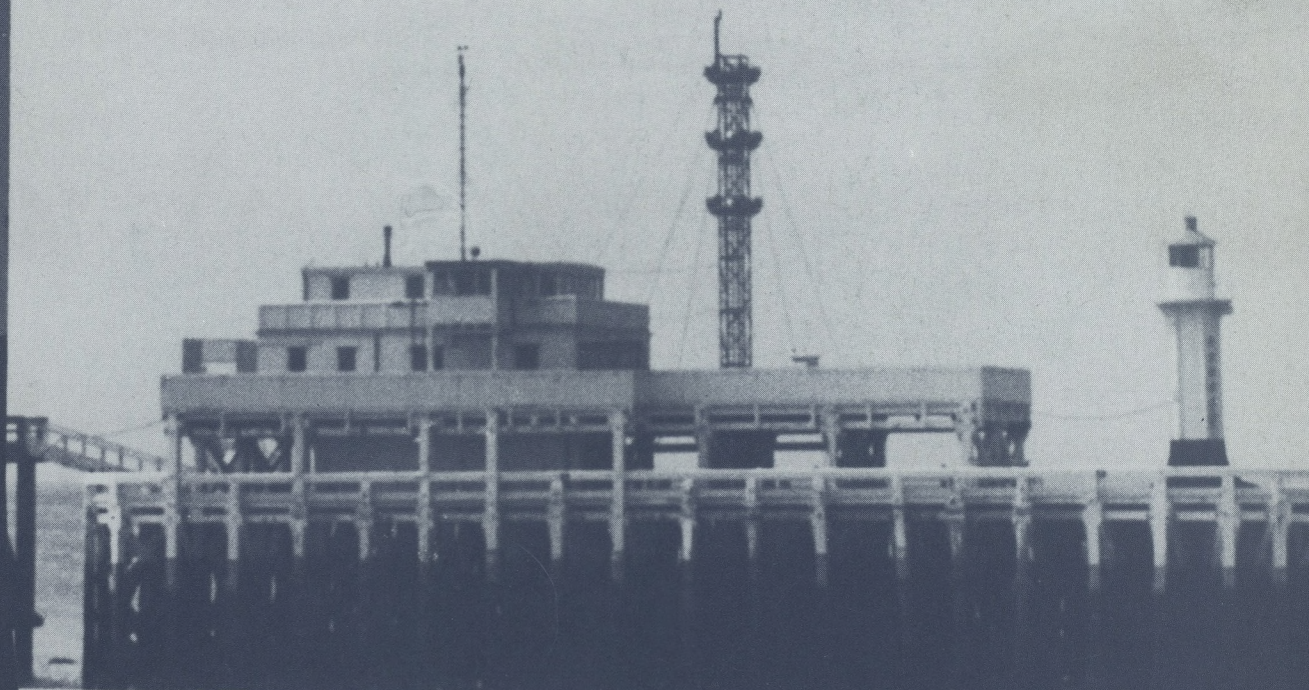




HVB

HET VISSERIJBLAD

*extra dik
nieuwaars-
nummer*



58 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 1 - 1 jan. 1991 - 99, - BF - afgiftekantoor Oostende X

Een sterke combinatie van ESSO kwaliteitsoliën en de Service van uw lokale handelaar.

Overal waar schepen varen, is smering nodig. Maar geen visserschip is gelijk. En elke visser stelt weer eigen eisen aan het gebruik ervan.

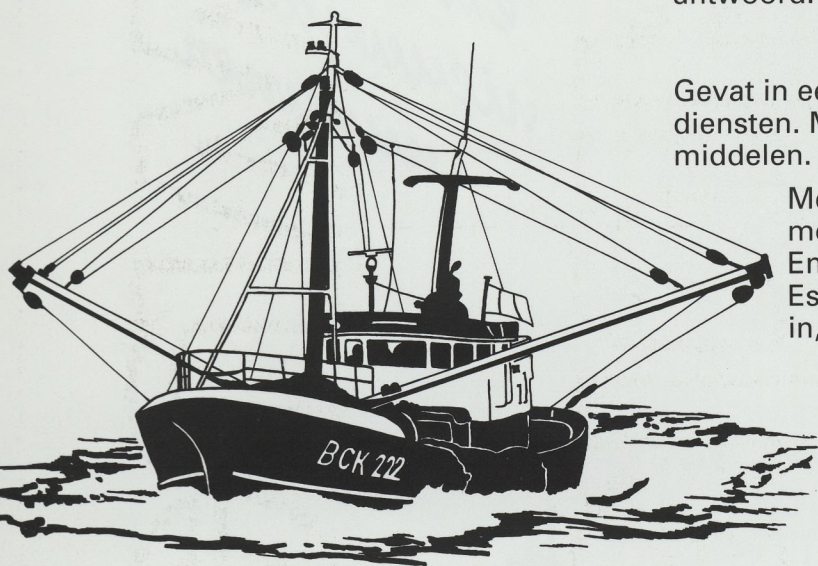
Esso's visie op smering geeft daarop het antwoord:

- top-prestaties van apparatuur,
- verlenging van de levensduur,
- optimaal rendement.

Gevat in een compleet pakket van produkten en diensten. Met de bijpassende organisatie en hulpmiddelen.

Met dit "Service Pakket" kunt u als ondernemer uw eigen noden en wensen formuleren. En gerealiseerd zien. Op maat. Esso zet daarvoor al haar technische kennis in, gepaard gaande met:

- uitvoerig advies,
- heldere en ter zake kundige documentatie,
- aanbieding van nieuw ontwikkelde technieken om - efficiënt en economisch - de smering te vergemakkelijken en te perfectioneren.



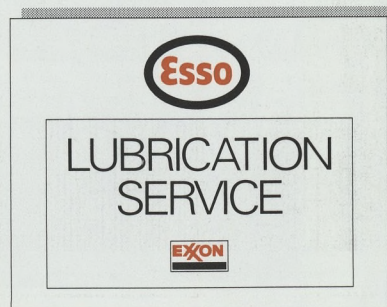
De Esso-handelaren maken deze "Visie op Smering" tastbaar. Met prompte levering van diensten en produkten van de hoogste kwaliteit. U kunt erop vertrouwen dat de zorg voor en de verzorging van smering bij Esso in goede handen is.

Vraag daarom vandaag nog uw gratis smeerplan.

ESSO BELGIUM
MARINE EN INDUSTRIELE OLIE EN VETTEN
Postbus 100, 2060 Antwerpen 6
Gratis technisch advies: 03/226 27 74

n.v. North Sea Bunkers - Tel.: 050/34 12 47
Hoefijzerlaan 68, 8000 Brugge

A. Vandaele - Tel. en fax: 050/33 32 98
Werfstraat 43-45, 8000 Brugge



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 Lanzweert, 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

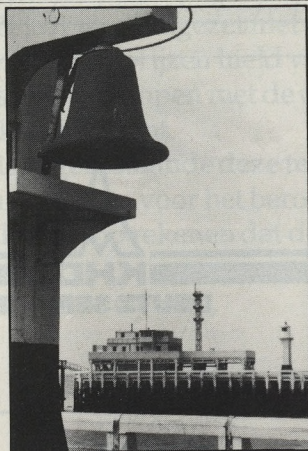
Tel: 059/32 55 59

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

Gelukkig Nieuwjaar

TOP ENGINES WORLDWIDE



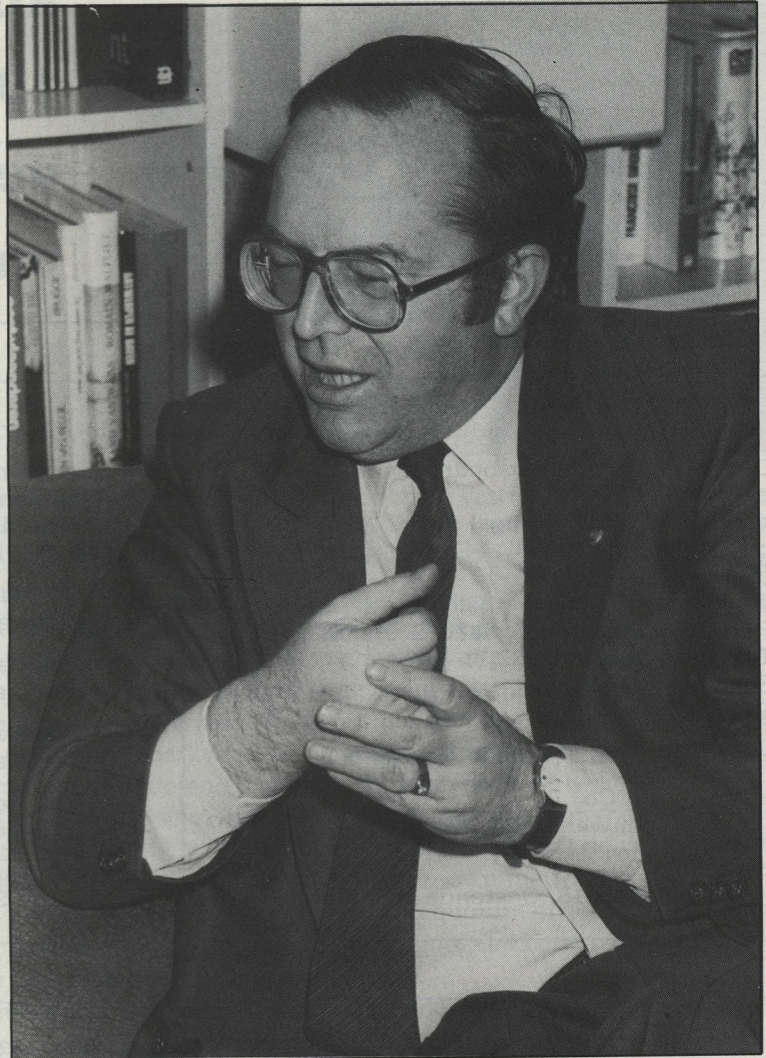
EURO DIESEL (Antwerp) nv

NASSAUSTRAT 37
B - 2000 ANTWERPEN
Tel. (03) 231 06 90
Fax. (03) 231 06 96
Tlx. 31.167 EURO D B



Wilfried Martens:

'Voor het beroep blijven kiezen.'



TRADITIEGETROUW MAAK IK mijn beste nieuwjaarswensen over aan de zeevissers en hun familie. Moge 1991 ieder van u geluk, vrede en voorspoed brengen!

Ik hoop dat 1991 onze vissers spaart van de tegenslagen die het voorbije jaar gekenmerkt hebben. Amper enkele weken geleden hebben wij in Oostende nog afscheid genomen van de 'Girl Linda'. In deze kerst- en nieuwjaarsdagen gaan mijn gedachten uit naar alle families waarvan de zee een tol eiste; hun lijden blijft moeilijk te dragen zodat ik hen mijn speciale steun betuig.

Het jaar werd ingezet met zware voorjaarsstormen die vele schepen binnenhielden. Het terugvallen van de tongprijzen hield voor vele vissers een aanzienlijk inkomensverlies in. Daarnaast kreeg de visserij te kampen met de onverwachte stijging van de olieprijs die een zware belasting voor de sektor betekent.

Niettegenstaande deze tegenslagen hoop ik dat onze vissers 1991 vol vertrouwen tegemoet zien en dat jongeren voor het beroep van zeevisser blijven kiezen.

U kunt erop rekenen dat de overheid uw belangen zal blijven verdedigen.

Mijn beste wensen,

Wilfried Martens
Eerste Minister.

**BELGISCH-
NEDERLANDSE
ZEEMANSALMANAK
1991**



**zee
mans
almanak
1991
verkrijgbaar
vanaf 26 december**

In België:

Door storting van het bedrag van 1.500 fr.
plus 90 fr. BTW
plus 161 fr. verzendingskosten
op P.C.R. 000-0418987-44
of B.B.L. 384-1605797-46
van drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”
Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende
☎ (059) 32 11 13 - 32 11 49
Fax (059) 32 39 46
BTW-nr 412.522.588

- Hand in Hand, Vismijn, Oostende
- Martin en Co
Oude Leeuwenrui 37, Antwerpen
- Compas
H. Baelskaai 15, Oostende

In Nederland:

door storting van het bedrag van 1.500 fr. + 291 fr.
verzendingskosten op P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”,
Hendrik Baelskaai 30, B - 8400 Oostende - België

- IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden
- Maritiem,
Vissershavenweg 46, Scheveningen
- Observator,
Vasteland 16-26, 3011 BL Rotterdam
- Van Beelen,
Middenhavenweg 58, IJmuiden
- Datema Delfzijl,
Oude Schans 11, 9930 AC Delfzijl

GETIJTAFELS en SEINEN



**HOOGWATERBOEKJE
1991**

Het Hoogwaterboekje 1991 is
reeds ter beschikking in de druk-
kerij van „Het Nieuwsblad van de
Kust”.

Het geeft ook de tijdsverschillen
voor het hoog water te Dover,
Boulogne, Calais, Duinkerke,
Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwer-
pen, en al de voornaamste
havens van Nederland.

Dit zeer nuttig zakboekje is in alle
boekwinkels verkrijgbaar tegen
de prijs van 50 fr. (BTW inbegre-
pen).

Het is eveneens verkrijgbaar
door storting van 50 fr. + 27 fr.
verzendingskosten op postreke-
ning 000-0418987-44 van „Het
Nieuwsblad van de Kust”,
H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Paul De Keersmaeker:

'Realistische taal spreken.'



HET IS STIL AAN traditie dat ik met de jaarwisseling de gelegenheid krijg de lezers van Het Visserijblad het beste toe te wensen. Ook dit jaar doe ik dit gaarne, echter niet zonder vooraf stil te staan bij de recente ramp met O.303 "Girl Linda". Ik wil hier nogmaals mijn deelneming betuigen aan de nabestaanden. Wat menselijk leed betreft was 1990 een droevig jaar. Ik denk hierbij ook aan de dodelijke ongevallen aan boord van de O.82 en de Z.30, alsmede aan het vergaan van de Z.300, dit laatste gelukkig zonder het verlies van mensenlevens.

Voor het overige was 1990 geen slecht jaar op visserijgebied. Zoals voorspeld waren de tongvangsten goed, vooral dan in de Noordzee. De grotere aanvoer deed echter de prijzen gevoelig dalen. Het Noordzeequotum voor tong werd dan ook zeer vlug opgebruikt, zodat we reeds vroeg op het jaar deze visserijzone moesten sluiten. Dit was niet alleen voor België het geval: Denemarken en Duitsland hadden dit reeds vòòr ons gedaan. Nederland sloot de Noordzee vier dagen na ons en het Verenigd Koninkrijk ongeveer twee weken later.

Deze gang van zaken had ik vorig jaar in mijn nieuwjaarsboodschap voorspeld, door enigszins pessimistisch te stellen dat 1990 voor de boomkorvaartuigen geen slecht jaar zou worden, althans niet wat de vangst betreft, maar dat ik er nog niet zo zeker van was dat de visserij tot het einde van het jaar zou kunnen doorgaan.

Voor 1991 zie ik de toestand voor de tongvisserij niet beter evolueren. Het tongquotum in de Noordzee wordt weliswaar licht verhoogd, maar men mag zich verwachten aan minder vangstmogelijkheden in andere gebieden, zodat er globaal in 1991 niet veel meer tong zal kunnen worden aangeland.

Zoals algemeen bekend hebben sedert de moeilijkheden in de Golf van Gascogne steeds meer Belgische vissers intussen opnieuw de V-netten aan boord genomen. Deze voor de tongvangst zeer efficiënte netten werden in 1990 slechts geleidelijk en pas vanaf de tweede jaarhelft gebruikt. In 1991 zal dit het geval zijn vanaf de eerste januari. Bovendien worden in 1991 een aantal nieuwe vaartuigen ingezet, die ook hun aandeel tong en schol zullen opvissen. De V-netten zullen trouwens ook in de Ierse zee worden gebruikt, zodat ook daar het quotum vlugger kan worden opgevist.

In het licht hiervan zie ik mij dan ook genoodzaakt om, in overleg met het georganiseerde bedrijf, zo vlug mogelijk maatregelen te treffen met het oog op een zo gespreid mogelijke aanvoer van vooral tong. Dit moet de prijsvorming ten goede komen, en toelaten dat het hele jaar door kan worden gevist. Om het zo eenvoudig mogelijk te houden denk ik aan een beperking van het aantal visdagen.

Ik moet in deze nieuwjaarsboodschap deze realistische taal spreken, besturen is nu eenmaal vooruitzien en de vooruitzichten sporen mij aan tot dit realisme. De noodzakelijke beperking van het aantal zeedagen is anderszinds sociaal gezien een goede zaak voor bemanning en reders, die zullen kunnen genieten van langere rustperiodes en meer familiaal leven, terwijl de vaartuigen zelf beter zullen kunnen worden onderhouden. Zelfs met wat minder zeedagen blijft de Belgische vissersvloot bovendien nog altijd één van de actiefste, zoniet de meest actieve van de Europese Gemeenschap, terwijl het ook zo is dat een vermindering van zeedagen niet betekent dat de inkomsten evenredig verminderen.

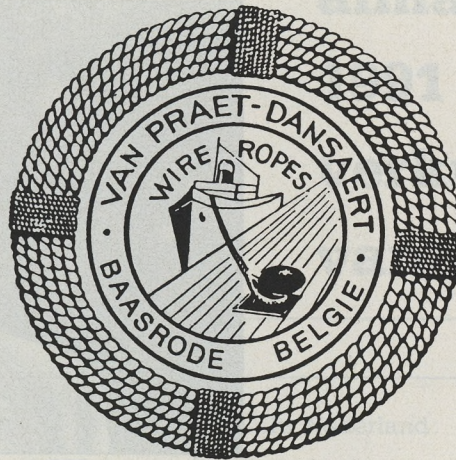
Afgezien van de noodzakelijke beperkingen die ook in 1991 zullen moeten worden ingevoerd, kondigen de vangsten zich goed aan. Als ook de prijzen enigszins meevallen, en de kostprijs van de gasolie zich normaliseert, dan meen ik dat 1991 toch een goed jaar voor de visserij kan worden. Dit is alvast mijn stellige hoop en tevens mijn Kerst- en Nieuwjaarswens voor alle vissers en hun familie.

Paul De Keersmaeker

Staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw

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

2e BELGISCHE VAKBEURS VOOR DE INTERNATIONALE VISHANDEL op 5-7.5.1991

O.B.K.

NIEUWSTRAAT 196

3590 DIEPENBEEK

TEL: 011/33.20.65

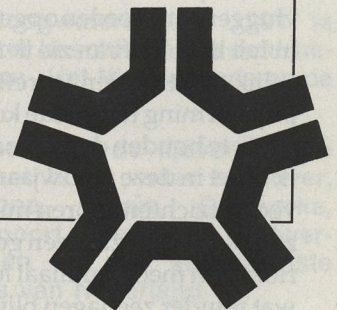
FAX: 011/32.42.73

- GRENSLANDHALLEN -

GOUVERNEUR VERWILGHENSINGEL

3500 HASSELT

BELGIE



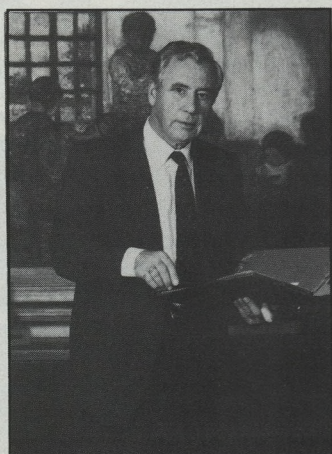
**2e belgische vakbeurs voor de
internationale vishandel**

GRENSLANDHALLEN Hasselt (België) 5-6-7 mei 1991

Deze 2de Beurs wordt georganiseerd door O.B.K. Diepenbeek, en richt zich op de visgroot- en kleinhandel, restaurants en grootkeukens met vismenu in een straal van circa 200 km rond HASSELT: Vlaanderen, Wallonië, Frankrijk, Duitsland, Nederland.

Gaston Geens:

'Het afgelopen jaar is op meer dan één terrein woelig geweest voor de visserijsector.'



DE ZWARE VOORJAARSSTORMEN hebben voor behoorlijk wat hinder gezorgd. En ook de problemen in de Golf van Biskaje hebben aangetoond dat het Eengemaakte Europa weliswaar voor de deur staat maar vandaag nog niet helemaal werkt zoals het zou moeten.

Nochtans is die Europese doelstelling voor de visserij meer dan primordiaal. Het visserijbeleid dat sinds 1983 werd ontwikkeld is de enige mogelijke manier waarop de ganse Europese sektor in een internationaal kader zich kan blijven manifesteren.

In haar steunbeleid voor modernisering en nieuwbouw stelt de Vlaamse Regering zich dan ook op dezelfde lijn als de Europese Gemeenschap. En via de modernisering van de Vlaamse havens, de promotie van het Europees visserijcentrum in Zeebrugge en NV Fishlink steunt de Vlaamse Regering alle vissers hun Europese opdracht waar te maken.

De relaties tussen de Vlaamse Regering en de visserijsector zijn steeds optimaal geweest. Wij staan open voor aanbevelingen waar deze nog verder geïntensiveerd kunnen worden, zodat Vlaanderen, met de steun van al zijn economische draagvlakken, zoals in het verleden aan de spits kan blijven staan binnen de EG.

Ik wens U daarom voor 1991 ruime horizonten toe bij het ontwikkelen van uw plannen en een veilige haven bij de uitvoering ervan.

G. GEENS

Voorzitter van de Vlaamse Regering.

Johan Sauwens:

'Vlaamse vissershavens klaar voor de Europese eenheidsmarkt!'



HET VERHEUGT MIJ dat ik ook dit jaar via Het Visserijblad in de gelegenheid gesteld wordt mijn beste wensen voor 1991 aan te bieden aan de vissers. Het vooruitzicht van de Europese eenheidsmarkt veroorzaakt overall een schokeffect. Ook de Europese zeevisserij wordt hierdoor beïnvloed. Het lijkt alsof deze traditionele sektor plots ontwaakt.

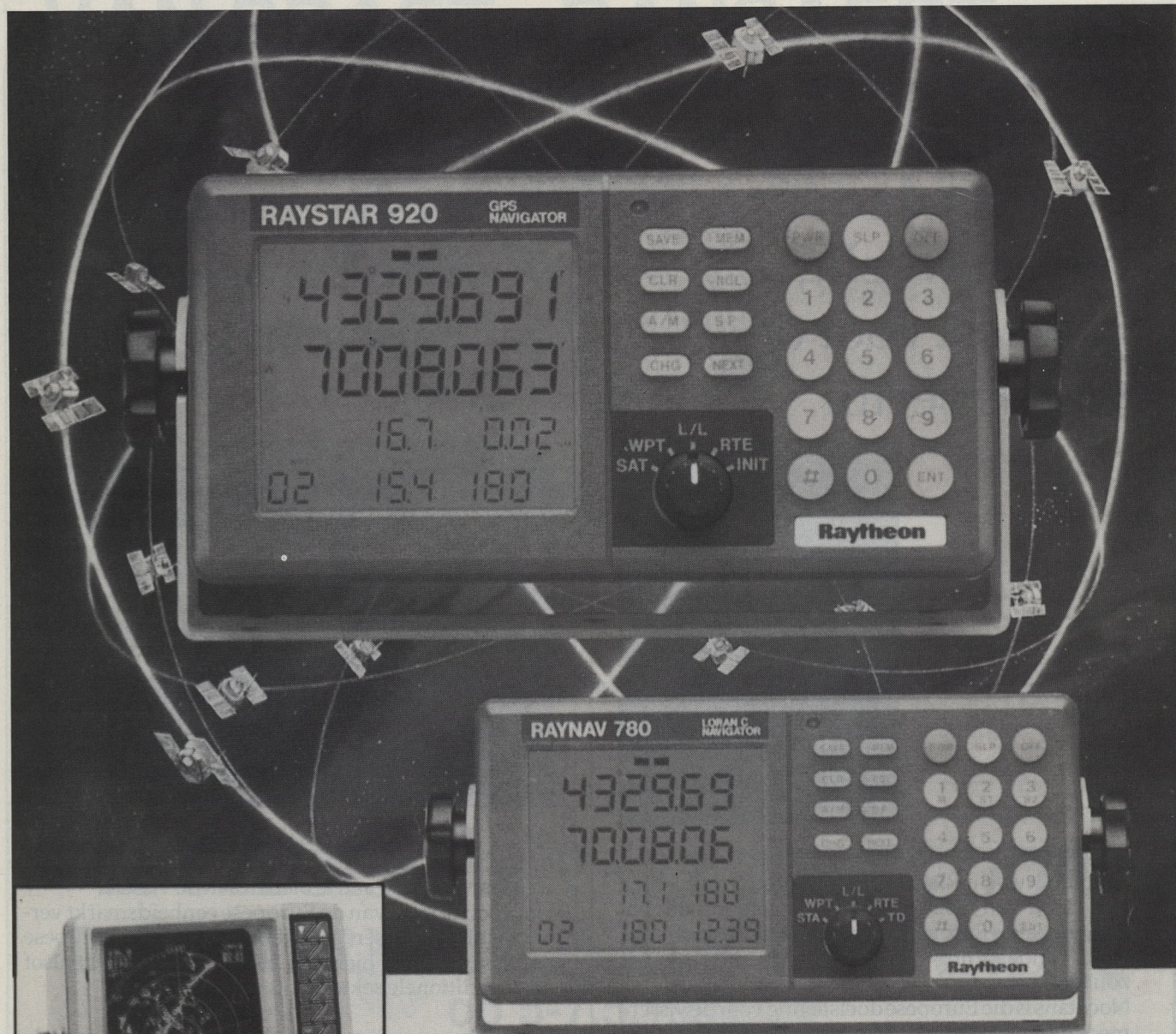
Vooraf het meerjaren oriëntatieprogramma van de Europese Gemeenschap voor de behandeling van visprodukten ligt hieraan ten grondslag. Deze normen zijn zeer streng en zullen ongetwijfeld belangrijke uitgaven vergen om zowel de visveilingen als de visverwerkende nijverheid aan de nieuwe voorschriften aan te passen.

De investeringen van de overheid in een aangepaste infrastructuur vormen de basis voor het initiatief vanuit de privé-sektor.

Doch daarnaast blijft ons 1990 bij als een jaar met zware tol aan mensenlevens. Jonge krachtige levens gegrepen door de zee. Het doet pijn. Laat ons allen, ieder vanuit onze positie, absoluut het nodige doen opdat 1991 voor de hele Vlaamse visserij een jaar wordt van behouden vaart en een veilige thuiskomst.

Johan Sauwens

Gemeenschapsminister van Openbare werken en Verkeer



RAYTHEON NAVIGATIE ELECTRONICA brengt U dicht(er) waar U wenst te zijn

RAYSTAR 920
Revolutionaire GPS met snelle meervoudige ontvanger.

Breed LCD scherm. Interface met Loran-C, Satnav of Decca mogelijk.

RAYNAV 780
De gemakkelijkst-te-gebruiken hoge-prestatie Loran C.

Mogelijke tweeketen verkrijging en koersbepaling ter verbetering van LOP hoeken en bestrijkinggebied.

RADAR R-41X
Bereiken 1/8 - 48 NM

Twee variabele range markers. Twee electronic bearing lines. Waypunten van de navigator op het radar scherm.

INES

N.V. _____ S.A.

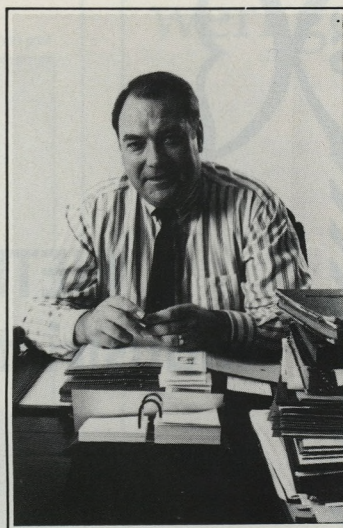
INES telefoonnummers

050 / 544755

059 / 323401

Nobert De Batselier:

'Een intensief overleg dringt zich op.'



HET JAAR 1990 is bijna ten einde en als we terugblikken stellen we vast dat het een stormachtig jaar is geweest.

Stormachtig in de letterlijke zin van het woord, want de voorjaarsstormen zorgden ervoor dat een groot gedeelte van onze zeevisserijvloot noodgedwongen aan de kade diende te blijven liggen. Ik heb dan ook het nodige begrip opgebracht voor hen die in deze omstandigheden gekonfronteerd werden met terugbetaling van scheepskredieten.

De Vlaamse steunverlening, toegepast onder de vorm van scheepskredieten voor modernisering en vervangingsnieuwbouw, zorgde er ook in 1990 voor dat dynamische, vooruitziende reders de kans kregen om hun vaartuig te moderniseren, te vervangen door een nieuw. Zij zullen op een economische zinvolle wijze hun beroep verder kunnen uitoefenen in een sector waar de Europese beperkingen zich meer en meer laten gevoelen.

Een aantal externe factoren, buiten de wil om van zowel het beroep als de Vlaamse overheid, hebben voor de nodige problemen gezorgd in 1990. Ik denk dan aan de algemene problematiek van de stijging van de gasolieprijzen, maar ook aan de garnaalvisserij, die zo typisch is voor onze zeevisserij.

De EG-verordening 4028/86 met de beschikkingen, die onze vloot en onze steun beperkingen heeft opgelegd, loopt af eind 1991.

We moeten rekening houden met het toekomstige Europese zeevisserijbeleid en met deze problemen. Ik meen dan ook dat er zich in 1991 een intensief overleg opdringt tussen het beroep en de Vlaamse overheid. Binnen het nieuwe Vlaamse beleid dat ik wens te voeren moeten we samen de noden voor de toekomst van de visserij bepalen en in functie daarvan de nodige steunmaatregelen uitwerken.

Naast het maken van al deze konstruktieve plannen voor de toekomst, gaan onze gedachten natuurlijk ook uit naar hen die in het afgelopen jaar, tijdens de uitoefening van hun beroep, op zee omkwamen. Alle zakelijke en professionele zorgen wijken immers voor wat ons allen treft, voor het menselijk leed. Ik hoop, samen met u, dat 1991 ons van dergelijke rampen zal sparen.

Ik maak u allen en uw families hierbij mijn beste wensen over voor het jaar 1991 en wens u vooral een behouden vaart en goede vangsten toe.

Nobert De Batselier
Vice voorzitter Vlaamse Executieve
Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie

Guy Raes:

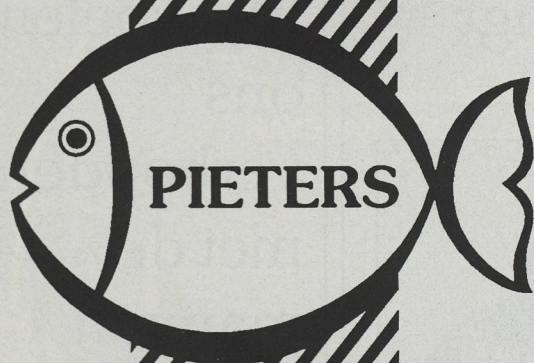
'Wij voelen ons verbonden met de mannen van de zee'

VOOREEN viskleinhandelaar is het lossen van de vissersboten iedere week een nieuwe aparte ervaring. Wat wordt er aangevoerd? Hoe is de kwaliteit? Hoe was de verzorging van de gevangen vis aan boord? Hoeveel visdagen? Van welke visgrond? Allemaal vragen die een degelijke viskleinhandelaar zich stelt. Is het dan nog verwonderlijk dat de interesse voor de echte visserijsector zo groot is?

Wij weten dat de concurrentie op zee even groot is als in het binnenland, dat u gebonden bent aan quota en reglementeringen en maaswijdten en noem maar op. Daarom ook voelen wij ons toch ergens verbonden met u, mannen die op zee het zware, gevaarlijke werk doen. U verdient al jaren ons respect en onze eerbied.

Daarom ook bieden wij heel graag, aan alle vissers en hun familie, onze oprechte beste wensen aan voor het nieuwe jaar. Moge het een jaar zijn voor u met een goede gezondheid, zonder averij of motordefect, maar met een rijke buit en een "eerlijke" prijs voor uw "heerlijk" werk.

Guy Raes
Nat. Voorzitter
Federatie der
Viskleinhandelaars



PIETERS, uw visspecialist
Industrieterrein Blauwe Toren
Kolvestraat, 4
8000 BRUGGE
Tel. 050/320.511



WEST MECHANICS N.V.

SCHEEPVAART

Herstellen van inspuitscomponenten, zoals verstuivers en brandstofpompen voor scheepsvoortstuwings- en hulpmotoren. BURMEISTER EN WEIN, DEUTZ, MAN, SULZER, MAK, MWM, ...

Onderhoud en herstelling van scheepsvoortstuwings- en hulpmotoren
Eigen fabricatie van naald- en pompelementen volgens opgave.

Herstellen, oplassen en steliteren, terug op maat brengen volgens fabriekgegevens van in- en uitlaatkleppen, start- en veiligheidskleppen.

Herstellen van Turbochargers met levering van onderdelen. B&B, e.a.

Herstellen hydraulica voor stuurmachines, krachtgroepen, winches, kranen, e.a.

Aanmaken van hydraulische slangen

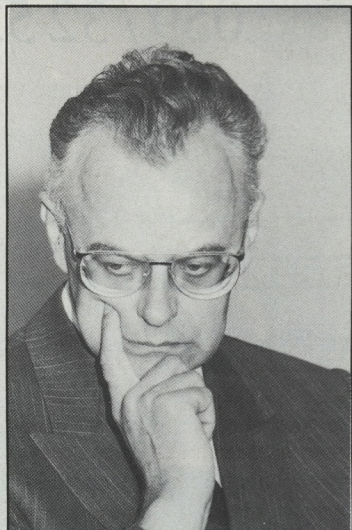
Cathilleweg 43, 8490 Stalhille

Tel.: 050/81 42 24 — Fax.: 050/81 42 19

Daniël Coens:

'Rationalisatie Zeevisserijonderwijs doorvoeren.'

foto gw



HET IS MET oprecht genoeg dat ik ook dit jaar via Het Visserijblad een nieuwjaarsboodschap richt tot de zeevissers en hun familieleden.

De periode rond de jaarwisseling is bij uitstek een tijd van bezinning. We blikken terug op de blijde en droevige momenten dat het vorig jaar ons bracht... En inderdaad, tot ons aller spijt heeft ook in 1990 de zee haar zware tol geëist en werden enkele vissersfamilies zwaar beproefd met het tragisch verlies van mensen die hen dierbaar waren.

De jaarwisseling zet ons uiteraard ook aan om vol verwachting uit te kijken naar de toekomst.

Welnu, het verheugt me bijzonder dat ik voor de Vlaamse Zeevisserij een hoopvol perspectief kan schetsen. In 1991 zal de rationalisatie van het Zeevisserijonderwijs worden doorgevoerd. Een bundeling van krachten in deze bescheiden onderwijstak is de enige waarborg voor een hoopvolle toekomst. En die waarborg komt er dan ook. Een gerationaliseerd Zeevisserijonderwijs is een garantie voor de toekomst van het vissersberoep. Het zal bovendien de hoge kwaliteit van deze dynamische sektor bestendigen. Een bloeiende visserijsector komt uiteindelijk de economische welvaart van de hele kuststreek ten goede. Onze kust heeft inderdaad veel te danken aan zijn vissers.

Aan deze positieve toekomstverwachtingen koppel ik graag mijn persoonlijke wens dat alle vissers veel geluk en voorspoed mogen kennen, zowel in hun beroeps- als in hun familielevens.

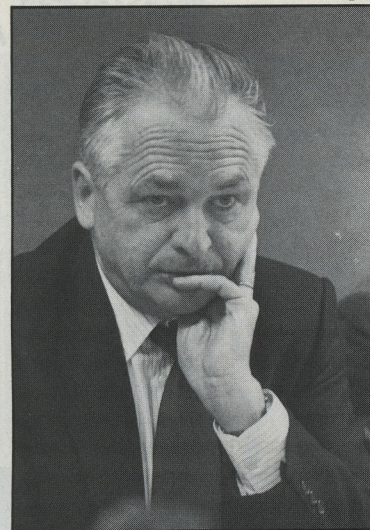
Hoe kan ik deze wens beter samenvatten dan met de woorden: 'moge de vangst vruchtbaar en de thuiskomst behouden zijn!'

Daniël Coens
Gemeenschapsminister van Onderwijs

Jef Deroose:

'De Rederscentrale, een vakbond voor werkgevers.'

foto gw



ONZE VISSERIJ IS veruit de kleinste van de Europese Gemeenschap en vaak vinden hogere ambtenaren dat wij dus niet al te hoog van de toren moeten blazen, alsof een klein kind minder recht op leven zou hebben dan een grote vent.

Ik ben ervan overtuigd dat deze eerste zin een ietwat vreemd begin is voor een nieuwjaarsboodschap aan de vissers, zoals mij die gevraagd werd door Het Visserijblad, maar het ligt mij niet de vraag af te doen met een uitdrukking van hoop en verdere gelukwensen voor het komende jaar.

De Rederscentrale wordt doorgaans een vakbond voor werkgevers genoemd. Hoe tegenstrijdig de term ook moge zijn, toch willen wij ze gebruiken, en dan wel in de betekenis dat wij een stok achter de deur moeten zijn. Ons bedrijf heeft dit — vandaag meer dan ooit — nodig, want het 'Europa van morgen' mag niet leiden tot een verdwijnen van de Belgische Zeevisserij.

Het afgelopen jaar was rijk aan moeilijkheden en problemen, terwijl ook de toekomst verder gehypothecerd blijft. Maar het verschil tussen pessimisme en optimisme kent iedereen en de Rederscentrale wil vechten en argumenteren zonder pessimist te zijn. Integendeel!

1991 blijkt een moeilijk jaar te zullen worden, maar we bestaan veertig jaar. Dit betekent dat we ook in het verleden ons bestaansrecht hebben bewezen. We doen er graag nog veertig jaar bij: soepel als het kan, onwrikbaar als het moet.

In naam van onze leden wensen wij iedereen een hoopgevende toekomst, gelukkige dagen en een vruchtbaar jaar.

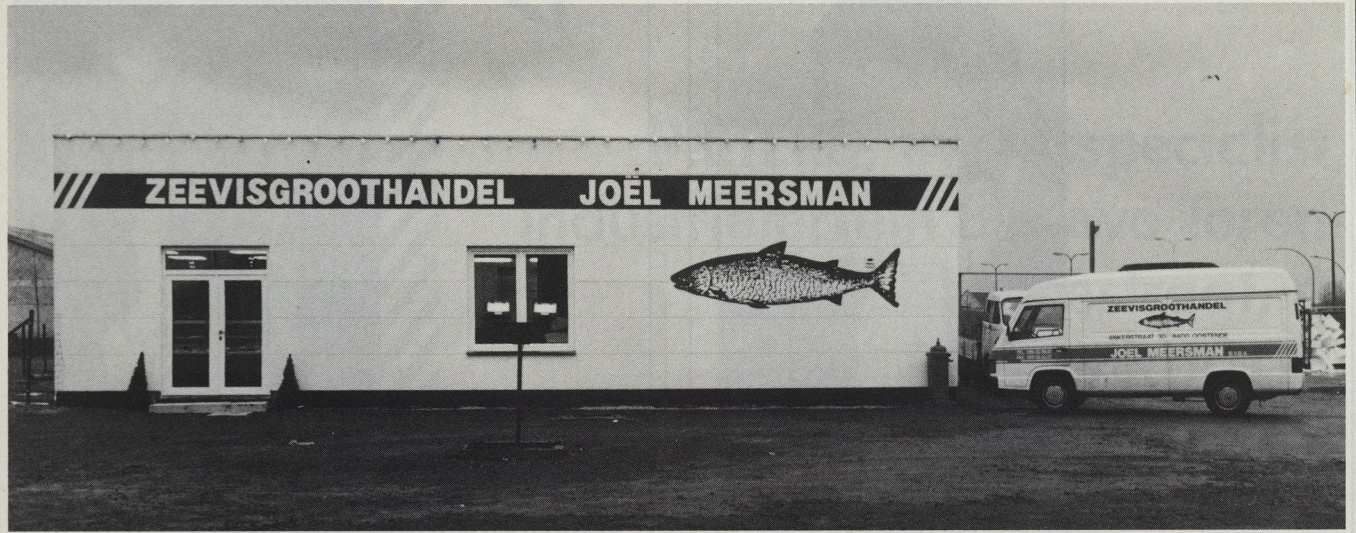
Jef Deroose
Voorzitter Rederscentrale

Zeevisgroothandel

bvba Joël Meersman

Ankerstraat 30, 8400 Oostende

tel: 059 / 32 39 37 — fax: 059 / 32 53 22



"appetit"

als het om vis gaat: **van den abeele, n.v.**

pathoekeweg 68 – 8000 brugge

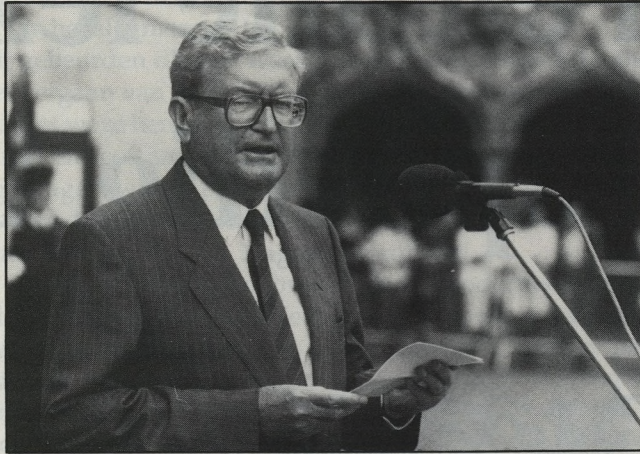
tel. 050/315141 – telex: 81153

sedert 1859



Frank Van Acker:

'1991 wordt zeer belangrijk'



DE VISSERIJ TE Zeebrugge stelt het goed, en maakt momenteel een belangrijke overgangsfase mee naar de toekomst. In het nabije verleden is die visserij uitgegroeid tot één van de grote economische slagaders van de Zeebrugge haven. Zowel de omzet als de werkgelegenheid zijn er de jongste jaren stevig op vooruit gegaan. Zeebrugge is daarbij onomstootbaar de grootste van de drie Belgische vissershavens geworden. Dat blijkt uit de cijfers zowel inzake jaarlijkse aanvoer en besomming, als wat betreft het aantal en de tonnage van de vissersschepen die Zeebrugge als thuishaven hebben.

Maar om ook op internationaal niveau een eersteplansrol te kunnen spelen, leek dat ons nog onvoldoende. Drie jaar geleden gaf het Stadsbestuur daarom de huidige vismijn in erfpacht aan de NV Zeebrugse Visveiling. Na decennia lang de Zeebrugse visserij zelf uitgebouwd en vrij succesvol beheerd te hebben, hebben wij als Stadsbestuur deze stap gezet, omdat wij overtuigd waren dat dit de enige mogelijkheid was voor nieuwe grootschalige investeringen en een verdere expansie van de vismijn. Na een grondig onderzoek kwam de erfpachter vervolgens tot de slotsom dat er een nieuwe inplanting op een veel ruimer terrein noodzakelijk was. In de Zeebrugse achterhaven werden daartoe de nodige gronden, met een totale oppervlakte van 21 ha, aangekocht.

Die grootscheepse plannen krijgen nu een concreet perspectief. In oktober jl. werd door Gemeenschapsminister J. Sauwens de eerste paal geheid van de nieuwe visserskade in de achterhaven. Inmiddels werd ook de bouwvergunning afgeleverd voor het nieuwe gebouwencomplex; Het komende jaar moet daar een visserijcentrum op internationale schaal gestalte krijgen, met nieuwe infrastructures, en een economisch veel interessantere centralisatie van allerlei neven- en toeleveringsbedrijven. 1991 wordt dus een zeer belangrijk jaar, waarin Zeebrugge zich opmaakt voor de visserij in een toekomstig Europa zonder grenzen.

Ik hoop dat die plannen in het nieuwe jaar concreet kunnen waargemaakt worden. Ik hoop ook voor alle vissers dat 1991 een voorspoedig en gelukkig jaar wordt, zonder rampzalige voorvallen op zee. Prettige feestdagen en beste wensen voor 1991.

Frank Van Acker
Burgemeester van Brugge
Minister van Staat.

Willy Vermote:

'Laat er ons werk van maken.'



foto gw

DE EVOLUTIE IN de algemene wereldpolitiek is hoopgevend.

Meer en meer dringt het besef door dat het op milieuvlak zo niet meer verder kan. De industriële ontwikkeling wordt afgeremd, oorlogsdreiging vermindert geleidelijk.

Reglementeringen allerhande verminderen echter de produktiemogelijkheden in uw sektor. Vòòr begin 1993 dient nog een belangrijke inspanning geleverd te worden om de visserij leefbaar te houden. Modernisering van de infrastructuur (vismijn, visverkoop, enz.), verhoging van de veiligheid zijn uitdagingen voor de betrokken gemeentebesturen. Overleg en goede besluitvorming zijn absoluut noodzakelijk. Laat er ons in 1991 werk van maken zodat wij de boot niet moeten missen.

In naam van het stadsbestuur van Nieuwpoort wens ik allen een goede gezondheid toe, basis van alles.

W. Vermote
Schepen van Visserij
Nieuwpoort

Wij wensen onze klanten en alle lezers een voorspoedig 1991



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 <i>alle</i> dieselmotoren |
| - opspuiten van assen | - scheepselektriciteit en -koeling |
| - kraanverhuur | - vakkundig reinigen van turbo's door geschoold personeel |

Louis Fryns:

" Vestigingswet is noodzakelijk! "

IEDERJAAREVEN voor Nieuwjaar is het de gewoonte bij het Nationaal Verbond van Visventers een round-up te maken over hetgene er in het verlopen jaar zoal gebeurd is en gedaan werd in verband met de visserij in het algemeen en het Verbond in het bijzonder.

In de Visserij gebeurden dit jaar weer een paar verschrikkelijke ongelukken met nog vers in het geheugen het vergaan van de O.303 -Girl Linda. Zes jonge vissers die het leven gaven ten dienste van het visje. Het weze hen en hun familie een troost te zien dat iedereen die van ver of dichtbij iets met de vis te maken heeft aanwezig was op de indrukwekkende rouwhulde ooit gezien.

Meer prettige dagen waren er natuurlijk ook met de viering van het 40-jarig bestaan van de Rederscentrale en de O.V.A. Beide verenigingen zetten zich reeds 40 jaar lang meer dan 100% in voor het welzijn van vissers en reders. Nogmaals proficiat!

In Oostende werd een aanvang genomen met de modernisering van de vismijn. Voor hen die de bestaande plannen zagen wordt het iets groots. Met voor ons visventers en viswinkeliers nog een bijkomend voordeel: gedaan met de visverkoop in 't klein in pakhuizen die niet voldoen aan Volksgezondheid. Alleen in pakhuizen in de Haringhalle die ingericht worden als viswinkels zal nog vis in 't klein mogen verkocht worden. Nu maar hopen dat Dr. Coene er de hand aan houdt.

In Zeebrugge ging de eerste paal de grond in voor de loskade van de nieuwe geplande vismijn.

Een nieuwe vismijn: volledig toe te juichen. Maar... de plaats van inplanting! Buiten de miserie met de sluizen, zowel voor vissers en weggebruikers is er vooral de lucht- en milieubevuiling. Een vismijn bouwen in een zone voor milieuhinderende bedrijven (cokesfabriek en losplaats voor kolen en ertsen) is niet zeer bevorderlijk voor de volksgezondheid En vis is toch nog steeds een voedingsprodukt die de mens gezond wil houden. Ik, die in Zeebrugge woon, kan er van mee spreken. In de winter is het nog te doen - door de regen vliegt er minder stof - maar in de zomer mag je er mijn vrouw en andere omwonenden niet over spreken. Alle dagen minstens 1 maal kolenstof afwassen van deuren en vensters. Vensters en deuren openlaten is er niet meer bij. Mijn mening en die van vele anderen: ofwel de Cokesfabriek sluiten en de losplaatsen voor kolen verplaatsen, ofwel geen vismijn op die plaats. Maar volgens de laatste berichten heeft het geld het weer gehaald op het GEZOND verstand.

In ons eigen Nationaal Verbond van Visventers zijn we dit jaar bezig geweest met zaken die nu al jaren terugkeren.

Nu al 20 jaar proberen we samen met de viswinkeliers een vestigingswet te krijgen, niet om het aantal vishandelaars te beperken, maar vooral om een aantal onbekwamen buiten te houden.

Mensen die niet weten wat vis is en hoe het te verwerken en te verkopen kunnen we missen als de pest.

Het is nu al de derde keer dat we proberen een vestigingswet te krijgen, maar ik geloof dat we nu op de goede weg zijn. Hopen nu maar dat het is als in zovele dingen: de derde keer is de goede keer.

Vorig jaar kwam het distributieattest in voege en we hoopten dat op die manier toch een schifting zou gehouden worden: eerst tonen wat men kan via het volgen van lessen of door het aantal jaren praktijk, daarna een distributieattest! Het gevolg is dat degenen die geen attest kunnen krijgen (dus die niet bekwaam genoeg geacht worden) het nu proberen op de openbare markten . En dit niet alleen in de vishandel.

De Minister heeft beloofd dat als het distributieattest werkt bij de gevestigde handel het ook zal toegepast worden bij de ambulante handel. Nu, hoe vlugger hoe liever: men hoeft maar eens over een markt te lopen om het aantal mislukkelingen te zien.

Wat ons vooral verheugt is het steeds stijgend succes van het jaarlijks banket met danspartij van ons Verbond. Steeds meer jongeren komen erop af en dit bewijst dat ons Verbond en de vishandel in het algemeen zeker nog niet dood is.

Ik zou willen besluiten met bijzonder dezen die iet of wat met vis te maken hebben een gelukkig 1991 te wensen en nog vele jaren van voorspoed.

Louis Fryns

Voorzitter Nationaal Verbond van Visventers

V-KORREN

Omschakeling van 'steennetten' tot V-korren vergt meestal nieuwe korijzers (buizen) e.d.

Levering van volledig afgewerkte netten gemaakt in Nederland — met aanpassing van ijzerwerk — kan nu.

Eveneens verkrijgbaar: polyethyleen netwerk in alle dikte of maaswijdte, geleverd via de

N.V. ANZA YMUIDEN NEDERLAND.

**Bestel bij
HAND IN HAND
ZEEBRUGGE**

REDERSKAAI 21 — 8380 ZEEBRUGGE

050 - 54.41.17

050 - 54.41.92

Freddy Pollet:

'1990 was beslist geen topjaar.'

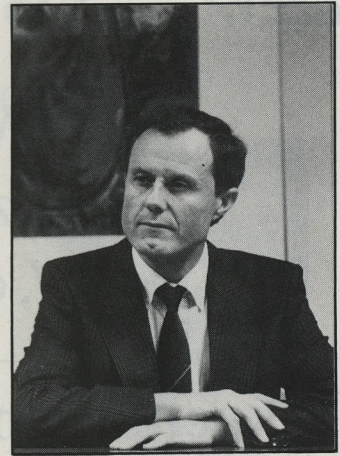


Foto gw

HET VOORBIJE JAAR zal in het visserijmidden zeker niet als een topper kunnen geboekt worden. Weliswaar zal men het hele jaar rond gevist hebben; het rendement in de visserij heeft echter al veel betere jaren gekend.

Sommigen vrezen dan ook voor een tijd van aanhoudende laagconjunctuur.

Er is vooreerst Saddam Hoessein. Zijn golfperikelen joegen de brandstofprijzen de hoogte in. Dit is bijzonder nefast voor de rederijen, daar de kostprijs van de mazout een bepalende faktor is in de uitbatingskosten van een vissersboot.

Op de tweede plaats kende men dit jaar een spektakulaire daling van de veelprijs van de tongen. Deze kon niet geneutraliseerd worden door een enigszins verhoogd kwotum. Aldus werden de totale opbrengsten van de rederijen naar beneden gedrukt.

Ten derde — en dit is niet de minst belangrijke oorzaak — wordt de visserij nog steeds gekonfronteerd met het probleem van de overbevissing van de Europese viswateren. Een op termijn rendabele visserij kan alleen gestoeld zijn op een gezonde verhouding tussen vangspotentieel en vangstcapaciteit.

De vraag blijft echter open in hoeverre het Europees beleid hierin kan slagen en tot hoever de bereidheid van een aantal lidstaten gaat om via adequate controles of andere maatregelen een einde te maken aan het fenomeen van de quotaontduikingen.

Het al dan niet gewild toelaten van dergelijke praktijken hypothekeert de toekomst van eenieder die met de visserij zijn brood verdient.

Tenslotte wordt in de sektor met een zekere bezorgdheid uitgekeken naar de gevolgen van de E.E.G.-richtlijnen die verregaande maatregelen voorschrijven teneinde de hygiëne en de kwaliteit van het voedingsprodukt vis nog te verhogen.

Deze onderrichtingen zullen vanaf 1991 heel wat visverwerkende bedrijven en visveilingen dwingen tot belangrijke investeringen.

De hoegrootheid van deze investeringen zullen onvermijdelijk leiden tot het verdwijnen van een aantal bedrijven en tot concentraties en diverse samenwerkingsvormen van andere bedrijven.

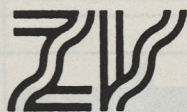
De Zeebrugse Visveiling is in ieder geval klaar om in deze toenemende Europese concurrentieslag haar positie te consolideren.

Door het op de valreep alsnog bekomen van de bouwvergunning voor de bouw van de nieuwe visveiling in de achterhaven kan immers in het voorjaar van 1991 gestart worden met deze investeringen.

In januari 1992 zou dan het E.V.C. (Europees Visserijcentrum) in gebruik genomen kunnen worden, waardoor Zeebrugge kan uitgroeien tot het Europees distributiecentrum voor de vis ten bate van iedereen.

Wij hopen voor 1991 dan ook op een konstruktieve en prettige samenwerking met alle sectoren van de visserijen wensen aan alle reders, bemanningsleden, vishandelaars en hun families een goede gezondheid en het geloof in de toekomst van een moderne visserij.

Freddy Pollet
Algemeen Directeur
Zeebrugse Visveiling nv



**ZEEBRUGSE
VISVEILING NV**

**SAMEN MIKKEN
OP DE MARKT
VAN MORGEN**

Het ZV-team wenst u en uw familie
een gezond en succesvol Nieuwjaar.
De ZV, ook in '91 verder tot uw dienst.

**ZV-koeltransport '91: vanuit 10 Europese havens
aan redervriendelijke condities**

n.v. ZEEBRUGSE VISVEILING

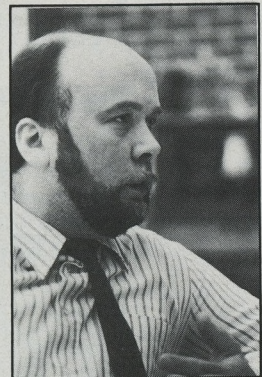
Vismijnstraat 12 - B-8380 Zeebrugge - tel: (050) 54 41 20 - telex: 82120 Afslag B - fax: (050) 54 50 18



**BVBA Rudo wenst de kollega's, vrienden en
bekenden voor 1991 een goede vangst en
behouden thuiskomst.**

Ivan Victor:

'de kwaliteit van het beroep verhogen.'



ONZE ENTREE IN het laatste decennium van de XXste eeuw zal geboekstaafd worden als de aanzet tot een nieuwe wereldorde. Groot-Duitsland, de val van de muur, het kommunisme en Margaret Thatcher, de detente tussen de grootmachten en het hoogspanningsveld in de Arabische wereld... Turbulentie alom. Ook voor de zeevisserij was 1990 zonder meer turbulent. Ongetwijfeld zullen velen in gedachten nog even bij de zeven jonge vissers zijn, die onlangs, in de bloei van hun leven, hun roeping al te duur betaald hebben en we zullen allen denken aan degenen die hen in dit droevig lot zijn voorgegaan.

De zee geeft, de zee neemt... Een vrij onevenwichtige balans in 1990, die mij de lust ontnemt om economische analyses te maken. In dit perspectief past het ongetwijfeld meer om aandacht te besteden aan het menselijk aspekt van de sektor. De zeevisserij — in al zijn subsectoren werkverschaffer aan zo'n 8 000 werknemers — ondergaat grondige wijzigingen. Het familiaal karakter van onze rederijen wordt belaagd door monopolistische ingenieurs in financiële spitstechnologie, die de sektor afschuimen, zonder zich te bekommeren om de volgende generaties. De voortdurende perikelen rond veilingbouwers en opeenvolgende pakhuisvernieuwers, in combinatie met de obstructiepolitiek van sommige officiële instanties, zijn evenmin rustbrengende elementen in een sektor die het sowieso al niet gemakkelijk heeft om op de arbeidsmarkt aantrekkingskracht uit te oefenen. Allicht zijn daar enkele oorzaken te vinden van personeels- en bemanningstekorten. De thans woedende visserijschoolstrijd, is zeker niet van aard hieraan een oplossing te geven. Evenwel zal men zowel van rederszijde als van de kant van de vismijnuitbaters in 1991 vooral oog moeten hebben voor de verbetering van de sociale aantrekkingskracht van het beroep 'zeevisser'. Is soms uit recente studies niet gebleken dat de forfaitaire RSZ-lonen, waarop o.a. vakantiegeld en pensioenen voor zeevissers worden berekend, slechts een fractie uitmaken van het reële loon?

Vergeet men niet al te gemakkelijk dat ook de zeevissers van hun inkomen beroofd worden door stillegperiodes die het gevolg zijn van golfperikelen, slecht weer of quotabeperkingen? Is het nog langer verantwoord alleen oog te hebben voor puur economische motieven en zeevissers onnodig maanden van huis weg te houden? Is het niet het ogenblik om paal en perk te stellen aan oncontroleerbare afhoudingen op zogenaamde 'alternatieve' lonen en ermee op te houden brandstof- en andere kosten op de bemanningen af te wentelen?

Hebben vislossers geen recht op duidelijk controleerbare loonadministraties? Hopelijk brengt 1991 alle betrokkenen tot beter inzicht om via deze weg de kwaliteit van het beroep te verhogen en het voortbestaan van de visserij te beveiligen.

Het dient gezegd dat 1990 niet alleen heel wat problemen aan de oppervlakte bracht, maar dat het voorbije jaar eveneens hoopvolle signalen uitstuurde. De kogel is door het... nautisch centrum. Straks kan het praktisch onderricht voor veiliger varen aangevat worden in een schitterend complex dat (alhoewel het geografisch niet logisch gesitueerd is) qua infrastructuur het neusje van de zalm zal bieden. En in Oosten- de is men fors de vismijn aan het saneren. Ook is er de verrassende bocht die Arol nam waardoor het Europees Visserijcentrum te Zeebrugge nu eindelijk van start kan gaan.

Via het impulsprogramma wordt aquakultuur misschien mogelijk langs onze kust. Nieuwe visverwerkende bedrijven zijn in Nieuwpoort in oprichting. Dit zijn slechts enkele elementen die onze overtuiging staven dat de sektor de huidige storm het hoofd zal kunnen bieden en dat 1991, mits een gemeenschappelijke belangenbehartiging, een voorspoedig jaar moet worden.

Een jaar waarin we u namens de Transportarbeiders- en Zeemansbond veel geluk en voorspoed toewensen.

Ivan Victor
Sekretaris Belgische Transport- en Zeemansbond

Julien Goekint:
'Samenwerking moet
nog hechter worden.'

foto gw



ALS BURGEMEESTER VAN Oostende, tevens verantwoordelijk voor de vissershaven, is het een vanzelfsprekendheid dat ik aan onze vissers, reders, vishandelaars, vislossers, leurders, kortom: aan allen die in de zeevisserijsector hun brood verdienen, mijn beste wensen aanbied voor het jaar '91

Onze eindejaarsvreugde wordt getemperd door het jammerlijk verlies van meerdere jonge levens die in de laatste weken van het jaar op zee bleven.

Het kan niet anders of wij zullen ook tijdens de kerst- en nieuwjaarsdagen aan hen denken.

Het stadsbestuur van Oostende doet heel wat inspanningen om de Visserijsector rechtstreeks en onrechtstreeks bij te staan.

Een goede en vlotte samenwerking tussen al de verschillende bedrijfstakken is daartoe een niet te versmaden element.

Ik hoop dat de samenwerking en het vertrouwen in 1991 nog moge groeien en hechter worden.

Kapitaal investeren in infrastructuur is noodzakelijk. Het stadsbestuur van Oostende zal er meer dan 200 miljoen voor investeren in de eerste jaren. Daarenboven echter moet er een dynamiek worden ontwikkeld die deze investering rendabel maakt en "leven in de brouwerij brengt"

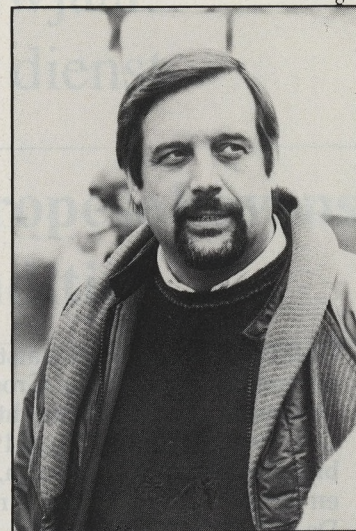
Ik ben ervan overtuigd dat deze dynamiek bij onze Oostendenaars uit de visserijsector méér dan voldoende aanwezig is. Dit stemt mij hoopvol!

Moge 1991 voor u aller welzijn en welvaart een "goed jaar" zijn.

Julien Goekint
Burgemeester van Oostende
Verantwoordelijke voor de Vissershaven.

Willy Versluys :
'Doorzetten!'

foto gw



OP 24 SEPTEMBER 1950 werd de Rederscoöperatieve Onderlinge Visafslag' Oostende, beter bekend als de 'O.V.A.', boven de doopvont gehouden. Nu, 40 jaar later, is onze coöperatieve dynamischer dan ooit.

Samen met het Oostendse stadsbestuur en de Vislossersbond Van Waes worden voortdurend inspanningen geleverd om de Oostendse vismijn en visveiling niet alleen qua aanvoer te bestendigen doch ook, om via voortdurende investeringen in infrastructuur, verwerkingsprocédés en doorgedreven automatisering een Europees statuut te verkrijgen. De moderne communicatiemiddelen werken de nivellering van de visprijzen in de verschillende visveilingen in de hand. Rivaliteit en regelmatige aanvoer zullen de hoofdtroeven zijn van de toekomstige Europees gerichte visveilingen.

Niettegenstaande 1990 — door o.a. quotaperikelen en lage tongprijzen — verre van schitterend was, is de Oostendse visveiling er toch in geslaagd hetzelfde niveau van 1989 te behouden en werd de kaap van 1 miljard frank omzet zelfs 10 dagen vroeger dan vorig jaar bereikt. Dit gunstig resultaat heeft als direkt gevolg dat (net als vorig jaar) een ristorno aan de aandeelhouders kon uitgereikt worden. Daarom een oproep aan onze Vlaamse reders om zich aan te sluiten bij de rederscoöperatieve O.V.A. Het is de enige veiling die nog in handen is van de reders zelf en die bij gunstig resultaat, die zij zelf d.m.v. een regelmatige aanvoer in handen hebben, een ristorno mogelijk maakt

Tenslotte wens ik, namens de raad van bestuur, alle leden, reders, vissers en medewerkers van het Oostendse vismijngebeuren, aangename kerstdagen, veel geluk en moed voor 1991; een jaar vol uitdagingen.

Willy Versluys
Voorzitter Onderlinge Visafslag Oostende.

Pierre Hovart:

'Vis voor de toekomst.'

DE HOOFDREDAKTEUR VAN Het Visserijblad vroeg mij bij brief — en traditiegetrouw — een nieuwjaarsboodschap te willen schrijven voor de vissers.

Ik heb hem opgebeld, en gezegd dat ik niet meer kon doen dan aan de vissers het allerbeste voor 1991 toe te wensen. Goede gezondheid, goede resultaten en zoveel meer goede dingen. En echt gemeend!

Hij wees er mij op — en terecht — dat mijn boodschap dan zeer kort zou zijn. En ze hadden 'plaats' in het blad.

Ik dacht deze gelegenheid dan maar aan te grijpen en ik ben gaan nadenken over... ja, over...

OP 16 OKTOBER 11. was het 'Wereldvoedsel' en op initiatief van de FAO, de wereldvoedselorganisatie van de Verenigde naties, werd over de hele wereld aandacht besteed aan het thema 'Voedsel voor de Toekomst'.

Niemand zal ontkennen dat vis ook voedsel voor de toekomst is. Dit jaar viel de vis echter jammer genoeg buiten de aandachtsfeer. Misschien was het omdat het spook van de honger in ons land niet meer rond waart. Of misschien was het omdat we de verbeelding niet kunnen opbrengen dat heden ten dage 1 miljard mensen, merendeel inwoners van ontwikkelingslanden, honger lijden en dat 15 kinderen per minuut sterven aan honger en ondervoeding.

En nochtans!

Vis is een belangrijke eiwitbron, bevat hoofdzakelijk onverzadigde vetzuren en heeft veel mineralen en vitamines. Vis is gezond!

Vis is daarenboven een niet te onderschatten voedselbron.

Hij zwemt in het water, wat weten we stilaan en meer dan 70% van de aardoppervlakte is bedekt met water. Voor zijn voeding heeft de mens zich evenwel tot nog toe hoofdzakelijk tot de 'bodem' gericht.

Er leven zowat 25 000 - 30 000 verschillende vissoorten in dit water, maar hiervan zorgen slechts een 70-tal voor de helft van de wereldvangst.

Er zijn dus nog mogelijkheden.

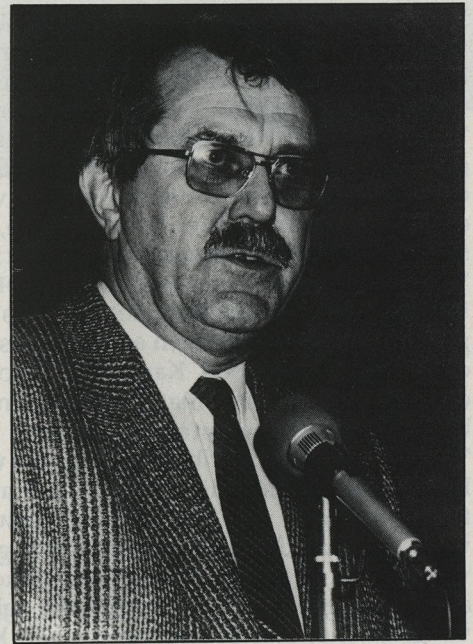
En vooral voor ontwikkelingslanden, waar de bevolkingstoename pijlsnel oploopt, is dit belangrijk.

Als we in dit verband enkele cijfers en gegevens mogen vermelden.

* Sedert 1950 is de wereldproductie van vis en visserijproducten gestegen van ca. 20 mln ton tot ca 98 mln ton in 1988. Ongeveer 70% van de produktie wordt gebruikt voor directe menselijke konsumptie en 30% voor de produktie van vismeel, die mits bepaalde smaakwijzigingen, o.i. ook in het menselijk dieet zou kunnen worden ingeschakeld.

* De produktie van de 'viskweek' neemt toe. Het huidige cijfer zou 14,5 mln ton bedragen. En er zit expansie in, die dan hoofdzakelijk op de ontwikkelingslanden wordt toegemeten.

* In 1988 werd door de ontwikkelingslanden ruim 52 mln ton vis en visserijproducten op een totaal van 98



Fotogw

mln ton of 53% aangevoerd.

* In deze landen zou de visserij voor 50-60 mln arbeidsplaatsen zorgen. En men hoopt er op veel meer.

* Waar in de industrielanden per hoofd van de bevolking ca 35 kg vis wordt gevangen, bedraagt het cijfer voor de ontwikkelingslanden slechts ca 10 kg per hoofd van de bevolking.

Uiteraard spelen hierbij de produktiemogelijkheden en de rijkdom van de wateren een belangrijke rol. De Indische Oceaan bv bevat 0,60 kg/ha tegenover de Noordzee 52 kg/ha.

Maar opnieuw zijn er mogelijkheden.

* Het grootste gedeelte van de in ontwikkelingslanden gevangen vis is bestemd voor 'de markt' of voor de visser en zijn familie zelf. Dit laatste wordt minder en minder het geval. Voor de meeste vissers is de visserij immers een belangrijke bron van inkomsten. De aangevoerde vis wordt meer en meer rechtstreeks verkocht aan verbruikers of aan plaatselijke handelaars of tussenpersonen die voor iedere distributie zorgen.

Per saldo voeren de ontwikkelingslanden meer vis uit dan in. In 1987 bedroeg de invoer ongeveer 4 miljard US\$ en de uitvoer 14 miljard US\$.

Duurdere vissoorten worden geëxporteerd en relatief goedkopere worden ingevoerd.

De belangrijkste uitvoerlanden zijn Zuid-Korea, Thailand, Mexico, Chili en India.

de uitvoer is hoofdzakelijk op de industrielanden geë orienteerd; de handel tussen ontwikkelingslanden onderling is tot nog toe eerder beperkt.

Door onze westerse bril gezien, moet de visserij in de ontwikkelingslanden wel met tal van problemen — of moeten we zeggen mogelijkheden — worden gekonfronteerd.

Om de bijdrage van vis tot oplossing van het hongerprobleem in deze landen verder te kunnen verzekeren, vallen een aantal vereisten uit te werken, zoals bv.



* Hoe een betere kennis van de mogelijkheden die de visgronden bieden opdoen; wat leeft er in die 'uitgebreide' wateren en valt er niet voor overbevissing en verontreiniging van de wateren te vrezen.

* Hoe moet de vloot worden uitgebouwd, klein- of grootschalig, rekening houdend met sociale verhoudingen en hoe kan de afhankelijkheid van de weersomstandigheden worden ondervangen, zodat een afstelling op het juiste visseizoen mogelijk is.

* Zijn de gebruikte visserijtechnieken optimaal of moeten er andere worden aangeleerd. En is er voldoende geschoold, gemotiveerd en ervaren personeel om met de technieken te vissen. Kan de technologische kennis en het nodige (reserve)materiaal worden bekomen (en behouden) m.b.t. netten en vaartuigen.

* Hoe kunnen de distributieproblemen worden opgelost, waarbij omstandigheden gelden als: het bederfelijke karakter van het produkt versus doorgaans warm klimaat; de onzekerheid over de grootte van de vangsten en de mogelijkheden van verkoop, vooral in afgelegen gebieden; de seizoenmatigheid van de vangsten met afzetproblemen binnen korte tijd; het tekort aan infrastructuur, opslag- en transportmogelijkheden en conserveringstechnieken (bv ijs, diepvries, verpakking); het ontbreken van moderne verwerkingsmogelijkheden die 'visverliezen' (door bederf en

insekten) kunnen voorkomen; de afhankelijkheid van de visser t.a.v. de handelaar en vervoerder en tenslotte de lage koopkracht die toch de uiteindelijke vraag vormt en niet alleen via de visserij een gezonde voeding kan verzekeren, maar ook via de visserij rechtstreeks of onrechtstreekse tewerkstelling kan scheppen en inkomen verzekeren.

* Hoe de visserijadministratie organiseren, het onderzoek en de voorlichting.

EN ALS WE in het jaar 2025 met z'n 8,5 miljard mensen zullen zijn, zal de vis toch zeker een belangrijke plaats in het voedselpakket moeten (en blijven) innemen.

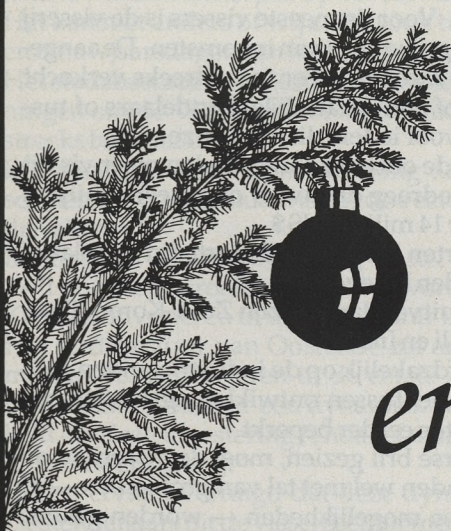
Bij dit alles zal het er echter op aankomen de bestanden optimaal te beheren en de ekologische evenwichten niet aan te tasten.

Zijn dit geen te overwegen beschouwingen bij het einde van het jaar — en in het vooruitzicht van het nieuwe?

Intussen toch maar eens aan alle bedrijfsgenoten het allerbeste!

Pierre Hovart
Direkteur Rijksstation voor Zeevisserij

De "Staalmeesters" uit de 21e eeuw



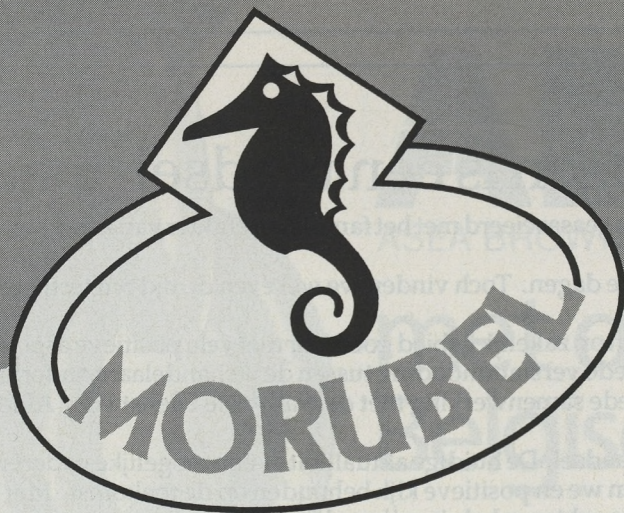
*Wij wensen u
een gezond
en succesvol 1991*

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

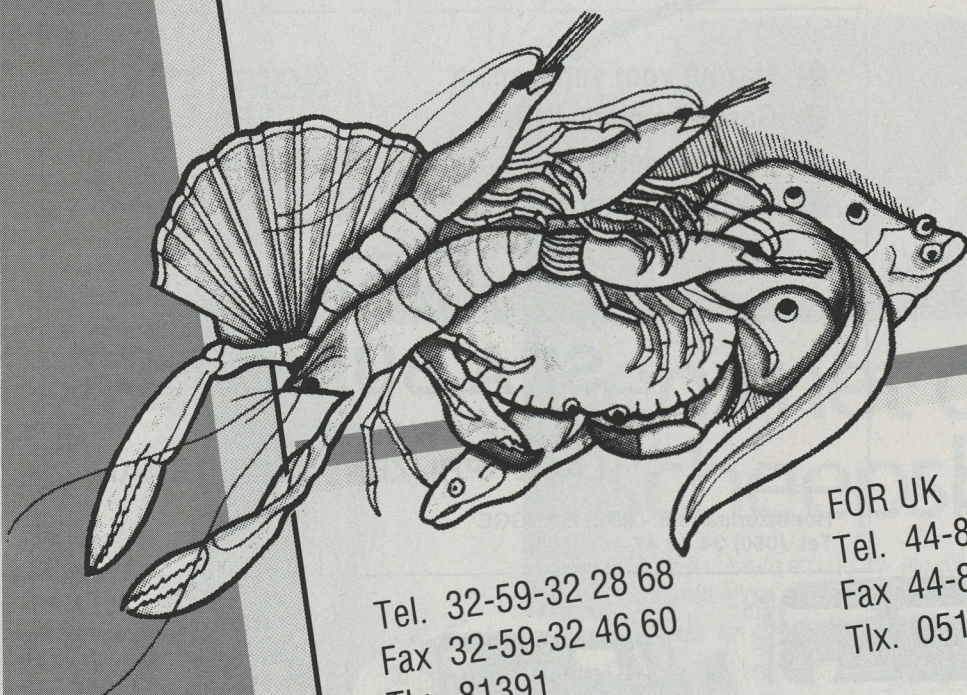
Scheepmakerstraat 13 - Postbus 3074 - 2220 CB Katwijk a./Zee - Holland
Tel.: 01718-20700 - Telex 39454 - Telefax 01718-32319



Van Rijn B.V. is lid van de wereldwijd opererende
Siersema Groep.



*wenst U
een voorspoedig
en succesvol 1991 !*



Tel. 32-59-32 28 68
Fax 32-59-32 46 60
Tlx. 81391

FOR UK
Tel. 44-81-9779441
Fax 44-81-977 91 93
Tlx. 051-93 45 80

MORUBEL N.V - H. Baelskaai 38
8400 Oostende - BELGIUM

André Gryson:

'Wat 1991 zal brengen is een raadsel, maar...'

HET EINDE VAN het jaar wordt doorgaans geassocieerd met het familiale karakter van kerstdag, de nieuwjaarsfeesten...

In onze sektor is het een periode van drukke dagen. Toch vinden we wel even de tijd om terug te kijken op het voorbije jaar.

Al bij al kan 1990 beschouwd worden als een op zakelijk gebied goed jaar met vele positieve aspecten.

Onze gedachten gaan hierbij uit naar de goede verstandhouding tussen de vishandelaars onderling enerzijds en met de mensen uit de visserijsector, de goede samenwerking met de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten anderzijds...

Wat 1991 brengen zal is voor iedereen een raadsel. De huidige aktualiteit — een mogelijke naderende Golfoorlog — stemt iedereen tot nadenken. Doch, laten we en positieve kijk behouden op de toekomst. Met het oog op een Europa 1992 zullen in de komende maanden echter enkele ingrijpende veranderingen moeten plaatsgrijpen.

Ook de overheid is zich terdege bewust van deze noodzaak. In de afgelopen weken zagen we de stad Oostende — onder impuls van burgemeester Goekint — opdracht geven tot het starten van de renovatiewerken aan de vismijn te Oostende. Ook in Zeebrugge werden de eerste stappen gezet tot de bouw van een nieuw vismijn-komplex in de achterhaven.

Ook wij handelaars worden gekonfronteerd met de aanpassing van onze bedrijven aan de nationale en EEG-richtlijnen terzake. Voor allen wordt dit een belangrijke investering.

Kortom er staat veel te gebeuren in de loop van het nieuwe jaar. Mede daarom wensen wij al onze kollega-vishandelaars, reders & vissers, mensen van de officiële instanties & overheden... prettige eindejaarsfeesten en een voorspoedig 1991 toe.

A. Gryson

Voorzitter Beroepsvereniging voor de Visgroothandel

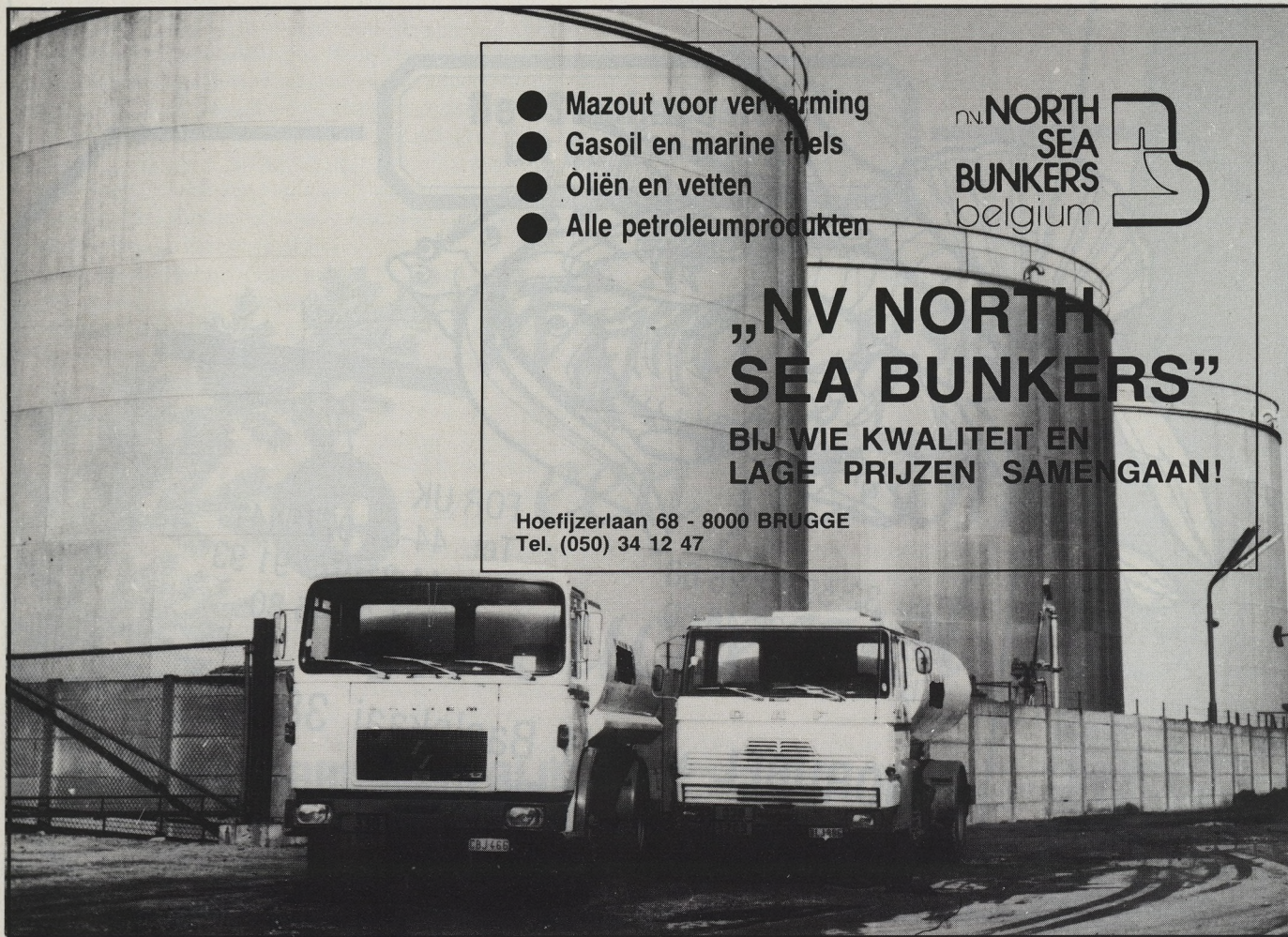
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumprodukten

**NORTH
SEA
BUNKERS**
belgium 

**„NV NORTH
SEA BUNKERS“**

**BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!**

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



ABB

ASEA BROWN BOVERI

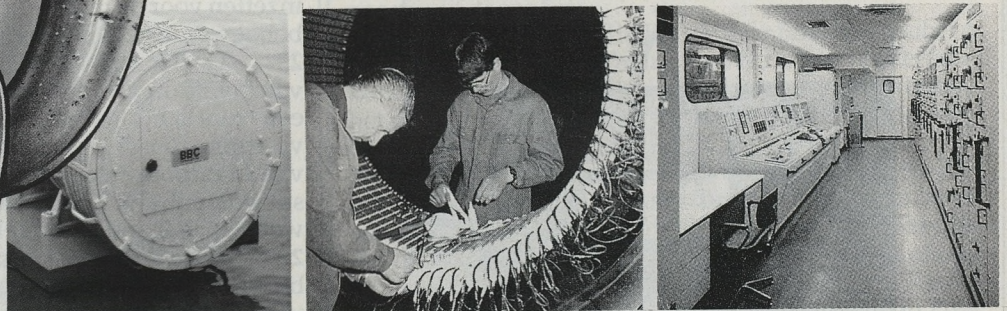
Uw met de Belgische havens

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, Infracore, 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.



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

Een jaar in & om de zeevisserij

HET JAAR 1990 werd (letterlijk) stormachtig ingezet. Maar ook het leven in de Vlaamse visserijwereld verliep de volgende twaalf maanden niet altijd rimpelloos. Er waren redenen om feest te vieren en er waren momenten van beroering in de Golf van Biscaje. Ook het noodlot sloeg herhaaldelijk toe en eiste opnieuw negen mensenlevens. De vernieuwing van de vloot zette zich geleidelijk door. Vervangingsnieuwbouw bracht enkele nieuwe vaartuigen in bedrijf (Z.200, Z.30, BOU.319). Om het jaar door te kunnen vissen waren meer kwotaruilovereenkomsten nodig dan voorheen. De stand der vangsten moest nauwlettend in het oog worden gehouden, visserijgronden gingen open en dicht, de druk op de tongkwota was soms benauwend. HVB volgde de gebeurtenissen op de voet. In twaalf rijkelijk gestoffeerde nummers kreeg de lezer waar voor zijn geld. We zetten alle gebeurtenissen nog eens op een rijtje.

JANUARI

1 Behalve Nieuwpoort mochten de drie vismijnen aan de kust 1989 afsluiten met iets hogere besommingen dan in 1988. Het aanvoergewicht verminderde echter overal. De beste brutobesommingen werden gemaakt door de Z.69 De Kaper in Zeebrugge, de O.124 Fighter in Oostende en de N.75 Sarvy in Nieuwpoort.



O.124 Fighter hoogste besomming van de vloot

1 Na de opslorping in oktober vorig jaar van de

N.V. Morubel en de N.V. Frigobel door het Amerikaanse voedingsconcern Campbell Soup komt het tot een fusie van beide Oostendse bedrijven die voortaan onder de naam N.V. Campbell Seafoods werken.

2 Door de gedeeltelijke regionalisering van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart verhuist distrikthoofd ir. Raymond Blomme (54) van de Zeevaartinspektie en de Scheepsmeetdienst op naar de technische direktie van het Loodswezen van het Vlaams Gewest. Bij het nationaal gebleven Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart wordt hij als hoofd van de Zeevaartinspektie opgevolgd door Gentse ingenieur Roland De Lembre.

3 Bij een aanvaring tussen N.73 Kotje en O.520 Manuela ter hoogte van de Middelkerkebank valt bemanningslid Emmanuel Desmidt overboord maar kan onmiddellijk uit het ijskoude water worden opgepikt.

8 De Nieuwpoortse Vissershavenkommissie stelt een verhoging van de prijs van de koperskaarten voor de stedelijke vismijn voor van 2.000 frank naar 5.000 frank. De commissie wil ook alle vissoorten per kilogram en per frank laten veilen.

9 Nieuwpoortse Gemeenteraad keurt nieuwe samenstelling voor de Vissershavenkommissie waardoor de gemeenteraad ook de voorzitter en één ondervoorzitter aanduidt goed.

12 Minister Coens ontvangt een delegatie van de pas opgerichte v.z.w. Nautisch Centrum dat zich wil inzetten voor de installatie van de visserijsimulator ten behoeve van het visserij-onderwijs.

25 De Beroepsvereniging van Visgroothandelaars van België organiseert in het Oostendse Thermenhotel een voorlichtingsvergadering voor haar leden. EG-vertegenwoordigers en ambtenaren van het Ministerie van Landbouw verstrekken uitleg over de Europese subsidiepolitiek (Feoga-steun) waarvan ook de visverwerkers en -handelaars gebruik kunnen maken.

27 In de Zeebrugse vissershaven wordt de nieuwe bokkentreiler BOU.319 Zeldenrust (40,2 m., 1.200 pk) van de rederij N.V. Dirk van Dirk Claeys uit St.-Pieters-Brugge plechtig ingezegend en gedoopt door meter Helena Herpoel en peter Daniël Herpoel.

30 In het Belgisch Staatsblad verschijnt het Koninklijk Besluit dat dumpen van industriële afval in de Noordzee verbiedt.

LIFERAFT SERVICE CENTER

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

S.K.B.



ERKENDE SERVICE STATION

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

Verantwoordelijke voor de firma S.K.B. Oostende: A. Van Durme (059/70 58 79) & J.P. Van Waelegem (058/23 69 70)

AFDELING KUST

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

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

FEBRUARI

1 Oprichting van de investeringsvennootschap "Fishlink N.V." door de N.V. Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (GIMV), N.V. Delen en de N.V. Philisopho met als maatschappelijk doel te participeren in visverwerkende bedrijven, toeleverings- en aanverwante bedrijven en in rederijen voor visproductie.

5 De Provinciale Zeevisserijkommissie bespreekt de financiële tussenkomst in de oprichting en de werking van het Nautisch Centrum waar de visserijsimulator een plaats krijgt. De Kommissie pleit ook voor moderniseringssteun voor de kustvisserij die over vaartuigen ouder dan 20 jaar beschikken en niet meer voor EG-subsidiëring in aanmerking komen.

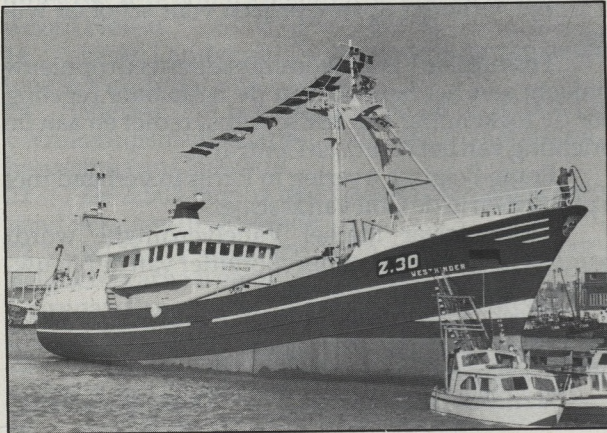
17 Eerste bijeenkomst werkgroep voor de inventarisatie van de dialektische termen uit de visserstaal aan de Vlaamse kust in het Visserijmuseum te Oostduinkerke.

22 Goedkeuring kwotaruil met Frankrijk van 100 ton tong uit de Golf van Biscaje (Ices VIIIa,b) tegen diverse soorten voor bijvangst (zeeduivel, witte koolvis, schol, langoestines en schartong).

25 Traditionele vissersmis en bloemenhulde aan het Vissersmonument in Heist.

25 Douanen en Accijnzen leggen beslag op duizend kilogram zwarte vis in de Zeebrugse vismijn.

26 Op de Scheepswerf De Graeve in Zeebrugge vindt de 90ste stapelloop plaats. Deze keer is het de nieuwe bokkentreiler Z.30 Westhinder van de Rederij Noordhinder (familie Rappé). Mevrouw Marie-Jeanne Becaus was meter en MBZ-voorzitter Fernand Traen peter.



26 De "Zeebrugse Visveiling" huldigde de verdienstelijkste reders die de hoogste besomming in Zeebrugge boekten. Het waren de eigenaars van de Z.12 Sabrina, Z.554 Lucky Star, Z.41 Pieterjan, Z.509 Telstar en de Z.69 De Kaper die elk in hun categorie de hoogste brutojaarsomming boekten in Zeebrugge.

MAART

3 Gilbert Viane en zoon Benny van de O.101 Benny mochten op het Oostendse stadhuis de "Garnaaltrofee '89" ophalen

12 De N.427 Marjon (ex-O.427 Pascal) van Arnel Vanthuyne verkoopt eerste vangst in Nieuwpoort.

12 Goedkeuring kwotaruil met Denemarken van 50 ton zeeduivel voor 150 ton schol in Ices IIa, IIIa en IV.

17 Ten voordele van de actie voor kankerbestrijding "Levenslijn" organiseert de Jonge Economische Kamer (JEK) de bereiding van de grootste visschotel ter wereld. In de hal van de Oostendse luchthaven werd dan ook een schitterende reuzeschotel vervaardigd van 14,4 meter lengte, 1,06 meter breed en een gewicht van 2.650 kg, waarvan 1.670 kg visserijproducten. De prestatie was alvast goed voor een plaats in het Guinness Book of Records.

19 Nieuw dagrekord in de Oostendse vismijn met een omzet van 22.139.674 frank, de opbrengst van veertien vaartuigen die 292.967 kg vis aanvoerden waaronder heel wat tong. De vorige hoogste dagomzet dateerde van 8 december 1986.

22 Z.54 Bounty wordt omsingeld door Franse vissersvaartuigen en opgebracht naar de haven van St-Nazaire. Ook de Z.39 Zuiderzee en de Z.48 Wodan worden belaagd maar konden ontkomen. De Z.54 kwam pas na vijf dagen vrij.

23 Gemeenteraadslid Ivan Victor houdt een scherp pleidooi voor de verbreking van de erfpachtvereenkomst met de N.V. Pakhuizen. Hij verwoordt hiermee het groeiend verzet tegen de behandeling van de pakhuisgebruikers en de nieuwe (hoge) huurprijzen.

26 Gemeenschapsminister voor Economische Zaken De Batselier pleit op een rondetafelkonferentie over de scheepswerven in ons land om de scheepskredieten rechtstreeks toe te kennen aan de werven in plaats van aan de reders zoals dat tot hiertoe gebruikelijk was.

29 De Z.54 Bounty wordt feestelijk onthaald in Zeebrugge na de vijf dagen durende gijzeling door Bretoense vissers.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF
LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



Feestje na de terugkeer van de Z.54 Bounty.

30 Z.30 Westhinder (die uiteindelijk Z.321 werd) officieel ingewijd en overgedragen aan de rederij Noordhinder van de familie Rappé in aanwezigheid van Gemeenschapsminister Sauwens.

30 De culinaire wedstrijd voor journalisten, voor de achtste keer georganiseerd door het stadsbestuur en de VVV Blankenberge, met als inzet de "Papieren koksmuts" werd gewonnen door Georges Poupaert van het "Brugsch Handelsblad"

APRIL

1 Tot het eind van het jaar gelden beperkende maatregelen voor de tongvisserij in de Noordzee.

.7 Jozef Vantorre presenteert nieuw boek "Het kruis der vissers" in Blankenberge.

10 Nieuwpoortse gemeenteraad keurt nieuwe samenstelling van de Vissershavenkommissie goed. Schepen voor visserijzaken Willy Vermote is voorzitter af en wordt opgevolgd door gemeenteraadslid Daniël Dewitte terwijl raadslid Roland Crabbe een van de ondervoorzittersfuncties krijgt toebedeeld.

12 De raad van bestuur van de Rederscentrale bespreekt de toestand in de Golf van Biscaje, de intenties om het scheepskredietstelsel te wijzigen en de dringende noodzaak om tot de aankoop van de visserijsimulator en de oprichting van het Nautisch Centrum te komen.

12 Casco nieuwe Z.200 Wagram gaat te water op de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp. Het schip werd gebouwd voor de rederij Carpe Diem van de familie Frans Bonny ter vervanging van de Z.200 Tijn Uilenspiegel die op 5 maart 1989 in de Liverpoolbaai verloren ging.

16 Jaarlijkse Vissersmis in de St.-Petrus en Paulus-

kerk en bloemenhulde aan het nationaal Monument der Zeelieden op de Oostendse zeedijk

18 Ices-gebied VII en VIIa bij ministriëel besluit gesloten voor wijtingvisserij.

18 De oprichting van "Fishlink" geraakt bekend en zorgt de volgende weken voor heel wat reacties.

20 "Veerman" Jozef Vlietinck overlijdt op 83-jarige leeftijd in Heist.

20 Z.596 De Zwerver wordt in Les Ables d'Olonne vastgehouden en vier dagen later weer vrij gelaten door de Franse autoriteiten na betaling van een borgsom van 1,2 miljoen.

21 21-jarig matroos Peter Schoutteet van de Z.43 Pandora valt overboord op de Ierse Zee en wordt niet teruggevonden.

22 Op 52-jarige leeftijd overlijdt de Heistse reder Roger Lycke

24 Ministriëel besluit voor vroegtijdige sluiting van de Ierse Zee (VIIa) voor tong lokt heftig protest uit. Er is wel 35 ton voorbehouden voor vaartuigen tot 600 pk.

25 Frans-Belgisch overleg in verband met de problemen in de Golf van Biscaje op de zetel van de Rederscentrale in Oostende

27 Vishandelaar Joël Meersman opent nieuw bedrijf in het Oostendse havengebied.

28 Volgens een Frans-Belgisch akkoord werd de Golf van Biscaje (Ices VIIIa,b) gesloten tot 31 mei

31 Z.321 Westhinder wordt onder grote belangstelling gedoopt, in aanwezigheid van Gemeenschapsministers Sauwens, op de scheepswerf De Graeve in Zeebrugge.

MEI

1 EG verhoogt opvangprijzen voor schol en wijting.

3 Provinciale Visserijkommissie besteedt opnieuw aandacht aan het behoud van de bestaande regeling voor de toekenning van het scheepskrediet en aan de oprichting van het Nautisch Centrum.

7 Frans-Belgisch overleg in Parijs in verband met de problemen in de Golf van Biscaje.

7 Vishandelaar Michel Vanelverdinghe wordt voorgesteld als tweede ondervoorzitter van de Nieuwpoortse Vissershavenkommissie.

11 "Zeebrugse Visveiling" stelt plannen voor Europees Visserijcentrum voor tijdens debatavond in het Gemeenschapshuis in Zeebrugge.

13 Jaarlijkse bedevaart naar het "Visserskapelletje"

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 / elektrische- en elektronische schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren uit voorraad: el. motoren, kabel, onderdelen

in Bredene.

14 "Zeebrugse Visveiling" neemt tweede Moby-Clock in gebruik.

De tweede Moby-Clock van de Z.V.



16 Een vertegenwoordiger van GIMV geeft uitleg aan de leden van de Bijzonder Raadgevende Commissie voor Visserij over de oprichting van "Fishlink". De bedrijfsvertegenwoordigers zijn ontgoocheld over de uitleg die ze te horen kregen en de vragen die onbeantwoord bleven.

16 Henri Lambrecht, 76, bekend visser van de Oostendse Vuurtorenwijk, overlijdt.

18 Viering "50 jaar Hulp in Nood", coöperatieve verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen, in het casino van Oostende.

21 De Z.503 Regina voert een haringhaai of Latour van 134 kg aan in Oostende.

22 NDALTP organiseert propagandadag voor de Belgische garnaal en uitreiking van de trofeeën "Jantje Geirnoaze" in aanwezigheid van Staatssecretaris Miet Smet in het Rijksstation voor Zeevisserij.

23 Nieuw Frans-Belgisch overleg in Oostende in verband met de problemen in de Golf van Biscaje.

24 Jaarlijkse opendeurdag in de Vrije Visserijschool

Paster Pype in Oostende.

26 Garnaalvissers bespreken hun problemen op de zetel van de Rederscentrale in Oostende.

27 Jaarlijkse vissersbedevaart van Blankenberge naar Meetkerke en "Vissersstoet" in Blankenberge.

28 Bekrchtiging kwotaruil met Denemarken van 100 ton tong (IIa, IV) voor 750 ton schol (IIa, IV) en 150 ton schol (IIIa).

31 7de "Week van de Landbouw en de Visserij" wordt geopend in Nieuwpoort.

JUNI

1 Z.54 Bounty vertrekt met V-korren naar de Golf van Biscaje voor proeven met het lichtere vistuig.

2 De Oostendse stedelijke visserijschool John Bauwens houdt haar jaarlijkse opendeurdag.

3 Verkiezing van "Mieke Garnaal" in het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke. Manuela Vanglabek uit Oostende kaapt de titel weg.

4 Jaarlijkse vissersmis in de Nieuwpoortse vismijn, zegening van de vaartuigen en bloemenhulde aan het Vissersmonument. Daarna huldiging van de verdienstelijkste Nieuwpoortse reders van de N.782 Nancy, O.494 Lucky Star, N.575 Francine, N.738 Johan en N.75 Sarvy die in hun categorie vorig jaar de hoogste besommingen boekten in Nieuwpoort.

5 Jaarlijkse boemenhulde aan het graf van "Paster Pype" op het kerkhof in Oostende.

9 Opendeurdag in de Zeevisserijschool voor het Gemeenschapsonderwijs in Heist.

10 In Heist gaat het 10de "Festival van het Visserslied" door. De groep "Sint-Jansbloemen" uit Knokke-Heist gaat met de eerste prijs lopen.

15 Z.54 Bounty verkoopt eerste vangst uit de Golf van Biscaje in Zeebrugge na de moeilijkheden met de Bretoense vissers.

17 Herdenking van de overleden vissers en bloemenhulde in de St.-Antoniuserkerk van de Oostendse Vuurtorenwijk.

22 In Knokke-Heist overlijdt op 74-jarige leeftijd reder Maurice Flitser.

27 Ierse Zee (Ices VIIa) weer open voor tongvisserij nadat EG-visserijministerraad het tongkwotum verhoogden.

30 Kristel Vanthournout uit Oostende in Zeebrugge verkozen tot eerste "Ambassadrice van de Zeebrugse vis".

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

JULI

- 1 Jaarlijkse Zeewijding en historische ommeganck in Oostende hebben af te rekenen met slechte weersomstandigheden. De ommeganck wordt afgelast.
- 3 In Brugge overlijdt de Oostende reder Pedro Hennaert op 78-jarige leeftijd.
- 8 Zeewijding en Visserijfeesten in en rond de Zeebrugse vismijn.
- 9 Erfpachtvereenkomst voor de Oostendse pakhuizen wordt overgenomen door een groep vishandelaars. Zij verwerven de N.V. Pakhuizen voor de prijs van bijna 50 miljoen frank.
- 12 Ierse Zee (VIIa) opnieuw open voor tong na kwotaverhoging door de EG-kommissie
- 14 Officiële inwijding en overdracht van de Z.200 Wagram in Zeebrugge van de rederij Carpe Diem (familie Bonny).



De eerste bemanning van de nieuwe Z.200 Wagram.

- 15 Zeewijding in Blankenberge
- 18 De O.231 St.-Carolus brandt uit op de werf Beliard Polyship in de Oostendse achterhaven.
- 26 Kanaalzone (Ices VII) met uitzondering van de Ierse Zee (VIIa) weer open voor wijtingvisserij naar kwotaruil met Ierland van 13 ton tong in VIIa die 100 ton wijting oplevert.
- 27 Rederscentrale houdt algemene vergadering en benoemt nieuwe bestuurders voor het arrondissement Oostende-Nieuwpoort: Marina Lepeire-Nollet, Gilbert Desaever, Henri Goutsmit, Norbert Hennaert, Gilbert

Lebluy, Emiel Maesen, Lodewijk Pieters, August Puystjens, André Rammeloo, Eddy Serie en Willy Versluys.

31 Vlaamse Executieve keurt ontwerp van overeenkomst tussen het Ministerie van Onderwijs, de v.z.w. Nautisch Centrum, de V.D.A.B. en het provinciebestuur van West-Vlaanderen goed waardoor het opleidingsproject voor navigatie en visserij met gebruik van een simulator mogelijk wordt.

AUGUSTUS

- 10 Zone VII,f,g (Bristol Kanaal en Z.-O. Ierland) gesloten voor schol omdat geen kwotaruil tot stand kon komen met een van de lidstaten.
- 15 Zeewijding in Heist wordt na 25 jaar onderbreking opnieuw voorafgegaan door de "Vissersprocesie".
- 15 Tweede luik van de "Visserijfeesten" rond de Zeebrugse vismijn.
- 20 N.V. De Ijsbreker bouwt ijsproductie-eenheid naast de Zeebrugse vismijn.
- 20 HVB-medewerker Leon Inghelbrecht stelt zijn bundel "Het Zout van de Zee" voor in Bredene.
- 24 Kwotaruil met Engeland van diverse soorten die 380 ton schol oplevert in de Noordzee (IIa en IV).
- 26 Z.300 Veerman tot zinken gebracht ter hoogte van Dungeness door vrachtschip *Commodore Goodwill* en vervolgens overvaren door containerschip *Cecilia*. Schipper-eigenaar André Vlietinck en de bemanningsleden André D'Hondt en Eddy Dobbelaere kunnen zich redden.

SEPTEMBER

- 3 Kwotaruil met Duitsland van tong en heek voor 500 ton schol in de Noordzee (IIa en IV)
- 16 Z.54 Bounty vertrekt opnieuw naar de Golf van Biscaje waar de bokkentreiler ongestoord kan vissen. Het voorbeeld wordt niet gevolgd door andere vaartuigen.
- 19 Reder Marcel Claeys (41), pas enkel maanden eigenaar van de Z.30 blijft op zee achter. Het stoffelijk overschot van de Heistse zeeman wordt niet teruggevonden.
- 20 Kwotaruil met Denemarken: 3.000 ton haring (IVc, VIId) voor 1.800 ton schol in de Noordzee (IIa, IV).

N.V. SCHEEPSWERF BELIARD POLYSHIP

Droogzetting, herstelling, ombouw
Modernisatie van alle typen schepen

Tel: (059) 32 47 20

Fax: (059) 32 59 38

OKTOBER

- 2 Zeemanstehuis "Godtschalck" viert 65-jarig bestaan.
- 6 Opening van de "Visserijdagen" in het Casino van Knokke. Een uitspraak van Onderwijsminister Coens tijdens het banket over de toekomst van de vijf visserijscholen zorgt voor beroering in onderwijsmiddens.
- 10 Oostendse garnalvissers protesteren tegen de aanwezigheid van grote Nederlandse boomkorvaartuigen voor onze kust.
- 12 In de Zeebrugse achterhaven wordt de eerste paal geheid voor de bouw van een nieuwe kaaimuur in het vooruitzicht van de oprichting van het Europees Visserijcentrum door de N.V. Zeebrugse Visveiling.
- 15 Douanen en Accijnzen nemen zes ton aan de veiling onttrokken vis in beslag in de Zeebrugse vismijn.
- 23 Provincieraad keurt toelage goed voor moderniseringswerken aan kleinere vaartuigen (- 300 pk). De premie bedraagt tien procent van de investering met een maximum van 280.000 frank.
- 26 "Rederscentrale" viert 40-jarige bestaan in het casino van Middelkerke.
- 28 Jaarlijkse "Ibiswandeling" van het K.W. Ibis.
- 29 Z.60 Blue Angel zorgde met 53.219 kg vis voor een rekordaanvoer in de Zeebrugse vismijn.
- 29 Gewezen benneverhuurder in de Oostendse vismijn Arthur Lenaers overlijdt op 72-jarige leeftijd.
- 30 De Nieuwpootse Vissershavenkommissie verwijt de RMT personeel te ronselen onder de bemanningen van vissersvaartuigen.



Z.162 Van Dyck loopt van stapel te Zeebrugge

NOVEMBER

- 1 Start "Week van de Blankenbergse visserij".
- 3 Jaarlijkse vissersmis in Blankenberge.
- 3 Stapelloop Z.162 Van Dijk voor de rederij Bunkers-Dobbelaere bij De Graeve in Zeebrugge.
- 5 O.154 Wilmar voert reuzehaai aan in Oostende.
- 5 Officiële start van de renovatiewerken in de Oostendse vismijn.
- 9 10 ton tong in Bristolkanaal (VII f,g) met Engeland geruild voor 64 ton schol in de Ierse Zee.
- 11 "Bescheepsdag" in Blankenberge.
- 13 Kwotaruil met Engeland die 470 ton schol oplevert in de Noordzee.
- 14 O.303 Girl Linda laat niets meer van zich horen. Latere berichten bevestigen dat de Oostendse trailer en zijn zes koppige bemanning gezonken is nabij Smith's Knoll.
- 15 Het K.W. Ibis krijgt Roger Taillaert als nieuwe directeur, in opvolging van kapitein Philippe Buysens die overstapt naar het Loodswezen.
- 16 O.V.A viert 40-jarige bestaan in Oostende.
- 16 Toekenning van 48 ton tong in de Golf van Biscaye ter compensatie van vroegtijdige sluiting vorig jaar.
- 19 Reder Constant Pauwaert overlijdt in Brugge op 68-jarige leeftijd.
- 20 Walter Van Roose, 27 jaar sekretaris van de Bijzondere Raadgevende Kommissie voor de Visserij, neemt afscheid naar aanleiding van zijn opruststelling.
- 27 Onderzoeksraad start behandeling van ongeval met O.303 Girl Linda.
- 28 De 29-jarige Oostendse motorist op de O.82 St-Antoine Marc Heinderson wordt overboord geslagen en overleeft het ongeval niet.
- 30 Het schepenkollege van Brugge keurt de bouwvergunning goed voor de oprichting van het Europees Visserijcentrum door de N.V. Zeebrugse Visveiling in de achterhaven.

DECEMBER

- 1 Rouwplechtigheid ter nagedachtenis van de zes slachtoffers van de O.303 Girl Linda in de Oostendse hoofdkerk.
- 1 Casco van Z.98 Op Hoop van Zegen te water op de scheepswerf Seghers in Oostende.

Kuwait Petroleum (Belgium)



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

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



Aangrijpende rouwplechtigheid ter nagedachtenis van de bemanning van de O.303 Girl Linda.

5 Zodiac aangespoeld tussen Blankenberge en Wenduine. Twee sportvissers vermist.

5 De besomming in de Oostendse vismijn overschrijdt de kaap van één miljard zeven dagen vroeger dan vorig jaar. De O.V.A. schenkt champagne voor de bemanning van de Z.66 Nelson.

8 In Londen de overeenkomst getekend waarbij het Amerikaanse Cambell het Oostendse bedrijf Morubel verkoopt aan de Britse voedingsgigant Albert Fisher.

10 Oud-reder Maurice De Groote overlijdt in Knokke-Heist.

12 Kustopnieuw geteisterd door zwaar stormweer. De meeste vaartuigen blijven binnen.

16 De visserij op tong op de "West" gaat dicht, precies op het moment dat er goede prijzen worden gemaakt.

17 Douanen en Accijnzen leggen beslag op twee ton aan de veiling onttrokken vis in Zeebrugge. Een van de daders bekend dit jaar reeds 15 ton illegaal aangevoerde vis verhandeld te hebben.

22 Doop en officiële inwijding Z.162 Van Dyck in Zeebrugge.

23 Nieuweboek met rouwprentjes "Ter herinnering aan onze vissers" van Victor De Meester wordt voorgesteld in Heist.

28 Nieuwjaarsnummer van HVB loopt van de pers (58ste jaargang, nr. 1).

Samenstelling en foto's: Guido Walters

O.V.A.

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

Onderlinge Visafslag Oostende

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

Dè coöperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring

Ontwerp Soapprint 059/32.55.59



Scherfijs!

Korrelijs!

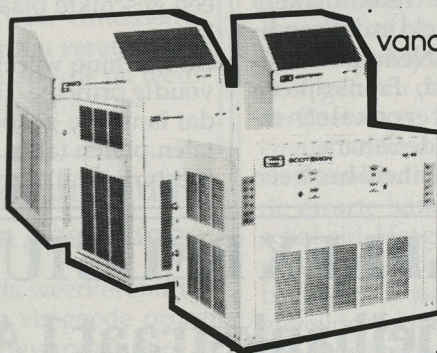
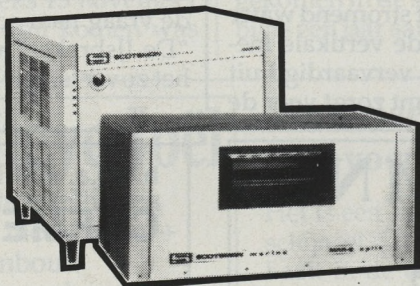
Scherfijs met zoet water of met zeewater

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.

**SCOTSMAN
natuurlijk!**

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, compacte en betrouwbare machines voor het produceren van droog, korrelig ijs, ideaal voor presentaties en perfect voor de bewaring.

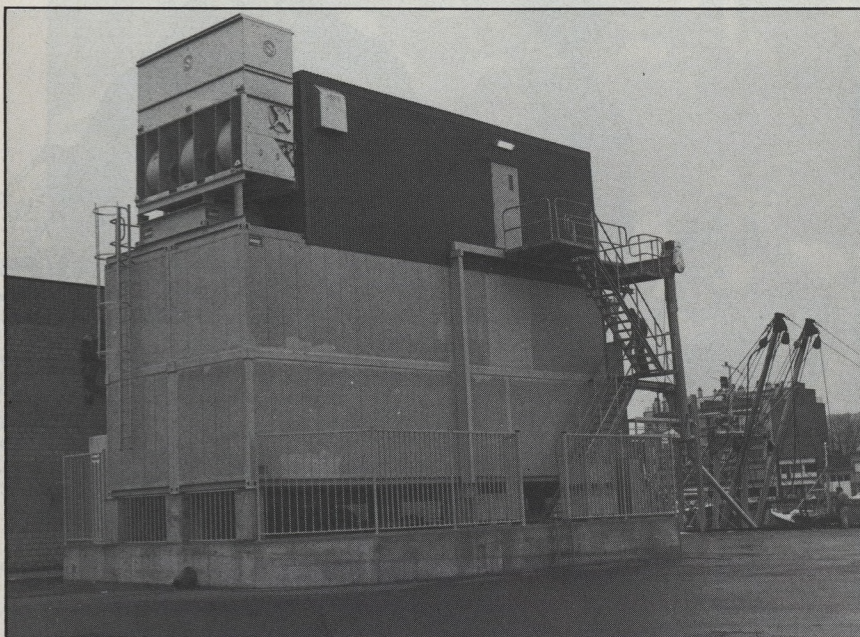


Industriezone "den Hoek"
Vosveld 8b
2110 Wijnegem

K dubbel A

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

“De Ijsbreker” draait



De ijsaanmaker kreeg een plaats naast de Zeebrugse vismijn. De productie wordt op gang gehouden door twee compressoren. Voor de ijsvorming zorgen de condensatoren, gedeeltelijk zichtbaar links bovenaan. (foto gw)

MET DENIEUWE ijsproductiecel naast de Zeebrugse vismijn wordt het schilferijs nu rechtstreeks en in de gewenste hoeveelheid aan boord van vissersvaartuigen geleverd. De bouw van de ijsfabriek is een initiatief van de N.V. Ijsbreker uit Knokke-Heist die de investering van 27 miljoen aanpakte.

De opvallend compacte constructie is ontwikkeld door het bedrijf “Finsam” uit Grimstad (Noorwegen). Dergelijke ijsaanmakers staan reeds opgesteld in de Scandinavische landen, Nederland, Engeland, Schotland, Frankrijk en naar verluidt staat er ook al een ergens in de broeiende Sahara.

De ijsproductie-eenheid heeft een

capaciteit van 60 ton per dag en kan 100 ton ijs bunkeren in de opslag tanks. De hele installatie is geautomatiseerd en kan gemakkelijk worden bediend door één man. Bovendien is de installatie gemakkelijk te ontmantelen. Het is trouwens de bedoeling dat de ijsmachine mee verhuist naar de nieuwe vismijn in de achterhaven. De “Zeebrugse Visveiling” is niet rechtstreeks bij het initiatief betrokken maar heeft wel steun verleend door de bouw op een geschikte plaats mogelijk te maken.

De machine werkt volgens een eenvoudig principe. Het stromend water dat langs de gekoelde verticale metalen platen (alles is vervaardigd uit roestvrij staal) stroomt zorgt voor de

afzetting van een ijslaag van de gewenste dikte. Door het vriezen te beëindigen komt de ijslaag los van de condensators (van Belgische makelij) en valt stuk in een opslag-tank. Dit proces wordt voortdurend herhaald. Via een wormwiel komt het ijs op een transportband terecht die het naar buiten voert. Vervolgens komt het ijs via een buis in het visruim terecht. Meetapparatuur legt de levering stil wanneer de gewenste hoeveelheid bereikt is.

De installatie is eigendom van de N.V. Ijsbreker. Voor de kapitaalsinbreng tekenden de investeringsmaatschappij Fishlink, Daniëls (Peters) Visbedrijf en de reders Pauwaert (via N.V. Dolfijn en N.V. Nico-Invest) elk voor een derde in. Mevrouw Nicole Pauwaert-Witgersis afgevaardigde bestuurder van de vennootschap. Met de bouw van de ijsmaker willen de initiatiefnemers tegemoet komen aan de grotere vraag naar koelijs die zich binnen afzienbare tijd zal laten voelen. De dagelijkse behoefte aan ijs voor de Zeebrugse visserij wordt geraamd op meer dan 100 ton. Wanneer “De Ijsbreker” op volle toeren draait zou het bedrijfje voor de helft van de behoeften kunnen instaan. De modernste vaartuigen beschikken weliswaar over een eigen ijsaanmaker die in sommige gevallen niet volstaat om de noodwendigheden te dekken. Daarnaast zijn die voorzieningen niet aanwezig op meer dan twee derden van de circa 105 Zeebrugse vaartuigen. In het vooruitzicht van de toepassing van de strengere EG-normen voor het koel houden van de vis (max. 4°) zal de vraag naar schilferijs toenemen. “De Ijsbreker” wil klaar staan als het zover is. (gw)

DELTA FLEX 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

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



VOÓR & NA SCHADE - RAMING
ROERENDE & ONROERENDE
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

OVA-champagne voor Z.66 'Nelson'



Op woensdag 5 december overschreed de brutobesomming in de Oostendse vismijn het miljard. Een reden voor OVA-direkteur Cattoor om een paar flessen champagne te ontkurken. Het sprankelende vocht was bestemd voor de bemanning van de Zeebrugse bokkentreiler Z.66 'Nelson' van de rederij Carnas, overigens een vaste klant in de Oostendse visafslag. Het was immers door de verkoop van de 135 bennen vis en 1.525 kg tong uit de West die 763.000 frank opleverden dat de kaap van één miljard werd gerond. Vorig jaar was het miljard pas enkele dagen later bereikt, op 12 december om precies te zijn. De champagne werd geschonken in het kantoor van de OVA in aanwezigheid van reder Flitser, de bemanningsleden André Zonneke en Jean-Pierre Vanderhispaillie, koper Joël Vandenbroucke van de vishandel Simons-Decru, OVA-voorzitter Willy Versluys, direktor Roger Cattoor en Willy Van Waes van de Vislossersbond. (foto gw)

Grote slipway in Oostende nog steeds niet in gebruik

De aankondiging dat de grote slipway omstreeks 15 november weer in bedrijf zou komen was

op zijn minst voorbarig. De belofte kwam niet van ons, maar uit de mond van de Oostendse burgemeester tijdens zijn toespraak op de viering "40 jaar O.V.A.". Intussen is ook in december geen verandering gekomen in de situatie die nu reeds bijna een jaar aansleept.

nv Verheye Joël

scheepsherstellingen
afwerken nieuwbouw +
ombouw
kranenverhuur
draai- en freeswerk
herstelling vislieren en
onderhoud
leveren en plaatsen van
vangstsorteerbanden

Visserstraat 44 & Werfkaai 9-11

8380 Zeebrugge

Tel: 050/54 45 41 (atelier en burelen)
& 050/54 69 89 (D. Verscheure)

Gevarieerde maar dure aanvoer in Zeebrugge

Het is een steeds weerkerend verschijnsel dat de vis goede prijzen haalt in de eindejaarsperiode. De handelaars willen zich dan kost wat kost bevoorraden en betalen daar ook de prijs voor. Maandag 17 december was precies zo'n dag. Er was een gevarieerde aanvoer in de Zeebrugse vismijn. Eerst en vooral de gebruikelijke aanvoer van eigen vaartuigen en daarnaast drie containertransporten (afkomstig van de Z.39, Z.48 en Z.90) uit Milford

Haven en een lading vis uit Engeland. Bovendien was er ook rechtstreekse aanvoer uit IJsland, bestaande uit 500 kg zalm, 300 kg zeewolf en 200 kg witte heilbot. De prijzen schoten de hoogte in. Vooral voor tong en andere feestelijke vissoorten werd meer geld gegeven.

Eigenaardig genoeg kwamen dezelfde dag slechts een viertal vaartuigen aan de markt in Oostende.

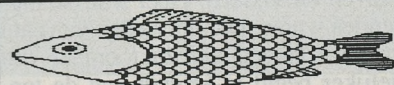
's Anderendaags was er opnieuw een aanvoer uit IJsland, bestaande uit 12.000 kg doraden.

Douanen en Accijnzen slaan opnieuw toe in Zeebrugge

In de nacht van zondag op maandag 17 december hebben de opsporingsdiensten van de Douanen en Accijnzen opnieuw beslag gelegd op een partij van bijna twee ton aan de veiling onttrokken vis. Met de feestdagen in het vooruitzicht baart het geen verwondering dat het om duurdere vissoorten als tong, tarbot en griet ging.

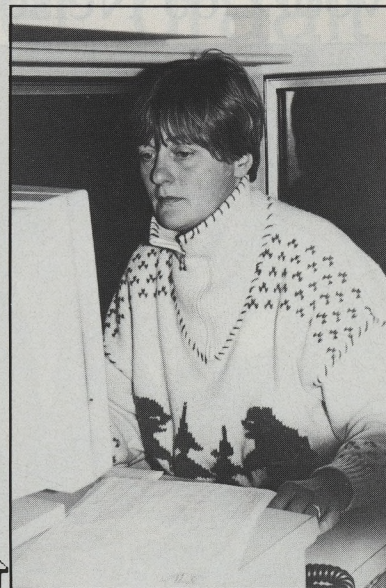
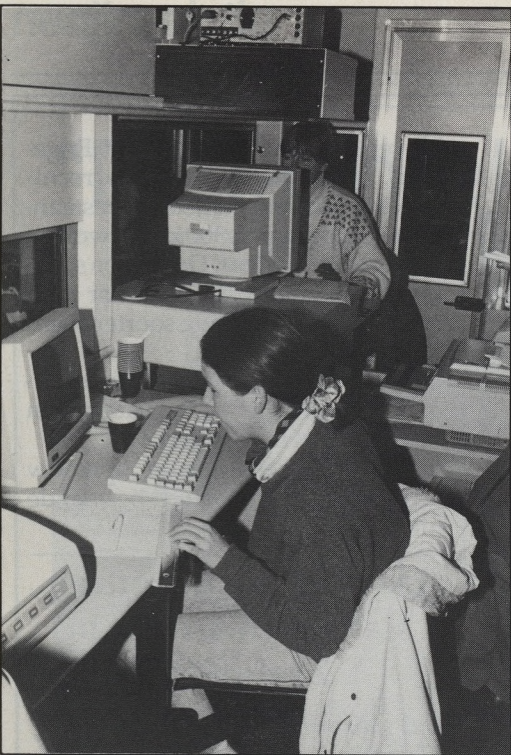
De opsporingsdienst van de Douane en Accijnzen, bijgestaan door de Brugse politie, heeft omstreeks 4 uur in de morgen vis aangetroffen in een bestelwagen en twee lichte vrachtwagens. De daders werden in de buurt van de Marinebasis verast bij het overladen van de vis van de ene in de andere auto. De aangeslagen vis werd 's morgens in de Zeebrugse visafslag verkocht en bracht 460.000 frank op voor de consignatiekas.

Voor ingewijden is het trouwens geen geheim dat er in de buurt van de Zeebrugse vismijn een illegaal circuit bestond. De opsporingsdiensten maken zich sterk het brein van de zwarte handel te hebben uitgeschakeld. Het gaat om een Zeebruggenaar die tijdens de ondervraging bekende dit jaar al vijftien ton ongeveilde vis naar de handel te hebben doorgespeeld. Sinds de jongste razzia lopen er op de visserskaaien enkele individuen met de bibber op het lijf.



—Persoonlijk ben ik ervoor om gewoon alle tussenpersonen uit te schakelen.

de maand in beeld



I.s.m. het Ministerie van Buitenlandse Zaken, het Ministerie van Landbouw, de Dienst voor Ontwikkelingssamenwerking en de universiteiten van Gent en Leuven organiseert het I.T.C.-F.C.I. (International Training and Contact-Formation et Contact International) reeds jaren Engels- en Franstalige stages voor visserij, marijkultuur en aquakultuur. De deelnemers zijn leidinggevende ambtenaren en bedrijfsleiders uit Afrika, Azië en Zuid-Amerika. Tijdens de voorbije jaren werden reeds 21 stages georganiseerd waaraan 200 cursisten uit 45 landen deelnamen. De deelnemers aan de laatste groepstraining mochten tijdens de slotceremonie in Oostende hun certificaat in ontvangst nemen uit de handen van ir. Willy Vyncke van het Rijksstation voor Zeevisserij, bijgestaan door burgemeester Goekint en voorzitter-oceanoloog dr. André Bastin.



Gelukkig 1991



Zoals elders in dit nummer te lezen zal de carferry Prins Laurent binnen afzienbare tijd uit de vaart worden genomen. Naast verkoop aan een buitenlandse maatschappij of sloping gaan ook stemmen op om het RMT-schip als drijvend museum te behouden.

De vervallen maar als beschermd monument geklasseerde "Hangarn° 1" aan het Vlotdok zou onderdak kunnen bieden aan het geplande verkeersmuseum in Oostende. Het materiaal voor het museum zou afkomstig zijn van het tram- en treinmuseum in Brussel maar sommigen willen het ook een maritiem tintje geven.



De Zeebrugse Visveiling heeft sinds enkele maanden de eerste vrouwelijke veilmeeester(es) - in Oostende en Nieuwpoort "de roeper" - in dienst. Christiane Tamsin (foto rechts) zit elke morgen met haar kollega Leen Defruyt in de buik van de Moby-Clock, samen met nog een mannelijke bediende die de aanvoerlijsten opmaakt (soort, hoeveelheid, kwaliteit). Leen tikt alle gegevens netjes in de computer, wat ook noodzakelijk is om de taak van de veilmeeester(es) vlot te laten verlopen en de kopers onmiddellijk na de verkoop een afrekening ter hand te stellen.



Bij het RMT-personeel heerst onrust over de herstrukturingsplannen van de staatsrederij. De overheidsvakbond ACOD gaf die onrust gestalte door een betoging op te zetten die door het Oostendse stadscentrum trok. Ruim driehonderd deelnemers stapten achter de slogans en talrijke rode vlaggen van de Zeemansbond op. Vooral het behoud van de RMT als overheidsdienst en de werkzekerheid waren de eisen waarachter de betogers zich schaarden.



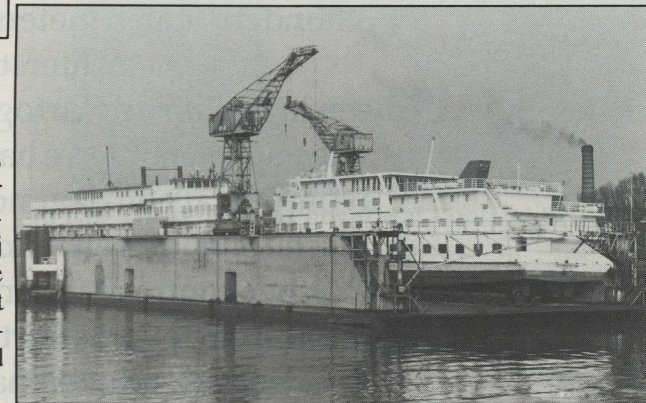
Op de Oostendse Vuurtorenwijk organiseerde de SP-wijkclub Opex een informatieavond over de toekomst van de Oostendse haven en visserij. Heel wat belangstellenden waren naar het zaaltje van café Zeemansverlangen afgezakt om er een duidelijker beeld te krijgen van de toekomstplannen. In het panel zaten Jean Vandecasteele, Johan Vande Lanotte en Ivan Victor terwijl HVB-hoofdredakteur Flor Vandekerckhove als moderator optrad.



← **Vissersverdragen**
"Ter herinnering aan onze vissers" is een verrassend lijvig boek geworden en doet de aard van het onderwerp zeker geen gewone uitgave. De Heuse politiemann op rust Victor De Meester heeft dan ook hard gewerkt aan de verzameling rouwgedachtenissen van overleden vissers, waarbij het oudste document uit 1857 dateert. Tevens is het boek een postume hulde aan de talrijke slachtoffers op zee. Onder ruime publieke belangstelling werd het boek in Heest voorgesteld. Op de foto overhandigt uitgever Emiel Decodt uit Aartrijke het eerste exemplaar aan de auteur.



Louis Poppe, sinds de oprichting in 1983 in dienst van het opleidingscentrum voor visbewerkers in pakhuis 44 van de Oostendse vismijn, gaat met (brug)pensioen. Hij leidde 120 werklozen op tot volwaardige visbewerkers. De raad van bestuur van het Waarborg- en Sociaal Fonds voor de Zeevisserij nam op passende wijze afscheid van de toegewijde instrukteur.



← Het drijvende dok van de RMT is dan toch naar Singapore vertrokken. De operatie is echter niet van een leien dakje gelopen aangezien de barge "Goliath Carabic" die de lading moet overbrengen (o.a. ook twee Missisipiboten) al onmiddellijk aan de ketting ging. Vorige week nam een hoogzeesleper de vracht dan toch op sleeptouw.



← Plaatsgebrek was er de oorzaak van dat wij de opvolger van Walter Van Roose (links) vorig maand niet in beeld konden brengen. De nieuwe sekretaris van de Bijzondere Raadgevende Kommissie voor de Visserij Eddy Jacobs, ambtenaar bij de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, trad per 1 december in functie.

Réjane Gyssens

Straks wellicht onze eerste vrouwelijke kapitein-ter-lange-omvaart

DROOGT grensverleggende elektronika en ingrijpende mechanisering straks ook het laatste bodempje zeemansromantiek op?

Wie nu voor een maritieme carrière kiest weet zich maandenlang gevangen op een vlottende fabriek, z'n leefwereld — vol drukkende verantwoordelijkheid — gelimiteerd tussen de paar honderd stalen meters van boegspriet tot achterstevan.

Alleen in de 'Jan de Hartog-literatuur' vibreert nog de zucht naar verre havens en vrijbuitend avontuur, alleen daar nog vind je de stuff van exotische eilanden en wilde havenkroegverhalen.

Ook het contrast tussen de jarenlange zware opleiding en de soms korte beroepsloopbaan van de actief varende zeeman leiden nu al tot een bedroevend laag aantal geïnteresseerden in ons hoger zeevaartonderwijs.

Wie pantoffelzeker en klokvast een 9-tot-5-baan koestert, weet wel beter dan z'n carrière rollend en stampend én wachtlopend uit te bouwen.

En in die snelevoluerende elitaire mannenwereld blijkt de vrouw erg schaars present.

Straks wordt de Oostendse Réjane Gyssens wellicht de eerste Belgische kapitein-ter-lange-omvaart.

Al die willen te kap' ren varen hoeven dus geen mannen met baarden meer te zijn. Wat haar op de tanden volstaat al ruimschoots.



Afwisseling

Wat Réjane tijdens haar laatste jaar humaniora aan het Oostendse athe-neum in 1982 zéker wist, was dat ze géén kantoorbaantje ambieerde. Een bureaurob van negen tot vijf was voor haar een regelrechte toekomstgruwel. Ze zocht vooral naar veel afwisseling bij haar beroeps-keuze, maar dat was dan ook haar enige zekerheid. Haar keuze bleef dus vaag, tot haar oom, loods Georges Vanwelsenaers, haar wees op een mogelijke maritieme carrière en op het bestaan van de zeevaartschool. Als dan ook de idealen van het zeescoutisme, het daar ervaren zeilplezier, de zeezucht, de bestofte verhalen van een grootvader-ter-lange-omvaart en een oommarconist meespelen, dan wordt de keuze definitief.

"Mijn vader en moeder zijn twee mensen uit het onderwijs, maar hebben mij nooit afgeraden die zeevaartcarrière te starten. Integendeel, ze raadden mij af om in het onderwijs te gaan."

Gelukkig voor haar had de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen sinds het schooljaar 1980-'81 haar cursussen opengesteld voor meisjes-studenten van de afdeling dek.

Met haar gehomologeerd getuig-schrift hoger middelbaar onderwijs stapte ze in september '82, na een medisch en psycho-technisch onderzoek, de hogere zeevaartschool binnen.

Ze is er niet de eerste vrouwelijke studente, maar vandaag staat ze zo ver in haar maritieme loopbaan dat ze wellicht de eerste vrouwelijke Belgische kapitein ter lange omvaart wordt.

In 1985 beëindigt Réjane haar derde jaar maritiem hoger onderwijs als aspirant-officier ter lange omvaart en begint ze aan haar 24 maand, wettelijk bepaalde, effectieve vaart vooraleer haar vierde jaar aan te vatten.

Réjane Gyssens: *"Als je dan voor het eerst aanmonstert op een koopvaardij-schip ervaar je erg het contrast tussen de theorie en de praktijk, maar dat zal wel in elke beroepsopleiding zo wezen. Op school leer je bijvoorbeeld hoe je je moet gedragen als officier in een onberispelijk uniform. Het eerste dat je aan boord aangemeten krijgt zijn een paar werkhandschoenen en een overall! Aan*

boord leer je ook voor het eerst wat een schip feitelijk is en ervaar je voor het eerst de zee."

Zeg niet te gauw, 't is weer een vrouw

Réjane Gyssens' eerste reis met Ahlersshipping gaat van Livorno over Salerno, Marseille, Sète en Barcelona, naar Dakar en Abidjan (Ivoorkust)
Duur: anderhalve maand.

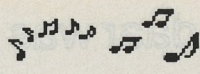


Réjane Gyssens: 'er is nogal wat contrast tussen theorie en praktijk'. (Foto: gw)

En de vrouw aan boord weet haar mannetje te staan!

Réjane: *"Daar zijn tot nu toe nooit problemen over geweest: wie z'n job goed doet en niet vies is van het vuile werk wordt direct aanvaard door de rest van de bemanning. Trouwens de meeste officieren en ook de kapitein zijn meestal mensen tussen de 25 en 35 jaar, en hebben niet meer die vooroordelen die de oudere collega's te-genover het vrouwelijk varend perso-neel koesteren. Wie 35 à 40 jaar wordt stopt meestal met lange omvaart en vindt, na herscholing, makkelijk een rustiger en huiselijker job aan de wal bij één of andere rederij, bij de sleepdiensten, als zeevaartexpert, bij het zeewezen, de havendiensten..."*

Haar tweede reis met een Petrobulk bracht haar naar India, naar de Golf, Australië, Amerika, Japan en China. Helaas zie je meer van de wereld tus-



sen Brussel en Marseille. "Ja, hoe langer hoe meer is je lot aan dat van het schip gebonden, ook in de havens. De tijd van lossen en laden wordt uit economische noodzaak steeds kleiner en het wachtsysteem houdt je aan boord gevangen. Veel tijd om kennis te maken met andere kulturen is er niet meer. Ik herinner me wel een reis naar Venezuela met General Cargo waar men 's nachts en in de week-ends niet werkte en toen er ook nog een staking losbrak in de haven hebben we er nog een prachtreis aan overgehouden. (lacht) Maar je moet dit be-roep echt niet meer kiezen om nog een stuk van de wereld te zien. Je meeste vrije tijd, breng je, ook als het schip aan de kaai ligt, aan boord door met lezen, rusten, videofilm of knutselen."

Intussen heeft Réjane er ook haar 4de jaar maritiem hoger onderwijs opzitten en vaart dezer dagen tussen Antwerpen en Russische havensteden als hoofd van de wacht, waarna ze (na een examen en het indienen van een rekenschrift) de functie van 2de stuurman — en dital naargelang de noodwendigheid— kan opnemen.

Kleinere schepen.

Licentiaat in de nautische wetenschappen wordt men dan na een examen

voor het behalen van het Brevet van Eerste Luitenant ter Lange Omvaart. Réjane voelt zich vooral aangesproken tot kleinere schepen als Coasters: "Je bent er met zo'n 12 à 13 man aan boord en je hebt elkaar echt nodig om het werk gedaan te krijgen. Je kunt je niet veroorloven een steek te laten vallen. En hoewel je meer verdient op grote schepen, spreekt het leven en de werksfeer me op die kleinere vaar-tuigen meer aan."

Ondertussen heeft onze aspirant-kapitein ook al zeebenen gekweekt en 'n paar fikse stormen verteerd. "Ik herinner me de reis met een Petrobulkschip van China naar St.Fran-cisco. Toen zijn we midden de Stille Oceaan in

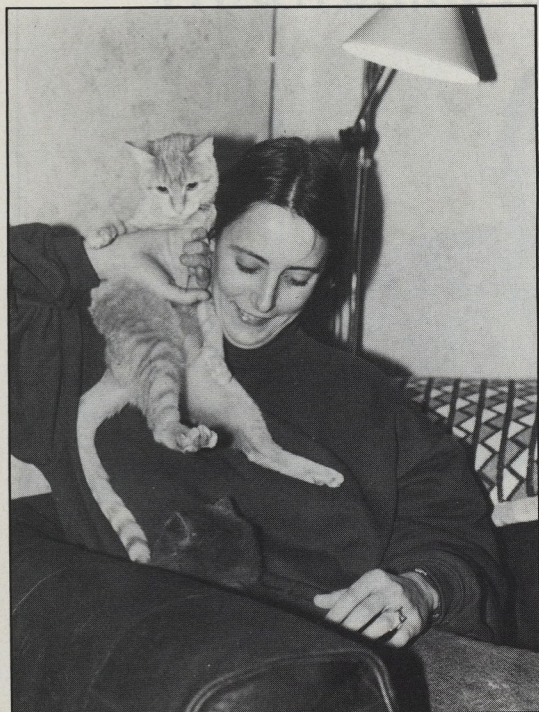
een serieuze storm terecht gekomen en in plaats van 17 dagen hebben we toen 25 dagen over dit tra-ject gedaan. Ja, toen was ik ook zeeziek. Vooral in het begin als het schip begint te slingeren heb ik er last van.. Maar veel tijd om groen en blauw uit te slaan is er niet want tussen twee braak-pogingen in moet er voortgewerkt wor-den. Maar het maakt je wel doodmoe want bij zo'n storm slaap je die eerste nachten omzeggens niet, alles slaat weg en weer en bij iedere zware golf trilt het schip in al haar spanten. Da-gen aan een stuk stampte ons schip in de golven waarbij de neus iedere keer een grote golf 'pakte' en die over een lengte van 160 meter over het dek joeg tot tegen het kasteel waar ze dan met een enorme kracht tegenaan rolde en heel het schip deed daveren. En dat zo dagen na één. Nee, bang was ik niet, want zo'n schip is sterk gebouwd, merk je dan. Na een poosje begon ik het zelfs plezierig te vinden."

Naast de algemene vakken, de nautische en commerciële wetenschappen en laboratoriumwerk is in de praktische zeevaartkunde een essentieel onderdeel, het leren navigeren met de primitieve hulpmiddelen zoals de sextant om bij een eventuele, 'blackout' je toch nog te kunnen behelpen.

Réjane hoopt nu zo rap mogelijk de 60 maanden vaart en de daarop volgende proef tot het behalen van het Brevet van Kapitein ter Lange Omvaart, rond te maken. Meteen wordt ze dan de eerste Belgische vrouwelijk kapitein ter lange Omvaart. Maar daar is het haar allerm minst om te doen. Ze vaart graag en wil het ook zo houden. Alleen had ze graag wat meer vakantie tussen twee reizen in. "Zes maand weg van huis is wel veel. Door het feit dat er met alsmaar minder bemanningsleden wordt gevaren is er ook meer werk aan boord en na vier maand begint dat te wegen. Nee, niet lichamelijk maar geestelijk en dan begin je wel naar huis te verlangen, ja."

Nee, verloofd is ze niet, zegt ze. Af en toe wel eens verliefd! En wij die dachten dat zeelui geen tijd meer hadden om er 'in ieder stadje en schatje' op na te houden.

Marc Loy.



Dagen aan een stuk stampte ons schip, waarbij de neus iedere keer een grote golf pakte en die over een lengte van 160 meter over het dek sloeg. (Foto gw)

Stand der vangsten

Meeste vangstkwota nauwelijks gewijzigd

165 ton meer tong in 1991

De EG-ministerraad heeft de Belgische beroepsvisserij niet ontgocheld. De globale vangstkwota voor 1991 zijn nauwelijks afgenomen. Voor tong kon de Belgische delegatie zelfs een betekenisvolle toename (+165 ton of +3,35%) bedingen. Vertaald in besomming vertegenwoordigt die aanwas toch 40 miljoen frank.

De totale toegestane vangsthoeveelheid voor '91 (40.690 ton) blijft ongeveer op het niveau van het jaar '90 (40.915 ton). Ook de vangstkwota per soort ondergaan voor de meeste specimen geen grote schommelingen. Behalve voor de rondvis, wat in de lijn der verwachtingen lag. De Belgische delegatie toonde zich na afloop van de ministerraad dan ook gelukkig gestemd. Vooral de toegift op het tongkwotum - meer dan de EG-kommissie had voorgesteld - was een meevaller.

De vooruitzichten voor de kabeljauwvisserij en andere rondvissoorten in de Noordzee zijn allesbehalve bemoedigend. Toen het kabeljauwkwotum vorig andermaal daalde was de vrees groot dat de beschikbare hoeveelheid amper zou volstaan om het jaar uit te vissen. De feiten spreken dat echter tegen. Zelfs dat bescheiden kwotum geraakte niet opgevist. Is de kabeljauwstock dan zo aangetast of houdt de vis zich op andere plaatsen op? Ook voor schelvis in de Noordzee zijn de vooruitzichten niet rooskleurig.

Voor wijting komen er ook meer vangstmogelijkheden, nadat onze vissers vorig jaar ook hier moesten inleveren.

Meer tong

Na de aanzienlijke verhoging van het tongkwotum in de Noordzee vorig jaar (+78%) kon er voor het nieuwe jaar nog wat bij. De EG-Kommissie was niet zo optimistisch voor de Ierse Zee en het oostelijk deel van het Engelse Kanaal waar ze de Belgische vissers drastische beperkingen wilde opleggen door een verlaging van het tongkwotum met 240 ton. Staatssecretaris Paul De Keersmaecker betoogde echter dat het tongbestand in die zones gunstiger was dan de ramingen waarop de kommissie zich baseerde. De Belgische minister kon de kommissie achter zijn standpunt scharen wat een extra hoeveelheid tong opleverde. In de Ierse Zee en het oostelijk deel van het Engelse Kanaal kunnen de vangsten dan ook op het niveau van vorig worden gehandhaafd.

Het scholkwotum onderging opnieuw een afslanking met 350 ton, nadat het vorig jaar tegen alle logica in ook reeds daalde.

Voor de overige vissoorten kwamen er weinig verrassingen uit de bus. Opvallend is wel de grote toename voor makreel, een vis die niet direkt tot de favoriete soorten behoort. Van de 340 ton makreel die vorig jaar beschikbaar was werd ongeveer één achtste opgevist. Zelfs via een kwotumruil geraakten we de haringvreters niet kwijt.

Kwotaruiten

Net als vorig jaar werd er onmiddellijk na de vastlegging van de kwota onderhandeld over ruilakkoorden. Ons land kon meteen rekenen op driekwart (273 ton) van het Nederlandse tongkwotum in ... de Golf van Biscaje waardoor onze vissers over 338 ton tong beschikken voor de Franse westkust. In ruil krijgt vissend Nederland 3.713 ton haring uit de Noordzee en het Kanaal die wij toch niet opgevist krijgen. Ook dat is geen verrassing want de voorbije drie jaar werd telkens een gelijkaardige overeenkomst bereikt.

Net als vorig jaar zal het niet bij die ene kwotaruil blijven. Alleen al om het afgekalfde scholkwotum op te krikken zullen er onderhandelingen bij de pas komen. ruilakkoorden met Denemarken, Engeland, Frankrijk en Duitsland leverden vorig jaar meer dan 4.000 ton extra schol op in ruil voor minder benutte soorten. Er werden dan ook het jaar door drukke besprekingen gevoerd om een uitputting van de kwota te voorkomen. Het ziet er niet naar uit dat het in 1991 anders zal verlopen. (gw)

Visbestand

Quotum '90 Quotum '91

| | | | |
|----------------|------------------------------|--------|--------|
| Kabeljauw | IIIa (SKagerrak) | 50 | 40 |
| | IIa, IV (Noordzee) | 3 500 | 3 330 |
| | Vb, VI, XII, XIV | 50 | 50 |
| | VII-VIIa, VIII, IX, X | 1 070 | 980 |
| | VIIa (Ierse Zee) | 410 | 210 |
| | Totaal | 5 080 | 4 610 |
| Schelvis | IIIa, b, c, d (Skagerrak) | 50 | 20 |
| | IIa, IV (Noordzee) | 265 | 220 |
| | Vb, VI, XII, XIV (W. Schotl) | 50 | 30 |
| | VII, VIII, IX, X (Kanaal) | 70 | 70 |
| | Totaal | 435 | 340 |
| Zwarte koolvis | IIa, IIIa, b, c, d; IV | 50 | 50 |
| | VII, VIII, IX, X | 30 | 30 |
| | IIa, IVa, V, VI (Faroër) | 50 | 50 |
| | Totaal | 130 | 130 |
| Pollak | VII | 430 | 430 |
| Wijting | IIa, IV | 1 700 | 1 970 |
| | VIIa | 75 | 40 |
| | VII-VIIa | 230 | 230 |
| | Totaal | 2 005 | 2 240 |
| Schol | IIIa SKagerrak | 70 | 60 |
| | IIa, IV | 10 890 | 10 580 |
| | VIIa | 260 | 230 |
| | VII d, e | 1 750 | 1 750 |
| | VII f, g | 470 | 470 |
| | VII h, j, k | 70 | 70 |
| | Totaal | 13 510 | 13 160 |
| Tong | IIa, IV | 2 085 | 2 250 |
| | VIIa | 740 | 740 |
| | VII d | 1 035 | 1 035 |
| | VII e | 30 | 30 |
| | VII f, g | 750 | 750 |
| | VII h, j, k | 60 | 60 |
| | VIII a, b | 65 | 65 |
| | Totaal | 4 765 | 4 930 |
| Makreel | IIa, IIIa, b, c, d; IV | 340 | 520 |
| Sprot | VII d, e | 60 | 60 |
| | IIa, IV | 1 500 | 1 500 |
| | Totaal | 1 560 | 1 560 |
| Heek | IIa; IV | 40 | 40 |
| | Vb, VI, VII, XII, XIV | 350 | 350 |
| | VIII behalve VIIIc | 10 | 10 |
| | Totaal | 400 | 400 |
| Zeeduivel | Vb, VI, XII, XIV | 310 | 310 |
| | VII | 3 060 | 3 060 |
| | VIII a, b, d | | |
| | Totaal | 3 370 | 3 370 |
| Schartong | VII | 430 | 430 |
| Haring | IVc, VII d | 8 840 | 8 520 |
| Roodbaars | IIa, IVa, V, VI (Faroër) | 50 | 50 |

**EG wil 40 procent
overcapaciteit wegwerken
en boomkorvisserij in de
Golf van Biscaje verbieden**

De EG-ministerraad in Brussel stelde naast de quota ook een reeks andere maatregelen in het vooruitzicht. Om de overbevisning in de Europese wateren tegen te gaan moet volgens de EG nog een vlootovercapaciteit van 40 procent worden weggevoerd. Om dit doel te bereiken zullen sloop- en vernieuwingspremies worden toegekend. De beëindigingspremie die aan het uit de vaart nemen van vissersvaartuigen gekoppeld is zal ook omhoog kunnen en de EG zal haar tussenkomst in dezelfde zin aanpassen. Deze herstruktureringmaatregelen moeten de vlootcapaciteit in overeenstemming te brengen met de vangstmogelijkheden. Over een pakket maatregelen om de visbestanden tegen overbevisning te beschermen werd in Brussel nog geen overeenstemming bereikt. De Europese Commissie deelt de visie dat bepaalde visbestanden bedreigd zijn en wil dan ook een reeks technische maatregelen uitwerken. Tot de mogelijkheden behoort de invoering van een grotere maaswijdte (120 mm) en het gebruik van vierkante mazen. De mogelijkheid dat deze maatregelen ook toepassing vinden lokte al heel wat reacties. Het zal de EG-ministers trouwens niet ontgaan zijn dat boze Franse vissers voor het EG-raadsgebouw 15 ton haring en sardijnen uitkieperden om hun verzet kracht bij te zetten.

De EG-kommissie overweegt nog andere andere conserverende maatregelen. Zo behoort een verbod op de boomkorvisserij in de Golf van Biscaje tot de mogelijkheden. In Belgische regeringskringen wordt een dergelijke maatregel onaanvaardbaar genoemd. Ook de mogelijkheid om op geregeld tijdstippen een visverbod in te voeren in bepaalde lidstaten is niet denkbeeldig. Een dergelijk Europese stilligregeling moet echter gepaard gaan met begeleidende maatregelen en een vergoeding voor de inkomstderving. De ministerraad ging echter uiteen zonder hierover een duidelijk standpunt in te nemen. Toch werd afgesproken dat de beslissing over een aantal conserverende maatregelen voor 1 juli 1991 moet vallen. (gw)

CREVITS Louis &

ZONEN B.V.B.A.

Import - Export

Allerlei kettingen en kettingmatten

Ankers

Herbruikbare materialen

Visserijbenodigdheden

Rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggeaan 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

INVESTERINGSKREDIETEN: ONZE SPECIALITEIT

PROFITEER VAN

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank

Ondernemen ondernemer onderneming

Drie woorden, één wereld.

De geavanceerde wereld van de NMKN:
een onderneming in dienst van de onderne-
mingen.

Met een vermaarde juridische, fiscale en finan-
ciële know-how. Met het dynamisch beheer
van een privé-onderneming. Met de onafhan-
kelijkheid van een openbare bankier.

Kortom, de ideale financiële partner van elke
dynamische onderneming. Dus ook de uwe.
Contacteer daarom vandaag nog ons Net voor
Ondernemingen. Dan merkt u zo dat wij het
nooit bij woorden laten.



NMKN

Samen maken wij uw projecten waar.

02/214.15.23

Vissers zijn van nature al zwervers. Tasten zij niet de einders af, op zoek naar hun prooi?

En als die prooi niet meer in onze wateren te vinden is, dan nemen ze hun hebben en houden bijeen en wagen hun kans in verre, exotische streken.

Vlaamse vissers vind je overal ter wereld.

Verleden jaar volgden we hun schreden in het Afrikaanse land dat Belgisch Kongo genoemd werd. Daarna richtten we de steven naar Zuid Amerika en vonden de Vlamingen in Chili. Eugene Gonsales is één van hen... Maar hij waagde het ook in Costa Rica en tenslotte, en telkens met succes, in Canada.

Eugeen Gonsales: Vlaming, Chileen en Canadees

VAN ALLE VISSERS die zich in het Chiliavontuur gestort hebben, kan men Eugene Gonsales het boegbeeld noemen. Omdat hij slechts één oog had was hij halfweg onze eeuw gedoemd om hier een beperkt leven te leiden. Hij was reeds 28 jaar en nog steeds gewone matroos. Hij had echter de drang in zich om zeer veel te bereiken. De lossere Zuidamerikaanse wetgevingen gaven hem daartoe de kans.

Hij wilde zijn dromen verwezenlijken in volle vrijheid. Bij sociale omwentelingen of politieke verwickelingen die hem in zijn dadendrang beperkten ontzag hij het zich niet alles achter te laten om ergens anders opnieuw te starten.



Eugeen Gonsales op de buitenbrug van de O.241 te Talcahuano. Met de steven diep in het water ligt het vaartuig klaar om zijn vangst te lossen.

Chili

Eugeen vertrekt op 22 januari 1949 op de N.748 'Ocean's Gift'. Wegens plaatsgebrek is zijn gezin ondergebracht op de O.325 'Charles Darwin'. Op de monsterrol ingeschreven als matroos neemt hij, eens buitengaats, de funktie van schipper waar. Zowel te Talcahuano als te San Antonio blijft hij schipper op de 'Ocean's Gift', tot het vaartuig op 10 november 1950 naar Curaçao vertrekt. Daarna vaart hij tot half 1954 als schipper op de 'Merlusa', een vissersvaartuig van een Chileense maatschappij. Deze rederij is in volle uitbreiding en koopt een paar 40-meter lange tweedehandse stoomtreilers aan. Op één van deze treilers vaart Eugeen tot 12 maart 1956. Wanneer een aantal Duitse inwijkelingen

een bedrijf oprichten en zij betere schepen blijken te hebben en bovendien een beter loon uitkeren, stapt Eugeen over naar de 'Nieder-Sachsen', één van hun treilers.

In mei 1960 besluit hij zijn eigen rederij op te richten. Hij koopt de ex-O.241 'Irena Raphaël' en vanuit San Antonio gaat hij vissen tot 1963. Op dat moment wordt de invloed van de vakbeweging, volgens Gonsales, te groot en hij trekt ervan onder naar Talcahuano, in de baai van Concepcion, waar hij er nog een 30-meter lange treiler bijkoopt. Hij bouwt zijn bedrijf uit zodat het onafhankelijk kan opereren: hij koopt zijn eigen aangevoerde vis op en met eigen vrachtwagens vervoert hij de vangsten naar de markt in de hoofdstad Santiago. In 1968 krijgt hij toelating om zijn eigen vismeel- en viskonservenfabriek op te richten. In 1970 bezit hij reeds vier vaartuigen. Op één ervan is zoon Brian schipper, de ander treilers hebben Duitse kapiteins.

De vangsten bestaan voor 90% uit heek, verder is er congrio

(een soort konger), corvina (met niets te vergelijken dat wij hier kennen) en jurelis (een soort grote hors-makreel). De vissersvloot van Talcahuano omvat een tiental vaartuigen die treilen, een dertigtal purse-seiners en een groot aantal kleine bootjes die de lijnvisserij bedrijven. Vooral de purse-seiners zijn reeds modern uitgerust.

De matrozen verdienen een vast loon, vermeerderd met respectievelijk een procent op de verkoop per 'caja' (= kist) verse vis en per kist fabrieksvis. De schipper en de motorist varen uitsluitend op procent, berekend op basis van de besomming, na aftrek van de landings- en vervoerskosten. Alles bijelkaar verdienen de vissers goed hun brood. De reder moet wel 45% van de lonen betalen aan allerlei kassen: pensioen-, ziekte- en ongevallenkas, familiale toelagen, enz...

De bevolking verkiest Allende tot president. Deze politieke omwenteling doet zijn bedrijf de das om. Onder de slogan 'gelijkheid voor allen' beginnen de vissers tegen te pruttelen.

Eugeen Gonsales kan zo niet verder werken en besluit uit te wijken.

De vlucht

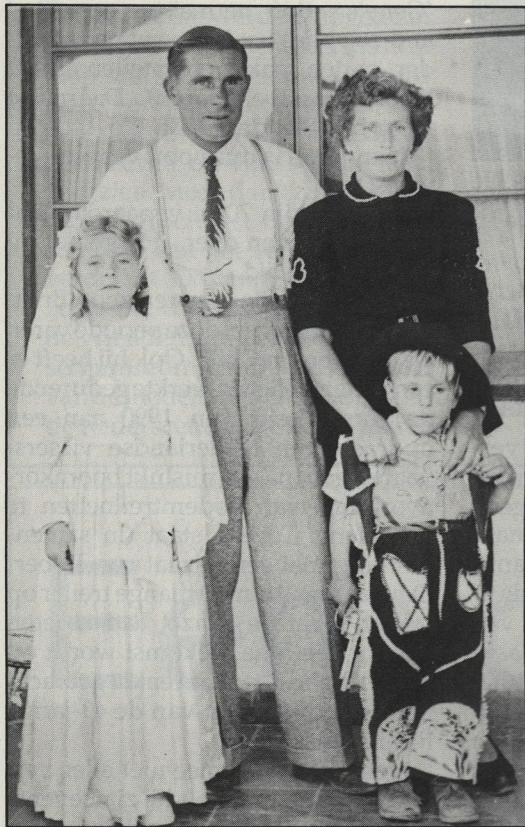
Genaturaliseerd tot Chileen, kan hij niet zomaar het land uit. Bezittingen meenemen is kapitaalsvluchten strafbaar. Eugeen bereidt zijn vlucht in stilte voor. Hetgeen hij kan verkopen, wordt verkocht. In zijn huis trekken Ierse missionarissen (ze wonen er nog steeds). Zijn vrouw Jessie, dochter Maureen en de kleinkinderen vertrekken met het vliegtuig, 'op bezoek' bij Jessies zuster in Canada. Zoon Brian Gonsales verkiest in Chili te blijven: hij voelt er zich veilig, hij beschikt nog steeds over de Belgische nationaliteit is er gehuwd en heeft kinderen.

In het geheim stelt Eugeen een bemanning samen: hijzelf als enige visser, zijn schoonzoon, zijn jongste zoon (13 jaar) en twaalf Chileense burgers die eveneens het Chili van Allende willen ontvluchten. Eugeen verkiest zijn vertrouwde 'Irena Raphaël' als vluchtschip. Zijn drie andere vaartuigen laat hij achter. Hij weet dat de overheid hem tijdens de vlucht zal proberen te arresteren. Om het risico zo laag mogelijk te houden besluit de 51-jarige Eugeen op oudejaarsdag (1971) uit te varen. Het is dan vrijdag en hij veronderstelt dat iedereen zich zal bezatten, op zaterdag ziek zijn en pas op zon- of maandag zal bemerken dat hij gevlucht is.

Dank zij een vernuftig uitgekiende vaarroute slaagt Eugeen er inderdaad in de Chileense zeemacht te verschalken. Wel weet hij niet waar hij zal terecht komen of waar hij opnieuw van start zal gaan. Hij denkt in de eerste plaats aan de Verenigde Staten en aan Canada. Zal hij zover geraken?

In open zee begint de motor te sputteren. Er blijkt te weinig olie te zijn. Gonsales vaart een cargo tegemoet, vraagt olie en vaart verder tot in Panama. Als Chileense vluchtelingen zijn ze er noch voor de gestationeerde, noch voor de Panamezen welkom. Ze krijgen 24 uur tijd om de Panameese wateren te verlaten. De brandstof van het schip is echter opgebruikt en het duurt nog 18 dagen vooraleer er kan gebunkerd worden en vertrokken.

Ter hoogte van de havenstad Mazatlan, Mexico krijgt hij defekt en het duurt 8 dagen vooraleer de motor hersteld is. Dan gaat het verder noordwaarts. Voor Infenada (een Mexicaans haventje op 60 mijl van de VS-



Eugeen Gonsales, vrouw Jessie en kinderen Maureen en Brian omstreeks 1955 in Chili.



Eugeen Gonsales met echtgenote Jessie en de te Oostende geboren dochter Maureen op de viering van zijn 70ste verjaardag te Vancouver, Canada in 1989

grens) ziet Eugeen een Amerikaans yacht in nood tussen de rotsen. Hij redt het van een gewisse ondergang. Uit dankbaarheid wordt Eugeen uitgenodigd op een etentje. Daar vertelt hij zijn verhaal en de Amerikanen beloven Eugeen te helpen. Hij volgt het yacht naar haar thuishaven San Diego, waar de pers hem staat op te wachten en de hele story wordt breed uitgesmeerd in de kranten. Na 24 uur krijgen de vluchtelingen de status van 'politiek vluchteling'. De immigratiedienst pakt, op Eugeen en de motorist na, heel de bemanning op en brengt ze over naar een kamp. Na protest keert heel die bemanning nog dezelfde dag terug en wordt hen een voorlopige vergunning gegeven om in de VS te leven en te werken.

Gonsales zelf wil vanuit San Diego de visserijbedrijven, maar dat wordt hem door de wet verboden. Alleen in de VS gebouwde vaartuigen mogen voor commerciële doeleinden aangewend worden. Vijf maanden lang blijft het schip in San Diego liggen. Eugeen maakt van de gelegenheid gebruik om het vaartuig helemaal op te knappen. Zelf voorziet hij in zijn onderhoud door allerlei klusjes op te knappen.

Van Costa Rica tot Canada

Nadat hij eerst nog bij president Nixon aangedrongen heeft, wordt het hem duidelijk dat hij in de VS niets met

zijn vaartuig kan aanvangen. Hij contacteert een visbedrijf en stelt daarmee een kontrakt op. Onze schipper zal in Suriname vis vangen. De 'Bumble Bee Sea Fruit Company' verbindt er zich toe de vis over te nemen en het verder te distribueren. Eugeen monstert een Amerikaanse bemanning en richt de steven naar Suriname. De Amerikanen blijken een bende avonturiers te zijn. Voor de kust van Nicaragua beseffen ze pas wat ze aangevangen hebben en ze slaan aan het muiten. De motorist bedreigt Eugeen met een mes. De gemoederen worden gesust wanneer Eugeen belooft ergens binnen te varen om de problemen uit te praten. De ex-O.241 doet Cocos-Bay, Costa Rica aan. Daar begint de werktuigkundige opnieuw te muiten. Met de hulp van de plaatselijke havenkapitein laat Eugeen de oproerkraai in de gevangenis stoppen. Een voor een vertrekken de Amerikanen en Eugeen blijft achter met zijn schip, zonder geld. Hij verkoopt de 'Trena Raphaël'. Met dat kapitaal koopt hij een kleine garnaaltreiler en opent een viswinkel. Hij laat nu zijn familie uit Canada overkomen en het gezin vestigt zich in Cocos-Bay. Na twee jaar is ook daar de zaak bekeken: vrouw Jessie en dochter Maureen kunnen in Costa Rica niet aarden. De warmte (35-40°) is er niet uit te houden. Het bedrijf wordt verkocht en de familie Gonsales vertrekt naar Richmond, Canada. Ze komen er binnen met toeristenvisa en het vraagt dus enig touwtrekken om

in dat land aan de slag te kunnen. Gonsales vindt werk in een nettenbedrijf.

Het varen blijft echter in het bloed zitten. Eugeen koopt opnieuw een vissersboot. De jongste zoon en de Chileense schoonzoon varen mee. Wanneer hij zelf zestig wordt en zijn beide matrozen door hun echtgenotes opgeëist worden herneemt Gonsales zijn werk in een nettenatelier. Als het atelier failliet gaat vindt Eugeen er niets beters op dan het gefailleerde bedrijf over te nemen. Hij bouwt het uit tot een bloeiende onderneming: 'Gene's netloft, netmaking, repairing and supplies' (= Eugeens nettenzolder, netten maken, herstellen en het leveren van toebehoren). Daarnaast richt hij 'Flanders Fish Co Ltd' op (Vlaanderen is dus nooit ver weg geweest).

Vlak voor zijn 70ste verjaardag laat hij de bedrijven over. Hij geniet nu van zijn vrije tijd.

Zijn te Oostende geboren zoon Brian Gonsales blijft heel deze periode varen als schipper in Chili. Ook hij heeft er een nettenatelier en werkte gedurende de eerste helft van 1990 aan een opdracht om Nederlandse vissersvaartuigen (na een mislukt boomkoravontuur) van bodemtreilnetten te voorzien. Tevens staat (in samenwerking met een nazaat van Robert Dewulf) een 18-meter lange treiler op stapel. Wat de aanzet had moeten zijn tot een fijne toekomst wordt op 13 mei 11. abrupt tot een einde gebracht door het overlijden van de 41-jarige Brian Gonsales.

Eugeen heeft hiermee niet alles verteld. Momenteel stelt hij zijn levensverhaal te boek. Hij spreekt over een turf van 800 bladzijden. Alhoewel hij mikt op het (veel grotere) Engelse lezerspubliek hoopt hij eerlang zijn boek ook in het Nederlands uit te brengen.

Op de vraag of er een verschil is tussen een Belgische en een Amerikaanse visser, antwoordt hij dat "in heel Amerika de visser door iedereen gerespekteerd wordt, terwijl de vissers in België eerder als een bende 'zwoateloars' aanzien worden..."

Hopelijk zien we Eugeen bij ons terug, wanneer hij zijn boek komt signeren. We wensen hem nog vele gezonde jaren in het verre Vancouver Canada.

Daniël Pots

Het nationaal visserijmuseum Ook 1990 is nu geschiedenis

(of... typische taal voor
een konservator)

Jaar na jaar vliegt ons voorbij. Ook 1990 is nu geschiedenis. Wat voorbij is dient bewaard te worden. Onze toekomst wordt immers opgebouwd uit ervaringen, die in het verleden werden opgedaan. In de wereld van de visserij is in de loop van 1990 heel wat gebeurd. Deze vervlogen activiteiten werden ondermeer in Het Visserijblad beschreven en van commentaar voorzien. Mede dank zij Het Visserijblad groeit het documentatiecentrum van het visserijmuseum verder uit. Ook andere publikaties zoals het mededelingenblad van de vrienden van het nationaal visserijmuseum, het Disseltje (orgaan van de modelbouwclub De Dissel), de Rederscentrale, Chasse Marée,

Marswin... verrijken, samen met een reeks nieuw verworven boeken, de museumbibliotheek en het documentatiecentrum. Deze vormen een onderdeel van het museum dat nog steeds onvoldoende wordt benut. Nochtans biedt dit materiaal heel wat mogelijkheden. Zo kon Victor De-meester (zie HVB 12, 1990) gebruik maken van onze verzameling doodsprentjes voor het opsporen van tal van gegevens bij het samenstellen van zijn boek 'Ter herinnering aan onze vissers'. Van onze kant zijn we De-meester dankbaar voor het uitwisselen van gedachtenissen, waardoor onze verzameling alweer een stukje rijker werd. Ook Philippe Carton wist op degelijke wijze gebruik te maken van onze museumbibliotheek. Carton schreef een licentieverhandeling met als titel 'Verzameling van uitdrukkingen rond de zee, de scheep-

vaart, de visserij, de vissen en de rivieren'. De omvangrijke verzameling uitdrukkingen, toegelicht in het Nederlands en Frans, groeide uit tot een volume van maar liefst 331 bladzijden.

Waar de bibliotheek en het documentatiecentrum door de geïnteresseerde gekonsulteed wordt, richt het museum zich tot het ruime publiek. Vanaf 1 januari tot 5 december '90 mochten we 50 065 bezoekers ontvangen.

Dank zij de nieuwe aanwinsten groeit de verzameling verder uit. Een opsomming is hier niet passend, toch maken we graag melding van een stand gewijd aan de bedevaartplaatsen en de ex-voto's langs de Vlaamse en Frans-Vlaamse kust.

Willem Lanszweert

Een voorspoedig 1991

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

Een aquarium als vriend (?)

Onlangs nog werd een 'vriendenkring' van het Oostendse stedelijk aquarium opgericht, die de promotie van die instelling ter harte neemt. Sinds die dag is het aquarium niet meer uit de aktualiteit weg te branden. Voor ons reden genoeg om de zaak eens om te spitten.

Het aquarium heeft in 1977 al zijn onderdak gevonden op de Visserskaai, in het gebouw van de vroegere garnaalmijn, door de Oostendenaars hardnekkig het 'gernoaskot' genoemd. De merkwaardige constructie op palen werd echter nauwelijks gebruikt voor het oorspronkelijke doel.

Wel werd er tijdens de zomermaanden van 1975 dankbaar gebruik van gemaakt door de aquariumclub 'Oostende Platy' om er een tentoonstelling van siervissen in te richten.

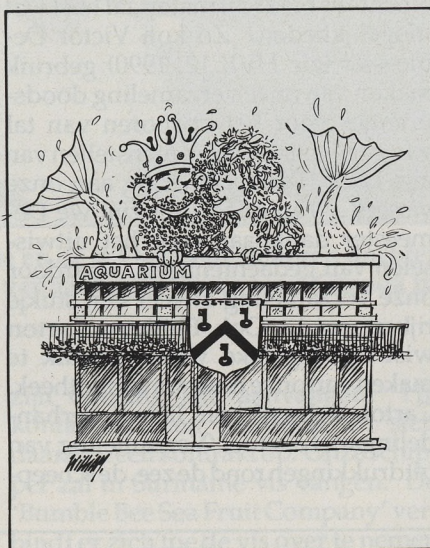
Het ene brengt het andere mee en in 1977 kon de officiële opening plaatsgrijpen van een permanent aquarium.

Bij de opening verklaarde de toenmalige schepen Dumarey dat een betere plaats, dan Visserskaai, maar moeilijk te vinden zou zijn. Zijn streefcijfer was 40 000 bezoekers; een getal dat over het algemeen ruim behaald wordt, want gemiddeld worden er jaarlijks 50 000 bezoekers geteld. Er mag gesteld worden dat het aquarium tot vandaag reeds bijna één miljoen bezoekers over de vloer heeft gehad.

Het aquarium beschikt over dertien bakken met een totale inhoud van bijna 12 000 liter zeewater. De waterbevoorrading gebeurt door de 0.29 'Broodwinner', het oefenschip van de visserij scholen. Bijna wekelijks brengt dit vaartuig 500 liter zeewater mee. De sluiswachters en de stadsdiensten zorgen er dan voor dat het water naar het aquarium gebracht wordt. Tijdens de zomermaanden vaart de 0.29 niet uit en dan moet het water betrokken worden uit het nabijgelegen dok, hetgeen dan weer voor de nodige problemen zorgt omdat dit water niet altijd zuiver is.

Vandaag zijn alle dertien aquariums bestemd voor vissen en lagere zeediersoorten uit de Noordzee, het Nauw van Kales, het Engels Kanaal,

het Bristol Kanaal en de Ierse Zee. Uitzonderlijk wordt door leden van de strandwerkgroep een visje of ander diertje meegebracht van de rotskust van Bretagne. De belangrijkste leveranciers zijn natuurlijk de vissers, die regelmatig bovenvermelde visgronden aandoen.



Reeds vòòr de opening hadden een achttal boten hun medewerking toegezegd. Natuurlijk was ook directeur Hovart van het Proefstation voor de Zeevisserij een bereidwillige helper. Die aanvoer kende in het verloop der jaren heel wat 'ups' en 'downs'. Het eerste jaar bevolkten 15 soorten Noordzeevissen en 16 lagere zeedieren de aquariums, thans kan men er een 35-tal soorten vis en een 60-tal lagere zeedieren bewonderen, en dat zij de niet aflatende medewerking van een schare vrijwillige en genegen aquariumvrienden bij de garnaalkruisers, de kruisnetvissers, de kust- en hoogzeevissers.

Overigens bestaat de verzameling niet alleen uit levende dieren. Ook fossielen, schelpen, gedroogde en opgezette kreeftachtigen en stekelhuidigen kunnen er bekeken worden, en is tevens een verzameling in formol opgezette zeedieren.

Sinds de oprichting al 'runt' het stadsbestuur — en meer specifiek de haven dienst onder leiding van havenkapitein-direkteur Ghys — het aquarium. Het onderhoud van het gebouw gebeurt door de stedelijke werkhuizen en voor de elektriciteitsvoorzieningen tekent de kraandienst van

de stad. Er zijn twee personeelsleden in vast dienstverband (E. Ene-man & R. Vansteenkiste), zij verzorgen de bakken en de dieren en ze ontvangen de bezoekers. Carine zorgt voor de schoonmaak en op dat alles wordt toegekeken door R. Pieters, ook toezienaar van de vismijn.

En nu komt het!

Sinds een paar jaar is Robert Coelus, schoolhoofd van het Koninklijk Werk Ibis, kwekelingschool ter visserij, met pensioen. In zijn overvloedige vrije tijd schuimt hij de kaaien af, pikt hier en daar een reisje mee en valt de hoofdredakteur van dit tijdschrift lastig... Ook vaart hij regelmatig mee met de O.29 om biologisch materiaal te verzamelen. Zo kwam hij in nauwer contact met het aquarium en ondervond dat er door de jaren heen wat slijtage op de werking gekomen was. Maar Robert zou Robert niet zijn als hij zich daarmee niet zou gaan moeien! Zo kwam hij op het idee een vriendenkring op te richten die de nodige 'pusch' zou geven. Hierover werd eerst ruggespraak gehouden met de Oostendse burgemeester en met de havenkapitein, die beiden hun vaderlijke goedkeuring gaven.

Na zes maanden telt deze vriendenkring meer dan 350 leden. Er wordt een tijdschrift uitgegeven (nr 3 rolt eerstdaags van de persen), er werd een affiche gedrukt en verspreid, het personeel werd in een uniform gestoken en er werd een reeks prentbriefkaarten met kunstfoto's van zeedieren gedrukt.

Opdat die 350 vrienden elkaar beter zouden leren kennen wordt een eerste aquariumfeest georganiseerd op zaterdag 23 februari e.k. in het Koninginnehof, Maria Hendrikapark te Oostende. Op het programma staat een feestelijk vismenu, het optreden van de folkloristische groep 'De Zeepaardjes', zeemansliederen door Jef Klausning en Lucy Loesen discomedewerking van radio 't Visschertje'.

Wie lid wil worden van de vriendenkring kan dit doen door 200 frank over te schrijven op rekening 280-0706209-86 van Vriendenkring Noordzee-aquarium, Visserskaai 24 te 8400 Oostende.

E.E. & R.C.

Het avontuur van de Bordings

Gevangen op een ijsschots

IN DE WOONKAMER van een der huisjes nabij de kerk van het openluchtmuseum van de Zuiderzee te Enkhuizen wordt het avontuur dat visser Bording en zijn twee zonen uit Durgerdam in januari 1849 op de Zuiderzee beleefd hebben in herinnering gebracht.

In de "Nieuwe Rotterdamse Courant" van 29 januari 1849 kon men volgend bericht lezen:

"VOLLENHOVE, 28 Jan.. Men heeft hier gisteren avond een zeer treffend schouwspel gehad. De drie, sedert 14 dagen te Durgerdam, in Noord-Holland, vermiste schippers bestaande uit eenen vader met zijne twee zonen, zijn op een stuk drijfijis nog levend tot in de nabijheid van deze stad in zee aangedreven. Men heeft hen dadelijk opgehaald en ofschoon schrikkelijk vermagerd en ellendig van uitzien, hoopt men, dat zij in leven zullen behouden blijven."



Durgerdam en zijn vissers

DURGERDOM LIGT AAN de zuidwestoever van wat vroeger de Zuiderzee is geweest, iets ten Oosten van Amsterdam. In die tijd was het plaatsje door een veerdienst verbonden met de hoofdstad.

De inwoners waren arm. Bijna alle mannen voeren aanvankelijk als zeeman in loondienst, doch vestigden zich naderhand als visser in de Zuiderzee of als werkmans in de polders en op de kleine boerderijen in de omgeving.

Durgerdam telde in die tijd amper 800 inwoners. Voor de plaatselijke vissers en de aanlopende schepen had de overheid in 1840 een kleine haven laten graven.

Er werd gans het jaar door gevist. In het voorjaar was het op de haring die in enorme scholen in het zuidelijk gedeelte van de Zuiderzee kwam paaien. Na de haring was het de beurt aan de ansjovis. In het najaar werd dan op bot gevist.

Haring en ansjovis werden gevangen met de fuik, botvingmen met staande netten en met sleepnetten.

Zelf 's winters, als de Zuiderzee dichtgevroren was, ging de jacht op bot verder door en dit gebeurde op de volgende manier. Er werden gaten in het ijs gekapt, in die gaten stak men netten, die tot 15 meter lang waren, en die op de bodem rustten. Eens de netten geplaatst werd op het ijs geklopt om de vis die zich op de zeebodem bevond op te schrikken, zodat die in de netten verstrikt raakte. Deze wijze van vis vangen noemde men 'bottenkloppen'.

De uitrusting die men voor het bottenkloppen nodig had was zeer eenvoudig en bestond vooreerst uit een grote slede om zich te verplaatsen. Verder waren er botnetten, ijsbijlen, een mand, mondvoorraad, een ketel met koffie en een lange stok van ongeveer 16 meter om de netten onder het ijs aan te brengen. Sommige vissers hadden een kompas bij om bij mistig weer de weg terug te kunnen vinden. De visserij bracht een karig bestaan voor de Durgerdamers. Wanneer de haringvangst in het voorjaar enigszins meeviel, kon de opbrengst goed gebruikt worden om de schulden af te lossen die men in het najaar en de winter had gemaakt.

De familie Bording

DE VADER VAN Klaas Bording, eveneens een Klaas, was op 1 juni 1825 op zee gebleven. Klaas zelf, geboren in 1804, was toen 21 jaar oud. In 1833 verloor hij zijn botter in een vliegende storm vòdr Enkhuizen. Maar het bedrijf moest verder gaan en een nieuw vaartuig werd gekocht, zodat de familie opnieuw diep in de schulden geraakte: na 15 jaar hard werken en sparen moest er nog steeds een bedrag van meer dan 400 gulden afbetaald worden. Een enorm bedrag voor een arme visser, hoofd van een gezin met zes minderjarige kinderen.

Klaas was op zaterdag 13 januari van het jaar 1849 te voet naar Amsterdam getrokken om er de vangst van de vorige dag te verkopen. Vooraleer naar zijn huis terug te keren kocht hij enkele noodzakelijke levensmiddelen. Hierdoor bleef van de opbrengst van de verkoop nog juist geteld 85 cent over. Hij besloot na de middag nog eens op de dichtgevroren Zuiderzee te gaan om 'bot te kloppen'.

Zijn twee zoons, Klaas jr. (19 jaar) en Jacob (17 jaar) vergezelden hun vader op zijn tocht. Wilden zij nog vòdr het donker werd de netten onder het ijs uitgezet hebben, dan moest er haast gemaakt worden.

Klaas Bording had die avond geluk, de netten vingen veel bot, maar de duisternis viel en windvlagen, vergezeld van regenbuien striemden over de ijsvlakte. De andere botkloppers gingen reeds naar huis, maar gezien zijn geluk besloot vader Bording om de ganse nacht door te vissen.

Toen de andere vissers te Durgerdam kwamen, maakte vrouw Bording zich ongerust en ging een paar maal op de uitkijk staan. Toen ze zag dat het ijs aan het wegdrijven was moet ze doodsangsten doorstaan hebben, vooral wanneer haar man en haar twee kinderen na een week afwezigheid nog niet naar huis teruggekeerd waren.

Gevangen op een drijvende ijsschots

BORDING VISTE DOOR, na enkele uren had hij reeds 700 botten gevangen, de volgende 'trek' leverde er nog eens honderd bij. Maar toen werd hij opeens gewaar dat de ijsschots aan het drijven ging. Hij hoorde de klok van Muiden één uur slaan en probeerde in die richting het land te bereiken, maar dàar was het ijs reeds te ver van het land weggedreven.

De volgende morgen bracht geen uitkomst. In de voormiddag stak een felle storm op die hen nog verder van de kust deed afdrijven. De avond van de 14de, de maandag, werden de laatste stukken brood opgegeten. De volgende dag blies de wind nog steeds uit het Noordwesten. Vader en zoons liepen met hun zware slee Zuidwaarts over het ijs om daar de kust te kunnen bereiken, maar daar kwamen ze opnieuw voor open water te staan. Om de honger te stillen aten ze de rauwe gevangen vis op een kapten ze gleuven in het ijs om het regenwater op te vangen.

De volgende dag, de 16de, werd weer in de richting van het zuiden gelopen en kregen ze Nijkerk in zicht. Opnieuw echter vormde open water een beletsel om de oever te bereiken. En de volgende dagen werd de ellende alleen maar groter: mist, stortregen, motregen, doorweekte kleren, gezwollen voeten waren hun deel. Slapen was onmogelijk en intussen deden ebbe en vloed de ijsschots steeds maar meer afbrokkelen.

De zuidwestenwind en de ebbe dreven de schots verder naar het Noorden, in de richting van de open zee. De vloed stuwde ze dan opnieuw naar het zuiden toe. Vader Bording begon hierdoor zijn vertrouwen op een redding te verliezen en stelde zijn twee zoons voor door verdrinking een einde te maken aan deze uitzichtloze ellende.

Op zondag 21 januari trok de nevel op en naderden ze de stad Enkhuizen heel dicht. Vanop hun schots hoorden ze de honden blaffen. Hun hulpgeroep werd evenwel niet gehoord. De volgende dag dreven ze af in de richting van het eiland Urk.

Op 19 januari vertrok een scheepje uit Durgerdam om de vermiste vissers te zoeken. Het moest echter onverrichterzake terugkeren.

Op 25 januari naderde de ijsschots het eiland Schokland zodanig dicht dat ze de bewoners zagen rondlopen,

Medeleven

HET AVONTUUR VAN de Bordings bleef Nederland tot lang na de feiten beroeren en was tot in 1929 toe aanleiding tot een reeks publikaties.

Het was daarbij vanzelfsprekend dat de marktzangers het voorval in grootsprakerige bewoordingen zouden bezingen en het verhaal op hun manier over het hele land verspreiden. De tekst van een vliegend blad uit die tijd werd teruggevonden, waarop als inleiding het verhaal van de gebeurtenis, zoals die door de markt-zanger gezien werd.

In 1849 werd door de "commissie Vollenhoven" een boekje uitgegeven dat verkocht werd ten voordele van de geredden met als titel: "Authentiek verhaal der wonderbare redding van Klaas Klassen Bording en zijn beide zonen, na een veertiendaagsch omzwerven op het drijvend is in de Zuiderzee".

In 1898 verscheen nog een boek van dezelfde auteur: "Veertien dagen op een ijsschots". Het boek kende vele herdrukken en werd zelfs in 1960 herdrukt als "pocketboek".

In januari 1929 schreef Elsje Bording, de "dichteres van Waterland" een gedicht onder dezelfde titel. Dat gedicht werd naderhand omgewerkt tot een hoorspel dat door de radio werd uitgezonden.

Ook de Nederlandse dichter J.J.L. ten Kate (*1818-†1889) schreef een gedicht: "De Durgerdamsche visschers" en in 1849 werd te Amsterdam een rijmprent uitgegeven met een tekening van de drie ongelukkige vissers op hun ijsschots.

Jef Klausing

Bronnen:

"Het Peperhuisje", februari 1970

D. Wouters "Liederen uit de Oude Doos" 1943

Krantenartikelen uit die periode

Vliegend blad met marktlied 'Toezang'.

maar ook hier waren hun hulpkreten tevergeefs. Dezelfde dag zagen ze een wit zeil op hen afkomen, maar het schik veranderde van koers voorleer het hen opgemerkt had.

na zoveel dagen waren ze het wel gewoon geworden rauwe vis te eten. Ze hadden echter veel vis laten verloren gaan, zodat de voorraad nu zodanig klein geworden was dat vader Bording sedert vier dagen niets meer at om zijn zonen niet te moeten zien sterven van de honger dood.

Op zaterdag 27 januari was het zeer helder weer en dreef de schots in de richting van Vollenhoven. Rond 8 uur in de morgen waren ze dit plaatsje zo dicht genaderd dat een inwoner de ijsschots opmerkte en een visser van het dorp erop attent maakte dat er mensen op de schots aanwezig waren. De visser was echter de mening toegedaan dat het hier om gezichtsbedrog ging: de zwarte stippen dat men op de schots zag zou te wijten zijn aan het grondijs dat boven water kwam bij het kruien van het ijs. En weer dreef de schots af en verdween Vollenhoven uit het gezicht, samen met de nieuwe hoop op redding van de Bordings.

De redding

MAAR INTUSSEN GEBEURDE er iets wonderlijks. Op donderdag 25 januari vond men twee haringen op het Kerkplein van Vollenhoven, die een meeuw waarschijnlijk had laten vallen. Dit zou de eerste voorjaarsharing kunnen zijn. Als gevolg hiervan besloten twee vissers om de haringvisserij te gaan beproeven en zo voeren ze uit, de ene visser de vrijdag, de andere op zaterdag.

Die zaterdag kwamen ze al vissend zeer dicht bij het drijfijis, ze hoorden hulpgeroep en dra had men vader Bording en zijn twee zonen ontdekt.

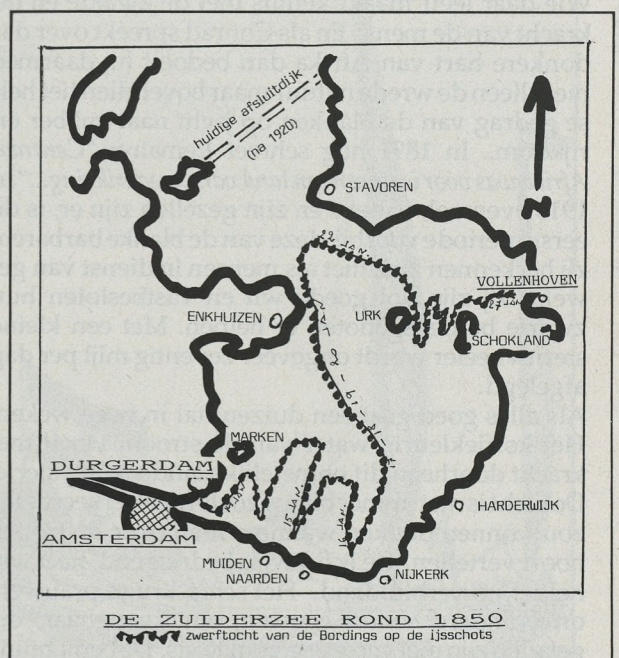
de redding verliep niet zonder moeite: de schepen konden niet dicht genoeg bij de vissers komen, zodat men besloot één van de vaartuigen terug naar Vollenhoven te varen om betere reddingsmiddelen aan te brengen.

tenslotte kon de reddingsgroep na anderhalf uur werken de drie mannen op de ijsschots bereiken en hen met een stuk brood en wat jenever verkwikken. Op dat ogenblik was er op de ijsschots nog twee en een halve halfverrotte vis als mondvoorraad overgebleven.

Bij het wegvaren brak er nog een aanzienlijk stuk van de ijsschots af.

De geredden werden 's avonds aan land gebracht en de familie Durgerdam werd op de hoogte gebracht van de redding.

Vier dagen later, op 31 januari kwamen de zuster en de schoonbroer van vader Bording te Vollenhoven op bezoek. Vier dagen later, op 4 februari, was het vrouw Bording die met een groep van 12 familieleden en vrienden uit Durgerdam te Vollenhoven aankwam. De volgende dag overleed de oudste zoon Klaas, genoemd naar zijn vader en grootvader. Hij werd te Vollenhoven begraven. Vader Bording die aanvankelijk vlug bleek te herstellen ging onverwacht achteruit en overleed op 26 februari. Hij werd te Vollenhoven begraven in hetzelfde graf als zijn zoon. Enkel de jongste zoon Jacob keerde naar Durgerdam terug.



van schepen, mensen en van de zee

DEVROUW VAN de Kongolese visser zorgt voor de kost van haar mensen, ze stampet de broodwortel in een vijzel en kookt de kneedbare pap, het Afrikaanse brood, dat tijdens de maaltijd gedoopt wordt in saus van vis, groente en olie. Hun vis is eigenlijk nooit genoeg gedroogd of gerookt en verspreid bij weilen een vreselijke geur, wat niet belet dat ze gesmaakt wordt. Deze mannen van het water kennen wel degelijk de werking van het zout, maar 't is toch sterk de vraag of zij niet de voorkeur geven aan halfverrotte vis, vreemde en geheimzinnige specerij, die voor hun neus even geurig is als het parfum van een Oostendse mooie meid...

Een paar jaar geleden schreef Naipaul "het kannibalisme sterft er een harde dood, haar smaak wordt niet gemakkelijk vergeten..."

En in 't jaar 1910, toen onze vissersmensen uit Oostende, onder de gloeiende tropenzon hun taak uitvoerden, meldde Claridge: "de inlanders hadden een eenzame vreemdeling gedood, gekookt en opgegeten, die in hun dorp was opgedoken..."

Inderdaad, sommige mensen zijn niet menselijk genoeg. Hoe kon het anders? In 1902 vertelt Joseph Conrad, die andere zeeman, in het meesterwerk "Haert of Darkness": "going up that river was like travelling to the earliest beginnings of the world when vegetations rioted on the earth and the big trees were kings..."

Het is een land van water, overal water waar met de blote hand vissen en schelpdieren kunnen gevangen worden. Kolossale en vreemde soorten, de regenboogforel, de nijlbaars die tot honderd kilo kan wegen, de elektrische katvis, de tijgervis, de siddervis, de capitaine en nog andere soorten naast de zeevis. Wie daar leeft maakt kennis met de zwakte en de kracht van de mens. En als Conrad spreekt over dat donkere hart van Afrika dan bedoelt hij daarmee niet alleen de wrede natuur maar bovendien het helse gedrag van de blanken op jacht naar rubber en rijkdom.. In 1891 nog schreef Lemaire: "Centraal Afrika was voor iedereen een land van verschrikking..." In 1910 evenwel, Labeke en zijn gezellen zijn er, is de eerste periode voorbij, deze van de blanke barbaren, zij herkennen zich niet als mensen in dienst van geweld, zij zijn vol goede wil en vastbesloten hun zwarte beroepsgenoten te helpen. Met een kleine sternwheeler wordt ongeveer zeventig mijl per dag afgelegd.

Als alles goed gaat een duizendtal in twee weken. Het koffiekleurig water van de stroom vloeit met kracht doorheen dit onmetelijke land van mysterie. De lucht is niet immer blauw zoals men verkeerdelijk zou kunnen denken wanneer men over de tropen hoort vertellen. Ze is dikwijls bedreigend, heel wit, helder en verblindend. Het schip kruist prauwen, onveranderd sedert eeuwen, onvervangbaar, die geladen zijn met verse of gerookte vis. De bemanning is achterdochtig, schuw, blijft nabij de wal.

Families nijlpaarden drijven rond als onderzeeërs, monstercrokodillen liggen roerloos op de zandbanken.

Steeds wordt voorzichtig gevaren tussen rotsen en banken. Bij iedere draai van het scheprad wordt de diepte gemeten met de peilstok want het vaartuig moet vanzelfsprekend in diep water blijven. 's Nachts wordt afgemeerd er dient hout verzameld om 's anderdaags de stoommachine op gang te houden. Dan vullen muskieten alle gaten, eerst en vooral de patrijspoorten en zij zoemen een fantastisch concert. De magische kracht van de tropen.

In het wielhuis hoog boven het dek is het rustig, het geroezemoes op de dekken lijkt uit de ruimte te komen en de bries draagt de zoete geur van de eeuwige stroom. Boeien liggen er niet hoogstens hangt tegen een boom een geschilderd merkteken. De eerste officier tast het water af met een zoeklicht en poogt het vaarwater te vinden tussen banken en ondiepten in afwachting van een geschikte pleisterplaats.

"Het kwaad ligt op de loer, het maakt de rivier boos..." zegt stilletjes Banza, de gestuikte bootsman, met de blik van een tovenaer, "...er zijn watergeesten die vissers in de dood slepen..." Het zichtbare is deel van het onzichtbare. Roerganger en loods schijnen wel echte waterratten die de loop van het vaarwater in het brein hebben getatoeëerd, een vaarwater dat graag van strekking veranderd. Zij zingen, halffluid vanuit hun buik, hun adviezen over de loop van de fairway, de drift, de koers, de stroom. Zij kennen geen refrein noch lied maar de zang is meer dan muziek deel van hun bestaan. Er zijn dingen die het leven zoveel aangenamer maken.

Hij die eens de wacht gehad heeft op de scheepsbrug in de blauwe tropennacht en hun monotone zang heeft ondergaan vergeet nooit meer deze betoverende emotie.

De zwarte visser zingt over een geslepen vrouw, zodanig geslepen dat ze haar man betovert! Hij bezingt de rouw, de geboorte en de vrolijke geschiedenis van vrijers en begeerte. Hij fantaseert over de donkere oogappels van een ebbenhouten schone die overgoten zijn van diepe onverschilligheid, soms over de snol in de lente van haar passie.

Mallarmé, de franse dichter, tijdgenoot van onze drie zeelui, mocht dan nog dichten "... dat het vlees, helaas triestig is ..." in de ogen van de inlandse visser is het vleselijk genot bepaald niet onaantrekkelijk.

Hij kent ook de stormen en de hoge zeeën van het: vissershart. En nooit vergeet hij, hoe zou het kunnen, het visje, zijn reden van bestaan. Zij zingen in koor de de varensgezellen, meerstemmig of a capella, spontaan: "... dat de vis niet kan spreken omdat hij in het water zwemt en dat hij wel zijn mond zou roeren moest hij zwemmen in bier"

Eindeloze improvisaties die dikwijls eindigen in een schaterlach. Omringd van water, wildernis en duisternis zijn de drie Oostendse vissers terug in de oertijd.

LIN

Van Nieuwpoortse kaperij naar koopvaardij

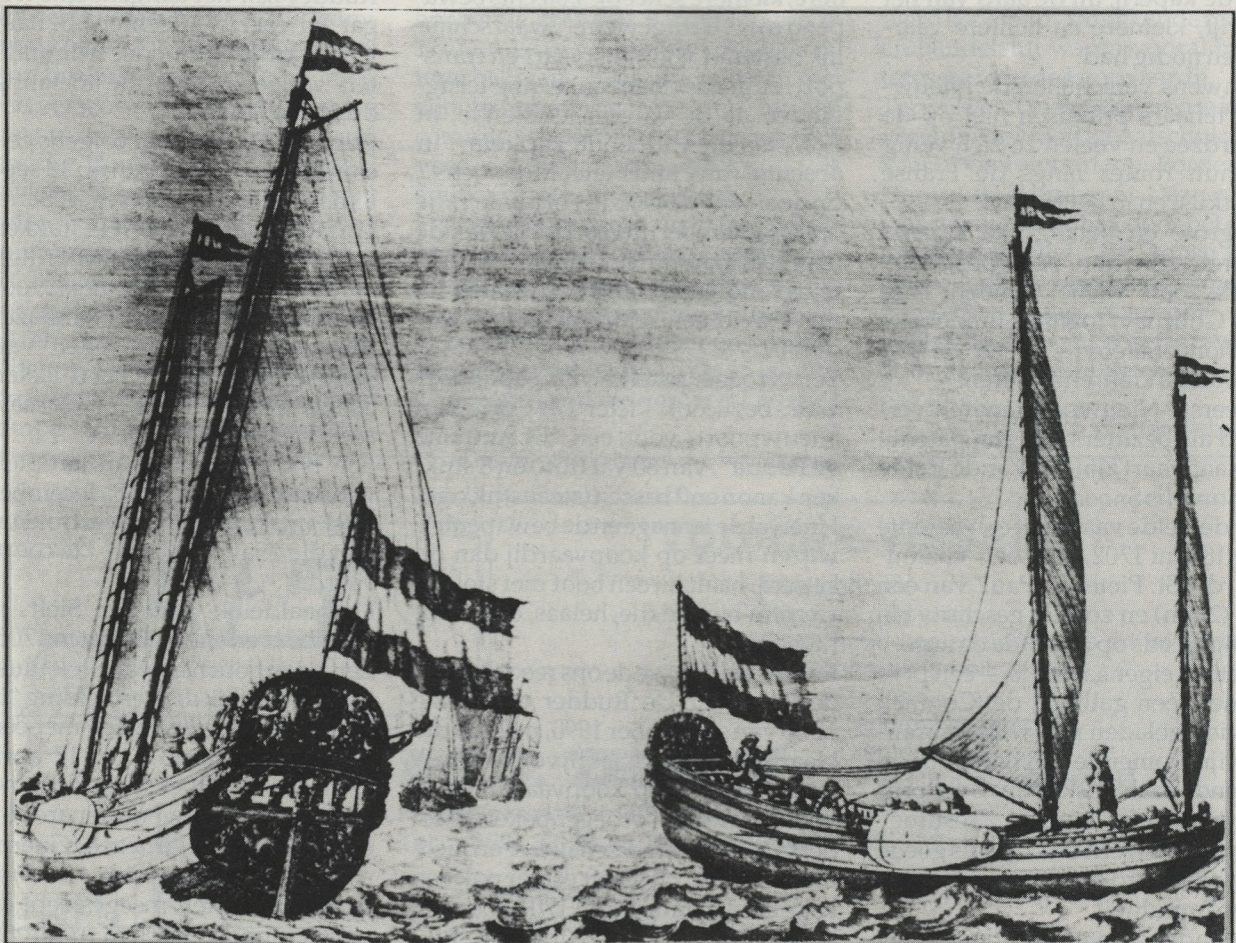
(Successieoorlog 1702-1706)

BIJ HET UITBREKEN van de beruchte Successieoorlog in 1702, zijn Oostende en Nieuwpoort onder Spaans bewind en behoren dus tot het Franco-Spaanse bondgenootschap. De Verenigde Provinciën en Engeland zijn de vijanden, geducht op zee.

Op 6 juli 1706 wordt Oostende ingenomen door de Anglo-Bataven, terwijl Nieuwpoort onder Spaans-Frans bewind blijft en die twee dus vijanden worden.

Intussen ontwikkelt er zich, vnl. in de Noordzee, een drukke kapersoorlog die de Vlamingen tot in het uiterste Noorden van Schotland en de Westkust van Noorwegen zal brengen.

De resultaten van de Vlaamse kapers zullen zo merkwaardig zijn dat onze Oostendse kronijkschrijver Bowens de 'Kronijke van Vlaenderen' citeert, om te verklaren dat in 1704 'd'oostendsche, nieuwpoortsche en duijnkerksche kaepers dagelijks nieuwe prijzen maekten en dat het niet te verwonderen zoude wezen, waert dat de daken en deuren van d'Huyzen dezer Steden met Goud of Zilver bezet waeren".



Speeljacht met dogger

INDIEN OOSTENDE en Duinkerke inderdaad heel wat buit binnenrijfden met hun kapers, is dit voor Nieuwpoort niet zo.

Een eerste aanwijzing voor deze stelling ligt reeds in de 'Memorie van de prijzen' over de periode 1702-1706, afgeleverd door de Admiraliteit van Oostende op 6 augustus 1706 aan de nieuwe Bataafse heersers.

Men vermeldt niet alleen de 'Reederij van Nieuport' afzonderlijk, maar citeert enkel een zevental prijzen voor de bekende Nieuwpoortse reders en boekhouders (depositarissen). Men raadplege daarover eventueel mijn studie 'Oostende en de maritieme oorlog tussen 1702 en 1706' in Neptunus van februari 1983, nr 1, pp. 33-43.

Bij nader onderzoek bovendien blijkt dat de gekende reders uit de kaperij van de vorige 'Franse' oorlog zich zijn gaan specialiseren op koopvaardij, gepaard met eventuele kaperij bij gelegenheid, op de lijn Bordeaux, Paimbeuf en Nantes. Dit gebeurde trouwens met zwaardere schepen — lastschepen — terwijl de kaperij, uit de aard van het bedrijf, kleinere en lichtere vaartuigen nodig had.

Trouwens verschijnen de Nieuwpoortenaars praktisch niet op de Noordzee en voelen ze zich veilig op hun routes langs de Franse Westkust en in het Kanaal.

De grote en belangrijke kapersfiguren zijn dan ook Oostendenaars, zoals Michel Canoen, Thomas Gournay, Joannes Lindersen, Anthone Lefebvre, Pieter de Ry, Jan van Emden, en anderen.

De eerste Nieuwpoortenaars vermeld als bezitters van een patente ter kaapvaart zijn Jan Vande Velde en Cornelis Snoeck.

Vande Velde vaart met een patente van 18 juni 1702, voor een 'chaloupe', de 'St. Pieter en Paul' van één last (2 ton) en zonder geschut. Hij brengt reeds op dezelfde datum — wat toch eigenaardig is — een prijs binnen, een gallioot, de 'Coninck David', geladen met wijn en brandewijn, komende van Bordeaux en varende naar Stockholm. Deze prijs zal trouwens moeten "restitué" worden en werd dus niet als goede prijs aanvaard door de rechters van de Admiraliteit.

Enkele dagen later, op 20 juni, kreeg

nog een Nieuwpoortenaar, Cornelis Snoeck eveneens een commissiebrief ter kaapvaart voor een sloep 'St. Jan', van 8 last en zonder geschut, toebehorende fifty-fifty aan de bekende Nieuwpoortse reders Joannes de la Haye en Maillaert de Roo. Van Snoeck horen we niets meer, tenzij in 1704 als 'capiteyn van Niiport', voor de verovering van drie schepen in compagnie van Duinkerkers, met een netto-opbrengst bij de verkoop van 9 522 gulden ten bate van reder de la Haye.

Jan Vande velde zal nog even verschijnen in 1706, met een patente van 15 februari voor een sloep van Dieppe, een 'diepo', maar met twee prijzen, die eveneens niet als goed werden bevonden en "restitué" werden verklaard.

Ik herinner bij deze gelegenheid eraan dat heel wat buitgemaakte schepen werden betwist door hun eigenaars of de kooplui die belangen hadden in de lading. Allerlei voorwendsels werden ingeroepen om de prijs te doen restitueren. Langdurige processen werden daartoe gevoerd.

Hoewel Vande Velde nog vermeld wordt met patenten voor een paar andere, kleinere scheepjes, slechts bewapend met "hantgeweire", waarschijnlijk bestemd voor kustvaart en transport, zullen we hem enkel nog terugvinden na de val van Oostende, in 1707, als dienstdoende kapitein, "in absentie van Capn Pieter Moentjens", op de sloep "de Goede Fortuyn", die op 12 september uitvaart uit Oostende in gezelschap van de Oostendse kapiteins Lindersen en David, waarbij hij met David een schip met kolen oververt.

Een vroege patente, 22 september 1702, bezit ook Pieter De Corte van Nieuwpoort, voor een "St. Anthone de Padua", van 80 vat (ton) en 8 stukken kanon en 2 bassen (steenstukken). Hoewel de tonnage en de bewapening wijzen meer op koopvaardij dan op kaperij, haalt hij een boot met stokvis en zalm binnen die, helaas, ook restitué wordt.

En dan vinden we de ons reeds bekende Passchier De Rudder terug (zie HVB van september 1990, p42-43) die klaarblijkelijk de kaperij volledig verlaten heeft en op koopvaardij vaart voor de ons van vroeger bekende reders Carel de Vleeschauwer en Jacobus de Wael. Hij heeft echter ook een kapersbrief van 26 juni 1703 voor een hoeker "St. Jan" van 70 ton en 6 stuk-

ken geschut en een andere brief van 24 januari 1704, voor een fregat "St. Jan" van 150 ton en 18 stukken. Ook ,dit wijst duidelijk op koopvaardij als werkelijk doel. Hij wordt trouwens herhaaldelijk gesignaleerd rond Quessant en Cameret.

Het lijkt ons de moeite De Rudder even te bekijken in zijn nieuwe functie, omdat we hier een zicht krijgen op de handelwijze van de reders, die voor hem nog steeds de bekende Nieuwpoortse figuren Carel de Vleeschauwer en Jacobus de Waele zijn. Aldus zet Carel de Vleeschauwer, als opperreder in 1703, uiteen hoe De Rudder te Nantes een fregat van 85 last en 16 stukken geschut heeft gekocht en dit naar Oostende wil brengen, waarvoor vijftig matrozen moeten overgezonden worden om het te bemannen. De reder vraagt dan ook voor het schip een commissiebrief voor korte duur (supplement geheten), op naam van Jan Stelt, stuurman van De Rudder, in hoedanigheid van interim-kapitein op de hoeker van "St. Jan", terwijl De Rudder zelf het aangekochte fregat zal voeren. Rechter J.B. Bauwens van de Oostendse Admiraliteit verleende daartoe toelating op 6 oktober 1703.

Deze Jan Stelt zal vervolgens een commissiebrief krijgen op 18 september 1704 voor een fregat "Sancta Maria", van 60 lasten en 15 stukken kanon, "ligghende jegenwoordigh in de riviere van Nantes vòor Paimbeuf, twelck Sr. Balthazar Vignaux (nog een reder van Nieuwpoort) aldaer heeft laeten coopen om ten oorloghe ende coopvaerde te vaeren."

Een boordjournaal van Jan Stelt vermeldt dat hij op 18 december 1704 uit Paimbeuf is vertrokken met die "Sancta Maria" "te coopvaerde".

Herhaaldelijk vertoeft Stelt te Paimbeuf en te Nantes tot in 1705. Een boordjournaal van Stelt illustreert duidelijk die vermelding "te caep en te Coopvaerde" met een typisch voorbeeld. Op 17 april 1705 aan de Hoek van Portland schieten de Nieuwpoortenaars op een kaper van Garnezee (Guernsey) en veroveren hem. De buit wordt door Stelt meegesleept en wordt binnen gebracht in Etretat

op 19 april en Stelt zet zijn reis voort naar Oostende, mits een klein incident omdat de kapitein wegens ziekte moest afgezet worden in een visser van Nieuwpoort.

We hebben hier dus te doen met een aardig staaltje van een "slagje" dat een koopvaarder kon slaan, mits ook de vermelding "te caep" te mogen gebruiken!

De vroegere kapersreders zitten dus te Nieuwpoort volop in de handel zowel van schepen als van handelswaren met, als het meevalt, bi appetite wat winst met de kaperij. Dat van die melding om "te caep en te coopvaerde" duchtig gebruik wordt gemaakt zien we o.a. ook bij Pieter Vroome. Die voer ook zeer vroeg op de koopvaardij, ten bewijze de tonnage van zijn schepen 60, 120, en 170 ton en zware bewapening resp. 8, 18 en 24 stukken geschut - maar beoefende bij gelegenheid ook wat kaperij.

Op 11 oktober 1702 krijgt hij een commissie voor een fregat "St. Anthone de Padua", van 60 ton en 8 stukken en loopt er mee buiten Oostende op weg naar Bordeaux, op 19 april 1703. Maar hij maakt toch eerst nog een akkoord, "compagnie", met Filip De Moor die hij voor de kust ontmoet. En men toert eerst even voor de Hollandse kust om er 20 april een prijs te vangen, die trouwens aanleiding zal geven aan heel wat getwist met andere kapiteins die in de buurt waren en "part" eisen.

De prijs zal op 22 april binnen Oostende geloodst worden, waar Vroome zelfs de verslagen van de Admiraliteit niet afwacht. Vroome blijft nog enkele dagen zwerven tot aan Camper Duyn, houdt er een zeil-

wedstrijdje met Gournay en vertrekt dan maar naar Bordeaux.

Midden oktober is hij opnieuw op weg naar Bordeaux. Zijn laatste vermelding vinden we in 1704 voor een fregat "OLVrouw van Lombardzijde" en in 1706 voor een fregat "Den Hertogh van Beyeren", resp. van 120 en 170 ton.

Een andere Vroome, Jan genaamd, vaart eveneens "te caep en te coopvaert" met een fregat, eveneens genaamd "OLVrouw van Lombardzijde", van 130 ton en 16 stukken en met een patente van 17 oktober 1705. Hij vaart geregeld op Nantes en eindigt een boordjournaal dat zijn aankomst te Oostende vermeldt op 2 februari 1706, met de godvruchtige mededeling "sachtermiddagh ten 4 uren schooten wij voor onse lieve vrou van Lombardien en quaemen voor Niepoort"...

Maar dezelfde Jan Vroome heeft nog gevaren met een "roeychaloupe" van 4 last en maakte zelfs een belangrijke buit die netto 13.109 gulden opbracht, voor 2 schepen met stukgoederen. Een der laatste varende "te caep en te coopvaerde" is Jan Laureins (ook Laurens) die, hoewel reeds gevaren hebbende met een barquelongue in 1702 en 1703, vlug in de koopvaardij terecht kwam. Na een eerste buit met zijn barquelongue, bekomt hij een commissiebrief op 22 september 1705 voor een fregat van 140 ton en 24 stukken geschut "La Jalousie".

Een boordjournaal van dit fregat leert ons dat hij naar Bordeaux vertrekt op 1 oktober 1705, in gezelschap van nog vier andere fregatten. Ze komen aan te Bordeaux op 6 oktober en vertrekken er op 28 november. Op 15 januari 1706, rond Portland verovert Laureins

een hoeker die hij op sleeptouw neemt, om op 18 januari te Oostende aan te landen. De reis was fel gestoord door de mist en, omdat er in kon-vooi gevaren wordt, is men zelfs verplicht op zeker ogenblik "sloug-hen den trommel om bij malcan-deren te blijven".

Wie na Laureins komt heeft geen betekenis meer voor de kaperij, maar vaart uitsluitend 'te koopvaart' zonder nog openige buit uit te zijn.

Aldus kunnen we nog de namen vermelden van Bartel Janssen, Jacob Berrevoet, Jan Van De Kerkhove, Pieter van Stavel, Joannes Stabblé (ook Stabbele).

Van Stabblé weten we dat hij met een hoeker van 50 ton en 6 stukken voer in 1705 en 2 prijzen binnenbracht.

Hij zal, na de val van Oostende, hoewel geboren Oostendenaar, Nieuwpoort vervoegen, waar hij in 1708 nog een dogger van zes stukken onder zijn voeten had.

De algemene konklusie voor de kaperij te Nieuwpoort tussen 1702-1706 is dat ze niet systematisch werd beoefend. De gekende reders en handelslui waren vooral geïnteresseerd in de koopvaardij.

Terwijl vele Oostendenaren te kaap varen en de Noordzee afschuimen, vaart Nieuwpoort op Bordeaux, Nantes en Paimbeuf. Deze route was weinig gestoord door het oorlogsgeweld, want de Franse kust zat volledig in bevriende handen: Nieuwpoort lag daarvoor zeer voordelig en haar koopvaart werd door de vijand praktisch niet aangetast.

Walter Debrock



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

Marc Heinderson van O.82 ten grave gedragen



IN MINDER DAN vijf dagen tijd liep de Oostendse hoofdkerk driemaal vol. Zaterdag 1 december voor de plechtigheid ter nagedachtenis van de bemanning van de O.303 Girl Linda, maandag voor de begrafenis van deken Loncke en woensdag voor de uitvaart van Marc Heinderson, motorist op de O.82 St.-Antoine.

"Wij zijn hier weer met velen samen om een laatste eer te bewijzen aan Marc" sprak visserij-aalmoezenier Corneille de honderden aanwezigen toe. "Hij verdiende zoveel vrienden omdat hij spontaan en ongekunsteld was" waren de troostende woorden die de priester tot de rouwende familie richtte.

Zoals in ons vorig nummer reeds bericht verloor de 29-jarige Oostendse visser het leven bij een ongeval aan boord van de O.82 op 28 november. De Oostendse vissersgemeenschap liet ook deze keer geen verstek gaan. De opkomst was zelfs onverwacht groot zodat de vijfhonderd rouwprentjes niet eens volstonden om de helft van de aanwezigen een blijvend aandenken te bezorgen. De genegenheid voor de overledene werd ook uitgedrukt door de talrijke bloemenkransen, waarbij een ontroerend bloemstuk aan "papa" van zijn dochttertje Kathy en een krans van de reder en de familie van de bemanning van de O.303. (foto gw)

Maurice De Grootte overleden

Op 10 december overleed Maurice De Grootte, weduwnaar van Rosa Vantorre. Maurice De Grootte was rustend reder

en erevoorzitter van de supportersclub 'De Zeemeermin'.

Hij werd begraven op zaterdag 15 december.

Herinneren we eraan dat Maurice De Grootte onlangs nog geïnterviewd werd door dit blad. Het vraaggesprek verscheen in HVB 11, 1990 ps 21-23.

Zeven vissers vermist tijdens ziedende storm

Tijdens het jongste stormweer werden zeven vissers vermist. Voor de kust van de Shetland-eilanden zocht de Britse kustwacht naar de zes opvarenden van een Schotse vissersboot en ten noorden van Ameland werd een Nederlandse visser overboord geslagen.

Het gekapseide Schotse schip, de 68 ton metende Premier, werd 48 mijl buiten de kust van de Shetland-eilanden voor het laatst gezien. In de buurt dreef een reddingsvlot maar de Britse kustwacht vond geen spoor van de zes koppige bemanning. Het ongeval gebeurde bij stormweer waarbij de golven 12 tot 15 meter opzweepten.

Voor de Nederlandse kust zocht de kustwacht van IJmuiden vruchteloos naar een 32-jarige visser van de HD.23 Vertrouwen uit Den Helder. De man was ongeveer 25 mijl ten Noorden van Ameland overboord geslagen. De HD.23 is een kloeke treiler van 40 meter, meet 344 bt, beschikt over een vermogen van 2.280 pk en is eigendom van de gebroeders Bakker.

In Vlissingen moest de veerboot Olau Hollandia bij windkracht 10 tot 11 met behulp van sleepboten afmeren, nadat het schip door de storm met driekwartuur vertraging uit Sheerness binnenliep. Ook de veerdiensten op de Westerschelde ondervonden veel hinder van het stormweer.

De ferry Olau Britannia verloor 50 km buiten de kust van Koksijde een deel van zijn deklading. Een vijftal containers vol exotische vruchten gingen overboord.

DIEPVRIESCENTRUM OOSTENDE

- verhuring van diepvriesruimten, ook voor tijdelijke opslag

- mogelijkheid tot huren van handelsruimten

- voor groot- en kleinhandel

- centrale ligging (bij de vismijn)

- toezicht

H. Baelskaai 13, Oostende

Burelen: 8 - 12 u / 13 - 17 u, zaterdag en zondag gesloten

Tel: 059 / 321 791 — Fax : 059 / 323 397

Alle wegen leiden naar diepvriescentrum Oostende



RMT voorziet afslanking vloot



De ACOD organiseerde een betoging in Oostende voor behoud van de tewerkstelling bij de RMT. (foto gw)

De Regie voor Maritiem Transport blikte met tevredenheid terug op het afgelopen jaar, maar ziet de toekomst met de gemengde gevoelens tegemoet. Volgens afscheidnemdend directeur Paul Muyltermans geeft de opening van de Chunnel in 1993 redenen tot bezorgdheid.

Het boekjaar 1990 wordt in elk geval afgesloten met winstcijfers. Dat de passagierstrafiek steeg is een beemoedigende vaststelling, maar de daling van het vrachtvervoer toont aan dat de staatsrederij (die binnen een poolovereenkomst samenwerkt met P&O European Ferries) kwetsbaar blijft.

Na de afschrijvingen blijft er een winst van 50 miljoen. Vorig boekjaar realiseerde de RMT een omzet van 5,2 miljard tegenover 4,463 miljard in '88) waarbij 181 miljoen winst werd geboekt. Zonder de waardevermindering van het Britse pond, munt waarin de meeste contracten worden verrekend, zou de winst over het boekjaar 1990 aanzienlijk hoger gelegen hebben.

Minder vracht

De RMT vervoerde in 1990 meer passagiers (+2%), meer bussen (+6%) maar minder personenwagens (-2%). Voor de jetfoils werden eveneens meer tickets afgeleverd (+8%). De hoeveelheid vracht ging echter achteruit (-6%) ten gevolge van de afspraak met P&O om de vrachtrafiek meer op Zeebrugge te concentreren.

De RMT-vloot bestaat momenteel uit vijf carferries die dagelijks ge-

middeld zes overvaarten verzeeren. Daarnaast zij er nog de twee jetfoils. Het aantal overtochten van de schepen zal in de toekomst tot vier per dag worden teruggebracht. De draagvleugelbootverbindingen blijven behouden.

De RMT is zich intussen ook aan het wapenen tegen de concurrentie van de Kanaaltunnel. Vanaf 1993 verwacht de directeur moeilijke jaren. Het verlies van de taxifreeshops en de concurrentie van de Chunnel zal tot een omzetvermindering van enkele honderden miljoen leiden, zo is zijn overtuiging. Het wapen waarmee de RMT de toekomst tegemoet treedt is schaalvergroting. De eerste jumboferry "Prins Filip" komt in juni in de vaart. Het schip kan 1.200 passagiers aan boord nemen maar vooral de grote vrachtkapaciteit is een troef in de bitterharde strijd die het cross-channelverkeer te wachten staat. Om de rendabiliteit van de RMT op peil te houden is een vlootafslanking noodzakelijk. Zodra de "Prins Filip" in de vaart komt zullen de "Prince Laurent" en de "Prinses Maria-Esmeralda" moeten verdwijnen. De andere vaartuigen blijven in dienst. Er worden trouwens belangrijke moderniseringswerkzaamheden uitgevoerd aan de schepen die weldra in nieuwe kleuren rondtoeren. De RMT trok 400 miljoen uit om de oversteek per schip aantrekkelijker te maken. Daarin zit 107 miljoen voor het verbeteren van het comfort en de service aan boord van de ferries en 285 miljoen gaat naar de bouw van een nieuwe jumbobrug en een aangepaste passagiersterminal.

Sociale onrust

Alles wat over de nieuwe aanpak al gezegd is en nog niet gezegd is zorgt blijkbaar voor wrevel bij het personeel. Met ongeveer 1.800 werknemers is de RMT trouwens de grootste werkverschaffer in de Oostendse regio. De kans dat er een afvloeiingsregeling bij de pas komt is reëel. Eigenlijk is de personeelsinkrimping al bezig sinds 1980. De staatsrederij telde een tiental jaren geleden immers nog 3.500 werknemers. De directie hoopt dat zij in de overgangsfase niemand moet pijn doen. De christelijke overheidsvakbond CCOD vindt het dan ook nog niet opportuun om actie te voeren. De socialistische vakbond ACOD daarentegen bracht zaterdag 15 december al een waarschuwingbetoging op de been. Een vierhonderd werknemers stapten rustig door het Oostendse stadscentrum. De ACOD beklemtoonde haar ongerustheid omtrent de onrustwekkende scenario's die circuleren. Volgens nationaal sekretaris, ACOD sektor Zeewezen, Franky Deblock moet de RMT een overheidsbedrijf blijven, opereren vanuit Oostende en vastheid van betrekking bieden aan het huidige personeel. De vakbond staat ook argwanend tegenover de eventuele inbreng van privé-kapitaal, ten einde de RMT meer armslag te geven. De ACOD zegt bereid te zijn over de toekomst van de RMT te onderhandelen, maar dan binnen de perken van de gestelde afbakening. (gw)

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 :

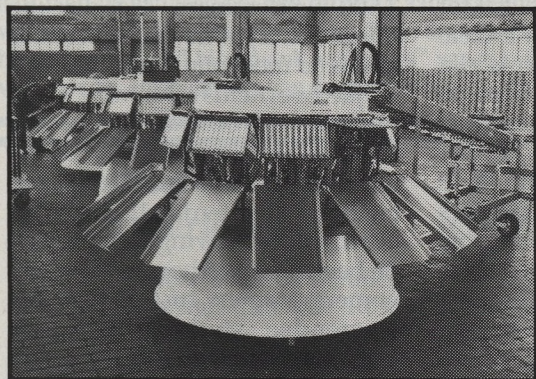
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan -Tel: 059 / 23 68 46

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

Ploegbazen-sorteerders:

Koen Baert, Ringlaan Noord 39, 8420 De Haan Tel: 059 / 23.56.45

Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 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

neem nu uw
spiksplinternieuwe agenda
en schrijf op...

JANUARI

- 5 Geleide wandeling door Heist en bezoek aan de visserijschool (start 14 uur, Heldenplein)
- 5 Kerstboomverbranding en gratis sprotdedeling in Nieuwpoort (Zeedijk, vanaf 17 uur)
- 7 Vertrek F.910 "Wielingen" uit Zeebrugge naar Perzische Golf
- 12 Inzegening en overdracht Z.62 Van Dyck in Zeebrugge
- 12-20 3de "Boat Belgium" in Nekkerhallen, Mechelen
- 18 "Fish Pac '91" in Vancouver (Canada)
- 18 Officiële inhuldiging 'Nautisch Centrum' in Zeebrugge
- 26 7de bal van de visserijschool in Nieuwpoort
- 19-27 "Boot '91", internationale bootshow in Dusseldorf (D)
- 29-31 "Scottish Fish Farming Conference & Exhibition" in Glasgow (GB)

FEBRUARI

- 25-28 "Canary Islands Fisheries Exhibition" in Las Palmas (Gran Canaria)
- 25-03 "Pescaindustria '91", internationale visserijbeurs in Ensenada (Mexico)

MAART

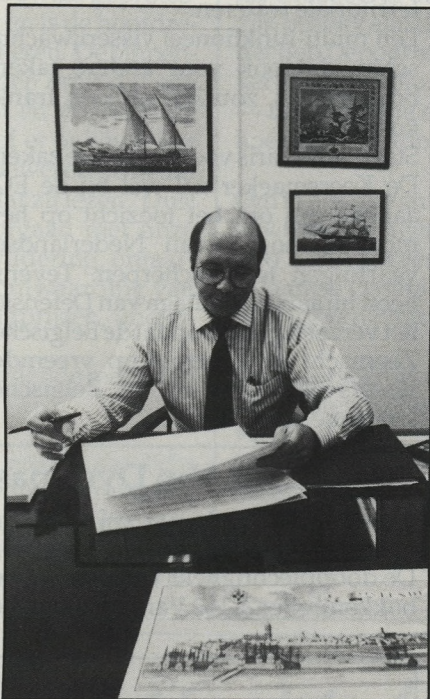
- 1 Uitreiking "Garnaaltrofee" in Oostende
- 2 Heropenstelling museumschip Mercator in Oostende
- 12-14 "The international Boston Seafood Show" in Portland (VS)
- 15-24 56ste Internationale Bootshow in Stockholm, grootste Skandinavische watersportbeurs

Albert Fisher legt hand op Morubel

DAT DE NAAM Albert Fisher u niets zegt is begrijpelijk. Toch gaat het om een wijdvertakte Britse onderneming die volop op de overnametoeer is in de voedingssector. In de economische pers wordt Albert Fisher omschreven als een *groeier* die zich onderscheidt door zijn "*organic growth*" en "*acquisitions*" zoals ze dat over het Kanaal zeggen. Fisher is eigenlijk een konglomeraat van niche-bedrijven, gaande van ananassen uit Californië tot mosselen uit Yerseke (1)

HET WAS BEKEND dat het Amerikaanse Cambell Soup een aantal ondernemingen kwijt wou. Eén daarvan was Morubel, in de Belgische visverwerkende sector het bedrijf met het hoogste omzetcijfer (2). De overeenkomst werd in het holst van de nacht van vrijdag 7 op zaterdag 8 december in Londen ondertekend. De Albert Fisher Group PLC haalde 15.116 miljoen pond (900 miljoen frank) boven voor de overname van Campbell Seafood N.V. (Morubel dus) en de Britse bedrijven Campbells U.K. Seafood Division en Campbells U.K. Vegetable Division. De overnameprijs stemt ongeveer overeen met de waarde van de vaste activa van de drie ondernemingen die een gezamenlijke omzet boeken van 78 miljoen pond (4,6 miljard frank).

In oktober '88 nam Cambell Soup het Oostendse diepvriesbedrijf over. In mei dit jaar kondigde de Amerikaanse voedingsgroep dat het vijf Europese dochterondernemingen (waaronder het tot Cambell Seafood versmolten Morubel-Frigobel) weer kwijt wilde. Na de overname door Albert Fisher zal het Oostendse bedrijf weer onder de vertrouwde naam "Morubel" werken. Het be-



Managing-director Paul F. Gerard ziet door de overname de kans om de seafood business verder te ontwikkelen. (foto gw)

drijf krijgt er zelfs een Britse dochter bij, het vroeger Cambell's Seafood uit Hampton Wick (nabij Londen) dat voortaan "Morubel UK" heet en een jaaromzet van 600 miljoen realiseert. De diepvriesactiviteiten van Morubel Oostende waren vorig jaar goed voor een omzetcijfer van 2,09 miljard. Verwacht wordt dat de uitbreidingsplannen die onder de Campbell-interim tijdelijk werden opgeschort nu weer mogelijk worden. Directeur Paul Gerard bevestigde trouwens dat het de uitdrukkelijke wens is van de nieuwe bazen om de seafood business verder te ontwikkelen. Samen met de Britse dochteronderneming wordt Morubel een van de vooraanstaande verwerkers van diepgevroren visspecialiteiten in Europa. Voor de groep Albert Fisher is de vissector geen nieuw marktsegment. Het beschikt reeds over belangrijke par-

ticipaties in het Britse bedrijf Sea Products in Birmingham en over de Nederlandse participaties staat elders in dit nummer iets te lezen (Plaatsgebrek kan er evenwel voor zorgen dat het betreffende stukje wegvalt. We komen daar later dan op terug n.v.d.r.).

Albert Fisher

De op de Londense, Amsterdamse en Brusselse beurs genoteerde Albert Fisher Group bestaat bijna 70 jaar. Het was een middelmatig bedrijf tot in '82 Tony Millar in de voorzitterszetel terecht kwam. Hij bracht een slapende groothandel in fruit tot leven. In een tijdspanne van 8 jaar kocht hij 55 bedrijven op. Met een doelgerichte *acquisitiepolitiek* (een modern woord voor *overnamepolitiek*) bouwde hij een recessiebestendige groep op in de verwerking, verpakking en distributie van vers fruit en groenten. De expansie liep vanuit Groot-Brittannië naar de Verenigde Staten en kontinentaal Europa. Fisher kocht steeds kleine ondernemingen, waarbij de overnameprijs afhankelijk was van de behaalde winst tijdens het overnamejaar. Doorgaans komt dat neer op vijf tot zes keer de belastbare winst. Een deel van de overnameprijs wordt overigens in Fisher-aandelen betaald. De voorkeur ging naar succesvolle KMO's. Het leidde tot schaalvergroting waarbij geïntegreerde bedrijven hun KMO-dynamisme konden behouden. Zo kocht Fisher in België twee jaar geleden de Wilrijkse *foodbroker* (voedingsmakelaar) Delby's (omzet één miljard) voor een maximumbedrag van 450 miljoen frank. Daarna volgde Quality Foods (omzet 180 miljoen) en groenten- en fruitmakelaar Frutaso. (gw)

(1) Zie ook artikel elders in dit nummer over de Zeeuwse mosselbedrijven.

(2) In vorig "HVB", nr 12, p. 38, verscheen een lijst met omzet, netto winst en cashflow van de 17 grootste bedrijven uit de vissector.

ABC-motor van 2000 pk voor Spaanse visserij

Het Gentse motorenbedrijf Anglo Belgian Corporation (ABC) heeft op de vakbeurs Binnenvaart + Visserij in Rotterdam een motor van 2.000 pk (bij 750 tr/min.) verkocht aan een Spaan-s visserijbedrijf. ABC knoopte er ook onderhandelingen aan voor de levering van drie 1.450 pk-motoren (eveneens bij 750 tr/min.) aan Nederlandse binnenvaartondernemers.

Ook de Nederlandse bedrijven haalden hun voordeel uit de vakbeurs. Maaskant kreeg een Brits order voor de bouw van een boomkorvaartuig van 40 meter. De Stellendamse werf heeft haar orderboek nog wat aangedikt. Momenteel zijn er negen Eurokotters met boegschroef in besteld. De eerste vier in Joegoslavië gebouwde casco's worden binnenkort verwacht. Een ervan is bestemd voor de BOU.201.

United Foods opent nieuwe bedrijfswinkel

De firma United Foods N.V. opende aan de Elisabethlaan in Bredene een nieuwe bedrijfswinkel. De winkel is ondergebracht in het totaal vernieuwde bedrijfsgebouw. United Foods is gespecialiseerd in het inblikken van krab "Captain Byrd", garnaal en diverse visbereidingen.

Intussen wordt ook de productie-afdeling gemoderniseerd en voorzien van moderne sterilisatie-installaties en hygiënische produktielijnen.

United Foods telt 130 werknemers en realiseerde vorig jaar een omzet van 671 miljoen. De productie van viskonserven is voor 65 procent voor export bestemd.

Racal gesplitst

Het Britse concern Racal Electronics, bekend voor zijn scheepsapparatuur, vormt haar dochterbedrijven Racal Telecom (telekommunikatie) en Racal Chubb Security (beveiligingssyste-men) om tot zelfstandige ondernemingen. De resterende activiteiten worden overgenomen door de directie. Racal Telecom is in Groot-Britannië marktleider op het gebied van mobilofoons. De verrassende herstructurering van Racal Electronics is volgens analisten doorgevoerd uit vrees voor een overname bod.

Voorlopig (?) geen visserijwachtschip

In de eerstvolgende drie jaar zouden geen financiële middelen beschikbaar zijn voor de bouw van een patrouilleschip voor controle van (niet-Belgische) vissersvaartuigen binnen de territoriale wateren.

Een multi-funktioneel visserijwachtschip, dat ook voor andere taken bruikbaar is, zou 300 miljoen frank kosten.

Staatssecretaris voor Europese zaken De Keersmaecker zal wel bij de EG aandringen om het toezicht op het motorvermogen van Nederlandse vaartuigen te verscherpen. Tevens heeft hij aan zijn kollega van Defensie het verzoek gericht opdat de Belgische Zeemacht de controle op vreemde vissersvaartuigen in de Belgische kustzone zou opdrijven.

Doop Z.162 Van Dyck pas op 12 januari

De doopplechtigheid van de nieuwe bokkentreiler Z.162 Van Dyck van de

rederij Bunkers-Dobbelaere uit Knokke-Heist grijpt plaats op zaterdag 12 januari in Zeebrugge, zoals trouwens in ons vorig nummer reeds gemeld. De aanvankelijk voorziene datum van zaterdag 22 december was toen al achterhaald.

Uitslag tombola visserijschool P. Pype

| | | | | |
|------|-------|-------|-------|-------|
| 1027 | 7677 | | | |
| 1573 | 8049 | 13396 | 17217 | 21290 |
| 1719 | 8109 | 13415 | 17239 | 21633 |
| 1785 | 9373 | 13547 | 17442 | 21760 |
| 2016 | 9749 | 13586 | 17447 | 22027 |
| 2610 | 9757 | 13771 | 18091 | 22148 |
| 3113 | 9952 | 13883 | 18273 | 22307 |
| 3287 | 10155 | 13982 | 18424 | 22311 |
| 3582 | 11134 | 13984 | 18480 | 22315 |
| 3664 | 11596 | 14021 | 18507 | 22373 |
| 3824 | 11615 | 14233 | 18529 | 22461 |
| 4047 | 11673 | 14359 | 19047 | 22586 |
| 4070 | 11762 | 14362 | 19092 | 22713 |
| 4191 | 11779 | 14376 | 19114 | 22917 |
| 4483 | 11820 | 14493 | 19414 | 22980 |
| 6306 | 11967 | 14667 | 19453 | 23131 |
| 6315 | 12170 | 14777 | 19469 | 23670 |
| 6325 | 12216 | 14833 | 19867 | 23789 |
| 6483 | 12336 | 15029 | 19886 | 23811 |
| 6585 | 12346 | 15203 | 19931 | 23921 |
| 6949 | 12370 | 15272 | 20111 | 24011 |
| 7081 | 12757 | 16272 | 20291 | 24552 |
| 7277 | 13155 | 16710 | 21146 | 24763 |
| 7484 | 13183 | 17078 | 21174 | 24799 |

BBL

De terugkeer van...

De Laatste Vuurtorenwachter

DIT BLAD HEEFT het een aantal maanden zonder mijn spetterende bijdragen moeten doen. Door de redactie werd plaatsgebrek ingeroepen om deze toestand te rechtvaardigen. Uiteraard was dit een drogreden.

Gelukkig hebben enige tientallen lezers zwaar geprotesteerd tegen deze eenzijdige beslissing en is de hoofdredakteur op zijn schreden moeten terugkeren. De binnengekomen brieven en telefoontjes wijzen erop dat een niet onaanzienlijke lezersschare eerst en vooral deze rubriek opzoekt, vooraleer te kijken of er ook nog iets anders in dit blad staat. Sommigen beweren zelfs dat dit het enige is, in heel deze courant, dat zij lezen. Dus! Vanaf vandaag kunnen we dus doorgaan met onze niet-aflatende strijd tegen zedenverwildering, ontarding van het maatschappelijk leven, ontwaarding van het gezin, de verloedering van de tongprijzen, undsoweiter, undsoweiter.

Wat mogen de lezers zoal in de eerstkomende maanden verwachten?

I

Deze Laatste Vuurtorenwachter zal verder zijn licht laten schijnen op het zedeloze gedrag van de directeurs, redacteuren en medewerkers van dit blad. Daarin komen bijdragen aan bod onder volgende ronkende titels: Hoe herdacht de hoofdredakteur het (nu reeds 10 jaar gele-

den) overlijden van John Lennon? Hoe vierde Marc Loy de vijftigste verjaardag van Will Tura? Is Willy Versluys werkelijk de rijkste man van Bredene of werd hij daarin voorbijgestoken door dezelfde Marc Loy? Heeft direktielid Crabeels al dan niet een olieput aangeboord tijdens zijn bezoek aan de woestijn? Waar woont super-uitvinder Bob Depoorter vandaag? Hoe komt het dat medewerker Robert Coelus van de ladder gevallen is? En tenslotte — de vraag die ons allen reeds jaren onledig houdt — hoe oud is Guido Walters?

II

Om in de stijl van dit blad te blijven starten wij tussendoor ook met een eigen reeks over 'Vlaamse vissers in de wereld'. In voorbereiding zijn: 'Vlaamse vissers in Irak', 'Vlaamse vissers in Zwitserland' en 'Vlaamse vissers in het Hol van Pluto.'

III

Maar eerst en vooral wil ik van dit nieuwjaarsnummer (dat grotendeels gevuld wordt door de korrespondenten van HVB in de ministeries) gebruik maken om al mijn lezers en lezeressen een jolig jaar toe te wensen. Mogen uitspattingen, orgieën en bacchanalen uw deel zijn, zodat u, eens oud en wijs geworden, met een glimlacht zult terugdenken aan het roemrijke jaar 1991.

Ik dank u.

*Voor alle herstellingen
aan uw scheepsschroef*



LIPS n.v.
ANTWERPEN

scheepsschroeven herstellingen

- alle voorkomende reparaties en merken
- nieuwe schroeven
- deskundig advies
- eigen expeditie
- meer als 50 jaar ervaring

Werkplaats:

KERKSTRAAT 46,

2720 ZWIJNDRECHT-BURCHT

Tel. 03/252.73.42

**Tel. privaat: 00 31 4165 1854
00 31 4163 73126**

Het koudste, het best bewaarde.

Schilferijsfabriek

Everest

Hendrik Baelskaai 40, 8400 Oostende Tel: 059 / 32 00 07

SCHEEPSSMEDERIJ

n.v. SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7 - 8400 OOSTENDE

Ø (059) 32.04.88

**ALLE HERSTELLINGEN
EN ONDERHOUD**

Asverstrooiing op zee toegelaten

DE OOSTENDSE GEMEENTERAAD keurde dinsdagavond 18 december het reglement goed dat asverstrooiing op zee regelt. Ook Brugge en Nieuwpoort zullen dit voorbeeld volgen. Vanaf 1 januari 1991 zal de nieuwe begrafenisformule wettelijk toegelaten zijn.

Op 25 juli verscheen het Koninklijk Besluit als aanvulling op de wetten op de begraafplaatsen, lijkbezorging en lijkverbranding waarbij de aan zee gelegen gemeenten (ook Antwerpen) asverstrooiing op zee mogen organiseren. Dit moet gebeuren binnen de territoriale wateren en ten minsten 200 meter buiten de laagwaterlijn. Dit laatste om te voorkomen dat de as vanop dijk, strand, golfbrekers of staketsel aan zee wordt toevertrouwd. Wat niet in de wet staat is een praktische regeling. Dit wordt overgelaten aan de plaatselijke overheid. Oostende nam hier het voortouw en stelde in samenwerking met de gemeenten Brugge en Nieuwpoort een aangepast politiereglement op. Antwerpen en ook Blankenberge zagen af van de mogelijkheid om zelf voor asverstrooiingen op zee in te staan.

Oplosbare urne

De asverstrooiing kan onder twee vormen gebeuren. Bij de eerste mogelijkheid wordt gebruik gemaakt van een strooibus zoals bij de asverstrooiing op een strooiweide. Een tweede mogelijkheid is het afzinken van een in het zeewater oplosbare urne. In dit geval is sprake van een *bijzetting*. In beide gevallen moet dit gebeuren vanop een geregistreerd vaartuig en in aanwezigheid van een bevoegd ambtenaar die de uitstrooiing akteert. Het gebruikte vaartuig moet over een certificaat van zeewaardigheid beschikken en verzekerd zijn voor het aantal opvarenden. Of dit een marineschip, sleepboot, carferry, koopvaardij-schip, baggerboot of vissersvaartuig is maakt niets uit. De afvaart gebeurt tussen 8 u. 30 en 14 uur en mag niet doorgaan bij mistig weer of bij een windkracht hoger dan vier beaufort, op zaterdagnamiddag, zonenwettelijke feestdagen. Voorlopig is asverstrooiing op zee vanuit een vliegtuig, helikopter of ballon niet toegelaten.

Laatste eerbetoon

De Oostendse schepen van burgerlijke

stand en bevolking Maurice Quaghebeur lichtte de werking van het nieuwe reglement toe. Ter kennismaking met de nieuwe uitvaartmogelijkheid werd aan de hand van een videofilm getoond hoe een dergelijke plechtigheid in Duitsland verloopt. Jaarlijks wordt op die manier een laatste eerbetoon gebracht aan twee tot drieduizend Duitsers. Ook in Nederland is de asverstrooiing op zee geen uitzonderlijke gebeurtenis meer.

Het nieuwe reglement houdt ook rekening met de wilsbeschikkingen van de overledene. Heeft de aflijvige uitdrukkelijk de wens geuit om zijn as op zee verstrooid te zien, dan gebeurt dat in alle anonimiteit. Hier spreekt men van een *stedelijke uitvaartplechtigheid*, waarbij in geen geval familieleden worden toegelaten. De familie wordt pas achteraf op de hoogte wordt gebracht van het tijdstip waarop de asverstrooiing plaats greep. Ze ontvangt dan een getuigschrift en ook een identifikatiesteentje.

De tweede mogelijkheid is een *private uitvaartplechtigheid* met tussenkomst van een begrafenisondernemer. Bij privé-plechtigheden staat het de familie en de ondernemer vrij om gelijk wie toe te laten aan boord. In de praktijk zal dat meestal de naaste familie zijn. Ook al omdat de verstrooiing op zee om praktische redenen niet zal kunnen plaatsgrijpen op de dag van de crematie. De begrafenisondernemer kan de uitvaart zo organiseren dat de aanwezige familieleden zelfs een rouwmaaltijd aan boord kunnen nemen. In beide gevallen moet de aanvraag schriftelijk gericht worden tot de ambtenaar van de burgerlijke stand van de plaats van overlijden. De aanvraag moet vermelden of het

om een stedelijke of een private uitvaartplechtigheid gaat.

Het spreekt voor zich dat de tweede mogelijkheid meer kosten met zich brengt. Een *stedelijke uitvaartplechtigheid* kost 2.000 frank, afgezien van de kosten voor crematie en overbrenging van de urne. Het is immers zo dat iedereen die in ons land overlijdt van de asverstrooiing gebruik kan maken. Het Oostendse stadsbestuur dat de uitvaart verzorgt staat zelf in voor het schip. Het is dan ook mogelijk dat er per keer meerdere uren uitgezet of asverstrooiingen plaatsgrijpen. Wettelijk moet dit binnen de drie maanden na de crematie gebeuren. Voor een *private plechtigheid* liggen de kosten uiteraard hoger. De begrafenisondernemer zorgt voor het transport en de omlijsting. De kosten worden op 40 tot 50.000 frank geraamd. Daarbij rekent de stad nog 2.000 frank aan voor de eerste twee uur en vervolgens 650 frank per uur dat de ambtenaar beschikbaar moet zijn. De duur van de uitvaart is uiteraard afhankelijk van de plaats waar de as wordt uitgegooid. Heeft de aflijvige of de familie de wil uitgedrukt dat dit op de Trapegeer voor De Panne moet gebeuren dan zal dit meer tijd vergen dan een uitzetting een mijl buiten de kust. De aanvragers moeten er ten alle tijde rekening mee houden dat de ambtenaar op werkdagen om 16 uur terug aan wal is en op zaterdag uiterlijk op het middaguur.

Ondernemende begrafenisondernemers hebben intussen reeds stappen ondernomen om over een vaartuig te beschikken. Een aannemer uit Boom voert nu reeds publiciteit voor asverstrooiingen op zee en sloot een akkoord af voor het gebruik van de sleepboot Schelde III. In zijn haast liet hij op zijn drukwerk verkeerdelijk vermelden dat de asverstrooiing ook per vliegtuig en helikopter kan. (gw)

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

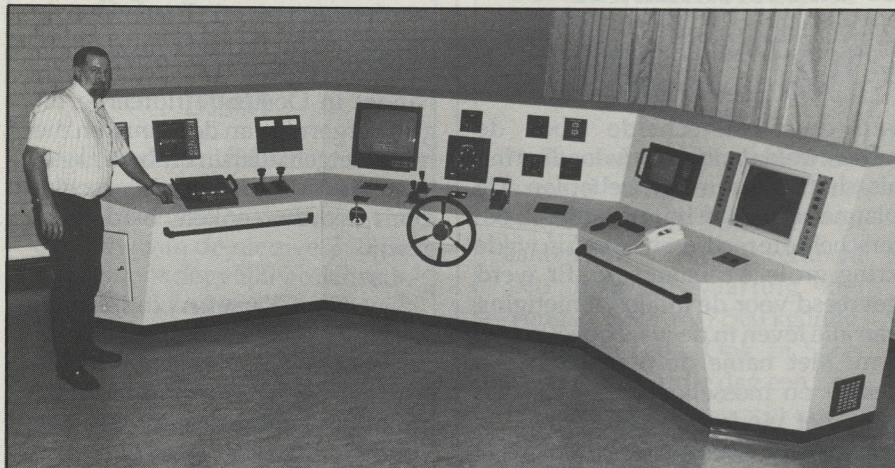
wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

Visserijsimulator klaar voor gebruik



De simulator omvat drie afzonderlijke sturingen. Het links deel is het visserijgedeelte met sonar, echolood, dieptemeter, netsonde en visliet met twee trommels. Op het middenpaneel beschikt de gebruiker over zes positiebepalingssystemen (Decca, Loran, Omega, Gonio, satnav en GPS), girokompas en digitale klok. Hier worden de manoeuvreerbevelen bepaald: werking boegschroef voor en achter, roeraanwijzer, automatische piloot, toerenteller en log. Het rechtse deel omvat de navigatie-instrumenten: kleurenvideoplotter, VHF, intercom, kleurenradar met alle mogelijkheden van true motion en A.R.P.A. (foto gw)

In het VDAB-beroepsopleidingcentrum aan de Lanceloot Blondeellaan in Zeebrugge staat de nieuwe visserijsimulator met twee bruggen klaar voor gebruik. Op 18 januari wordt het Nautische Centrum, zo heet het lokaal voortaan, officieel in gebruik genomen door onderwijsminister Coens.

De jarenlange lijdensweg van het dossier "Nautisch Centrum" (niet te verwarren met de gelijknamige vzw) willen we u besparen.

De installatie werd ontwikkeld door het Humberstone College in Engeland. Van de versie die in Zeebrugge staat zijn er nog maar zes in gebruik. De andere simulators staan in Frankrijk (Lorient), Spanje, Canada, Indonesië en China. Het Zeebrugge centrum is het enige dat over een dubbele "brug" beschikt.

De mogelijkheden van de apparatuur zijn bijna onbegrensd. Om het even welk visserijgebied of haven waarvan een (zee)kaart voorhanden is kan ingebracht worden. De aspirant-schippers (drie per "brug", zes in totaal) kunnen dan uiteenlopende oefeningen uitvoeren waarbij rekening dient gehouden met vaartuigen in de buurt, boeien, wind, stromingen enz. Met andere woorden leren ze werken in omstandigheden die een weergave zijn van de werkelijke situatie. Alleen de golfbewegingen en het gedruis van de dieselmotoren ontbreken.

Ines uit Zeebrugge plaatste de apparatuur en zorgt voor technische bijstand en onderhoud. De kostprijs van

de installatie bedraagt bijna 25 miljoen. Het financieel plan van het project loopt over zeven jaar (= afschrijvingstermijn). Op jaarbasis kost het project (afbetaling, personeel, onder-

houd) 8,8 miljoen frank. De simulator staat er in de eerste plaats voor de visserijscholen die er 150 schooldagen tussen september en juni gebruik kunnen van maken. Het centrum staat voor de overige dagen voor de helft ter beschikking van de maritieme sector (Zeevaartschool, sociale promotie, bedrijfsleven) en voor het overige gedeelte van de opleidingsprogramma's van de VDAB. Instrukteur Noël Germonprez, van de visserijschool van Heist gedetacheerd naar de VDAB, staat in voor de opleiding. Hij leidt de trainingen en beschikt hiervoor over een instructordesks die opgesteld staat tussen beide consoles waarmee hij alle bewegingen van de leerlingen op de voet kan volgen.

De vzw Nautisch Centrum (werkgevers en werknemers) kocht de simulators aan en verhuurt ze door aan de Vlaamse Gemeenschap. De VDAB staat in voor de werking van het centrum. De financiering wordt gedragen door het Ministerie van Onderwijs (65%), de VDAB (12,5%), de provincie West-Vlaanderen (10% met een maximum van 800.000 frank) en de beroepssector (12,5%). (gw)

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

hét taxibedrijf voor de visserij wenst alle vissers, reders en lezers van Het Visserijblad een gelukkig nieuwjaar.

Geschiedenis van de mossel- en oesterkultuur

"Het Zeeuwse Goud" in boek gegoten

JAARLIJKS VERORBEREN DE Zeeuwse zuiderburen (dat zijn wij) massale hoeveelheden mosselen. Regelmatig bedraagt de export meer dan 10.000 mosselton (van 100 kg). Eén miljoen kilogram per week voor België is helemaal geen zeldzaamheid. En ook als oesterlikkers tellen wij aardig mee. De mosselboeren uit het deltagebied, "*Het verdronken land van Zuid-Beveland*", hadden eeuwenlang hun handen zo vol dat nauwelijks iemand de tijd nam om de geschiedenis van de mossel- en oesterkultuur op schrift te stellen. J.A. de Jonge, hoofdredacteur van de Goudsche Courant (1), heeft die taak nu tot een goed einde gebracht. Het resultaat is een stuk geïllustreerd leesvoer, als geestelijk voedsel ruim zo vitaminerijk als de onvolprezen Zeeuwse schelpdieren.

De uitgeverij "*De Bataafsche Leeuw*" koos voor de voorstelling van het boek een passend decor. De keuze viel op de brug van de mosselkotter YE.116 Anthonetta van J. Louwerse, voorzitter van de Vissersvereniging Yerseke. Op het Nederlandse onderonsje waren slechts een paar Belgen aanwezig. Burgemeester Goekint behoorde ook tot de genodigden omdat de naam Oostende in het boek meerdere valt, maar moest zich wegens andere verplichtingen aan de gebeurtenis onttrekken.

Bruinisse

Onder de titel "*Het Zeeuwse Goud*" beschreef de auteur de fascinerende wereld van de eeuwenoude mossel- en oesterkultuur voor het eerste voor een breed publiek. Van de tijd van de St.-Felixvloed in 1530 waardoor de stad Reimerswaal met omliggend land verloren ging tot de hoog oplopende discussies rond de bouw van dertig kilometer afsluitdijken. Achtereenvolgens de afsluiting van het Veerse Gat, de Grevelingendam, de Haringvlietdam, de Brouwersdam en de afsluiting

van de Oosterschelde door de indrukwekkende stormvloedkering als sluitstuk van het Deltaplan. De plannen om de afsluiting van de Oosterschelde te realiseren riepen in wijde kring grote weerstand op. Er werd gevreesd voor de totale vernietiging van alle leven in de waardevolle zee-arm. Met name de beroepsvissers, oester- en mosselkwekers vreesden voor het einde van de vermaarde schelpdierenkultuur.

Wanneer men precies in Zeeland begon met de vangst van oesters en mosselen is niet bekend. Mosselkundige J. Schot BWz (2) meent dat kort na de bedijking van Oost-Duiveland in 1468 de bewoners van Bruinisse reeds de mossel- en oesterkultuur beoefenden. Mogelijks zelfs veel eerder. Vast staat dat het nu zo bekende Yerseke toen een ondergeschikte rol speelde in de schelpdierenhandel.



Aan boord van de YE.116 Anthonetta werd het boek voorgesteld. Auteur J.A. de Jonge geeft uitleg aan burgemeester A. Verbree van Reimerswaal, gemeente waartoe Yerseke behoort. (foto gw)

Oostende

Ook Oostende speelde een rol als oesterbewaarpplaats van doorgaans uit Engeland geïmporteerde schelpen. Door het verbod van Filips de Goede, hertog van Bourgondië, om (platte) oesters te vissen of te vangen die door de *Heren van Zeeland* waren uitgezet duurde het vrij lang voor op andere

plaatsen oesterbewaarpplaatsen werden aangelegd. Dat gebeurde met succes in de Oostendse Sinte-Catharinapolder (3). De oesterhandel in Oostende floreerde tot grote ergernis van de Zeeuwen die hun afzetgebieden in Brabant zagen krimpen. Aan dit stukje geschiedenis worden enkele bladzijden gewijd.

Yerseke

Hoede Nederlandse mosselkultuur de eerste wereldoorlog overleefde en zelfs wereldfaam verwierf staat in het boek uitvoerig beschreven. Vooral in Bruinisse werd gedurende de tweede helft van de oorlog 14-18 goud verdiend met de uitvoer van gezouten mosselen naar hongerijs Duitsland. Maar toen het Duitse Rijk ineens stortte was de bloeitijd snel over. Bruinisse had - o.a. door de moeilijke bereikbaarheid - voorgoed afgedaan als centrum van de mosselcultuur en Yerseke nam de banier over. Het is de jaren dertig uitgevaardigde Mossel-Crisisbesluit heeft veel bijgedragen tot de opkomst van Yerseke tot het centrum van de mosselhandel dat het vandaag de dag nog steeds is.

Het boek bestrijkt niet alleen de historische aspecten van de mossel- en oesterkultuur, maar handelt ook over de mosselvisserij en de Deltawerken, de Zeeuwse mosselindustrie, de toekomst van de mosselindustrie, de kokkelvisserij, de mosselhavens in Nederland en alle mogelijke aspecten van mosselzaad en oesterbroed tot mosselboer en oesterbaron. (gw)

□ "HET ZEEUWSE GOUD" van J. A. de Jonge, 160 blz en 150 zwartwit en kleurenfoto's, formaat 22x28 cm, gebonden met harde kaft en geplastificeerde stofomslag werd uitgegeven door "De Bataafsche Leeuw" en wordt in België verspreid door de Standaard Uitgeverij. Prijs 990 frank.

(1) J.A. de Jonge schreef reeds een vijftal historische getinte werken, is Zeeuw van geboorte maar ondertussen uitgeweken.

(2) In HVB nr. 8, 3 aug. 1990 (p. 21-23), verscheen reeds een bijdrage van J. Schot BWz uit Zierikzee over dit onderwerp onder de titel "Zeeuwse mosselschepen voeren reeds in de 16de eeuw op Vlaamse steden".

(3) Zie ook "De Oesterputten in Oostende in de 18de eeuw" door N. Hostyn in HVB nr.3, 1 april 1988; HVB nr. 4, 1 mei 1988; HVB nr. 5, 1 juni 1988.

Zeebrugse Scheepswerven bouwen ook nieuwe B.601

Zoals reeds gemeld in het novembernummer start de Zeebrugse Scheepswerven N.V. eerlang met de bouw van de nieuwe Z.47 Saturnus voor de gelijknamige rederij uit Knokke-Heist. De scheepsbouwkombinatie Verheye-Padmos zou nu ook rond zijn met het bouw dossier voor een nieuwe Eurokoter. Het zou hier gaan om een vervangingsvaartuig voor de B.601 Van Maerlant van de rederij Emiel Ackx-Deplancke uit Blankenberge, een houten vaartuig uit 1962 dat ondertussen aan vishandelaar-reder André Balbaert toebehoort.

Nieuwe eigenaar voor Z.207 Adamtje

Vishandelaar-reder André Balbaert heeft ook de Z.207 Adamtje van de rederij Adams en Amandelsovergenomen. De Eurokoter kwam in '85 in de vaart. De nieuwe eigenaar zou de bokkentreiler laten hermotoriseren. De Zeebrugse eigenaar die ook tekent voor de vervangingsniewbouw van de B.601 is al reder van de Z.128 Rembrandt en de Z.134 Mercator.

Z.54 Bounty bedrijvig in de Golf van Biscaje

De Zeebrugse bokkentreiler Z.54 Bounty die tijdens de moeilijkheden met de Franse vissers in het middelpunt van de belangstelling stond is in alle stilte opnieuw bedrijvig in de Golf van Biscaje. Het vaartuig is al enkele weken ter plaatse en reder Gilbert Derudder laat de vangst per koeltransport vanuit La Pallice overbrengen. Om geen zeedagen te verspelen blijft het vaartuig ter plaatse, terwijl de bemanning overkomt. Ook tijdens de eindejaarsdagen zal de Z.54 wellicht aan de Franse kust achterblijven, om na nieuwjaar de visserij in de Golfzone te hervatten. Ook enkele andere vaartuigen zouden nu ook naar de Golf vertrekken. Naar verluidt gaat het om de bokkentreilers Z.121 Barentssee en de Z.243 Drakkar.

Telex-telex-telex-te- lex-telex-telex-telex- telex-telex-telex-te

□ Renaud Diesel plaatste een zwaardere motor in de O.148 Snipe van Jaak Bogaert. □ De laatste novemberdag verkocht een Belgisch vaartuig zijn vangst, met o.m. 7.500 kg tong, in Goedereede. Ook in Scheveningen was die dag een Zeebrugse eigenaar die een zeer sterke besomming maakte. Daags voordien was al een Zeebrugse boot in Lauwersoog verschenen. □ De Z.96 Jan Van Gent ging in het droogdok van Maaskant in Stellendam nadat de trailer de week voordien al met pech in Scheveningen was binnengelopen. □ De Z.296 Mooie Meid vertrok bij Luyt in Den Oever met een nieuwe elektronisch aangedreven zestrommellier met dubbele dekbediening. □ De nieuwe Eurokoter O.229 Liberty, vorige maand te water bij Van der Werff en Visser in IJsselstein, ligt voor verdere afwerking bij Brouwer Elektro in Urk. Daarna staat de werf Welgelegen in Zoutkamp voor de verdere afwerking in. □ Begin december was er Belgische aanvoer in Goedereede. □ Op de Zeebrugse kuisbank is de Z.55 Goede Hoop omgeslagen en is tegen de steiger terecht gekomen. □

Gebruik VHF-kanalen

Sinds geruime tijd wordt de verkeerspost Wemeldinge (NL) ernstig gestoord op kanaal 68, bij hun uitzendingen in verband met de veiligheid van de scheepvaart. Deze storingen worden hoofdzakelijk veroorzaakt door het onreglementair gebruik van kanaal 68 als schip-schip kanaal door Belgische vissers in de Noordzee en in de buurt van Zeebrugge. De hoofddirectie telecommunicatie en post van het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat, beoordeelt deze situatie dan ook als onaanvaardbaar, gezien het kanaal 68 absoluut storingsvrij gebruikt moet kunnen worden voor de veiligheid van de scheepvaart in het gebied rond Wemeldinge. De regio van T.T. dringt dan ook bij de vergunninghouders ten zeerste aan op een korrekt en reglementair gebruik van de radiozend- en ontvangapparatuur aan boord.

Maar hoe dan?

Schip-schip gesprekken zijn slechts toegelaten op de kanalen 8, 72 en 77 en dan nog enkel voor de uitwisseling van berichten in verband met de navigatie. Zij worden bovendien zo kort mogelijk gehouden en bij voorkeur op beperkt vermogen uitgezonden. Het Gewest van de Radio Maritieme Diensten zal dan ook de controle op dergelijke uitzendingen opdrijven en herinnert er de vergunninghouders bovendien aan, dat het onreglementair gebruik van radiozendapparatuur aan boord, aanleiding kan geven tot het intrekken van de vergunning.

HAEGEMAN B.V.B.A.

SLIJPESTEENWEG 36

8432 LEFFINGE

☎ (059) 30.14.34

VERWARMING

SANITAIR

DEGELIJK MATERIAAL

GOEDE AFWERKING

Hoge kosten drukken de exploitatiekosten van de rederijen

HET BESTUUR DER Economische Diensten van het Ministerie van Landbouw (Dienst Zeevisserij) brengt onderzoek elk jaar (1), aan de hand van vertrouwelijke boekhoudingsuittreksels, de kostenfactoren en rendabiliteit van de rederijen. De gegevens die bij het onderzoek werden gehanteerd zijn representatief. Ze zijn afkomstig van de helft (2) van het aantal actieve rederijen. De opvolgende onderzoeken moeten op de eerste plaats een tendens aangeven. Omdat de onderzoekers de exaktheid en de volledigheid van de ter beschikking gestelde gegevens niet kunnen natrekken is enige relativering op zijn plaats.

NIEUW IN HET jongste verslag is de veranderde indeling in categorieën. Voorheen was sprake van vier brutotonnage-groepen waarbij geen rekening werd gehouden met de gebruikte visserijtechnieken. Om dichterbij de realiteit te staan opterden de onderzoekers voor een opsplitsing van de cijfers voor de kustvissers, Eurokotters, kleinere boomkorvaartuigen (0-300 pk/221 kW) die niet behoren tot de vorige categorieën, middelgrote boomkorvaartuigen (301-899 pk), grote boomkorvaartuigen (vanaf 900 pk) en plankenvissers (zij- en hektrawlers, met inbegrip van de zgn. "kreefteputters"). Deze werkwijze laat toe een beter inzicht te verkrijgen in de werkelijke bedrijfs-situatie van elk onderdeel van onze vissersvloot.

Door de nieuwe werkwijze zijn echter niet alle gegevens vergelijkbaar met de kostenstructuur van de voorbije jaren (3).

Situatie in 1989

De resultaten van het onderzoek over 1989 verschenen enkele maanden vroeger dan de laatste jaren gebruikelijk. Dat is alvast een positieve vaststelling. Anderzijds is de inhoud van de vrijgegeven studie

opeen andere leest geschoeid die vergelijking bemoeilijkt. Zo viel het onderzoek naar het vissersinkomen volledig weg. Naar verluidt waren de cijfers de laatste jaren nogal wat van de werkelijke situatie afgegeden zodat zij eerder als ramingen dienden gezien te worden. Enerzijds door gebrek aan referentiemaatstaven, maar ook onjuiste opgaven van het aantal bemanningsleden en de betaalde vergoedingen liggen hieraan aan de basis. De cijfers moesten dan ook steeds met een korreltje zout genomen worden zoals dat in de sektor gebruikelijk is. Nog even herinneren aan de marktsituatie van toen (1989) is wellicht nuttig.

- Aanvoer in eigen havens: 30.297 ton
- Aanvoer in vreemde havens: 4.952 ton
- Totale aanvoer 1989: 35.249 ton
- Resultaat: (-5,2%)-1.921 ton
- De daling werd veroorzaakt door minder aanvoer in eigen havens, terwijl de aanlandingen in vreemde havens ongeveer stabiel bleef.
- Schol bleef met 13.730 ton, ondanks een aanvoerdaling (-6%), de drukst verhandelde vissoort. De flink afgeno-

men kabeljauwaanvoer bleef op de tweede plaats met 4.512 ton (-27%).

□ De tongaanvoer liep op tot 4.111 ton (+17%) en bleef inzake aanvoergewicht op de derde plaats.

□ Bij de duurder demersale vissoorten werd meer tarbot (+25%) en zeeduivel (+46%) aangevoerd maar ook de hoeveelheid goedkope doornhaai (+37%) nam toe. Wijting (-26%), schar (-48%) en roodbaars (-48%) moesten heel wat terrein prijs geven.

□ De aanvoer van pelagische vissoorten (o.a. haring) steeg met 42 ton tot 492 ton, amper 1,4% van de totale aanvoer.

□ Bij de schaal- en weekdieren blonk de garnaal uit met een aanvoerstijging tot 812 ton (+40%).

□ Het aandeel van de drie belangrijkste soorten in de totale aanvoer:

| | |
|-----------|--------|
| Schol | 38,95% |
| Kabeljauw | 12,80% |
| Tong | 11,66% |
| Totaal | 63,41% |

Inzake aanvoerwaarde gaf 1989 volgende cijfers:

- Totale besomming: 3.396 miljoen
- Resultaat: (+5,7%)+183 miljoen

Een behoorlijk resultaat op het eerste gezicht, maar toch bleef de totale aanvoerwaarde nog 109 miljoen frank beneden de globale besomming van het topjaar 1987.

□ De aanvoerwaarde van de tong nam toe tot 1.326 miljoen (+21%).

□ Schol bracht minder op: 622

GEMIDDELDEN PER VAARTUIG

| GROEP & jr | PK/kW | BT | ZD | GEM. BESOM. |
|--------------------|-----------|--------|-----|-------------|
| Kustvissers | | | | |
| 1987 | 209/154 | 41,75 | 151 | 5.072.778 |
| 1988 | 226/166 | 42,37 | 156 | 5.078.417 |
| 1989 | 226/167 | 41,33 | 159 | 4.594.436 |
| Eurokotters | | | | |
| 1987 | 299/220 | 74,63 | 203 | 12.812.853 |
| 1988 | 299/220 | 77,00 | 212 | 12.216.823 |
| 1989 | 300/221 | 74,55 | 223 | 12.427.128 |
| Boomkor (1) | | | | |
| 1987 | 294/216 | 72,00 | 193 | 11.650.577 |
| 1988 | 298/219 | 75,71 | 163 | 11.003.441 |
| 1989 | 299/220 | 77,07 | 204 | 12.372.454 |
| Boomkor (2) | | | | |
| 1987 | 606/446 | 133,54 | 236 | 23.838.229 |
| 1988 | 600/441 | 131,83 | 223 | 19.932.325 |
| 1989 | 557/448 | 127,19 | 216 | 17.944.237 |
| Boomkor (3) | | | | |
| 1987 | 1.066/784 | 241,69 | 246 | 38.144.140 |
| 1988 | 1.093/804 | 242,81 | 254 | 34.644.684 |
| 1989 | 1.146/842 | 251,15 | 256 | 38.719.034 |
| Planken | | | | |
| 1987 | 366/269 | 104,09 | 217 | 14.321.583 |
| 1988 | 364/268 | 101,86 | 227 | 13.326.312 |
| 1989 | 375/276 | 103,01 | 205 | 11.825.802 |

(1) boomkorvaartuigen 0-300 pk; (2) boomkorvaartuigen 301-899 pk, met uitzondering van kustvissers en Eurokotters; (3) boomkorvaartuigen + 899 pk.

miljoen(-21%).

□ Kabeljauw besomde 347 miljoen (-18%)

□ Het aandeel van de belangrijkste vissoorten qua besomming zag er in 1989 als volgt uit:

| | |
|-----------|-------|
| Tong | 39,0% |
| Schol | 18,3% |
| Kabeljauw | 10,2% |
| Totaal | 67,5% |

Wat de samenstelling van de vloot betreft nog even herinneren dat er zeven nieuwe vaartuigen in de vaart kwamen en er zes uit het vlootbestand verdwenen. Bijgevolg telde de Belgische zeevisserijvloot eind 1989 precies 205 vaartuigen met een gemiddelde ouderdom van 18 jaar.

□ Totale tonnemaat: 25.445 BT (+825 BT)

□ Gemiddelde per vaartuig: 124,12 BT (+2,9%)

□ Totaal vermogen: 106.589 pk/78.386 kW (+1.856 pk/1.367 kW)

□ Gemiddelde per vaartuig: 519,94 pk/382,66 kW (+1,3%)

Kustvissers

□ Oudste categorie vaartuigen, vertoeven meestal minder dan 24 uur op zee.

□ Niettegenstaande de kustvissers de laatste drie jaar nooit meer zeedagen realiseerden lag de opbrengst lager dan de voorbije drie jaren. Ten opzichte van vorig jaar bedroeg de opbrengst per zeedag 11,3% minder.

□ De brandstofkosten (t.o.v. de besomming) liggen met 10,4% voor deze categorie het laagst. Voor alle andere categorieën ligt het aandeel van de brandstofkosten tussen de 14 en de 17% van de besomming.

Eurokotters

□ Categorie vaartuigen waarvan de casco van recente datum zijn (na 1981), gebouwd voor de visserij binnen de 12 mijlszone.

□ De besomming per zeedag lag ook hier op het laagste niveau van de laatste jaren. Voor vaartuigen die doorgaans nog niet volledig afgeschreven zijn drukt dit resultaat op het financieel resultaat.

□ Dit is de enige groep die een nettoverlies voor belastingen te verwerken krijgt.

Boomkorvaartuigen

0-300 pk

□ Ook deze categorie vaartuigen boek-

ten een lagere opbrengst per zeedag (-10%). Het jaar voordien was echter verbeterd, waardoor deze vaartuigen nu op het resultaat van 1987 terugvallen.

Boomkorvaartuigen 301-899 pk

□ In deze categorie gaat het groten-deels om volledig afgeschreven vaartuigen zijn. Er is wel een duidelijk verschil waar te nemen in het aantal vaartuigen tussen de oudere en jonge vaartuigen. De vaartuigen van recente datum presteren meer zeedagen.

□ Ook hier is de opbrengst per zeedag de laagste van de jongste drie jaren.

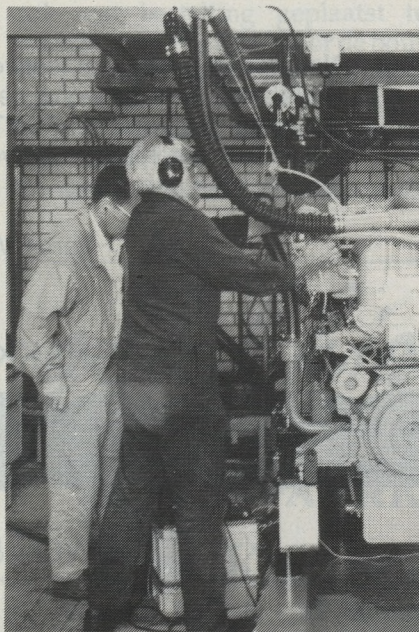
Boomkorvaartuigen +899 pk

□ Deze groep deed het beduidend beter dan in 1988 (+10,7%). De opbrengst per zeedag lag echter nog drie procent beneden het cijfer van 1987. Vermoedelijk speelt hier de invoering van de koeltransporten een rol. De verhouding visdagen-zeedagen door aanlandingen in

VAN PROEF- TOT PRAKTIJKSTAND

Voor Machinefabriek Padmos is geen enkele Mitsubishi-dieselmotor een probleem. Deze dealer van Mitsubishi scheepsdiesels levert even gemakkelijk een 1500 pk hoofdmotor als bijvoorbeeld een 50 pk hulpmotor. Het Padmos-leveringsprogramma bevat, naast alle typen Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren: aggregaten, generator- en havensets. Veelal bouwt en test Padmos de dieselmotoren eerst zelf, volgens Padmos-specificaties. Op de eigen proefstand worden de motoren tot 1000 pk installatie-klaar gemaakt (onder S.I.). Dat betekent: weinig tijdverlies bij het inbouwen en in-bedrijf-stellen van motoren.

De Padmos magazijn-service levert maar liefst 120.000 Mitsubishi-onderdelen uit voorraad, nieuw of gereviseerd, voor de motoren-types: DQ/SE/DS/DB/DE/D-14, D-16, D-20/SB/SA/SN.



Via het unieke ruilservice-systeem kunt u onderdelen laten vervangen door vrijwel nieuwe. Dit ruilservice-systeem is er ook voor complete Mitsubishi-motoren; een geld- en tijdsbesparende oplossing.

Padmos heeft een onderhoudsteam met speciaal opgeleide monteurs die elke-dag-service leveren van Duinkerken tot aan Denemarken.

de echte
scheepsdieselspecialist



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.



MITSUBISHI
DIESELMOTOREN

vreemde havens werd hierdoor gunstig beïnvloed.

▣ Voor deze groep zijn de brandstofkosten (in 1989) met 34,7% toegenomen. Wellicht speelt de aankoop van (duurdere) gasolie in het buitenland hier een rol.

▣ Deze groep behaalt het beste resultaat voor belastingen. Rekening gehouden met de afschrijvingen wordt hier een zeer goed resultaat geboekt.

Plankenvissers

▣ Bij deze categorie is een duidelijk verschil in activiteit, naarmate de vaartuigen meer of minder dan 20 jaar oud zijn.

▣ Ook voor deze categorie ligt de besomming per zeedag lager dan de voorbije drie jaren. De groep had ook te kampen met gedaalde kwota voor rondvis, maar de prijsstijgingen voor o.a. kabeljauw en schelvis compenseerden het verlies gedeeltelijk.

Besluit

Zoals blijkt wordt de rendabelste

visserijbedreven door de grote boomkorvaartuigen (overschot op de besomming 23,09% = bruto bedrijfsresultaat). De plankenvisserij biedt volgens het statistisch onderzoek van de boekhoudingen de minste zekerheid (7,11% bruto bedrijfsresultaat). Op basis van deze cijfers betekent dit dat alle rederijen weliswaar een bruto-overschot (4) boeken, maar dat is nog geen bewijs van een rendabele exploitatie. Zij moeten ook in staat zijn tijdens de levensduur van het vaartuig een reserve aan te leggen om mettertijd in de vervanging van het schip te kunnen voorzien. Die reserve wordt gevormd door de afschrijvingen. Het is pas na aftrek van de afschrijvingen dat blijkt of een rederij echt winstgevend is. Bovendien moet hier als basisbedrag de huidige vervangingswaarde worden genomen en niet de oorspronkelijke kostprijs van het vaartuig.

Dit is zeker niet het geval voor de groep Eurokotters, de enige groep die in 1989 een netto-verlies voor belastingen realiseerde.

De netto-winst voor belastingen ligt

voor alle andere groepen dicht bij elkaar en situeert zich in de orde van 219.000 tot 387.000 frank.

Uit de cijfers blijkt dat de netto-winst voor belastingen het best uit de verf komt voor de categorie grote bokkentreilers. "Een gemiddelde netto-winst voor belastingen van 3,176 miljoen, rekening gehouden met 6,146 miljoen afschrijvingen, kan bezwaarlijk een slecht resultaat genoemd worden" besluiten de samensteller(s) van de studie. (gw)

(1) Sinds 1981 samengevat in "Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij"

(2) 112 uittreksel werden vrijwillig toegestuurd. Dit vertegenwoordigt 55 procent van de 204 vaartuigen die in 1989 bedrijvig waren.

(3) Zie HVB nr. 5, 4 mei 1990 (Niet alle rederijen kunnen nieuwbouw aan); HVB nr. 4, 7 april 1989 (Bedrijfs-ekonomische situatie visserij gezond) en HVB nr. 3, 1 april 1988 (Bedrijfsresultaten 1986)

(4) Bruto-overschot of bruto-exploitatieresultaat = bedrijfsopbrengsten (besommingen) verminderd met alle bedrijfskosten (ook aflossingen en ondernemersrisiko), behalve de afschrijvingen.



LE LIS
verto belgium

Verkrijgbaar bij :

ZEEBRUGGE STORES

Rederskaai 23/24
8380 Zeebrugge
050/54.48.87

FISHING EQUIPMENT

Tijdokstraat 34
8380 Zeebrugge
050/54.41.60

STAALKABEL & TOEBEHOREN



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

Vanaf Maart 1990

POLY-NETWERK - SPEKKEN



TOUWEN & GARENS & STRAPPING

Baantje 12 - B-9160 Hamme

Tel. : 052/47.83.21 - Fax : 052/47.39.79 - Telex : 21829

Bijhuis : 2030 Antwerpen - Zomerweg 30B - Tel. 03/541.65.94 - Fax 541.83.92

Chunnel een melkkoe

In een studie voorspelt de Londen Business School dat de Kanaaltunnel een gigantisch succes tegemoet gaat. Tegen het jaar 2000 zouden de ferryboten van Calais naar Dover zo goed als verdwenen zijn. Deze toonaangevende economische hogeschool besluit dat de winstvooruitzichten onderschat zijn en dat de Chunnel een geldkoe (een wat?) wordt. De evolutie aan de aandelenkoers van Eurotunnel weerspiegelt in elk geval deze optimistische visie niet. Sinds het begin van het jaar heeft het aandeel precies de helft van zijn koers moeten prijsgeven.

Grootste cruiser brandt

Op de laatste grote Franse scheepswerf, *Chantiers de l'Atlantique*, in St.-Nazaire brak begin december brand uit op de in aanbouw zijnde "*Monarch of the Sea*", een zusterschip van de "*Sovereign of the Seas*". Het cruiseschip - dat het grootste ter wereld moest worden - liep zeer zware schade op. Het schip werd gebouwd in opdracht van de Royal Caribbean Cruise Lines en moest in april '91 geleverd worden. Momenteel wordt op de werf de kiel gelegd voor een derde groot passagiersschip, de "*Majesty of the Seas*", voor dezelfde rederij, eveneens een cruiseschip voor 2.700 passagiers dat in het eerste semester van '92 moet afgewerkt zijn.

EG-steun aan scheepsbouw beperkt tot 13 procent

De Europese Commissie heeft het plafond voor de steun aan de scheepsbouw voor 1991 met zeven procent teruggeschroefd tot dertien procent. In 1990 mochten de lidstaten nog twintig procent van de totale kostprijs van grotere schepen subsidiëren en veertien procent voor kleinere schepen. De EG-ministers voor industrie keurden reeds eerder een kaderrichtlijn goed waarin zij stelden dat de steun aan de scheepsbouw verder omlaag moest om binnen drie jaar de steun volledig te laten wegvallen. Het juiste subsidiëringspercentage wordt elk jaar autonoom door de Europese Commissie vastgesteld. De EG-minister hadden zich eraan verwacht

dat de steun tot vijftien procent zou terugvallen. Uiteindelijk is het nog twee procent minder geworden.

Goedgevulde orderboeken voor Vlaamse scheepswerven

De Vlaamse scheepswerven boekten in 1989 voor 10,7 miljard bouworders en haalden dit jaar al voor 12,2 miljard werken binnen. Dat blijkt uit cijfers verstrekt door Gemeenschapsminister voor Economie De Batselier.

De meeste scheepswerven kunnen aan de slag blijven tot eind volgend jaar en sommige ondernemingen hebben zelfs gevulde orderboeken voor 1992 en reeds gedeeltelijk voor 1993.

Scheepskrediet voor oliebestrijdingsschip

De Vlaamse regering is van plan om een goedkoop scheepskrediet toe te kennen voor de bouw van een oliebestrijdingsschip voor de N.V. Ondernemingen De Nul uit Hofstade-Aalst. Het schip zal gebouwd worden op de scheepswerven van Rupelmonde. Het betreft een hoogtechnologisch werkschip dat zal ingezet worden bij ondermeer olievervuiling aan de kust en op de rivieren. De Nul heeft bij "De Merwede" in Hardinxveld-Giessendam ook een bestelling geplaatst ter waarde van 1,8 miljard voor de bouw van een hopperzuiger met een inhoud van 11.750m³, waarmee het baggerschip het grootste ter wereld in zijn soort zal worden.

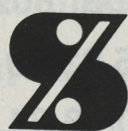
Vorige week keurde de Vlaamse Re-

gering reeds twee miljard scheepskredieten goed. Het gaat om de bouw van een sleepopperzuiger van 1,3 miljard, te bouwen op de werf Fulton Marine voor rekening van de Onderneming De Nul. Ze stelde ook een scheepskrediet van 708 miljoen ter beschikking voor de bouw van vier haven- en kustsleepboten voor de Unie van Reddings- en Sleepdiensten (URS) die zullen gebouwd worden op de scheepswerf van Rupelmonde.

Lexmar-France verkeert in uitzichtloze situatie

De scheepswerf Lexmar-France in het Zuidfranse La Ciotat heeft het konkoordaat aangevraagd. Alleen indien de Zweeds-Amerikaanse eigenaar Backstrom nog enkele miljoenen Franse frank wil pompen in de overnemers van de failliete scheepswerf Normed is de onderneming nog te redden. Dit gebeurde nadat de rechtbank van Marseille Lexmar had veroordeeld tot het betalen van achterstallig loon, vakantiegeld en een schadevergoeding ten belope van zes miljoen Franse frank aan het personeel. De 126 van Normed overgenomen werknemers wachten al vijf maanden op hun loon. Directeur Benoît Barterotte, gewezen rechterhand van wonderboy Bernard Tapie, stelt de Franse regering verantwoordelijk voor de slechte gang van zaken. Lexmar wilden een reeks supertankers van 24 supertankers bouwen, maar burgemeester Lafond van Marseille liet beslag leggen op de installaties. Hij zag net als de socialistische regering meer brood in de plannen van Tapie om in La Ciotat plezierjachten te bouwen.

gelukkig nieuwjaar



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

Spanjaarden onaantastbaar net buiten de 200-mijlszone

Canada machteloos tegen Europese vissers

DE VANGSTBEPERKINGEN en de naleving ervan zijn niet louter een Europees probleem. Ook Canadese vissers kunnen steeds minder vis vangen, terwijl andere landen gewoon doorgaan met hun visserij net buiten de exclusieve 200-mijlszone. Vissen houden zich nu eenmaal niet aan grenzen. Ook de afspraken gemaakt binnen de NAFO, de Noordwest Atlantische Visserij Organisatie waarvan o.a. Canada, de EG en een aantal Oosteuropese landen lid zijn, bieden niet de rechtszekerheid die werd nastreefd. Er zijn overal kapers op de kust.

De NAFO stelt vangstkquota vast op basis van wetenschappelijk onderzoek. Het probleem is dat onder meer de EG zich niet gebonden acht om op de naleving van de vangstcijfers toe te zien. Dit heeft tot gevolg dat er zo veel vis wordt weggehaald waardoor de oostelijke Canadezen binnen hun voorbehouden zone van 320 kilometer nauwelijks genoeg overhouden om hun visindustrie draaiende te houden. Met cijfers in de hand tracht Canada nu te bewijzen dat de Europeanen meer vis weghalen dan afgesproken. Dit brengt de economie in de kustzone, die op vis is gebaseerd, in gevaar. Het gevaar is niet meer denkbeeldig stelt de Canadese overheid. Verschillende fabrieken in de regio sloten reeds hun deuren bij gebrek aan aanvoer omdat heel wat vissers er de brui aan geven. "Vorige winter had onze visserij met de grootste inkrimping uit de geschiedenis af te rekenen, waardoor duizenden arbeidsplaatsen verloren gingen" zegt de Canadese regering. Het grootste Canadese visverwerkingsbedrijf *National Sea Products* heeft reeds de sluiting van twee filialen met 1.500 werknemers aangekondigd.

Platvisprobleem

De vertegenwoordiger van de Canadese regering voor visserijzaken bij de EG wijst vooral de Spaanse en Portugese vissers die net buiten de economische zone vissen met de vinger. De grootste problemen doen zich voor met de platvis, schol en bot. Het gebied waar die platvis leeft bevindt zich voor het grootste deel binnen de voorbehouden zone waar Canada over een alleenrecht beschikt. Maar de vis houdt zich natuurlijk niet aan de afgesproken scheidinglijnen en op volle zee mag iedereen vissen. Canada weet precies waar die vis hen ontglipt. Dit heeft te maken met het Continentaal plat, de ondiepe zone van de oceaan waar platvis zich ophoudt. Voor het grootste gedeelte gaat die ondiepe zone niet ver buiten de kust over in diepe zee. Maar op twee plaatsen loopt de grens tussen ondiep en diep meer dan 200 mijl buiten de kust. Op die plaatsen verlaat de platvis de Canadese wateren waar hij vogelvrij is. Niet alleen Spanjaarden en Portugezen gooien daar de netten uit, maar ook Zuid-Koreaanse vissers gaan er naar hartelust te keer.

Toekomst in gevaar

De Noord-Amerikanen gaan bij de vastlegging van de vangstkquota uit van het duurzaamheidsprincipe. Daar-

mee willen ze voorkomen dat de toekomstige generatie voor uitputte stocks komt te staan. Door de intensieve visserij net buiten de 200-mijlszone kan Canada de visstand in zijn wateren niet duurzaam beheeren stelt de overheid. Deskundigen pleiten voor een oplossing om dit soort situaties te vermijden. De oplossing moet er komen door besprekingen met de landen die in het gebied vissen. De overkoepelende organisatie NAFO is daarvoor goed geplaatst. De EG staat echter niet achter de vangstkquota van de NAFO, omdat die gebaseerd zijn op een zeer strak beheersbeleid. Tegen de houding van de EG kan Canada weinig inbrengen, tenzij eigenmachtig haar economische visserijzone uitbreiden. Dat zou uiteraard aanleiding geven tot internationaal protest en politieke ruzies over de scheidinglijn. De Canadese regering wil het spel dan ook niet zo hard spelen. Gehoopt wordt dat ook andere landen het principe van het duurzaam gebruik van vis bijtreden. De NAFO kan haar vangstkquota alleen maar opleggen aan landen die in het noordwestelijk deel van de Atlantische Oceaan willen vissen. Om deze bevoegdheid uit te breiden naar andere gebieden waar de visvangst tot problemen leidt zullen eerst nog harde onderhandelingen nodig zijn. Het is trouwens niet de enige plaats ter wereld waar het probleem zich stelt. Trekkende vischolen zullen daar trouwens nooit rekening mee houden waardoor *Donuthole*-situaties (1) wellicht altijd zullen bestaan. (gw)

(1) Tussen de kust van de Sovjetunie en de Verenigde Staten valt een klein stukje zee niet binnen de voorbehouden zone van een land. In dat stukje, de *Donuthole* genoemd, komt iedereen naar hartelust vissen.

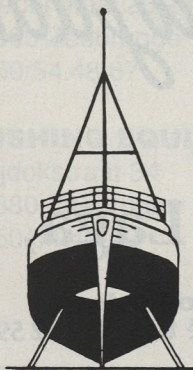
WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSÉ

LEGEWEG, 8020 OOSTKAMP

☎ 050/35.83.60

Priv. 050/38.34.42



NIEUWBOUW VISKOTTERS

GROOT-BRITTANNIE

Visserijakkoord met Falklands

Argentinië en Groot-Britannië sloten een akkoord af voor het gebruik om de visgronden rond de Falkland-eilanden een betere bescherming te bieden. De overeenkomst omvat o.m. een visserijverbod voor alle landen binnen de halve cirkelvormige zone met een straal van 50 mijl ten oosten van de eilandengroep.

De twee landen, die in 1982 een korte maar bloedige strijd leverden om de Falklands, besloten eveneens om een comité op te richten dat de toestand van de visbestanden rond de eilanden op de voet moet volgen.

DENEMARKEN

Tegen gebruik satelliet voor visserijcontrole

Denemarken is fel gekant tegen het voorstel van Europese Commissaris voor Visserij Manuel Marin om de visserij schepen van de lidstaten per satelliet te controleren. "Een verscherping van de controle op de visserij biedt geen oplossing tegen overmatige bevissing. Wij willen niet dat de EG zich ontwikkelt tot een *Big Brother*-staat waarvan de leden 24 uur per dag in het oog worden gehouden" zei de Deense minister van visserij Kent Kirk in Kopenhagen. De Deense minister geeft de voorkeur aan aanpassing van de vangstcapaciteit en verbetering van de maatregelen om de verschillende vissoorten te beschermen. Die maatregel houden met name een inkrimping in van de Eu-

ropese vloot en een vergroting van de netmaaswijdte.

IJSLAND

Minder rondvis

Ook de IJslandse visserijsector heeft met rondvisproblemen te kampen. Nadat reeds tijdens het eerste halfjaar duidelijk werd dat de kabeljauwaanvoer in dalende lijn ging zette de trend zich ook de daaropvolgende maanden door. Eind augustus werd 5.000 ton minder kabeljauw aangevoerd dan het jaar voordien. De daling wordt toegeschreven aan de slechte jaarklasse die aan de beurt is. In die omstandigheden zal de IJslandse regering zeker geen buitenlandse vissers in de 200 mijlszone toelaten. De IJslandse visserijminister liet al horen dat deze mogelijkheid niet eens bespreekbaar is.

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 0,50mm)**
- * **KORRETOUWEN STALEN KABELS**
- * **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



Directie en personeel wensen hun huidig en toekomstig cliënteel het allerbeste voor 1991.

We stellen ons verder ten dienste van ons geacht cliënteel.

EEG**Kontrole met elektronische middelen?**

Volgens EG-kommissaris voor visserij Manuel Marin werkt het huidige systeem van de verdeling van kwota per land theoretisch perfect. Met de controle op de naleving van de EG-bepalingen - een bevoegdheid van de lidstaten - loopt het echter verkeerd stelt de Spanjaard. Volgens het kommissielid stemmen de vangsten niet overeen met de toebedeelde kwota. De vangsthoeveelheden worden jaarlijks schromelijk overschreden. Vooral in de Noordzee zijn de excessen enorm meent Marin. De EG wil dan ook de controle verscherpen met elektronische middelen. De invoering van een zwarte doos die rechtstreeks in verbinding staat met een satelliet bijvoorbeeld. Met een geïntegreerd computersysteem moet het dan mogelijk zijn de schepen permanent te lokaliseren. Volgens Marin is de installatie van de benodigde apparatuur niet eensduur. De impopulaire maatregel heeft alvast dit voordeel dat het de veiligheid ten goede komt, zo argumenteert de EG-kommissaris.

Steun voor vismijnen en de visnijverheid

Voor de bouw van een nieuwe vismijn in Zeebrugge in de achterhaven - het "Europees Visserijcentrum" van de Z.V. - en voor de uitbreiding van een visverwerkend bedrijf in Brugge heeft de Europese Commissie een steunpakket van 72 miljoen goedgekeurd. De investeringen die met beide projecten gepaard gaan belopen 358 miljoen.

Ook voor de uitrusting van de Belgische vissershavens zegde de EG-Kommissie haar steun toe. Het gaat om de principiële goedkeuring van de betoelaging op de investeringsprogramma's (samen goed voor 1,15 miljard) van de vissershavens Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort in het raam van het meerjarig oriëntatieprogramma 1990-1995.

Dichtbundel

Van de Oostendse dichter Frank Decerf, tevens leraar aan de Oostendse stedelijke visserijschool en oud-medewerker aan dit blad verschijnt binnenkort een nieuwe poëziebundel. De uitgeverij Nioba (A'pen/A'dam) besloot om 'STOF VAN SPIEGELS SLAAN' op te nemen in haar voorjaarsaanbieding 1991. De eerste honderd exemplaren van deze bundel werden genummerd en gesigneerd door de auteur. Deze eerste honderd kunnen uitsluitend verkregen worden door voorintekening: prijs 395 frank, te storten op rekening 119-3008301-63 met vermelding van naam en adres. Niet genummerde bundels worden via Nioba Uitgevers, Maarschalk Gérardstraat 6 Antwerpen of via de boekhandel besteld.

STOF VAN SPIEGELS SLAAN is een verzameling hedendaagse sociaal geëngageerde gedichten die elk publiek aanspreekt. Depoëzie is gedreven en ontdaan van alle camouflage.

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen

NOVEMBER 1990

Verandering van telefoonnummer:
 □ O.333 Marco, eigendom N.V. Rederij Marco, Hulstraat 29, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.32.03.

Adresverandering:
 □ Z.445 Marina, eigendom Frans Van Torre, St.-Donaasstraat 9, 8380 Zeebrugge, Brugge 5.

□ Z.571 Custos Deus, eigendom B.V.B.A. Rederij Rudo, Cassiersstraat 14, 8300 Knokke-Heist, tel. 050-60.78.75.

□ O.225 Norman Kim, eigendom Florent Daems-Lingier, Beukenlaan 12, 8450 Bredene, tel. 050-32.37.17.

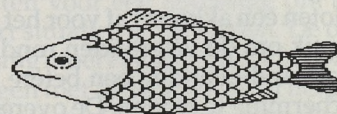
Verandering benaming onderneming:

□ O.108 Arent, eigendom B.V.B.A. Rederij Versluys, Kapellestraat 167, 8450 Bredene.

□ Z.37 Orca, eigendom B.V.B.A. Orca, Onderwijsstraat 125, 8301 Knokke-Heist.

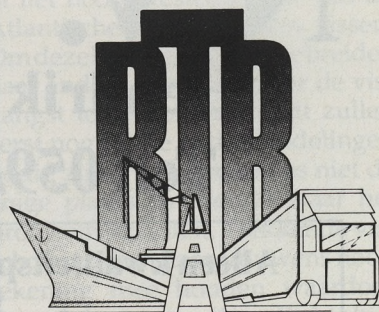
Geschrap:

□ O.303 Girl Linda, eigendom Dirk Wydooghe, Vindictevelaan 10, bus 9, 8400 Oostende en Nick Depreytere (+), zijdeling 24, 8450 Bredene.
 Geschrap: 14.11.90.



— wij wensen u vooral een rustig jaar en veel vakantie

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



BRUGGE - OOSTENDE

**SEKRETARIS:
 IVAN VICTOR**

**Jules Peurquaetstraat
 27,
 8400 Oostende.
 059 / 70 27 41**

**Tijdokstraat 36A,
 8380 Zeebrugge.
 050 / 54 47 15**

Aangesloten bij het Algemeen Belgisch Vakverbond (A.B.V.V.) en bij de Internationale Transportarbeiders Federatie (I.T.F.)

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

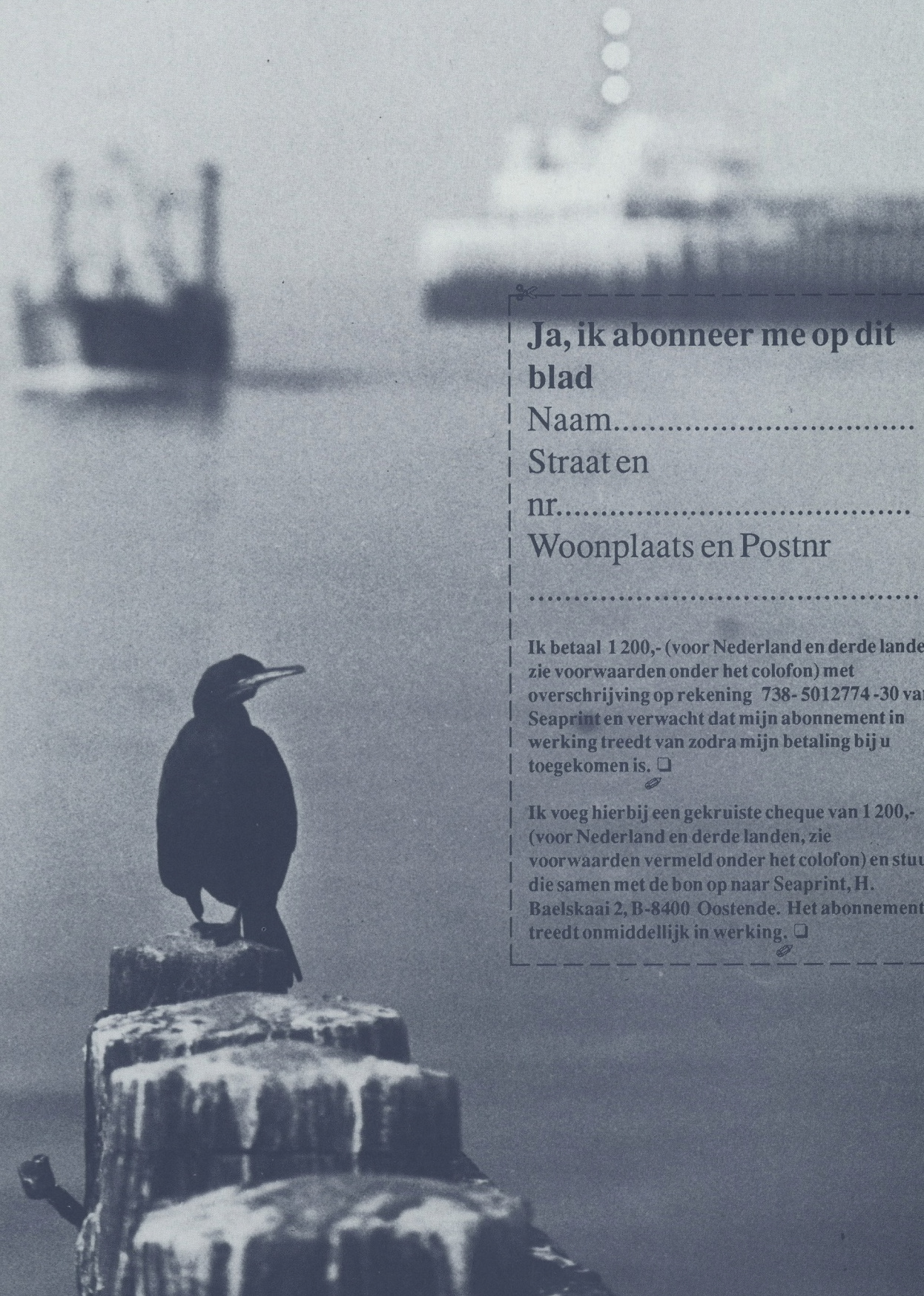


**NIET VOOR NIETS GEEFT 70% VAN DE
REDERS TER VISSERIJ
HET VERTROUWEN AAN HULP IN NOOD.
DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER
VAN VOORDELEN, ZOALS:**

- 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 werken beschermkledij;
- scheepskrediet voor nieuwbouw of inbouw nieuwe motor

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.