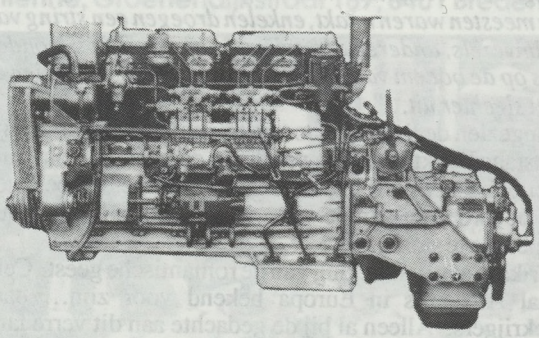
Op de afbeelding: een Leidse veerkaag met passagiers en vracht (kopergravure 17de eeuw), d.i. onze 'caege'.

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

Het e.k. nummer van Het Visserijblad verschijnt op vrijdag 7 december

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

Zagen en antwoorden

De politieke rubriek van HVB

HET CVP- EUROPARLEMENTSLID Pol Marck heeft een mondelinge vraag gesteld aan de Raad van Ministers van de EG, voor de oktoberzitting van het Europees Parlement. Hij eist van de Franse regering een duidelijk standpunt, zowel inzake de bescherming van de Belgische vissers in Franse wateren, als inzake de schadevergoeding voor de geleden schade.

DE WESTVLAAMSE provincieraad is van plan de modernisering van kustvaartuigen binnen de Belgische zeevisserijvloot te steunen. Daarom zullen Westvlaamse rederijen kunnen genieten van een provincietoelage van 10% van de investering, met een maximum van 280 000 frank. Alles moet echter gezien worden binnen het beperkte budget dat de provincieraad daarvoor heeft vrijgemaakt. De steun start op 1 januari 1991, maar aanvragen met een faktuurdatum na 30 september 1990 (en die na 1 januari 1991 ingediend worden) komen eveneens in aanmerking.

DE OOSTENDSE volksvertegenwoordiger A. Laridon vraagt in een brief aan staatssekretaris De Keersmaeker welke maatregelen hij zal treffen om de garnaalvangst van Duitse en Nederlandse vissers binnen de Belgische 12-mijlszone tegen te gaan.

DE NIEUWPOORTSE gemeenteraadsleden Dewitte en Crabbé, respektievelijk voorzitter en ondervoorzitter van de Nieuwpoortse vissershavencommissie hebben openlijk (en tot tevredenheid van de leden van die commissie) verklaard dat er in deze stad absoluut geen sprake kan zijn van een privatisering van de vismijn. Wel werd er gepraat over de eventuele financiële inbreng van reders en vishandelaars in de exploitatie van de vismijn, maar het is gebleken dat dit een weinig haalbare kaart is.

Het Zout van de Zee

Veertien verhalen, novellen, verhandelingen rondom de zeevisserij, het zeemansleven en het loodsmanschap, bijeengeschreven door Leon Inghelbrecht en uitgegeven door de drukkerij Het Nieuwsblad van de Kust.

299,- B.F.

Te koop in een aantal boekhandels aan de kust

Meer inlichtingen bij de uitgever, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Tel: 059/32 11 13

Van schepen, mensen en van de zee

JE MAG VOORAL niet denken dat wij veertig jaar geleden — of was het gisteren — de eersten waren om naar het duistere hart van Afrika te trekken en daar te pogen hetzeevisserij-onderricht te verspreiden! Dat zou teveel van het goede zijn en téveel eer. We zijn bescheiden. Dat wél.

Maar, op de brede wiekslag van onze eeuwige visserij-obsessie zijn wij een vergane wereld van tachtig jaar geleden, een mystieke herinnering, gaan verkennen. We zijn een tijdje zoet geweest aan dit diepe graf van de tijd, in de broze veiligheid van ons flatje-bij-de-zee.

Ingetogen, in de diepe stilte van ons eigen kraaienest. Met ontbloot hoofd en kloppend hart, in bange verwachting, hebben wij dat meesterwerk, de IBIS-story, pennevrucht van onze vriend Robert Coelus, de man van de boeiende schelpenbeschrijvingen in ons beste visserijblad opengeslagen om er die vergane maritieme wereld van tachtig jaar geleden, genivelleerd door de onverbiddelijke bulldozer van de eeuwigheid, te gaan verkennen. Tachtig jaar geleden, een eeuwigheid, of was het gisteren?

In 't jaar 1909 is er een groot feest aan boord van de 'Ibis', want Prins Albert, de latere koning, is teruggekeerd van een studiereis in de kolonie en komt er vertellen over de ellende , de armoede, de ondervoeding, de uitputting van de zwarte bevolking.

Zelfs langs de oevers van de visrijke rivieren en meren is 't "één miserie!" Er is al een uitgebreide studie gemaakt over de visserij in Kongo, terwijl de kommandant van de zeevaartschool te Oostende over dit onderwerp een verslag heeft geschreven. Er wordt een kampagne op touw gezet om de visvangst in Kongo te bevorderen. De inlanders moeten vertrouwd gemaakt worden met moderne visserijtechnieken en het nodige vistuig moet hen ter hand gesteld worden.

Daarvoor moet hij, de inlander, een ernstige opleiding krijgen. Hij vist met fuiken en tuigen gemaakt uit boomschors, waaruit hij vezels slaat. Hij bedrijft de visvangst voor eigen onmiddellijke behoeften en 't is de vrouw die zijn visje rookt en kookt op een laag houtvuur, onder de sterren in 't eerste duister van de lange tropennacht.

Vis springt omhoog uit 't water dat hem omgeeft.

maar er is altijd dat boze oog! de visser wordt geregeerd door toverij. Indien hij zich niet gedraagt 'zoals het hoort...', als hij zich té ver op 't water waagt, loopt hij gevaar opgeslokt te worden door de watergeesten..., de mare van de oeverbewoner.

En is 't niet juist dat de krokodiel het sterkste waterdier is? De kaai van de binnenwateren, die sterker is dan de tijgervis.

Hij heeft het koningschap.

Er bestaat geen inlandse visser, die zich niet bezeten voelt door geesten en die niet bereden wordt door een eindeloze reeks waanvoorstellingen. De wereld van de geest heeft voor deze visser meer belang dan de gebeurtenissen van elke dag. Wanneer er storm dreigt en iemand uit de omgeving zegt: "Er komt storm...", dan wacht de visser een verschrikkelijke ramp.

Maar hebben wij Europeanen daar oog voor?

We zijn in 't jaar des Heren 1909.

Plechtig verklaart Prins Albert: *"Door de visserij te bevorderen verbeteren we het lot van de zwarte en stoppen we wellicht de ondervoeding. We oefenen tevens een morele en beschavende aktie uit op de bevolking en we planten een nieuwe industrie in met al de grote en kleine aktiviteiten die erbij behoren..."*

Op datzelfde moment schrijft Claridge over de stammen langs de Lualaba: *"We zagen de vuilste, de luiste en meest ellendige stam die we al ontmoet hebben op onze lange reis. Hun haar was lang, verward en ongekamd. De meesten waren naakt, enkelen droegen een string van palmvezels, anderen een schort van gras. We bevonden ons op de bodem van de menselijke ellende, apen zien er niet slechter uit..."*

Aangezien de Ibis een vooruitstrevende school is en zijn ontstaan dankt aan deze prins zou een verzoek om hulp niet onbeantwoord blijven en er wordt meteen besloten ter bevordering van de visserij in de kolonie, een Ibis-expeditie te sturen.

Afrika is een verzoeking van de romantische geest. Centraal Afrika is in Europa bekend voor zijn... bantoekrijgers. Alleen al bij de gedachte aan dit verre land zijn de mensen aangegrepen. Zij huiveren wanneer de jungle-drums ontzettende verhalen over menseneterij en schrikwekkende rituelen ter ore brengen.

Er wordt gesproken over schandalen, slavendom, geld — veel geld — maar ook over de moed van de pioniers. Zij die de eersten waren om het hart van het geheimzinnige Afrika te gaan verkennen.

En uit de nevels van al die raadselachtige verhalen rijzen ongrijpbare schimmen van vaartuigen, niet volgeladen met vis, maar geladen met zwarten en met een rijke reder, Leopold II, die een rubberen tas in de hand houdt, vol met goud.

De geest die over Afrika waart, trekt aan zoals de magnetische pool de naald van het kompas aantrekt, enkelen trekken reeds naar het land van zon en duisternis, waar het immer klaar wordt om zes uur in de morgen en duister om zes uur 's avonds, eeuwig en altijd, en waar de vissers eerst maar in aktie komen in de wereld van de nacht, wanneer de vrouw sterker wordt dan de man. Een andere wereld, deze van de magie.

Men leeft er een veelomvattend bestaan, de blanke is er heer en meester over eigen daden, maar ook over de inlanders, al leeft hij er in een klimaat dt hij niet gewoon is. De zon die hij als vriend wil beschouwen is eerder een genadeloze vijand, die bliksemsnel zenuwen en lichaam onder de voet loopt. Onder die koperen ploert woont de dood.

Maar er vertrekt toch een Ibisexpeditie! Een groepje van drie, vier man, vissers van de grijze Noordzee, waar de zon nooit loodrecht boven de hoofden staat. Zij gaan een nederzetting stichten aan het Moëromeer, dat in 1800 ontdekt werd door de Portugees Gaetano Pereira en in 1867, officieel dan, door Livingstone.

Zij gaan er een leven tegemoet dat iemand die veilig thuisblijft nooit zal kennen.

LIN

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:

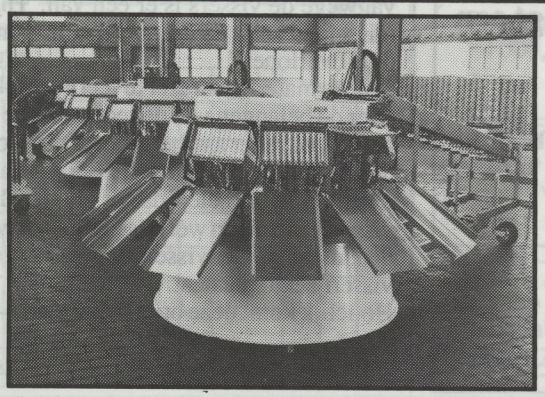
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan -Tel: 059 / 23 68 46

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



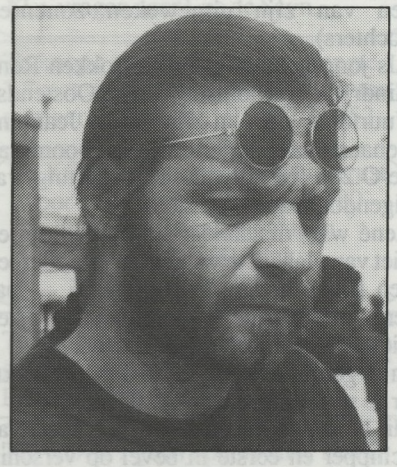




Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, op het bord in de vismijn en telefonisch aan de sassen van de vissershaven. Tel: 059 / 32 12 86

Seaprint: 059 / 32 55 59

Binnenkort in de literaire boekhandel!



De Smaak van Zeewater

verhalen

Flor Vandekerckhove, hoofdredakteur van HVB heeft met de uitgeverij NIOBA een kontrakt afgesloten i.v.m. de uitgave van een literair boek.
Het boek verschijnt in de voorjaarsaanbieding van de uitgeverij, waarin tevens werk voorzien wordt van Wannes Van de Velde, Robbe de Hert, Drs. P en Julien Schoenaerts.
In zijn verhalen heeft Vandekerckhove het over de sfeer van verval in 'een' provinciestad, tegen het einde van de 20ste eeuw, over dekadentie en vervreemding, over falende pogingen om het leven zin te geven, over de uitzichtloosheid van menselijke relaties.
De verhalen worden bevolkt door scharrelaars, dwepers, schuinmarcheerders... en tussen al deze marginale types probeert 'een'schrijver stand te houden.
HVB heeft een optie genomen op een aantal exemplaren van dit boek. Lezers kunnen voorintekenen, door de som van **595,- B.F.** over te schrijven op rekening **384-0596581-18** van Het Visserijblad. (Vermeld: boek)

Voorintekenaars worden verwittigd zodra het boek gepubliceerd wordt. Zij krijgen dan een genummerd en door de auteur ondertekend exemplaar.

(Nog een) Vlaamse visser uit Argentinië op bezoek

Vlaanderen kreeg onlangs het bezoek van een van zijn uitgeweken zonen(en dochters).
Als jong gehuwd paar vertrokken René Hindryckx (afkomstig van de Oostendse Vuurtorenwijk) en zijn vrouw Jeannine Lenaerts naar Argentinië, aan boord van de O.205 'Montreal'. Het vaartuig was eigendom van zijn vader.
René was 'afslaander' in de vismijn en niet van plan uit te wijken. Toen iedereen een flinke opslag kreeg, en hij — pas terug uit legerdienst — buiten de prijzen viel, keerde hij België de rug toe.
In Argentinië leerde hij vissen en maakte er de stranding van de O.205 mee.
Hij behaalde het 'patent' (= brevet) van schipper en eerste in bevel op verschillende grotere vaartuigen. Vanuit Mar del Plata voer hij als eerste op een grotere hektreiler. Tussendoor bracht hij verschillende treilers over vanuit IJmuiden, Nederland en vanuit Denemarken. Ook onze ex-Z.565 'Narwal' heeft hij er gekend. Het vaartuig heeft ginder — net zomin als dat hier het geval was — nooit erg veel gepresteerd. Tijdens de Falklandoorlog werd het schip door de Engelse zeemacht gekelderd. Het was op dat moment aan het vissen, maar wel met een spionageopdracht. Drie keer werd het uit de oorlogszone gewezen, de vierde keer werd het de grond in geboord. Hierbij brak een matroos de rug en verloor een ander een been. Er was tevens een Belgische nazaat onder de bemanning. Iedereen die zich aan boord van het schip bevond werd gevangen genomen, goed behandeld en door de Britse 'Canberra' in Argentinië afgezet. De zoon en één schoonzoon van René zijn visser te Mar del Plata. René en zijn vrouw wippen wel eens meer over naar het moederland. Overigens komt René Hindrickx nog aan bod in HVB in de geplande reeks over Vlaamse vissers in Argentinië.

TE KOOP:
Pol. Cab. Boot van 5,1 x 2 meter.
BB 85 pk Johnson. Dieptemeter.
Comp. Trailer.
Prijs: 190 000 B.F.
091 / 44 61 93

LEZERSBRIEF

Met grote aandacht heb ik uw editoriaal "Te wapen... of niet te wapen" in HVB nr 9 gelezen.
Het is een feit dat, wanneer de olieprijzen de pan uitswingen en de visserijsektor bedreigd wordt, iedereen zijn steen moet bijdragen om de boel draaiende te houden. Toen de dieselprijzen een zevental jaren geleden pijlsnel de lucht ingingen, moesten de vissers tien procent van hun besomming afstaan aan de reder, vooraleer hun loon werd berekend. Toen de energiekosten terug normale proporties aannamen bleef bij de meeste reders die 10% dekkingskost gehandhaafd. Wanneer een aantal reders van hogerhand brandstoftoelagen kregen, werden deze evenmin doorgespeeld aan hun vissers, maar ze werden netjes in de eigen geldbeugel geplooid.
Door de huidige krisis in de Perzische Golf komen we opnieuw in een situatie waarin iedereen binnenkort zijn steentje zal moeten bijdragen. Hopelijk moet de visser nu geen twintig procent gaan inleveren. Hopelijk wordt, na de huidige krisis, dit oneerlijke eenrichtingssysteem volledig afgeschaft.
Het bemanningstekort waarmee de visserij te kampen heeft kent een tiental oorzaken. Deze onrechtvaardige dieselbijdrage vanwege de vissers is er één van. Hij is misschien zelfs de druppel die de emmer doet overlopen.
In deze materie wordt er teveel gesproken over de belangen van de reder (cfr. de rubriek 'een reder aan het woord') en wordt de brave visser genegeerd. Hierbij schijnt iedereen te vergeten dat er zonder dure vissersvaartuigen wél nog kan gevist worden, maar zonder vissers er gewoon geen visserijsektor bestaat.
Hopelijk komt deze brief in het blad.

Pots D.

Van nu tot einde december 1990

Elke klant die een aktieve girorekening opent krijgt een sporttas of een prachtige parkerpen.

De 500ste klant krijgt een reis voor twee personen

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

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

Gratis adverteren in Het Visserijblad !!!

Vissers, sportvissers, kapiteins, matrozen, scheepsjongens, marineofficieren, walkapiteins, reders, yachtsmen, onderhoudsmecaniciens, vishandelaars, -lossers, dokwerkers, dekzwabbers, diepzeeduikers, visrestaurateurs, strandjutters, leveranciers... of anders gezegd : elkeen die met de zee te maken heeft en... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of wil ruilen dat ook al met de zee te maken heeft; wie hopeloos op zoek is naar het onvindbare wisselstuk van zijn motor, wie zijn komplete vloot van de hand wil doen, wie een ijsfabriek zoekt om zijn koelkast draaiende te houden of wie het beu is de einders af te speuren naar die ene zeemeermin... Al die mensen mogen gratis een zoekertje plaatsen in Het Visserijblad.
Zij dienen alleen de hierbijstaande rooster in te vullen. Indien ze er alles in gezegd krijgen dan is de advertentie gratis. Als ze méér willen meedelen dan moeten ze maar eens onze advertentietarieven vragen.
Vul vandaag nog deze strook in, één letter per vak en één vakje tussen elk woord.
Stuur deze strook op naar de redaktie van Het Visserijblad, H. Baelskaai 2 te B-8400 Oostende. Doe het vòòr de 20ste van de maand en uw zoekertje verschijnt in de e.k. editie van Het Visserijblad. Gratis.

Naam :
Adres :

Te Koop: winkelwagen "Van Muylder" Bouwjaar '76. 280 000 frank. Tel: 052/33 42 81

Te Koop: vissersboot 7,80 m-2,40 m BMC 64 pk. Volledig uitgerust. Zeer goed onderhouden: 050/41 89 01

Te koop gevraagd: motorboot Chriscraft, Riva, Busch, enz. Boeken over scheepsbouw. Chronometer en sektant. Tel 050/31 45 54.

TE KOOP:stalen vissersboot 7,80 x3,70 m 2x Mercedes 110 pk. Uitgerust voor garnaal- en sportvisserij. 03/771 45 98

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 of te huur: 12 mazouttanks: 4 000, 10 000, 12 000, 15 000 en 18 000 liter. Tel: 050/31 45 54.

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

Winkelruimte, bureel en opslagplaats te huur in de ex-gebouwen van SCAP, H.Baelskaai te Oostende. Inlichtingen North Sea Bunkers, Hoefijzerlaan 68, Brugge. Tel: 050/ 34 12 47 in de voormiddag van 8 tot 12 u, vragen naar Luc de Seyn.

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

TE KOOP: pleziervaartuig uitgerust voor zeehengelen. BB-motor 80-draaiuren. Aanhangwagen. Prijs: 285 000 frank. Tel: 059/32 32 82

Te koop: zuiger. Nieuw met veren en gerevisioneerd cilinderdeksel. ABC P.O.T.K. Tel: 058/237043.

TE KOOP: patrijspoort met stormdeksel, groot model, met origineel glas. Vaste prijs: 30 000,-. Tel: 050/54 47 69.

Te koop: staaldraad in goede staat: 2x50 vaam/Breidel 24 m/m; 1x50 vaam/Breidel 18 m/m; 2x87 voet oplanger 18 m/m; 1x87 voet oplanger 16 m/m: prijs 10 000 fr.
Polyester fluwe voor 2 korren, sp. 14 m/m: prijs 10 000 frank.
1 netrolle: prijs 20 000 fr.
1 zonnetent: l: 7 m x br 4,50 m: prijs 5 000 fr.
2 haringscheppers in inox: 1 000 fr/ stuk.
Inlichtingen: 059/32 30 23

Te koop: vissersvaartuig uitgerust met bokken. Tel: 058/23 57 14 (tussen 9 uur en 12 uur) Fax: 058/23 21 31

Te koop: houten vissersvaartuig. Lengte 21 meter. Motor 275 pk. Prijs te bespreken. 058/23 82 09 & 058/23 67 64

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

TE KOOP GEVRAAGD
Stalen viskotter
Lengte ca. 25 tot 30 meter
Bouwjaar 1960-1970
Motor 300-600 pk
Aanbiedingen gaarne aan
MARITIEM BUREAU
J. APPELBOOM
Bilderdijklaan 9,
1985 BL Driehuis - Nederland
Vanuit België eerst 00 31
Tel: (2550) 18850
Fax: (2550) 18851
Telex: 41709 aboom nl

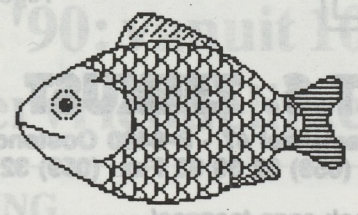
Eetwareninspektie viert honderdjarig bestaan

De Eetwareninspektie, een afdeling van het Ministerie van Volksgezondheid, is belast met de kontrole op de voedingsmiddelen en aanverwante produkten. De dienst werd in 1891 opgericht in uitvoering van de *wet op de vervalsing van voedingsmiddelen* van 4 augustus 1890. Deze wet werd ondertussen vervangen door de wet van 24 januari 1977 betreffende de bescherming van de gezondheid van de verbruikers op het stuk van voedingsmiddelen en andere verbruiksprodukten.

Dat betekent dat de Eetwareninspektie ondertussen honderd jaar bestaat, een aanleiding om in Brussel een internationaal kongres over voedselbeleid in Europa te organizeren.

De inspektie heeft als opdracht voedingsmiddelen te kontroleren, evenals andere produkten als additieven, detergenten enz. Ook de hygiëne van personen en lokalen in de voedingssektor kunnen het voorwerp van een onderzoek uitmaken. Momenteel zijn er in ons land een veertigtal kontrolerende eetwareninspekteurs. Ze zijn universitair geschoold (scheikundig- of landbouwingenieur). Het aantal kontrolepunten in fabrieken, warenhuizen, winkels en horeca-zaken wordt geraamd op 150.000. In 1988 werden circa 40.000 kontrolepunten bezocht en vorig jaar 33.000. Dit betekent dat een kontrolepunt slechts om de vier jaar het bezoek krijgt van de inspekteurs, wat volgens de verantwoordelijken van de Eetwareninspektie te weinig is. De ministerraad heeft onlangs beslist 12 bijkomende inspekteurs aan te werven. Het budget van de dienst bedraagt 70 miljoen of ongeveer 7 frank per inwoner.

Uit statistieken van de Eetwareninspektie blijkt dat in 1988 121 processen verbaal werden opgesteld, in 1989 zelfs 265. Tevens blijkt dat heel wat bedorven of bakteriologisch niet in orde bevonden voedingswaren uit de handel werden genomen. Zo werden in 1988 niet minder dan 932.000 kg viskonserven verwijderd.



— Die 932 000 kg moet onmiddellijk weer vrijgelaten worden.

Machinefabriek Bolier op Ahoi' Rotterdam

Op de Binnenvaart- en visserijbeurs in het Rotterdamse Ahoi'complex, die doorgaat van 27 november tot 1 december zal de Nederlandse machinefabriek Bolier van de partij zijn. De fabriek die o.a. de verkoop van Mak- en Yanmar-dieselmotoren, inclusief onderdelen en service verzekert zal er op zijn stand de nieuwste versie tonen van de Mak dieselmotor 6M332C van 1 200 Kw, n= 900. Tussen de overige bezienswaardigheden bevindt zich ook een Yanmar boordaggregaat, bestaande uit een dieselmotor M200 van 550 kW, n=750 met generator van 625 KVA.

Fishing & Hunting-beurs in Flanders Expo te Gent

Van 9 tot en met 12 mei (Hemelvaartweekeinde) volgend jaar wordt in het expocentrum "Flanders Expo" in Zwijnaarde-Gent de eerste nationale vakbeurs voor jager en sportvisser georganizeerd. De beurs "Fishing & Hunting" richt zicht in de eerste plaats tot de sportvissers en de jagers. Het opzet is bedoeld om de fabrikanten, invoerders en verdelers van produkten en diensten voor jacht en visvangst in kontakt te brengen met de grote schare beoefenaars van beide vrijetijdsbestedingen. Volgens de organizatoren is de doelgroep in elk geval voldoende sterk om dergelijke manifestatie te rechtvaardigen. De beurs wordt duidelijk opgesplitst in een onderdeel "visvangst" en eengedeelte "jacht". In de rand van het gebeuren worden een reeks animatieprogramma's aan het geheel toegevoegd, o.a. een veiling van kunstwerken met jacht of visserij als thema en wellicht ook een fotowedstrijd. De organizatoren maken zich sterk dat ze 100 tot 150 exposanten aantrekken op de voorziene exporuimte van meer dan 10.000 vierkante meter.

Info: "Fishing & Hunting", p.a. Flanders Expo, Maaltekouter 1, 9820 Gent; tel. 091-40.92.11, fax 091-21.76.05.

Groep Van Wijnsberghe breidt uit

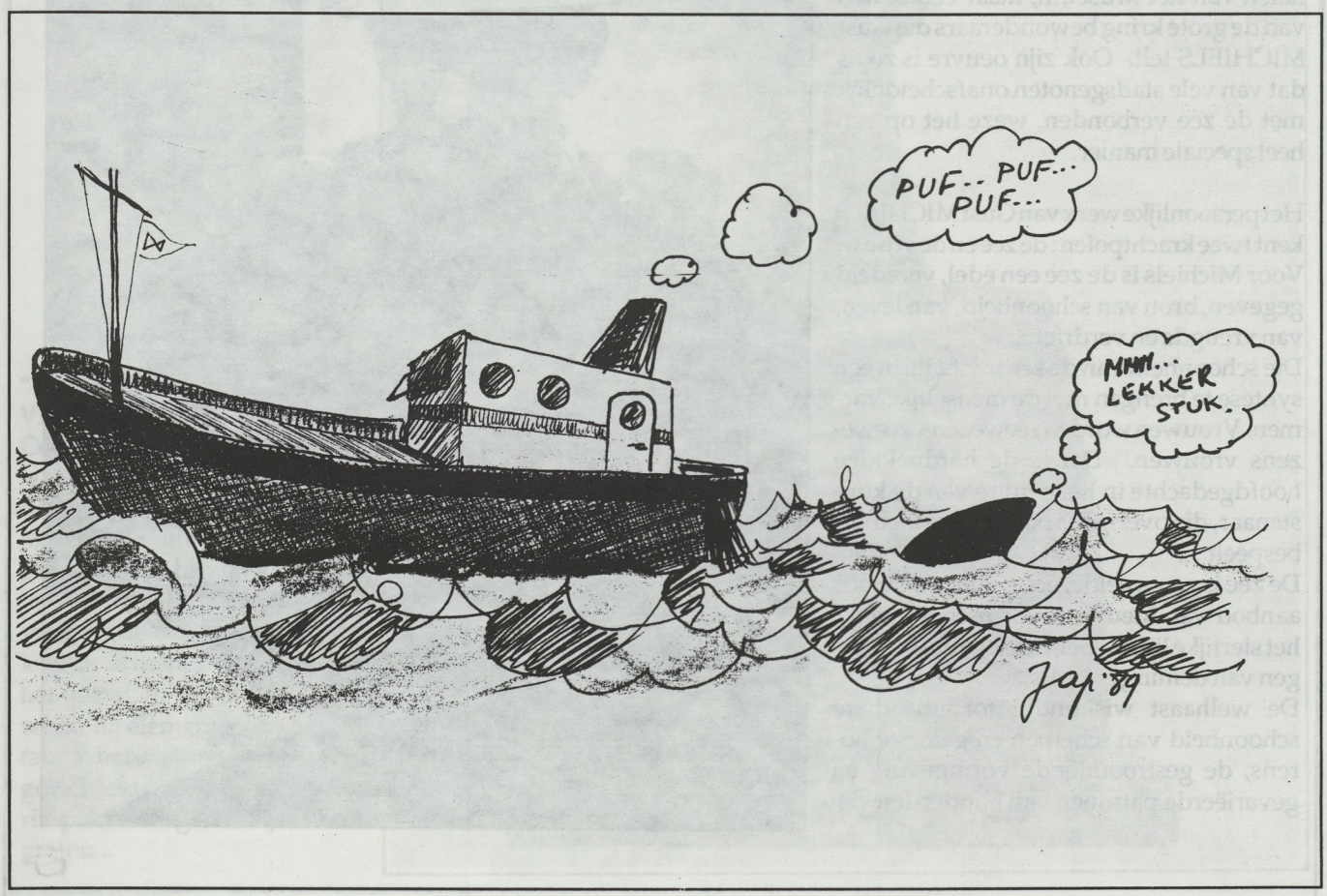
De aparte afdeling, VW Inox Construct, van de groep Van Wijnsberghe is aan uitbreiding toe. De afdeling die zich specialiseert in inoxkonstrukties krijgt een bijkomende produktiehall van 5 000 m2.

De RVS-gamma van de afdeling omvat allerhande konstrukties, zoals werk- en snijtafels, rekken en kasten, rook- en kookinstallaties, afwasbakken en lavabo's, vloergoten en -putten, transportbanden en rolbanen, industriële afwasinstallaties, en sorteersystemen.

Dagboek van een kustvisser

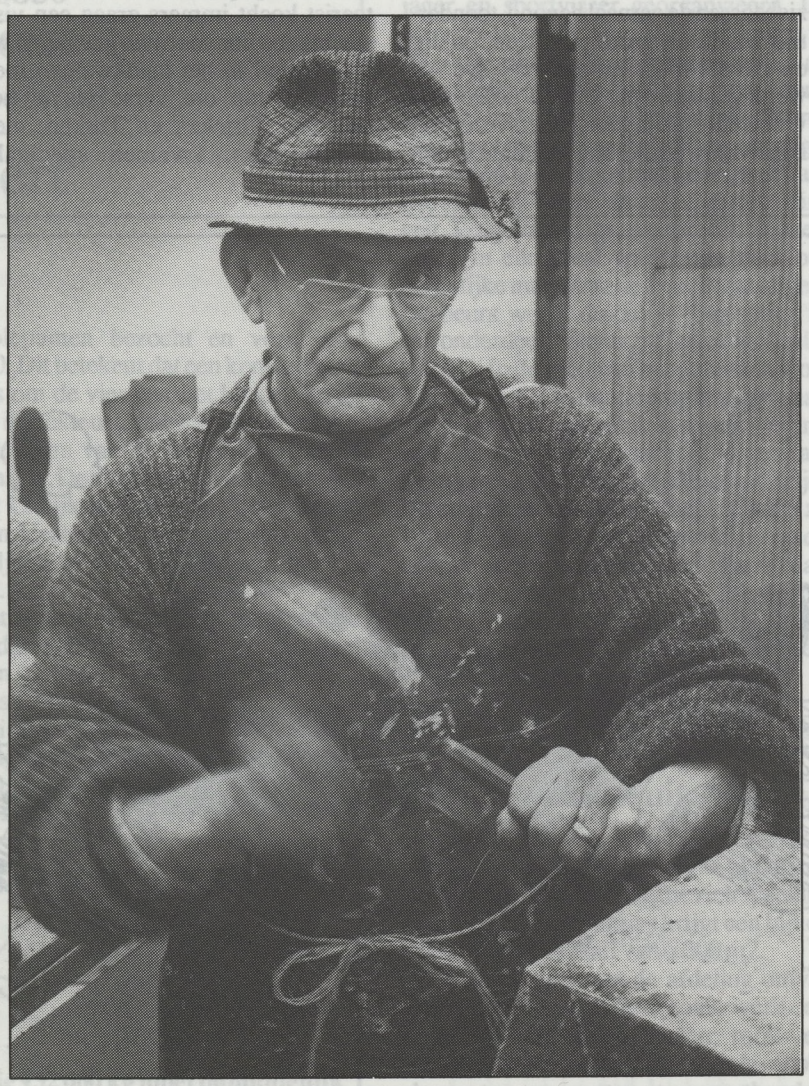
In 1969 zette visser Eddy Serie zich aan het schrijven... En hij stopte niet vooraleer hij honderddertig vellen volgetikt had over het dagelijkse leven van een garnaalvisser.
Sinds enkele maanden publiceert HVB uittreksels uit dit (nooit gepubliceerde) boek.

Over de verkoop aan de "trap" kan men veel schrijven. In menige Oostendse gemeenteraadszitting kwam de verkoop aan de trap ter sprake. Er werd reeds gevraagd de "trap" af te schaffen, maar door toedoen van kustvissers geruggesteund door gemeenteraadsleden en invloedrijke personen wordt daarover dan toch maar weer gezwegen
De trapverkoop zit trouwens diep ingeworteld bij de vissers !
Zo is het dat er vele jaren geleden begonnen werd met de verkoop van kleine zootjes vis aan de trap. Vis die zich tussen de garnaal bevond, toendertijd waren dit grote pladijzen, paling en zoveel meer mooie vis. De vis werd verkocht per opbod ! De visvrouwen (dit zijn geen vissersvrouwen, maar vrouwen die langs de straat leuren met vis) die hun vis op karretjes te koop aanboden, en enkele partikulieren boden op deze vis. Het resultaat was dat deze volle bakjes, tegen prijzen verkocht werden die ver onder de marktprijs lagen. De vissers waren tevreden, want dit was hun drinkgeld. Zo bijvoorbeeld verkochten de vissers 5 kilo pladijzen voor 20 frank, de visvrouwen verdienden met deze vijf kilo het vier- à vijfdubbele van hetgeen de vissers verdienden.
Opeens was er een visser die zijn ogen opende en zijn vis tegen een vastgestelde prijs verkocht. Deze visser — een jonge schipper in die tijd — vond het allang welletjes dat de garnaalvissers zich lieten bedriegen. Deze verkoop aan de "trap" evolueerde zo, dat de getaxeerde levende verse vis (tegen billijke) prijzen aan bijna de hele Oostendse bevolking verkocht werd.
Enkele jaren later kon de "trap" op een provinciale en uiteindelijk ook op een nationale populariteit rekenen. Iedere toerist kocht immers graag een vis, die slechts een uur voordien gevangen was.
Van overal in het landkwamen mensen naar de trap om verse vis te kopen. Italianen, Grieken en Turken, meestal mijnwerkers, kwamen speciaal uit Wallonië om verse inktvissen te kopen waarop zij zo verlekkerd zijn. Duitsers, Fransen en Engelsen namen verse vis mee naar hun land, gekocht aan de "trap".
Enige tijd later verkochten de vissers garnalen aan de "trap" ! Maar door onderlinge onverdraagzaamheid en slechte verstandhouding van de kustvissers, hebben de wettelijke instanties de teugels strak gehouden, en een einde gemaakt aan de populariteit van de "trap". De "trap" werd weken door de politie bewaakt, opdat de vissers toch geen kilootje garnaal meer zouden verkopen. Een kilo garnaal voor eigen gebruik moesten de vissers ongezien meenemen naar huis. Nu zijn het mannen van de vismijn, die een proces-verbaal mogen opmaken, die toezicht houden, in burger weliswaar. Het is beter zo, want de vissers hebben er baat bij gevonden hun totale vangst in de garnaalmijn te verkopen; de garnaalprijzen zijn de hoogte ingegaan.
Toch mag men zeggen dat er in de wereld méér gebeurt dan een kilootje eigen gevangen garnaal voor drinkgeld verkopen! En op veel van die dingen houdt men geen, of bijna geen, toezicht.



Kunst aan zee
Gust Michiels

° Sint-Amandsberg (bij Gent), 16 juni 1922
Studeerde beeldhouwkunst, grafiek en bouwkunde te Oostende en Gent.
Stelde in 1941 voor het eerst tentoon te Oostende.
Was in 1964-65 docent beeldhouwen en ceramiek te Oostende.
Winnaar van de artistieke prijs van "Les Amitiés françaises" 1961 te Oostende.
Vertegenwoordigd in de Stedelijke Musea van Monaco & Oostende.
Woont en werkt Nieuwpoortsesteenweg, 487, te Oostende.



In 1989 ging in het Stedelijk Museum te Oostende een retrospektieve Gust MICHIELS door. Op de akademische zitting en vernissage kwamen zo'n 500 personen af. Een absoluut rekord in de annalen van het Museum, maar een bewijs van de grote kring bewonderaars die Gust MICHIELS telt. Ook zijn oeuvre is zoals dat van vele stadsgenoten onafscheidelijk met de zee verbonden, weze het op een heel speciale manier.

Het persoonlijke werk van Gust MICHIELS kent twee krachtpolen : de zee en de vrouw. Voor Michiels is de zee een edel, veredeld gegeven, bron van schoonheid, van leven, van vreugde en verdriet.
Die schoonheid van de zee tracht hij in een syntese te brengen met de menselijke vormen. Vrouwen worden zeewezens, zeewezens vrouwen. Dat is de hardnekkige hoofdgedachte in het oeuvre van de kunstenaar, die overigens ook andere thema's bespeelt.
De zee is een weelde, een schier eindeloos aanbod van kleur- en vormschoonheid : het sierlijke lijnenspel, de elegante welvingen van deining en golfslag.
De welhaast wiskundig formuleerbare schoonheid van schelpen en getorste horens, de gestroomlijnde vormgeving en gevariëerde patronen van honderden vis-

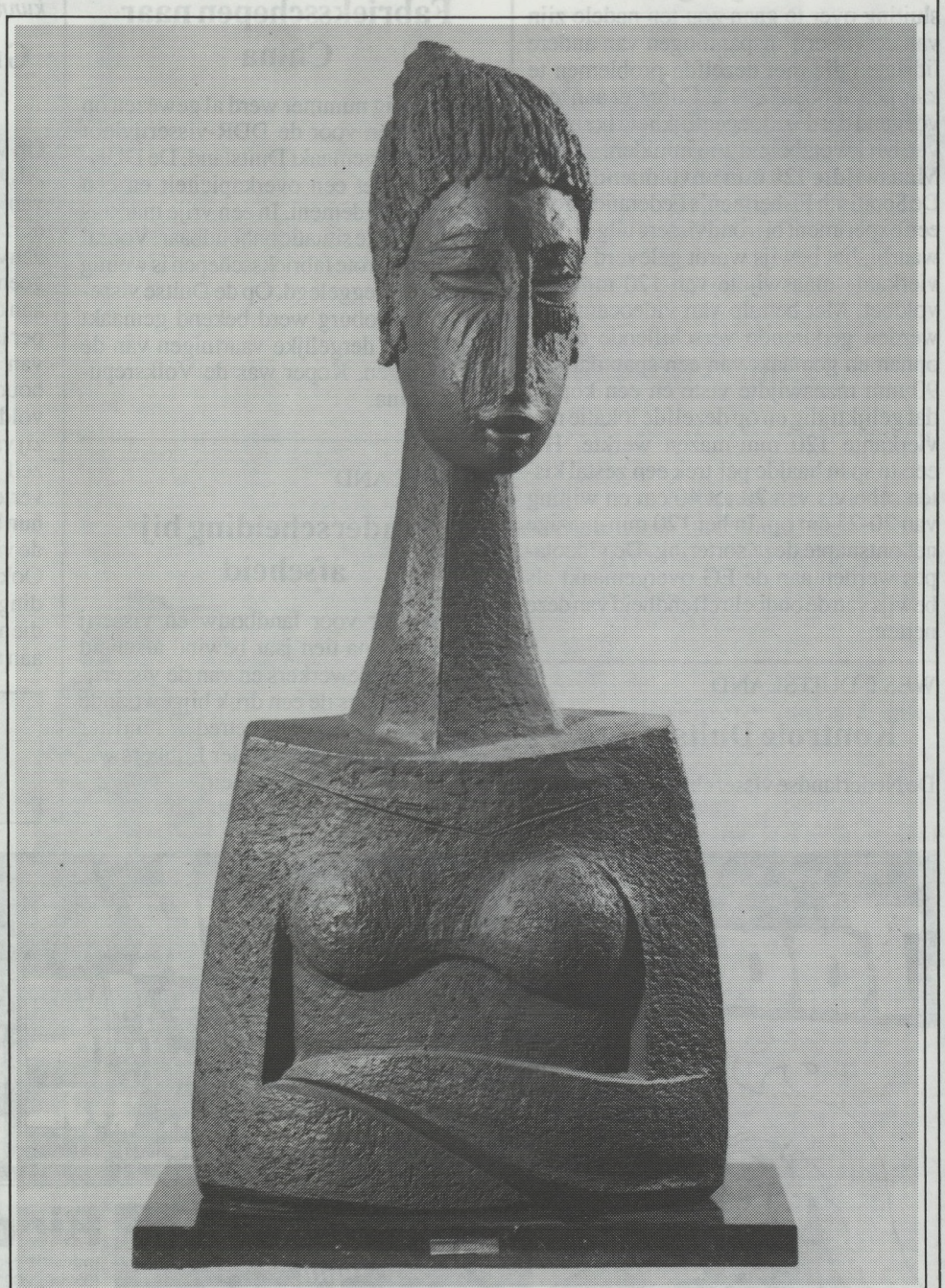
☞

soorten ; de onwaarschijnlijke pracht van zeepaardjes, zeeanemonen, koralen en wieren.
Een ongekende, wondere wereld die steeds weer verrast, boeit en bekoort ; die steeds opnieuw mensen naar de kust lokt.

Aan de andere kant is er de mens. De vrouw vooral. De vrouw die in MICHIELS' vrije kreaties symbooldraagster wordt van de zee en haar schoonheden.

Zo ontstaat er een soort vervreemdende versmelting tussen de vrouw en de zee. Vertrekkend van die herkenbare elementen : vrouw, zee, schelp, vis..., bouwt MICHIELS nieuwe, onnatuurlijke vormen, metamorfosen met sterke decoratieve kwaliteiten.
Telkens opnieuw gedreven door de gedachte zee en vrouw in één creatie te verenigen, gekapt in steen, gebakken in ceramiek, geschilderd + gegraveerd.
In het Museum voor schone Kunsten/Wapenplein/Oostende kunnen individuele belangstellenden of kleine groepen (max. 20 pers.) op eenvoudige aanvraag een videodocumentaire over de kunstenaar bekijken op groot scherm (ca. 20 min.)

Norbert HOSTYN



"OOSTENDSE VISSERSVROUW"
Ceramiek, Oostende, museum voor Schone Kunsten
Een typisch werk van MICHIELS uit de zeventiger jaren, waarin hij zijn visie geeft op de essentie van de visersvrouw : de karakteristieke gekruiste armen, de borsten. In het gelaat en in het hoofd verwerkt hij elementen uit de zeefauna : het vissemandje, het haar gewenteld als een horenschelp, rimpels in het gelaat zijn als visgraten...

SCHOTLAND

Veralgemening maaswijdte 120 mm maakt weinig kans

Volgens "Fishing News" maakt de veralgemening van de minimum maaswijdte van 120 mm (vierkant) voor rondvissers weinig kans. Dat verklaarde althans de Schotse staatssekretaris voor visserij David Curry na zijn terugkeer van een vergadering in Brussel op een bijeenkomst van de Schotse vissersbonden. Ook over de sluiting van volgeviste visgronden liet hij zich somber uit. Men kan niet om de sluiting van de Noordzee heen wanneer bepaalde kwota volgevist zijn, zei de staatssekretaris. "Elke regeling om niet tot de sluiting over te gaan zou ten nadele zijn van de visserij-inspanningen van andere lidstaten die met dezelfde problemen te kampen hebben" stelde Curry, er aan toevoegend dat deze toegeeflijkheid het einde van het kwotabeleid zou inluiden.

Maaswijdte 120 mm onvoldoende

De Scottisch Fishermen's Federation heeft een experiment bij rondvissers uitgevoerd waarbij het bewijs wordt geleverd dat de vierkante maaswijdte van 120 mm niet voldoet. Met behulp van videocamera's werden gedurende verschillende dagen opnamen gemaakt van een span dat met 90 mm maaswijdte viste en een koppel dat gelijktijdig en op dezelfde lokatie met vierkante 120 mm-mazen werkte. Het eerste span haalde per trek een zestal kisten schelvis van 20 tot 40 cm en wijting van 20-25 cm op. In het 120 mm-mazige net ontsnapte deze sortering. De videotapes werden aan de EG overgemaakt als bewijs van de ondoeltreffendheid van deze netten.

WEST-DUITSLAND

Kontrole Duitse Bocht

De Nederlandse vissers hebben in de Duitse Bocht af te rekenen met strenge en tijdrovende kontroles. Niet alleen de vangsten, maaswijdte en het vistuig wordt door de Duitse kontrole-ambtenaren streng nagekenen, maar ook het nettenruim wordt uitgekamd en tal van dokumenten op hun juistheid en volledigheid gekontroleerd. De inspekteurs nemen zelfs geen vrede met fotokopieën van de officiële dokumenten, maar eisen het origineel op. Ook de meetbrief en tekeningen van het visruim worden opgevraagd. De Nederlanders ergeren zich dan ook blauw aan de kontroles die zij als fel overdreven ervaren. Ze steken in elk geval schril af tegen de afwezigheid van elke kontrole voor de Belgische kust.

OOST-DUITSLAND

Fabrieksschepen naar China

In ons vorig nummer werd al gewezen op de gevolgen voor de DDR-visserijvloot van een eengemaakt Duitsland. De DDR-vloot zit met een overkapiciteit en een zeer laag rendement. In een vrije markt is een dergelijke situatie onhoudbaar. Vooral voor de 44 grote fabrieksschepen is weinig toekomst weggelegd. Op de Duitse visserijdag in Coburg werd bekend gemaakt dat al acht dergelijke vaartuigen van de hand gingen. Koper was de Volksrepubliek China.

NEDERLAND

Onderscheiding bij afscheid

Ex-minister voor landbouw en visserij Braks nam na tien jaar bewind afscheid van zijn medewerkers en van de visserijsektor. Tijdens de een druk bijgewoonde receptie ontving de afgetreden minister uite de handen van premier Lubbers wel een een eervolle onderscheid.

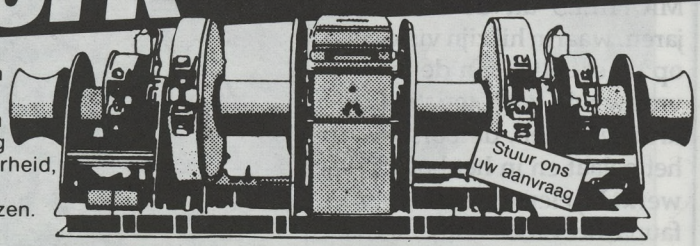
Bukman beschuldigt Belgen

De opvolger van Braks, Piet Bukman, laat zich erg negatief uit over de Belgische vangstopgaven. Het visserijweekblad "Stuurboord" drukt in elk geval volgende uitspraak af: *"Overigens wordt het vol =vol principe ook in het buitenland gehanteerd, zoals in België, Engeland en Denemarken, maar dan zijn er wel enige verschillen te konstateren. ... België bijvoorbeeld kent hoofdzakelijk EEG-controleurs. Het kwantum voor tong en schol lijkt daar dan ook nooit op te raken. En volgens bestuurders hier te lande is het niet voor niets dat de Belgische vissers zo bang zijn voor de Engelse controles, omdat die de realiteit wel aan het licht kunnen brengen."*

Grootscheepse AID-inval in Urk

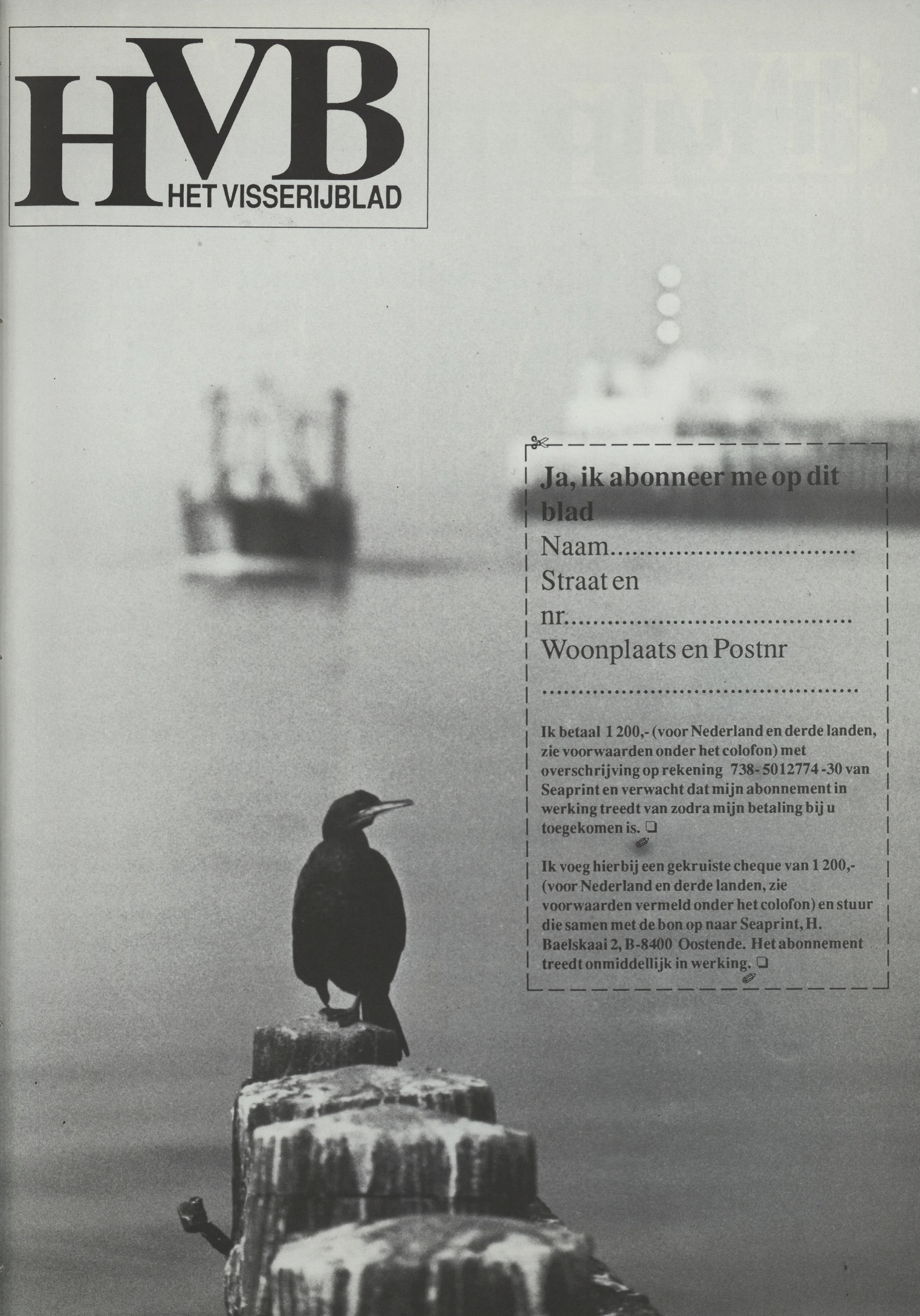
Op verschillende adressen in Urk heft de AID beslag gelegd op de boekhouding van visserijgebonden bedrijven. Het onderzoek heeft te maken met de moeilijke aanvoerkontrole. Omdat in Nederland geen veilplicht bestaat kan rechtstreeks aan de bedrijven geleverd worden. De koper is wel verplicht het registratienummer van het aanvoerend schip in zijn boekhouding opnemen. Sommige handelaars voldoen niet aan deze verplichting omdat zij van mening zijn dat de AID de aanvoer zelf moet kontroleren. Zij willen geen verlengstuk zijn van de inspektie door in hun boekhouding bewijzen van frauderende vissers op te nemen.

Ook bij een visexporteur met Urker bindingen uit Breskens heeft de inspektiedienst de administratie en boekhouding aan een onderzoek onderworpen.

Taai en Sterk
Multiwinch vislieren
■ In diverse uitvoeringen en capaciteiten op maat of standaard ■ Electrisch of hydraulisch aangedreven ■ Gescheiden componenten ■ Eigen chassis ■ Veilig en betrouwbaar ■ Hoge bedrijfszekerheid, lange levensduur ■ Optimaal toegankelijk ■ Concurrerende prijzen.


MULTI WINCH
Ridderinkhof b.v.
Industrieweg 7, 8061 RB Hasselt (Nederland), telefoon (05209) 2021, telefax (05209) 3392, telex 42341 rhnl.

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