HVB

HET VISSERIJBLAD

top 100 Belgische vissersvaartuigen

58ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 2 - 1 feb. 1991 - 99,- BF - afgiftekantoor Oostende X

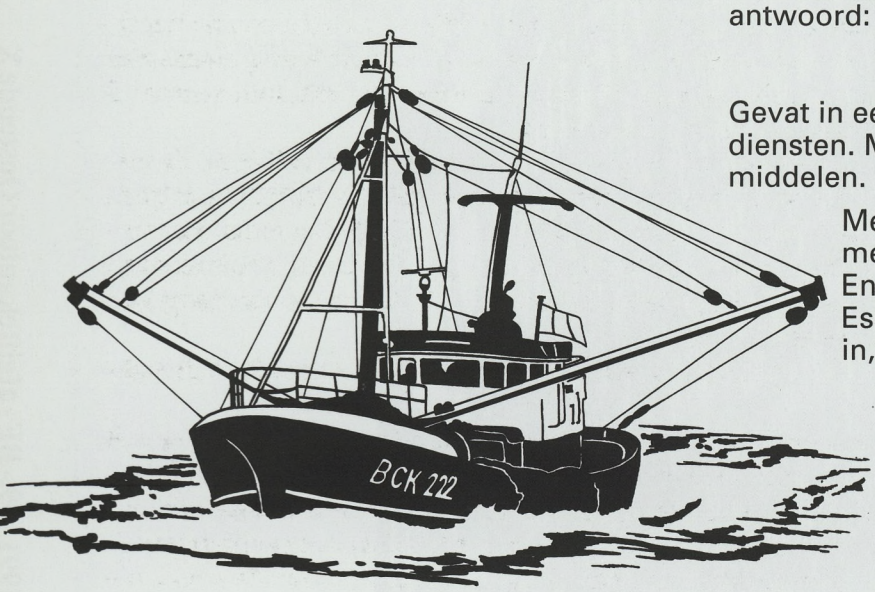
ESSO

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 kompleet 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 OLIEN 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

Esso
LUBRICATION SERVICE
EXXON

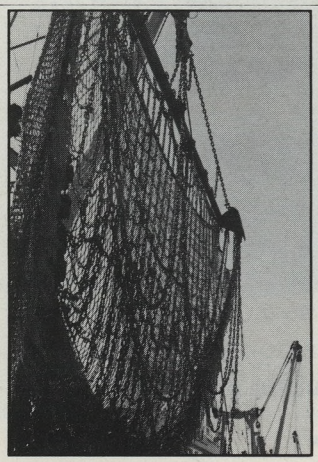
HVB
HET VISSERIJBLAD
onafhankelijk magazine van de zee

Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove
REDAKTIERAAD: Marc Loy, Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Edward Brouckxon, Robert Depoorter (tekeningen), Robert Coelus, Walter Debrock, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (de laatste), Guido Walters
FAKTURATIE: Sonja Vantorre
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
tel: 059/32 55 59
De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redakteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.

ISSN: 0776-6912

SEAPRINT
H. BAELSKAAI 2
8400 OOSTENDE
Tel: 059/32 55 59
Fax: 059/32 17 52
is verantwoordelijk voor het werven van publiciteit, de verzending en de technische realisatie van Het Visserijblad
Openingsuren: elke werkdag van 9 uur tot 12.30 uur.
Abonnementen: 1 jaar (12 nummers) door overschrijving van 1 200,- (Nederland 1 900,- B.F.) op rekening 738-5012774-30 van SEAPRINT c.v., met vermelding : abo HVB. Steunabonnementen: 2 000,- B.F./ jaar.
Subscriptions (one year) in other countries: Austria: S 676; Denmark Kr 375; Finland: MK 217; France: F 324; Germany DM 96; Greece Dr 8511; Ireland £ 36; Italy Lir 68 800; Norway: Kr 360; Portugal: Esc 8114; Spain: Pta 6000; Sweden: Kr 325; Switzerland: F 83; U.K.: £32.



Omslagfoto: Guido Walters

Steeds maar minder?

De besparingswoede die nu al een vijftiental jaren onze gewesten teistert begint de spuigaten uit te lopen.
Wie stempelt moet minder inkomsten krijgen, de winsten moeten kleiner worden, wie werkt moet inleveren... Hat aantal vaartuigen moet persé naar beneden, er mag minder vis gevangen worden, er moeten minder onkosten gemaakt worden, er moeten minder treinen en bussen rijden (anderzijds rijden er ook teveel auto's), de staat moet besnoeien, de bedrijven moeten rationaliseren, de gemeenten moeten op zowat alles besparen en de gemiddelde mens wordt zelfs te dik bevonden en moet dus minder gaan eten.
En dat gaat alsmaar door.
Met een vergrootglas wordt er gezocht in donkere hoeken en kanten waar er nog één en ander kan weggesnoeid worden. Is daar nog iemand die winst maakt? Snoeien! Is daar iemand die teveel werkt? Inleveren! Is daar iemand die te weinig werkt? De bijl erin!
Uiteraard gebeurt al dat snoeiwerk het liefst bij de buren. De staat speelt de bal door aan de gewesten en deze geven een seintje aan de gemeenten. Voor de enen zijn de winsten te hoog en voor de anderen de lonen. Voor degenen die werk hebben zijn het de werklozen die het te breed hebben en voor de stempelaars zijn het de vreemdelingen (helaas hebben deze laatsten niemand meer om de bal door te spelen).
De jongste tijd hebben de snoeiers hun oog laten vallen op de visserijscholen. Daarvan zijn er opeens teveel. So what? Dat is geen nieuw probleem. Er zijn al 'teveel' visserijscholen vanaf het moment dat er een tweede bijgekomen is. Dat heeft nooit iemand enige koppijn bezorgd, integendeel. Maar vanaf vandaag kan het opeens niet meer.
En ook voor dat probleem is er maar één wondermiddel: de hakbijl.
Rendement blijkt daarbij het toverwoord te zijn. Blijkbaar wordt vergeten dat dit een ekonomisch begrip is en dat een aantal zaken aan ekonomische begrippen ontsnappen. Wat is het rendement van een visserijschool te Nieuwpoort? Wie kan er becijferen welke de (ekonomische én andere) gevolgen zijn voor de streek als die school wegvalt? Welke cijfers kan men kleven op de invloed die de Oostendse stedelijke visserijschool uitoefent op de uitstraling van de sektor?
Een school is nog iets anders dan een gebouw waar kennis doorgegeven wordt. Een school is een centrum waarrond een streek (én een sektor) zich sociaal, politiek, ekonomisch en kultureel organiseert.
Elk snoeien dat daarin gebeurt is een verarming van die streek én van die sektor. En als het dan al waar is dat er teweinig leerlingen zijn in elk van die scholen, laat er ons dan voor zorgen dat het beroep weer aantrekkelijk wordt, zodat er zich meer leerlingen aanbieden.
Wie zei het ook alweer? Afbreken is gemakkelijk, maar opbouwen...?!

Flor Vandekerckhove

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN 1 8620 NIEUWPOORT

TEL: 058 234 871 — FAX: 058 234 875 — Tlx 810.32

AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.162 VAN DYCK ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

De 'Van Dyck', een prachtschip voor de boomkorvisserij, gebouwd op de scheepswerven De Graeve. Uitgerust met de meest vooruitstrevende techniek op het gebied van de dekwerktuigen:

- Een el. 8-trommel vislier in monoblok-uitvoering, met automatische kabelgeleiding. Alle 8 trommels met luchtbediende rem en koppeling vanaf 1 post met vergrendelstand in stop-positie. Nom. trekkracht 20 T; stilstandtractie 30 T.
- Een el. gedreven ankerlier voor keten dia 21 mm
- Een hydro-el. stuurinrichting van het vertrouwde type met 2 parallel werkende drukcilinders, met ontdubbelde pompgroep, één voor nominaal bedrijf en één als stand-by; met ontdubbelde knuppelbesturing vanaf de brug.

"BRUSSELLE" HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

In de vaart

Wij wensen rederij Bunkers Dobbelaere en de bemanning van de Z 162 een behouden vaart en veel succes met hun nieuwe schip.

De motor is een krachtige 8 cilinder F 240 en staat garant voor vele jaren trouwe dienst.

Kwaliteit en betrouwbaarheid, concurrerend zijn en een partner in 'Power'; dat zijn de uitgangspunten van Stork-Wärtsilä Diesel.

STORK-WÄRTSILÄ DIESEL

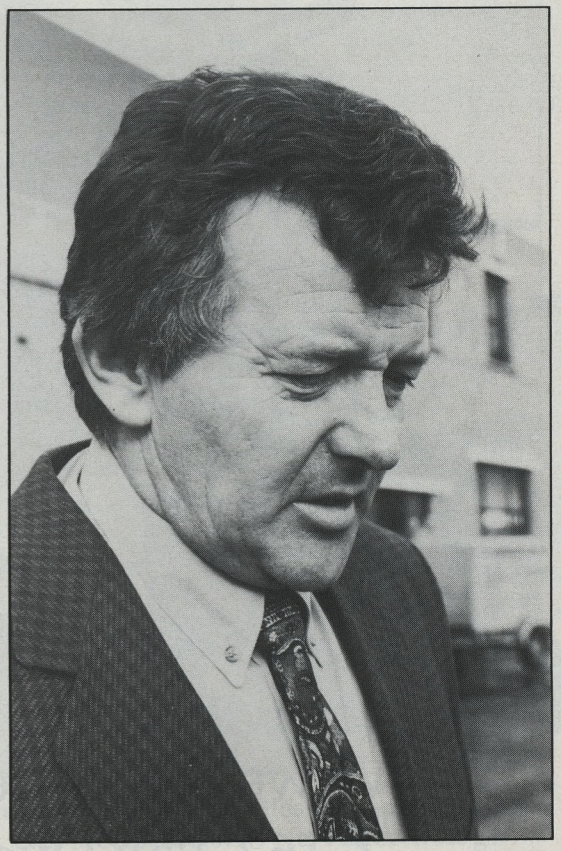
Stork-Wärtsilä Diesel B.V.
Postbus 10608 - 8000 GB Zwolle
Telefoon +31 - 38 - 253253

Nieuwe bokkentreiler verkocht reeds in Den Helder

Z.162 Van Dyck modelschip voor Zeebrugge

OP EEN ONGEBRUIKELIJKE plaats - voor het Zeestation aan de Zeebrugse muur - greep de inwijdingsplechtigheid plaats van de nieuwe bokkentreiler Z.162 Van Dyck. Niet alleen omwille van de kostprijs geen alledaags vaartuig, maar ook de degelijke afwerking en de uitgebreide voorzieningen maken van dit vissersvaartuig een benijdenswaardig modelschip.

Reder Daniël Dobbelaere heeft zich niet laten afschrikken door de loodzware investering. Voor de bouw deed hij beroep op de gedegen vakkennis en de jarenlange ervaring van de Scheepswerf De Graeve in Zeebrugge die met de bouw van de Z.162 Van Dyck haar 92ste vissersvaartuig afleverde. De grote bokkentreiler is eigendom van de N.V. Bunkers-Dobbelaere uit Knokke-Heist. Daniël Dobbelaere, die ook een oliehandel runt in de Zeebrugse Vissersstraat, treedt op als zaakvoerder van de ondernemende rederij.

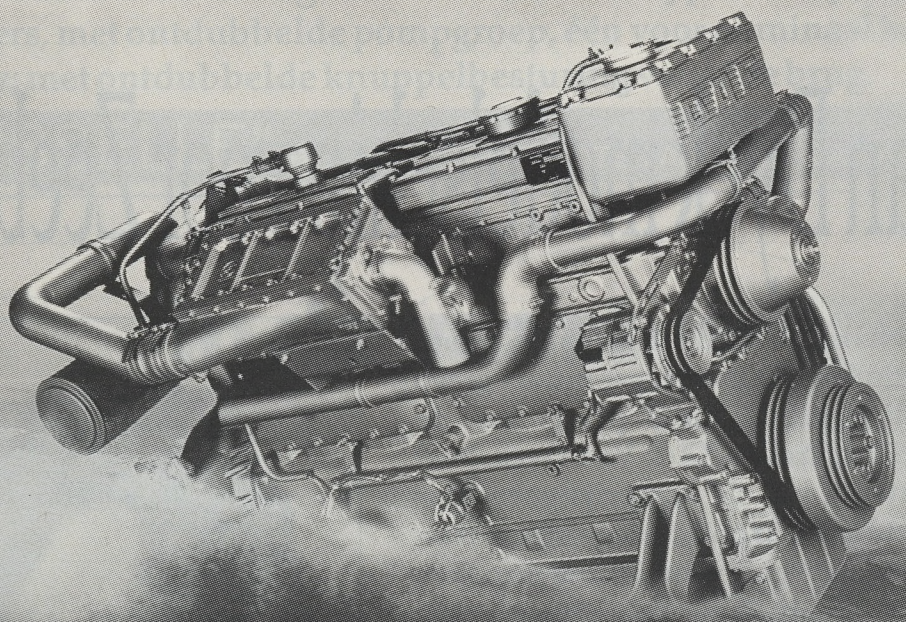


Reder Daniël Dobbelaere die een prachtschip in de vaart bracht. (foto gw)

☞

DAF DIESEL

STERK BETROUWBAAR EN VOORTVAREND



DAF

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

Wij wensen reder en bemanning van de Z.162 'Van Dyck' een behouden vaart en goede besommingen

Nieuwe parel

De nieuwe Z.162 Van Dyck kon er pas komen na het uitvlaggen van de "oude" Z.162 die halfweg 1974 in de vaart kwam en nu deel uitmaakt van de Brixhamse vloot voor de schelpenvisserij. Het was het eerste vaartuig in een reeks van vijf grote bokkers van 34 meter en 1.000 pk die in de jaren zeventig bij Leon De Graeve op stapel werden gezet. Na de Z.162 voor reder Leon Geselle en zoon Robert volgden de Z.27 Mercurius voor rederij Neyts-Claeys uit Heist en de Z.99 Tera Nova. Het was op zaterdag 15 juni 1974 dat de doopplechtigheid van de Z.162 plaats greep. Tijdens het traditioneel banket dat op de doop volgde was de lof voor de nieuwkomer niet uit de lucht. Sprekers maakten gewag van een krachttoer en van een *nieuwe parel aan de kroon van de Zeebrugse visserij*, maar waarschuwden toen ook reeds voor het grote gevaar dat achter de aangekondigde beschermingsmaatregelen schuil ging. Het heeft het geloof in de toekomst van de visserij nauwelijks aangetast. Tientallen nieuwe vaartuigen liepen sindsdien van stapel. Ruim zestien jaar na de overdracht van de "oude" Z.162 lag een nieuwe gelijknamige *parel* kant en klaar voor de wal. En ook voor dit schip werd de lof niet gespaard.

Promotor van de nieuwe treiler was de 44-jarige rederszoon van Emiel Dobbelaere, alias "Mieltje van Gats", Daniël. Vader Dobbelaere - nu 78 - liet heel wat schepen door zijn handen gaan. Tijdens de oorlogsjaren o.m. de Z.56 Op Hoop van Zegen (ex-H.21), een houten vaartuig van 50 pk en de gelijknamige Z.494. De naam van het schip bleef in de familie. De onlangs bij Seghers in Oostende te water gelaten en momenteel voor afwerking bij De Graeve liggende Z.98 van zijn schoonzoon Stanley Vantorre behield

☞

De bemanning van de Z.162 Van Dyck: schipper Herwin Vantorre, bootsman Jan Slosse, stuurman Mario Tas, machinist Yves Tratsaert en de matrozen Jacky Marchand, Yves Meesschaert en Peter Florée. (foto gw)

ANTWERP MARINE RADIO CY N.V.

NOORDHINDERSTRAAT 6-8, 8380 ZEEBRUGGE – ∅ (050) 54 42 71
FAX (050) 54 76 78

leverde aan boord van de

Z.162 — VAN DIJCK

de electronische navigatie-apparatuur
bestaande uit:

- SSB ZENDER/ONTVANGER KORTE GOLF
- VHF - TOESTELLEN ..... SAILOR
- RADARS, GPS, INTERCOM..... RAY THEON
- KLEURENDIEPTEMETERS, NAVTEX ..... JRC
- QOUD FISH PLOTTER ..... MARCOM
- AUTOPILOT ..... CETREK
- NAVIGATOR ..... SHIPMATE
- ECONOMETER ..... BEN

≈

WIJ DANKEN REDER EN WERF VOOR HET VERTROUWEN, EN WENSEN REDER EN BEMANNING BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN.

A M R C : **KWALITEIT** **SERVICE**

de naam. Later bezat "Mieltje" de Z.209 Toni, Z.777 Credo (met F. De Groote), Z.455 Nirwana, Z.171 Zeester (met Gerard Vantorre), Z.504 Golfbreker en Z.222 Edwin (met Leon Savels), O.108 Adriatic, Z.425 Sonny Boy, Z.775 Zinnia (met Omer Vantorre), Z.295 Apollo VII en Z.331 Sonny Boy II.
Het baart dan ook geen verwondering dat zoon Daniël naar de visserijschool in Heist trok en weldra als machinist inscheepte. Zijn eerste eigen schip, van Nederlandse origine, de Z.126 Marretje (600 pk), verwierf hij in 1976 en in 1984 nam hij de Z.162 van Robert Geselle over.

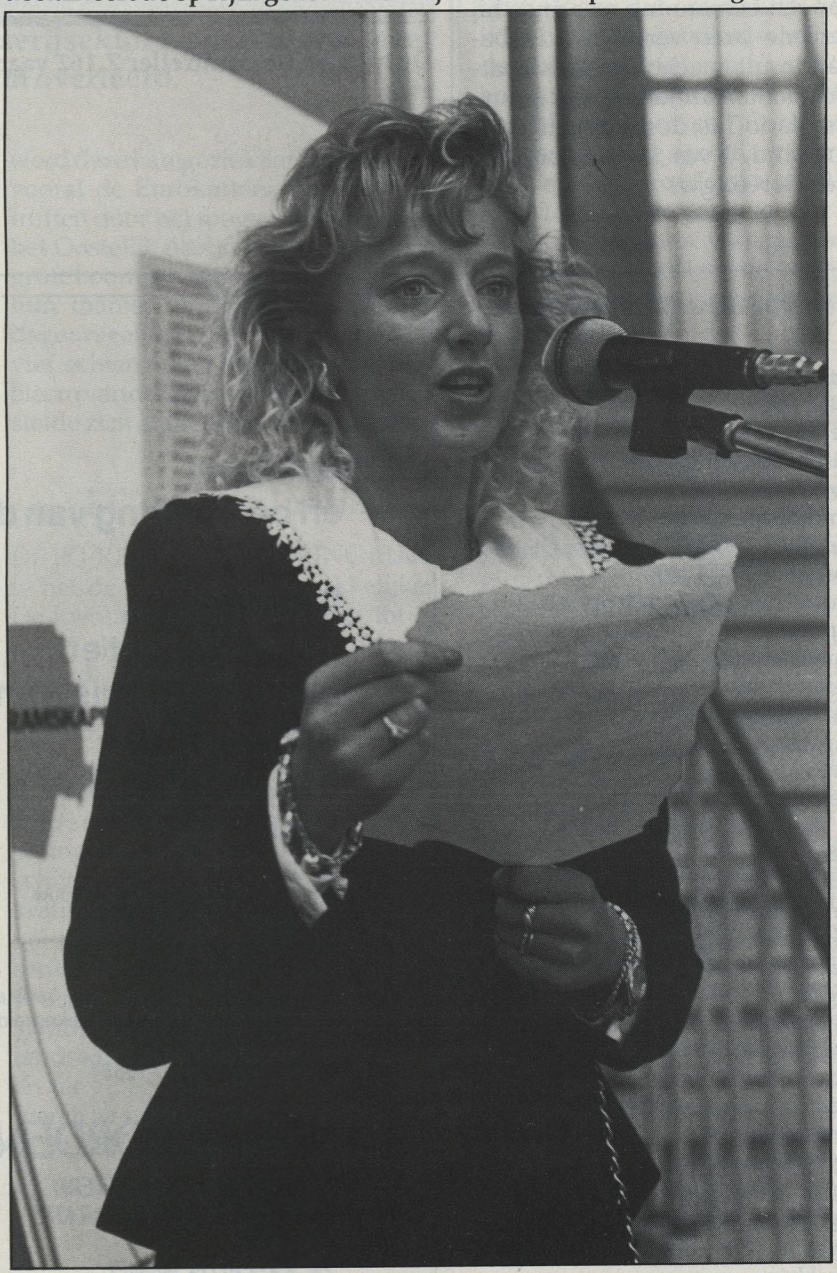
Belangstelling

Negen maanden bouwtijd volstonden om het nieuwe vissersvaartuig bedrijfsklaar te maken. De Z.321 Westhinder (toen nog Z.30) lag nog niet in het water toen in de ateliers van De Graeve de eerste sekties voor de Z.162 reeds bijeen gelast werden. Van een echte kiellegging is in de hedendaagse scheepsbouw geen sprake meer. Zonder veel plichtplegingen werd de bouw op de scheepshelling in maart vorig jaar gestart. De konstruktie vorderde zienderogen. In die mate dat het casco enkele maanden later reeds opgebouwd was. Op 3 november liet meter Danielle Dobbelaere, dochter van de reder, de champagne knallen. Onmiddellijk gleed de gedeeltelijk opgetuigde stalen romp feilloos in het water. Vijf weken later greep het doopfeest plaats. Onder ruime belangstelling waarbij ook de televisiecamera's het niet lieten afweten. Het was visserijaalmoezenier Corneillie die het schip inzegende en de bemanning alle heil toewenste. Na het heien van de paasnagels, o.m. ook door peterboekhouder Eric Swinnen, was het een drukte van jewelste om het inwendige schip in ogenschouw te nemen. De genodigden werden in het Zeestation nog vergast op een verzorgde receptie waarop niets ontbrak.

Zeewaardig

De volgende dinsdag, bij ijzig weer, vertrok de nieuw boomkortreiler voor zijn officiële proefvaart. Na afloop van de proeven waren de opvarenden en de scheepvaartinspektie opgetogen over het gedrag van het modelschip dat dan ook

Boven: Reder Daniël Dobbelaere met echtgenote Greta, meter en dochter Daniëlla en peter Eric Swinnen. Onder: Meter Daniëlla declameert de op rijm gezette tekst tijdens de receptie. (foto's gw)



☞

zonder problemen een zeewaardigheidsattest kreeg. Schipper Herwin Vantorre omschreef het als een rots in de branding. *"Bij het buitenzetten van het vistuig gaf het vaartuig geen krimp"* zei hij opgetogen over de stabiliteit. Twee dagen later, op donderdag 17 januari, vertrok de Z.162 op maidentrip naar de Noordzee, een reis richting Texel. Vrijdag 25 januari werd de eerste vangst al geveild in Den Helder en volgende week mag de Van Dyck met een nieuwe vislading in Zeebrugge worden verwacht.

De Z.162 Van Dyck is bemand door schipper Herwin Vantorre die al vier jaar in dienst is bij Daniël Dobbelaere en de voorbije jaren de oude Z.162 voer. Hij wordt bijgestaan door een bemanning waarmee hij al enkele jaren vertrouwd is, bestaande uit machinist Yves Tratsaert, bootsman Jan Slosse, stuurman Mario Tas, de matrozen Jacky Marchand, Yves Meesschaert en Peter Florée. (gw)

De nieuwe bokkentreiler Z.162 vaart voor het eerst het zeegat uit. (foto gw)

Technische fiche Z.162 Van Dyck

- Lengte over alles: 37,65 m
- Breedte: 8,50 m
- Holte: 4,70 m
- Gemiddelde diepte: 4,7 m
- Bruto-tonnage: 368 bt
- Netto-tonnage: 115 bt
- Hoofdmotor: Stork-Werkspoor Diesel
- Motortype: 8 FDM 240
- Vermogen op schroef: 900 pk, 662 kW bij 715 tr/min.
- Hulpmotoren (2): Daf 330 pk
- Hulpset: 120 pk
- Keerkoppeling: Reyntjes
- Boegschroef: 90 pk (Promac Van Voorden)
- Straalbuis: 3.000 mm, Hodi, roestvrij staal. Schroef: Vordap Bronial (Van Voorden).
- Winch: Brusselle, 8 trommels
- Stuurmachine: Brusselle (hydraulisch)
- Trekkrachtmeting: Marelec
- IJsmachines (2): Promac, Van Voorden, 2.500 kg/u.
- Koelinstallatie Promac (Van Voorden). 2 Promac hogedrukreinigers.
- Brandstoftank: 98.000 l.
- Brandstofverbruik: 4.000 l./24 uur
- Watertank: 92.000 l.
- Smeerolietank: 800 l.
- Visruim: 184 m², 1.500 kisten
- Navigatie-apparatuur: A.R.D.
- Eigenaar: NV Bunkers-Dobbelaere, Knokke-Heist

Schipper en bemanning van de nieuwe Z.162 Van Dyck

Goede vaart, goede vangst en behouden thuiskomst! Dat wenst de Van Voorden Groep u toe.

Ook voor uw nieuwbouw/ombouw levert de Van Voorden Groep topkwaliteit scheepsschroeven, straalbuizen, stuurmachines, stabiloroeren, boegschroeven, koel- en scherfijsinstallaties met de zekerheid van een 24-uurs servicedienst.
Telefoon 0031-4180-12654

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN GIETERIJ
VAN VOORDEN REPARATIE
PROMAC
HODI-ZALTBOMMEL

Belgische visserij heeft geen gemakkelijk jaar achter de rug

Drie miljard frank vis, maar ook veel zorgen

WAS 1990 een goed of een slecht jaar voor de Belgische zeevisserij? Het antwoord is niet in een handomdraai te geven. De vloot kon nagenoeg het jaar uitvissen, iets wat slechts mogelijk was door een indrukwekkende reeks kwotaruilen met andere EG-lidstaten. In elk geval maakt het stringente EG-beleid het de Belgische vissers niet gemakkelijk. Wanneer het antwoord op de vraag de som is van de prijsdalingen, bemanningstekorten, het slechter worden van de ekonomische toestand en benauwende olieprijsstijgingen in de twee helft van het jaar is het besluit (te) vlug getrokken. De zeevisserijsektor heeft echter al meer dan één storm overleefd.

TOCH BETEKENT DIT niet dat de problemen aan reders en vissers voorbijgingen. Ze waren wel degelijk aanwezig. 1990 was in elk geval geen visserijjaar dat aanleiding gaf tot euforische toestanden. De globale bruto-opbrengst in de drie Belgische vismijnen (met inbegrip van aanlandingen van vreemde vaartuigen) ging slechts lichtjes vooruit (+0,59 %) en bedroeg volgens voorlopige cijfers 3.074 miljoen. Dit niettegenstaande het aanvoervolume met 5,53 % toenam tot 32.453 ton. Door de daling van de gemiddelde visprijs betekent dit dat er meer moest worden aangevoerd om de besomming van vorig jaar te evenaren. Op de eerste plaats had de prijsval voor de tongsoorten een nefaste weerslag op de resultaten. Voor een sektor die traditioneel één derde tot de helft van zijn inkomsten uit deze gewilde platvis put is de tongprijs dé achillespees. Omdat de situatie toch niet uit de hand liep kan het resultaat toch als bevredigend worden aanvaard. Het is immers niet ieder jaar mogelijk om de resultaten van het topjaar 1987 te evenaren.

1990 ging in de eerste plaats slecht van start voor de kustvissers. Door de hevige stormen in de eerste maanden kregen de kleinste vaartuigen weinig kans om zeedagen op te nemen. Op het einde van het jaar werd deze kategorie vaartuigen, maar vooral de Eurokotters, opnieuw getroffen door het tongvangstverbod in het Oostelijk deel van het Kanaal. De grote boomkorvaartuigen moesten op hun manier woekeren met de zeedagenregeling. De visserijaktiviteit viel echter nooit stil, maar het probleem van de leefbaarheid van de vloot stelde zich akuter dan ooit voorheen.

EG-bureaukratie

DE EG-REGELEMENTERING maakte het de vissers niet gemakkelijker. De kwotaregeling mag dan al tot de minst slechte oplossing worden gerekend. Aan de administratieve rompslomp met logboeken en andere administratieve verplichtingen lijkt geen einde te komen. Bovendien moet elke schipper ook oog hebben voor gewijzigde omstandigheden en nieuwe bepalingen die om de haverklap verschijnen. Begrijpelijk dat het bureaukratisch optreden van de EG voor wrevel zorgt. Maar wanneer een EG-tussenkomst eens echt gewenst is zwijgt Brussel. De EG-stem bleef in eerste instantie stom bij de invasie van Nederlandse bokkentreilers voor onze kust en ter gelegenheid van het onwettig weren van de Belgische bokkentreilers in de Golf van Biscaje.

Lager rendement

AANGEZIEN HET GROOTSTE deel van de Belgische zeevisserijvloot uit boomkorvaartuigen bestaat drukken de lagere tongprijzen de inkomsten van de rederijen. Daartegenover staan ook hogere exploitatiekosten door de forse stijging van de brandstofprijs. Sinds de bezetting van Koeweit halfweg vorig jaar nam de gasolieprijs gestadig toe en dus ook de uitbatingskosten. Wat dit betekent wordt duidelijk wanneer rekening wordt gehouden met het verbruik 1.300 liter per 24 uur door een Eurokotter. Een prijsstijging van 6 naar 10 frank betekent een **meerkost** van 50.000 tot 60.000 frank per reis. Op een twintigtal vaarten vertegenwoordigt dit een aardige meeruitgave voor de reder én voor sommige bemanningen.

Weinig nieuwbouw

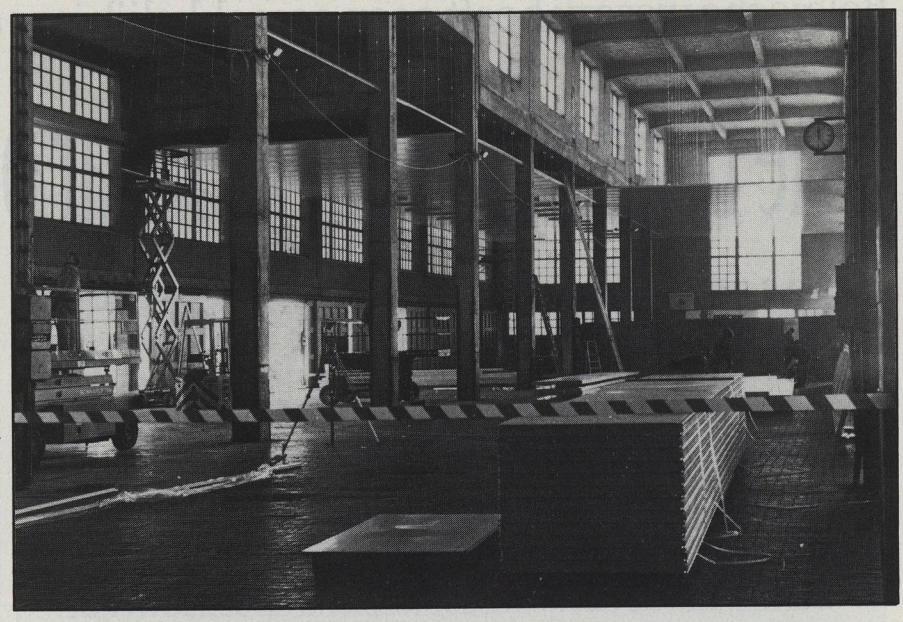
OOK DE SCHEEPSKREDIETEN en Feoga-steun liggen duidelijk niet meer voor het grijpen. Nieuwbouwprojekten krijgen moeten op geen steun meer rekenen. Vervangingsnieuwbouw kan nog binnen welbepaalde beperkingen. Dit verklaart enigszins waarom in 1990 slechts twee nieuwe eenheden in bedrijf kwamen (Z.321 en Z.200), de Scheldevloot buiten beschouwing gelaten. Dit betekent ongetwijfeld een vertraging van de vlootvernieuwing die zich in het begin van de jaren tachtig inzette. Maar zolang de kapaciteit van de Belgische zeevisserijvloot niet beneden de EG-drempel ligt moet op geen versoepeling van het subsidiëringspatroon worden gerekend.

Of er een verband bestaat tussen de talrijke eigendomswissels in de loop van het voorbije jaar en de beperkte mogelijkheden voor nieuwbouw is moeilijk te zeggen. Feit is dat er een twintigtal vaartuigen volledig of gedeeltelijk in andere handen overging. De investerings- ☞

vennootschap Fishlink liet zich hierbij niet onbetuigd. Ook door schrapping werden enkele vaartuigen aan de vloot ontrokken maar de vrijgekomen plaats (en machtiging) zal mettertijd door nieuwbouw weer ingenomen worden. Veel gegadigden die werkelijk gebruik maken van de beëindigingspremie zijn er nog niet opgedoken. Een gevoelige verhoging van de premie werd door de Visserijraad al in het vooruitzicht gesteld. Het ziet er echter nog niet naar uit dat de Belgische zeevisserijvloot binnen de kortste keren beneden de gewenste vlootkapaciteit daalt die en ruimte schept voor verdere vlootvernieuwing. De scheepswerven aan de kust zouden het zeker liever anders zien.

Renovatie vismijn

DE VERNIEUWING EN aanpassing van de vismijnen aan de nog onduidelijke EG-normen was een onderwerp dat vorig jaar regelmatig het nieuws haalde. De Zeebrugse Visveiling kreeg uiteindelijk toch een bouwvergunning vast voor de realizatie van het soms verguisde Europees Visserijcentrum in de achterhaven. In Oostende werd het dure en inefficiënte koelvloerprojekt afgevoerd maar het stadsbestuur nam wel het initiatief om dit jaar werk te maken van de vernieuwing van de verkoophal en de bouw van koelcellen. In Nieuwpoort werd de privatisering van de vismijn afgewenteld. De nieuwe meerderheid stelde wel middelen ter beschikking om noodzakelijke werken uit te voeren. Maar over de toekomst van de Nieuwpoortse visserij maakt menigeen zich zorgen, een bezorgdheid die veel verder reikt dan het wegvallen van de plaatselijke visserijschool alleen. (gw)



1990 was het jaar van de plannen, 1991 wordt het jaar van de uitvoering. In de Oostendse veilingshal zijn de eerste isolatiepanelen aan het plafond reeds opgehangen. (foto gw)

1990 IN CIJFERS

AANVOER	1990	1989	VERSCHIL
Zeebrugge	18.962 ton	17.440 ton	(+8,73 %)
Oostende	11.932 ton	11.588 ton	(+2,97 %)
Nieuwpoort	1.559 ton	1.723 ton	(-9,52 %)
TOTAAL	32.453 ton	30.751 ton	(+5,53 %)
BESOMMING			
Zeebrugge	1.842 mlj	1.835 mlj	(+0,38 %)
Oostende	1.080 mlj	1.064 mlj	(+1,50 %)
Nieuwpoort	152 mlj	157 mlj	(-3,18 %)
TOTAAL	3.074 mlj	3.056 mlj	(+0,59 %)

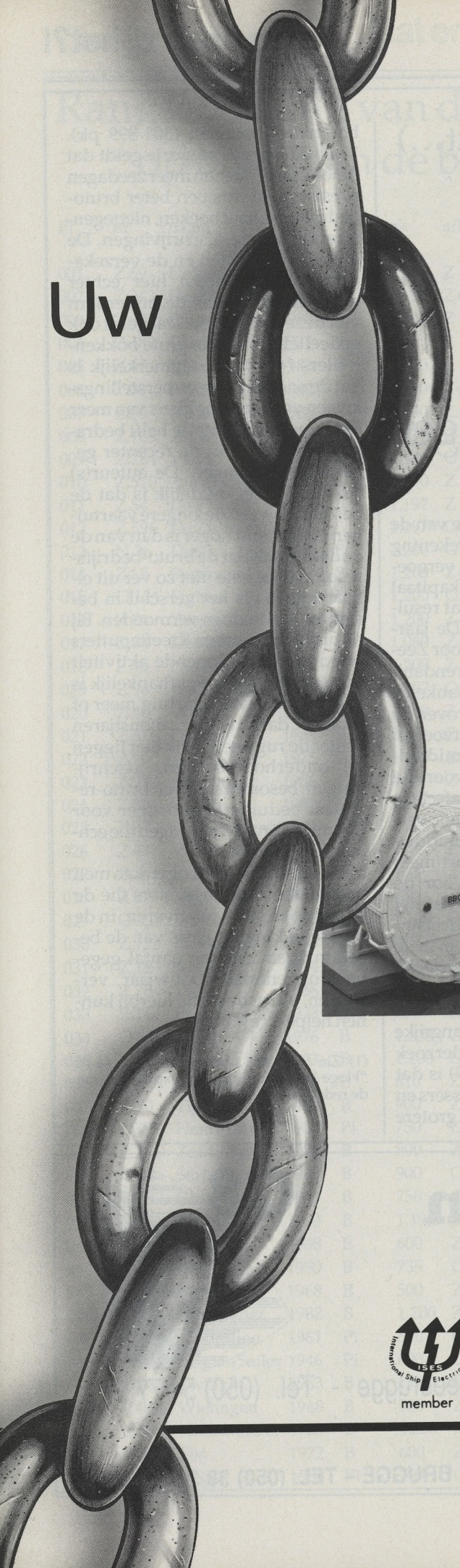
ZV ZEEBRUGSE VISVEILING NV

SAMEN MIKKEN OP DE MARKT VAN MORGEN

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



Uw

ABB

ASEA BROWN BOVERI

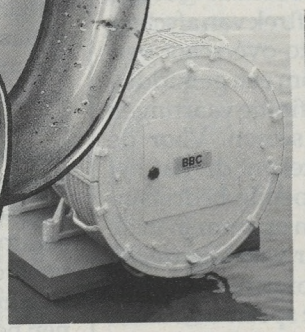
met de Belgische havens

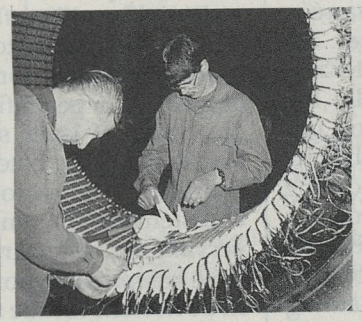
ANTWERPEN - BRUSSEL - GENT - ZEEBRUGGE

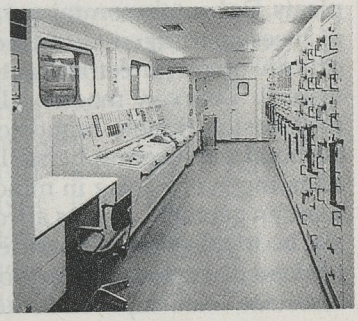
Vakkennis, ervaren specialisten en professionele serviceverlening maken van Asea Brown Boveri Etamo uw beste keuze voor alle herstellingen aan:

ELEKTRISCHE EN MECHANISCHE UITRUSTINGEN, 24 uur op 24.

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







en met de scheepsbouw

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

ISES International Ship Electric Service member

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

Noorderlaan 81,
B-2030 Antwerpen

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

(omdat top-200 zo eigenaardig klinkt...)

top 100 Van de Belgische vissersvaartuigen

ZOALS IN HET verleden publiceert HVB ook dit jaar een rangschikking naar opbrengst van de Belgische vissersvaartuigen. Van de vroegere gewoonte om brutobesommingscijfers te publiceren werd enkele jaren geleden reeds afgestapt. De bedrijfsinkomsten zijn nu eenmaal vertrouwelijke cijfers. De hoogste besommingen spreken soms tot de verbeelding omdat het begrip *omzet* vaak werd verward met *winst*. Relativering en enig inzicht is hier op zijn plaats. De brutobesomming van één of meer vaartuigen vormt het bedrijfsinkomen van een rederij ter zeevisserij. Daarvan moeten alle bedrijfskosten (lonen, brandstof, onderhoud, verzekering, herstellingen, aflossingen enz.) nog in mindering worden gebracht. Pas na aftrek van alle bedrijfskosten en financiële lasten kent de eigenaar het exploitatieresultaat van zijn onderneming waarop hij/zij door de fiskus wordt belast. Wat nog rest na aftrek van belastingen wordt boekhoudkundig omschreven als het *effektief resultaat*. De uiteindelijke winst die dan nog overblijft is slechts een fraktie van de jaarbesomming. Als men rekening houdt met alle faktoren (ook vergoeding van het geïnvesteerde kapitaal en ondernemersrisiko) kan dat resultaat ook negatief uitvallen. De jaarlijkse analyse van de Dienst voor Zeevisserij (1) toont aan dat de rendabiliteit van de rederijen sterk afhankelijk is van het scheepstype waarover de onderneming beschikt. Onderzoek in het verleden leerde dat het **gemiddelde** netto-exploitatieresultaat voor alle vaartuigklassen na aftrek van afschrijvingen nog een netto-overschot vertoonde. Omdat het om een gemiddelde gaat zijn er per definitie vaartuigen die hoger of lager scoren. Voor de laatste kategorie betekent dit dat het bedrijf over onvoldoende bedrijfsinkomsten beschikt om op termijn in de vervanging van haar vaartuig (tegen reële kostprijs) te voorzien.

In de kostenevolutie speelt de ouderdom van de vaartuigen een belangrijke rol. Volgens het jongste onderzoek (op basis van cijfers van 1989) is dat minder het geval bij de kustvissers en de Eurokotters dan bij de grotere boomkorvaartuigen (301-899 pk). Voor de laatste kategorie geldt dat de jongste eenheden meer zeedagen presteren en dus een beter brutobedrijfsresultaat boeken, niettegenstaande hogere afschrijvingen. De onderhoudskosten en de verzekeringspremies stijgen hier echter rechtevenredig met de ouderdom van deze vaartuigen. Dat geldt ook gedeeltelijk voor de grote bokkentreilers (+900 pk). Opmerkelijk is dat de onderhouds- en herstellingskosten voor grote bokkers van meer dan tien jaar slechts de helft bedragen van deze van de recenter gebouwde vaartuigen. De auteur(s) stellen dat het duidelijk is dat de besomming van de jongere vaartuigen beduidend hoger is dan van de oudere, doch dat de bruto-bedrijfsresultaten in feite niet zo ver uit elkaar liggen als het verschil in besomming zou doen vermoeden. Bij de plankenvissers en Kreefteputters werd een uiteenlopende aktiviteit vastgesteld die sterk afhankelijk is van het feit of het vaartuig meer of minder dan twintig dienstjaren achter de rug heeft. Ook hier liggen de onderhoudskosten, afschrijvingen, besommingen en bruto-resultaat beduidend gunstiger voor de jongste groep vaartuigen die echter niet zo talrijk is.

Met deze kennis voor ogen kan men de brutobesommingscijfers die de ronde doen sterk relativeren. In de rangschikking op basis van de besommingen zijn een aantal gegevens opgenomen (bouwjaar, vermogen, uitrusting) die hierbij kunnen helpen. (gw)

(1) Zie HVB nr.1, januari 1991, p. 68-70 "Hoge kosten drukken op exploitatie van de rederijen".

☞

Kuwait Petroleum (Belgium)

Q8

★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27

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

Rangschikking van de Belgische vissersvaartuigen op basis van de brutobesomming van 1990

Pl	nr	naam	bouwj	U	pk	afk	opm
001	Z.69	De Kaper	1986	B	1.200	Z	
002	Z.243	Drakkar	1988	B	1.197	Z+O	
003	Z.60	Blue Angel	1988	B	1.200	Z	
004	Z.483	Carolina	1971	B	600	Z	
005	Z.67	Rubens	1983	B	1.200	Z	
006	Z.39	Zuiderzee	1982	B	1.050	Z+O	
007	Z.59	Gudrun	1985	B	1.200	Z	
008	Z.105	Atlas	1987	B	1.197	O+Z	
009	Z.284	Vicky	1982	B	1.448	O+Z	
010	Z.510	Alb. Rodenbach	1989	B	1.200	Z	
011	Z.54	De Bounty	1985	B	1.197	Z	
012	Z.596	De Zwerver	1988	B	1.197	O	
013	N.36	Donia	1981	B	1.200	O+Z	
014	Z.15	Stephanie	1975	B	1.200	Z+O	
015	O.124	Fighter	1985	B	1.200	O	
016	Z.76	Zeejager	1985	B	1.200	Z	
017	Z.84	De Klauwaert	1981	B	1.080	Z+O	
018	Z.46	Neptunus	1983	B	1.200	Z	
019	Z.96	Jan Van Gent	1986	B	1.197	O	
020	Z.48	Wodan	1983	B	1.200	Z	
021	Z.576	Ostara	1969	B	600	Z	
022	Z.99	Terra Nova	1975	B	1.197	Z	
023	Z.97	Cleopatra	1986	B	1.200	Z	
024	Z.89	Sandra	1982	B	1.200	Z+O	
025	Z.92	Lundy Gannet	1980	B	1.200	Z	
026	Z.53	Van Eyck	1981	B	900	Z	
027	Z.16	Kon-Tiki II	1973	B	900	Z+O	
028	Z.27	Mercurius	1974	B	930	Z	
029	O.333	Marco	1985	B	1.190	O+Z	(1)
030	Z.121	Barentszee	1983	B	900	Z	
031	Z.19	Sonja	1974	B	700	Z+O	
032	Z.78	Thorn	1986	B	300	Z	
033	Z.14	Brandon Star	1973	B	900	Z	
034	O.33	Marbi	1976	B	1.200	O+Z	(1)
035	Z.185	Emerald Star	1983	B	1.200	O	(1)
036	Z.47	Saturnus	1980	B	810	Z	
037	Z.50	Tijl	1982	B	900	Z+O	
038	O.216	Henri-Jeanine	1961	Pl	750	O	
039	Z.196	Zeeduivel	1973	B	800	Z+O	
040	O.51	Stormvogel	1983	B	900	O	
041	Z.183	Christopher	1973	B	750	O	
042	Z.321	Westhinder	1990	B	1.196	Z	(5)
043	Z.462	Zeeparel	1968	B	600	Z	
044	Z.296	Mooie Meid	1980	B	735	O	
045	Z.526	Flamingo II	1968	B	500	Z	
046	Z.90	Oosthinder	1982	B	1.200	Z	
047	O.129	Amandine	1961	Pl	510	O	
048	O.318	Belgian Sailor	1946	Pl	600	O	
049	O.137	Twilight	1983	B	1.020	O	
050	Z.324	Wielingen	1948	B	500	Z	
051	Z.91	Noordhinder	1985	B	1.200	Z	
052	Z.30	Eos	1972	B	600	Z+O	(1)
053	O.316	Aegir	1987	Pl	799	O	
054	Z.66	Nelson	1985	B	900	O	
055	O.187	St.-Antonius	1989	B	287	O	
056	O.231	St.-Carolus	1981	B	1.174	O	(2)
057	Z.506	Noordpool	1971	B	600	Z	
058	Z.189	Shamrock	1966	B	420	Z	
059	O.154	Wilmar	1988	Pl	705	O	
060	Z.583	Angelina	1970	B	525	O	
061	O.127	Okeanos	1968	B	480	O	
062	O.431	Judith	1963	B	499	O	
062	0.306	Cleaner	1968	Pl	375	O	
063	Z.41	Pieterjan	1973	Pl	375	Z	
064	Z.162	Van Dyck	1974	B	1.000	Z	(4)
065	Z.186	Shannon	1975	B	1.200	Z+0	(4)
066	N.3	Frederick-Patrick	1974	Pl	450	O	
067	B.65	Artvelede	1986	B	300	Z	(1)
068	Z.134	Mercator	1966	Pl	330	Z	
067	Z.123	Eldorado	1964	Pl	375	Z	
068	Z.72	Aquarius	1967	B	600	Z+O	
069	Z.43	Pandora	1980	B	750	Z	
070	Z.128	Rembrandt	1966	Pl	330	Z	
071	N.52	Sea Hunter	1984	B	300	O	
072	O.499	Coudekercke	1968	B	500	O	
073	Z.597	Jupiter	1965	Pl	300	Z	
074	Z.509	Telstar	1963	B	300	Z	
075	Z.200	Wagram	1990	B	748	Z	(5,1)
076	Z.484	Fox	1966	B	300	Z	
077	Z.307	Zeetrapper	1967	Pl	375	Z+O	
078	Z.198	Zeenimf	1967	Pl	500	Z	
079	Z.26	De Parel	1963	Pl	450	Z	
080	O.206	Krisjean-Henson	1969	Pl	365	O	
081	O.705	Morning Star	1971	B	466	Z+O	
082	O.108	Arent	1968	B	660	O	
083	Z.548	Flamingo	1988	B	300	Z	
084	O.303	Girl Linda	1969	B	425	O	(4)
085	Z.232	Stormboy	1966	Pl	375	Z+O	(1)
086	Z.181	Zeemeeuw	1965	Pl	430	Z	
087	N.126	Skyligt	1970	B	600	O+N	
088	O.274	Lucali	1967	B	300	O	
089	O.279	Ramblers	1969	Pl	420	O	
090	N.709	Mardyck	1969	Pl	375	O	
091	O.518	Cutty Sark	1969	B	530	O	(1)
092	N.708	Ruytingen	1969	Pl	375	O	
093	Z.34	Northern-Sky	1988	B	300	O+Z	
094	N.75	Sarvy	1986	B	297	N+O	
095	O.369	Kon. der Engelen	1963	Pl	425	O	
096	Z.502	Regine	1967	Pl	300	O+Z	
097	Z.573	La Paloma	1964	Pl	300	Z	
098	O.135	Maria Duyne	1970	Pl	375	O	
099	N.45	Herakles	1961	Pl	540	O	
100	N.706	Ster der Zee	1968	Pl	375	O	
101	Z.122	Noordster	1985	B	299	Z	(2)
102	Z.85	Morgenster	1987	B	300	Z	
103	Z.141	Sea Crosser	1964	Pl	300	Z+O	(3)
104	N.57	Terry	1986	B	300	O+N	
105	O.275	Deo Volente	1964	Pl	330	Z	☞

106	Z.207	Adamtje	1985	B	300	Z+O	
107	Z.568	Venus	1988	B	300	Z	
108	Z.5	Drakkar	1957	B	900	Z+O	
109	N.402	De Norma	1963	B	283	N+O	
110	N.738	Johan	1965	B	300	N+0	
111	N.40	Ravelingen	1973	Pl	375	O	
112	BOU.319	Zeldenrust	1989	B	1.200	Z	
113	Z.501	Asterias	1988	B	300	Z+N	
114	Z.44	De Caine	1979	B	750	Z+O	
115	N.752	Ter Yde	1971	B	150	O	
116	Z.470	Odin	1987	B	300	Z	
117	N.736	Lucky	1969	B	300	N+O	
118	N.58	Pascin	1986	B	300	N+O	
119	Z.55	Goede Hoop	1962	B	300	Z	
120	Z.584	Sea Bird	1967	B	400	Z	(1)
121	Z.93	Aalscholver	1986	B	299	Z+O	
122	N.73	Kotje	1989	B	220	N	(3)
123	Z.114	Zeeëngel	1964	B	300	Z	(1)
124	Z.507	Desiré	1966	B	500	O	
125	Z.79	Thorn	1986	B	300	Z	(2)
126	Z.80	Silverpit	1984	B	300	Z+N	
127	N.350	Colette	1985	B	260	N	(2)
128	Z.63	Thalassa	1987	B	299	Z+O	
129	N.719	Atlantic	1968	Pl	300	O	(4)
130	O.87	Nele	1987	B	299	O	
131	N.723	Pallieter	1969	Pl	300	N+O	
132	O.309	J. Van Maerlant	1965	Pl	300	O	
133	N.720	André-Jeanine	1963	B	297	N	
134	O.494	Lucky Star	1967	B	240	N+O	
135	N.563	Zee-Adelt	1964	Pl	300	N	
136	N.575	Francine	1966	B	300	N	(2)
137	O.82	St.-Antoine	1987	S	188	O	
138	N.95	Jonas II	1987	S	640	N+O	
139	Z.569	Blauwvoet	1965	Pl	300	Z+O	
140	N.408	Speranza	1969	B	290	N	(2)
141	Z.12	Sabrina	1966	B	285	Z	
142	Z.571	Custos Deus	1989	B	1.200	Z	
143	Z.300	Veerman	1981	B	300	Z+N	(4)
144	O.427	Pascal	1964	B	299	N+O	(1)
145	Z.430	Margibel	1957	B	250	Z	
146	Z.582	Asannat	1964	B	145	Z	(3)
147	Z.38	Manta	1986	B	299	O	(2)
148	Z.37	Orca	1986	B	299	O	(2)
149	N.700	Alex	1968	B	240	N+Z	(2)
150	Z.86	Surcouf	1987	B	195	Z	
151	N.152	Evy	1966	B	300	N	
152	Z.70	't Westdiep	1985	B	300	O	
153	Z.580	Poseidon	1963	B	280	Z	
154	Z.578	Carohein	1965	B	295	Z	
155	Z.554	Lucky-Star II	1964	B	260	Z	(2)
156	O.500	De Hoop	1963	B	292	O	(1)
157	Z.56	Orka	1960	B	275	Z	
158	Z.474	Argo	1963	B	299	Z	
159	N.590	Horizon	1961	B	145	N	
160	Z.472	Condor	1955	B	180	Z	
161	O.101	Benny	1967	B	250	O	
162	Z.88	Nova Cura	1961	B	141	Z	
163	B.601	Van Maerlant	1962	B	135	Z	
164	O.148	Snipe	1957	B	150	O	
165	Z.447	Hurricana	1968	B	195	Z+O	
166	O.455	Zeesymphonie	1964	B	250	O	
167	Z.403	Stern	1961	B	150	Z	
168	Z.536	Zeevalk	1963	B	225	Z+O	
169	N.22	Zeester	1963	B	294	N	
170	O.64	Black-Jack	1987	B	195	O	(2)
171	N.555	Valentino	1954	B	150	N	
172	N.599	Zeevogel	1964	B	225	N	
173	Z.586	Mermaid	1963	B	195	Z	
174	O.110	Jeanine-Margaret	1959	B	262	O	
175	Z.445	Marina	1954	B	300	Z	
176	O.100	Emilie	1964	B	240	O+Z	
177	O.142	Hermes	1957	B	260	O	
178	0.481	BI-TI-SI	1960	B	225	O	
179	O.211	Christoph	1971	B	215	O	
180	O.533	Virtus	1965	B	200	O	
181	O.190	Renilde	1963	B	300	O	
182	O.225	Norman Kim	1957	B	250	O	
183	O.62	Seabird II	1963	B	280	O	
184	O.192	Lydie-Madeleine	1957	B	300	O	
185	O.20	Goewind	1971	B	150	O	(1)
186	Z.35	Vili	1990	B	520	Z	(1,2)
187	O.23	Geoffrey William	1930	B	300	O	
188	O.49	Steve	1982	B	195	N+O	(1)
189	O.116	Caroline	1961	B	193	O	
190	O.552	Marathon	1954	B	135	O	
191	N.525	Golfbreker	1969	B	275	N	(2)
192	O.191	Natacha	1968	B	240	O	
193	O.349	Lady	1989	Pl	300	O	
194	BOU.24	Beatrix	1964	B	275	Z	
195	O.32	Vicky	1935	B	135	O	(1)
196	N.782	Nancy	1971	B	150	N	
197	O.520	Manuela	1964	B	175	O	
198	O.468	Aran	1956	B	180	O	
199	O.172	Jean-Glenn	1955	B	200	O	
200	O.229	Roger-Jeanine	1963	Pl	360	Z+O	
-	Z.321	Aurora	1961	B	565	(1,4)	

LEGENDE

PL: rangschikking volgens totale brutobesomming in **Belgische** havens.

nr: registratienummer van het vaartuig.

naam: naam van het vaartuig.

bj: bouwjaar van het casco.

U: uitrusting: boomkorvisserij (B), plankenvisserij (Pl) of staande netten (S)

pk: motorvermogen in pk (1 pk=735,5 kW)

Af: Visafslag: Zeebrugge (Z), Oostende (O) of Nieuwpoort (N) met voorrang voor de haven waar de grootste besomming werd geboekt.

opm: opmerkingen i.v.m. veranderingen in de loop van het jaar

(1) Verandering van eigendom in 1990

(2) Inbouw nieuwe motor in 1990

(3) Verandering van visserij-uitrusting in 1990

(4) Uit de vloot verdwenen in 1990 door ongeval of schrapping.

(5) Nieuw vaartuig, in de loop van 1990 ingeschreven.

Toptien in Zeebrugge

De visaanvoer van de tien vaartuigen die voor de grootste besommingen in Zeebrugge instonden leverden bijna één derde van de totale omzet van de Zeebrugse Visveiling op. Het zijn stuk voor stuk grote bokkentreilers waarvan er een paar ook enkele keren in Oostende te zien waren (Z.39 en Z.243). Net als vorig jaar werkten de Z.69 en de Z.60 zich tot nummer één en twee op.

1. Z.69 De Kaper
   Rederij De Kaper, Knokke-Heist
2. Z.60 Blue Angel
   Rederij Blue Angel, Knokke-Heist
3. Z.483 Carolina
   Rederij Nathalie, Knokke-Heist
4. Z.67 Rubens
   Rederij Rubens, Zeebrugge
5. Z.59 Gudrun
   Rederij Zeemansblik, Knokke-Heist
6. Z.39 Zuiderzee
   Rederij Zuiderzee, Knokke-Heist
7. Z.510 Albrecht Rodenbach
   Rederij Zeemansblik, Knokke-Heist
8. Z.54 De Bounty
   Rederij De Bounty, Knokke-Heist
9. Z.243 Drakkar
   Rederij Crevits, Lissewege
10. Z.76 Zeejager
    Rederij Romeo, Knokke-Heist

Toptien in Oostende

De Oostendse top-tien omvat voor meer dan de helft Zeebrugse treilers, in sommige gevallen weliswaar eigendom van Oostendse rederijen. Niet allemaal boomkortreilers, aangezien ook nog één van de drie overgebleven IJslanders zich opnieuw in de top-tien nestelde. Hun gezamenlijk besomming lag één tiende lager dan vorig jaar. Toch stonden de tien grote vaartuigen in voor meer dan één derde van de opbrengst van de Oostendse vismijn.

1. Z.596 De Zwerver
   Rederij De Zwerver, Oostende
2. O.124 Fighter
   Rederij Jami, Oostende
3. Z.105 Atlas
   Rederij Atlas, Zeebrugge
4. Z.96 Jan Van Gent
   Rederij Jacomina, Oostende
5. Z.185 Emerald Star
   Rederij Shamrock, Knokke-Heist
6. O.216 Henri-Jeanine
   Rederij Isfisk, Oostende
7. O.51 Stormvogel
   Rederij Versluys-Decuypere, Bredene
8. Z.284 Vicky
   Rederij Fox, Knokke-Heist
9. Z.183 Christopher
   Rederij Hertsens, Knokke-Heist
10. Z.296 Mooie Meid
    Rederij De Zwerver, Oostende

Toptien in Nieuwpoort

De tien trouwste vaartuigen in Nieuwpoort namen vijfenvijftig procent van de Nieuwpoortse besomming voor hun rekening. De rest van de aanvoer werd gerealizeerd door een twintigtal andere schepen. Het is opnieuw de N.75 die de lijst van de tien beste verkopers aanvoert.

1. N.75 Sarvy
   Rederij Cardijn, Nieuwpoort
2. N.402 De Norma
   RederijMare Nostrum, Oostduinkerke
3. N.738 Johan
   Rederij Lorvan, Nieuwpoort
4. N.73 Kotje
   Rederij Calcoen-Vermote, Middelkerke
5. N.350 Colette
   Rederij Kiekens-Bylo, Oostduinkerke
6. N.736 Lucky
   Rederij Lumar, Nieuwpoort
8. N.720 André-Jeanine
   Rederij Vercoutter-Dutrieux, Nieuwpoort
9. N.723 Pallieter
   Rederij Gerard en Puystiens, Oostduinkerke
10. N.563 Zee-Adelt
    Rederij Zee-Adelt, Nieuwpoort

O.V.A.

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

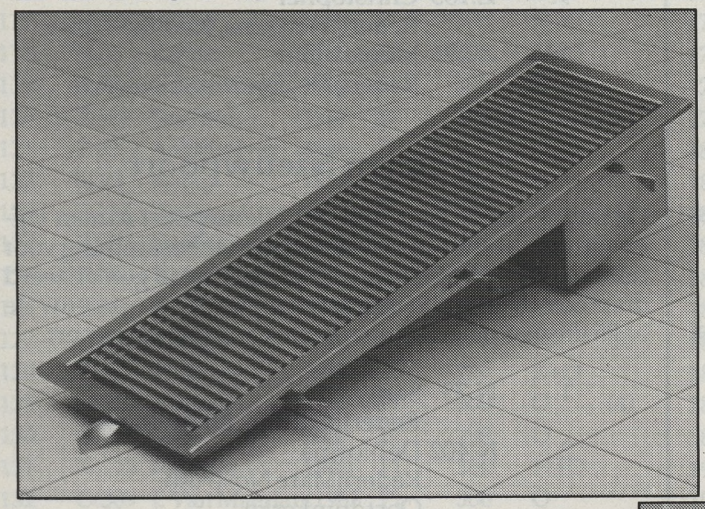
Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71, 8400 Oostende. Tel: 059/32 21 73 Fax: 059/32 04 46

Dè cöoperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring

Ontwerp Seaprint 059/32 55 59

VAN WIJNSBERGHE
INOX CONSTRUCT

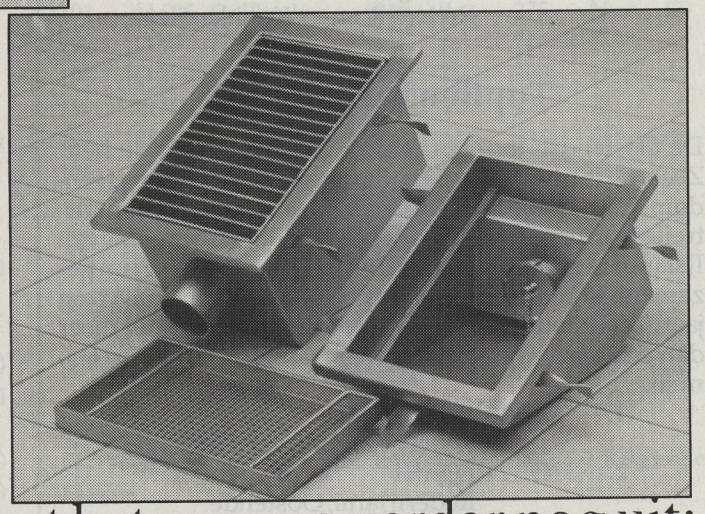
DE KONSTRUCTEUR VAN INOXINSTALLATIES



INOX VLOERGOTEN

-met rooster of dekplaat

- met of zonder ingebouwde vloerput



INOX VLOERPUTTEN

-met of zonder vuilkorf

- met rooster of dekplaat

ALLE AFMETINGEN

Naast deze artikelen bestaat het gamma verder nog uit:

*** inox-rekken en tafels**

*** inox wasbakken en lavabo's**

*** inox rook- en kookmateriaal**

*** vissorteersystemen**

*** visfileersystemen**

*** bakkenwasmachines**

Eigen studie en ontwerp — Alle maatwerk

Albert I-laan 52, 8630 Veurne

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

Werken officieel van start

Facelift van 200 miljoen voor Oostendse vismijn

Kabinetchef Danny Van den Bossche en burgemeester Goekint ontbloten de gedenkplaat die later een plaats krijgt in de voorgevel van de vismijn. (foto gw)

"DE EERSTE STEEN van de nieuwe veilinghal van de stedelijke vismijn werd onthuld op 17 januari 1991 door . . . " luidt de tekst op de gedenksteen die een plaats krijgt in de voorgevel van de gerenoveerde Oostendse vismijn. Voor de officiële onthulling van de *eerste steen* werd inderhaast een muurtje opgetrokken vlak voor "het bord". Het waren burgemeester Goekint en kabinetschef Van den Bossche, plaatsvervanger van de gelijknamige Gemeenschapsminister (die verstek moest laten gaan) die de marmeren plaats onthulden.

Ongeveer een jaar geleden rondden Gemeenschapsminister Luc Van den Bossche en burgemeester Goekint de voorbereidende gesprekken over de renovatie van de stedelijke vismijn af. In november vorig jaar deden de eerste bouwvakkers hun intrede. De gebeurtenis ging gepaard met een receptie op 5 november in het bestuursgebouw, kwestie van er de nodige ruchtbaarheid aan te geven. De Oostendse burgemeester en havenverantwoordelijke stelde toen de onthulling van een meer officiële en symbolische eerstesteenlegging in het vooruitzicht. Wat dan ook gebeurde op 17 januari. *"Een gebeurtenis die voor altijd zal geassocieerd blijven met de dag waarop de waanzin het heeft gehaald op het gezond verstand"* waren de woorden waarmee de burgemeester inspeelde op de 's nachts losgebarsten Golf-oorlog.

In het verder verloop van zijn toespraak wond Goekint er geen doekjes rond. De visserij omschreef hij als een Oostendse bedrijfstak die verkeerdelijk door heel wat gezagsdragers en ook door de Oostendse bevolking te veel wordt geminimaliseers, ja zelfs genegeerd liet hij zich ontvallen. *"Het is de Euro-veiling in wording van waaruit morgen signalen naar alle richtingen uitgaan. Geen enkele petieterige galspuwerij kan daar iets aan veranderen"* was zijn reaktie op recente uitspraken van zijn Nieuwpoortse kollega.

Goekint sprak ook zijn erkentelijkheid uit voor de vlotte afwikkeling van het dossier. Dankbaar ook omdat door een tijdige subsidiëring de start van de noodzakelijke ingreep in de verouderde infrastruktuur mogelijk werd. Het werk houdt echter niet op na de eerste fase. De tweede, derde en eventueel vierde fase zijn onafscheidelijk. Spreker pleitte dan ook voor een vlotte afwikkeling van het verder verloop. *"Wij kunnen ons niet permiteren om hier gedurende ook maar één dag langer dan absoluut noodzakelijk is, midden een bouwwerf vis te veilen. Om de hygiëne en om de efficiëntie, maar ook uit respekt voor de mensen die hier tewerkgesteld zijn. Hun job is in normale omstandigheden reeds zo zwaar dat wij niet nodeloos voor meer last moeten zorgen."*

200 miljoen

In zijn gelegenheidstoespraak betreurde Goekint dat de overheidstoelage voor de noodzakelijk renovatie beperkt blijft tot dertig procent, terwijl voor andere werken het dubbele uit de gewestelijke of nationale subsidiepot rolt. *"Toch ben ik ervan overtuigd dat het overheidsgeld hier goed besteed is."*

Kabinetchef Danny Van den Bossche, die Gemeenschapsminister van Binnelandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt verving, beaamde dat er sinds de bouw van de vernielde vismijn in 1947 geen belangrijke werken meer gebeurd zijn. De betoelaging komt dan ook niet te vroeg. Oostende heeft nu het voordeel dat het over bedragen kan beschikken buiten het Investeringsfonds om, een toestand die niet blijft duren. Maar wat begonnen is zal ook beëindigd worden, zei de plaatsvervanger van Luc Van den Bossche. *"De verdere subsidiëring van deze renovatiewerken komt bovenop het aandeel van de stad Oostende in het dit jaar in werking tredende Vlaamse Investeringsfonds, omdat het dossier reeds lopende was".*

De kosten voor de vernieuwing van de vismijn worden op 200 miljoen geraamd. Niet niks. Het gaat dan ook over een oppervalkte van 12.000 vierkante meter. De aanpassingswerken in de verkoophal (336 m. lang en 36 m. breed) moeten tegen eind 1992 voltooid zijn om aan de EG-verplichtingen te voeldoen. Oostende kan kan ook rekenen op een tussenkomst van 20 procent van de Europese Gemeenschap. (gw)

WEST MECHANICS N.V.

SCHEEPVAART

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

Onderhoud en herstelling van scheepsvoortstuwings- en hulpmotoren

Eigen fabrikatie 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

2e BELGISCHE VAKBEURS VOOR DE INTERNATIONALE VISHANDEL

op 5-7.5.1991

- GRENSLANDHALLEN -
GOUVERNEUR VERWILGHENSINGEL
3500 HASSELT
BELGIE

O.B.K.

NIEUWSTRAAT 196
3590 DIEPENBEEK
TEL.: 011/33.20.65
FAX : 011/32.42.73

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.

Oostendse vismijn heeft belangrijk jaar achter de rug

Op tweede Kerstdag was er champagne voor de O.135 Maria Duyne. De reders Frans Verleene en André Bostoen en de bemanningsleden schipper Marc Verleene, motorist Jose Dos Passos Matos, stuurman Jean-Pierre Geirnaert en de matrozen Francesco Fernandez Garcia en Luc Lambrecht werden voor de champagene gevraagd op de O.V.A. omdat zij met hun vangst de jaarbesomming van vorig jaar - 1.064 miljoen - overschreden. Reder Lebluy, OVA-direkteur Cattoor, halmeester Passchyn, Willy Van Waes, OVA-voorzitter Versluys en havenkommandant Ghys genoten mee. (foto gw)

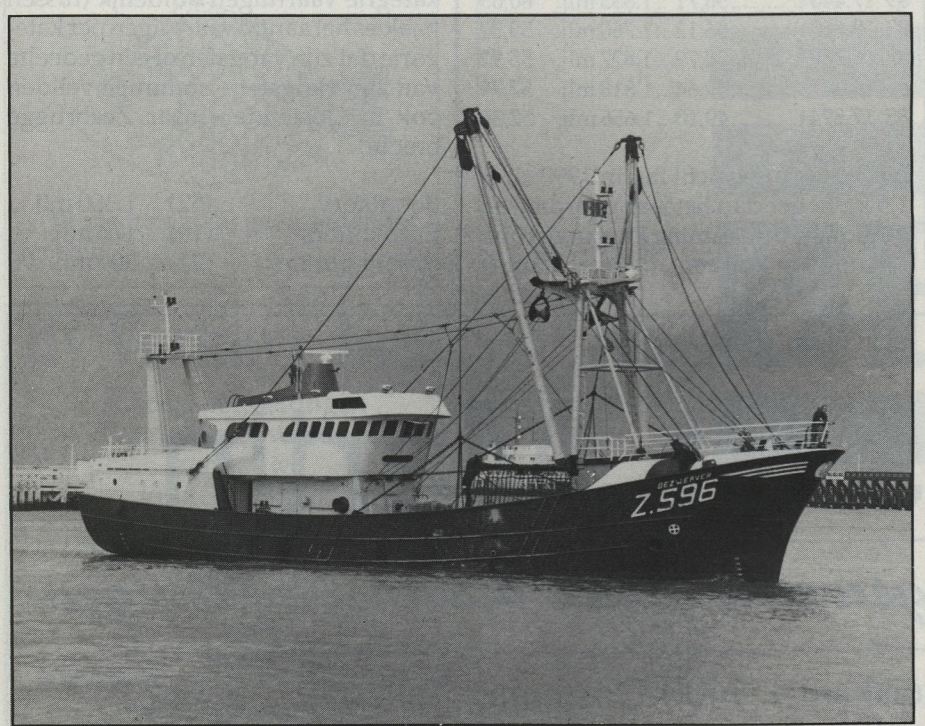
EEN TOENAME VAN de globale besomming over 1990 met 1,5 procent is geen cijfer om over de daken uit te schreeuwen. Tocht gaat de opbrengst van de Oostendse vismijn er reeds twee jaar op rij op vooruit. Bovendien is de groei groter dan in Zeebrugge. Wat de aanvoerhoeveelheid betreft gaat Oostende er bijna drie procent op vooruit en dat is dan weer minder dan in de Brugse vissershaven. Niet alleen omwille van deze resultaten heeft de Oostende haven in het algemeen en de vismijn in het bijzonder een belangrijk jaar achter de rug. Wel omdat er beweging kwam in een aantal dossiers die voor de toekomst van het Oostendse vissersbedrijf van levensbelang zijn. Oostende boekte ook een nieuw omzetrekord. Het was echter al tweede Kerstdag toen het omzetcijfer van vorig jaar sneuvelde. Dat gebeurde met de opbrengst van de plankenvisser O.135 Maria Duyne. Reders André Bostoen en Frans Verleene van de rederij Verbos uit Oostende en hun bemanningsleden mochten dan ook even aan de champagne nippen bij de O.V.A.

Ook in Oostende zorgen de bodemvissers voor het leeuwenaandeel van de aanvoer. De vijftien best renderende bokkentreilers namen 36 procent van de aanvoerwaarde voor hun rekening. Tel daarbij de opbrengst van de drie overgebleven IJslanders en de twee hektreilers dan is de helft van de besom-ming verdeeld. De overige helft is afkomstig van 65 andere vaartuigen: Eurokotters, plankenvissers en kustvissers.

De IJslandvaarders hebben niet zo'n goed jaar achter de rug. Defekten hielden de diepzeetreilers aan de kade. Op een zeker ogenblik lagen de drie resterende IJslanders gelijktijdig met motorpech aan de kant. Dit kostte een aantal reizen en scheelt een pak in de besomming. Toch houden de O.129, O.216 en O.318 moedig stand. De aanvoer van IJslandse rondvis blijft van betekenis voor de Oostendse vismijn. De tijd dat de IJslanders 800 tot 1.000 bennen aanvoerden lijkt weliswaar voorbij. Voor de bijna wekelijkse aanvoer van 400 tot 500 bennen dagen nog steeds gretige kopers op.

Hoe de totale aanvoer en besomming in de Oostendse vismijn de laatste jaren evolueerde is uit volgende cijfers af te lezen:

AANVOER	%	BESOMMING	%
90 .	11.932 t.	36,77	1.080 mlj.	35,13
89 .	11.588 t.	37,68	1.064 mlj.	34,82
88 .	12.440 t.	37,41	1.024 mlj.	34,62
87 .	14.031 t.	42,96	1.266 mlj.	38,75
86 .	15.138 t.	46,25	1.215 mlj.	38,62
85 .	17.247 t.	47,38	1.118 mlj.	38,73



Z.596 'De Zwerver': onbestwistbaar aan de top in de Oostendse vismijn. (foto gw)

Opnieuw rekordomzet voor Zeebrugse Visveiling

Zeebrugge blijft belangrijkste vissershaven

Z.69 'De Kaper' heer en meester van de besommingen. (foto gw)

DE GEDAALDE VISPRIJZEN, vooral voor tong, hebben niet verhinderd dat de geprivatiseerde Zeebrugse vismijn een nieuw rekordomzetcijfer boekte. Zeebrugge blijft met een besomming van 1,833 miljard en een aanvoer van 19.000 ton vis de belangrijkste vissershaven van de kust.

In Zeebrugge werd vorig jaar 58 procent van de totaal visaanvoer en 60 procent van het omzetcijfer gerealiseerd. Het aandeel van de Zeebrugse visserij ten opzichte van de totale visserijaktiviteit nam de laatste jaren gestadig toe zoals uit onderstaande cijfers blijkt. Sinds de privatisering op 1 januari 1988 ging Zeebrugge er in elk geval niet op achteruit. Maar er grepen wel enkele verschuivingen plaats in de richting van Oostende (o.a. Z.105 die vorig jaar nog in de Zeebrugse "toptien" stond) die Zeebrugge toch ettelijke tientallen miljoenen omzet kostte.

AANVOER	%	BESOMMING	%
90 18.962 t.	58,43	1.842 mlj.	59,92
89 17.440 t.	56,71	1.835 mlj.	60,05
88 18.660 t.	56,12	1.760 mlj.	59,52
87 16.588 t.	50,79	1.827 mlj.	55,92
86 16.247 t.	49,64	1.818 mlj.	57,79
85 17.874 t.	49,10	1.656 mlj.	57,36

Het aanvoergewicht lag in 1990 circa 1,5 kg hoger dan het jaar voordien en de globale besomming klom met ruim 7,8 miljoen tot een nieuwe rekordhoogte.

Naast de normale aanlandingen en koeltransporten afkomstig van Belgische vaartuigen werd ook 1.416 ton vis per container uit het buitenland aangevoerd. Deze transporten brachten ter veiling 80 miljoen op.

De tongaanvoer lag vorig jaar 246 ton hoger maar de goede prijzen lieten verstek gaan. De gemiddelde daling van de tongprijs met twintig procent had een negatieve weerslag van bijna honderd miljoen op de tongbesomming. De grote scholaanvoer bij stabiele prijzen zorgde voor enige kompensatie. De 8.702 ton pladijs bracht met 462 miljoen heel wat meer op dan het jaar voordien.

Boomkorvisserij

De aanvoer en de besomming wordt grotendeels "gemaakt" door de grote bokkentreilers. De dertig vissersvaartuigen met de hoogste besomming nemen reeds de helft van de totale opbrengst in Zeebrugge voor hun rekening. De grote bokkentreilervloot op haar geheel tekent voor niet minder dan zeventig procent van de besomming. De Eurokotters, Kreefteputters (bordenvissers), gullevangers en de garnaalvissers staan in voor de rest.

Een overzicht maakt de verdeling per kategrie vaartuigen duidelijk (tussen haakjes het aantal vaartuigen per kategorie dat zijn vangsten of een gedeelte van zijn vangsten - sommige veilden ook in Oostende - naar Zeebrugge bracht).

Boomkorv.	(52)	1.300 mlj.
Eurokotters	(19)	170 mlj.
Kreefteputters	(21)	209 mlj.

Smederij

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

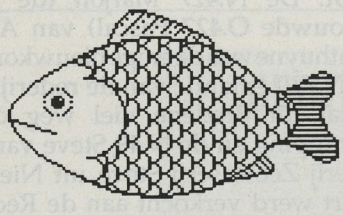
Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel.: 059/32 25 23

Zetel: schelpenlaan 12, 8401 Bredene. Tel.: 059/32 17 69

Gullevangers	(11)	46 mlj.
Garnaalvissers	(13)	31 mlj.

Huldiging

Zeebrugge is de enige vissershaven die een dergelijk opsplitsing maakt. Hierdoor komen ook de "mindere goden" een in de kijker. De ZV wil er trouwens een gewoonte van maken om de reders en de bemanningen van de beste verkopers in elke kategorie te huldigen. Dat gebeurde vorig jaar reeds en wordt dit jaar tijdens de karnavalweek herhaald. Bij het ter perse gaan werd als datum van de viering maandag 11 februari om 19 uur naar voor geschoven omdat tijdens de karnavalweek in Heist heel wat vissers thuis zijn.
Wie gevierd wordt is ondertussen al bekend. Bij de grote bokkentreilers is dit opnieuw reder Bart Schiltz en de bemanning van de Z.69 De Kaper die de hoogste besomming van alle Belgische vaartuigen maakte. De B.65 Artvelde van de gelijknamige rederij uit Blankenberge heeft de eer bij de Eurokotters. Net als vorig jaar valt het redersduo Jozef Rappé en schipper Walter De Groote in de prijzen bij de Kreefteputters. De Z.583 Asannat van de rederij Versluys-Vantroye uit Bredene gaat met de prijs voor de beste gullevangers lopen en de Z.12 Sabrina van reder-schipper Eric Dobbels ziet zijn inspanningen - net als vorig jaar - opnieuw beloond met een fraaie herinneringsschaal. (gw)



— ik zie helemaal geen reden tot feesten

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

INVESTERINGSKREDIETEN: ONZE SPECIALITEIT

PROFITEER VAN

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.

Generale Bank

BBL

Meer toeristen, maar minder vis in Nieuwpoortse vismijn

ER IS NATUURLIJK geen rechtstreeks verband tussen de toeristische belangstelling en de de visaanvoer in de Nieuwpoortse vismijn zoals de titel suggereert. Het toont alleen maar aan dat de vismijnbedrijvigheid in de IJzerhaven nog niets aan populariteit heeft ingeboet. Voor het vissersvolk zelf verliep het voorbije jaar minder rooskleurig. Afgezien van de politieke tribulaties rond beheer en renovatie was 1990 ook kommercieel allesbehalve een topjaar.

Reeds bij de publikatie van de halfjaarcijfers bleek al dat de plaatselijke vismijn flink achteruit boerde. De aanvoer was met dertig procent teruggevallen en de besomming lag zestien procent achterop. De winterstormen zaten daar weliswaar voor veel tussen, maar de achteruitgang daar volledige aan toe schrijven was de waarheid geweld aan doen. Er was duidelijk meer aan de hand. De betrekkelijk kleine aanvoer maakt de Nieuwpoortse visafslag zeer kwetsbaar. Het wegblijven van enkele vaartuigen heeft negatieve gevolgen voor de lokale omzetcijfers. Het is dan ook niet toevallig dat de aanvoer in Oostende na zes maanden veel minder achteruit ging dan in Nieuwpoort en Zeebrugge. Oostende kon toen als enige afslag ook een hoger omzetcijfer bekend maken. In tegenstelling met voorgaande jaren was in Nieuwpoort geen Oostends vaartuig te zien, behalve de kleine O.494 Lucky Star van de Middelkerkse rederij Eurob. Uit Zeebrugse hoek kwam nog 3,7 miljoen los (tegenover 7,8 miljoen het jaar voordien). Het wegvallen van de Z.300 Veerman was ook voor Nieuwpoort een verlies. Uiteindelijk kwamen nog 29 verschillende vaartuigen naar de Nieuwpoortse afslag tegenover 33 het vorige jaar. De Nieuwpoortse cijfers gaven dan ook aanleiding tot grote bezorgdheid. Sommigen lieten niet na erop te wijzen dat deze gang van zaken op termijn de ondergang van de Nieuwpoortse visserij zou betekenen.

De aanvoer lag in de tweede helft van het voorbije jaar aanzienlijk hoger, maar de gemiddelde prijs bleef op hetzelfde niveau hangen. Uiteindelijk werd 165.000 kg minder vis aangevoerd, terwijl de brutobesomming met 5,75 miljoen daalde. Voor deze achteruitgang zijn diverse oorzaken aan te wijzen. O.a. de mager rondvisvangsten waardoor het aanbod van kabeljauw en gul halveerde en de minderopbrengst van de tong. Daartegenover staat echter dat ondanks de grote scholaanvoer de prijs stand hield. De gehalveerde garnaalaanvoer leidden dan weer tot extreme prijsvorming voor het zeebanket (van 124 frank in '89 naar 228 frank in '90), wat het besommingsverlies voor de garnaalvissers gedeeltelijk kompenseerde.

De aanvoer over 1990 zag er als volgt uit:

Bodemvis: 1.377.098 kg (-74.347 kg)
Garnaal: 20.613 kg (-22.556 kg)
Haring: 159.154 kg (-69.900 kg)
Sprot: 1.990 kg (+1.990 kg)
TOTAAL: 1.558.815 kg (-164.753 kg)

Onderverdeling van de opbrengst:

Bodemvis: 146.245.812 fr. (-4.431.882 fr.)
Garnaal: 4.696.903 fr. (-660.516 fr.)
Haring: 884.060 fr. (-666.903 fr.)
Sprot: 5.172 fr. (+5.172 fr.)
TOTAAL: 151.831.455 fr. (-5.754.129 fr.)

Globaal gezien liep het aantal gerealizeerde zeedagen met bijna een vierde terug. Het weer speelde vooral de kleinere vaartuigen parten. Voor Nieuwpoort is dit driekwart van de vloot. Buiten de weersomstandigheden zorgden ook onderhouds- en herstellingswerken voor een non-aktiviteit. Het voorbije jaar was ook gekenmerkt door bemanningstekorten, waardoor enkele vaartuigen noodgedwongen langer aan de kaai bleven liggen dan wenselijk. In vergelijking met de voorbije jaren moest de Nieuwpoortse visserij opnieuw terrein prijsgeven.

Evolutie van de aanvoer in besommingen in Nieuwpoort (1)

JAAR	AANVOER IN TON	BESOMMING x 1.000 fr.
1990	1.559	151.831
1989	1.724	159.115
1988	2.123	172.581
1987	2.027	173.191
1986	1.349	114.281
1985	1.276	113.848
1984	1.525	100.738
1983	1.250	83.277
1982	1.490	82.442
1981	2.340	100.099
1980	2.371	103.262

(1): Bron: Ministerie van Landbouw, Dienst voor Zeevisserij, Oostende

De vloot

Per 1 januari 1990 voeren 34 van de 205 officieel geregistreerde visserschaartuigen onder de Nieuwpoortse vlag. Met 11.710 pk (15.921 kW) en 2.628 betekent dit één tiende van de Belgische kapaciteit. Met dien verstande echter dat heel wat zogenaamde Nieuwpoortse vaartuigen nooit de IJzermonding binnenvaren. Het betreft hier in de eerste plaats de grote bokkentreilers als de N.36 en plankenvissers van de omvang van de N.3. Ook de bordenvissers N.40, N.45, N.52, N.706, N.708, N.709,, N.719 en N.752 lieten de *thuishaven* links liggen. Dat betekent dat de Nieuwpoortse vloot in de praktijk een stuk kleiner is dan op papier.

Vorig jaar deden zich weinig wijzigingen voor in de Nieuwpoortse vloot. De N.427 Marjon (de omgebouwde O.427 Pascal) van Arnel Vanthuyne was de enige nieuwkomer. De N.719 Atlantic van de rederij Decrecal uit Bredene viel weg door schrapping en de N.49 Steve van de rederij Zeevisserij Steve uit Nieuwpoort werd verkocht aan de Rederij Alco uit De Haan en vaart nu als O.49 Steve.

Ook enkele vaartuigen lieten in de loop van vorig jaar een nieuwe motor inbouwen. De N.575 Francine van Charles Beuckels, N.700 Alex van Ronny Vanhoutte, N.57 Terry van Jean Schallier, N.350 Colette en de N.408 Speranza van Noël Kiekens verkeerden in dat geval. De N.73 Kotje van Roger en Gino Calcoen onderging een verbouwing tot boomkorvaartuig.

Wat de toeristische belangstelling betreft vermeldt het jaarverslag dat 631 groepen met ongeveer 24.290 scholieren, toeristen en zestigplussers een rondleiding volgden, een vermeerdering van 123 groepen en circa 5.290 personen. (gw)

zee mans almanak 1991 verkrijgbaar

In België:

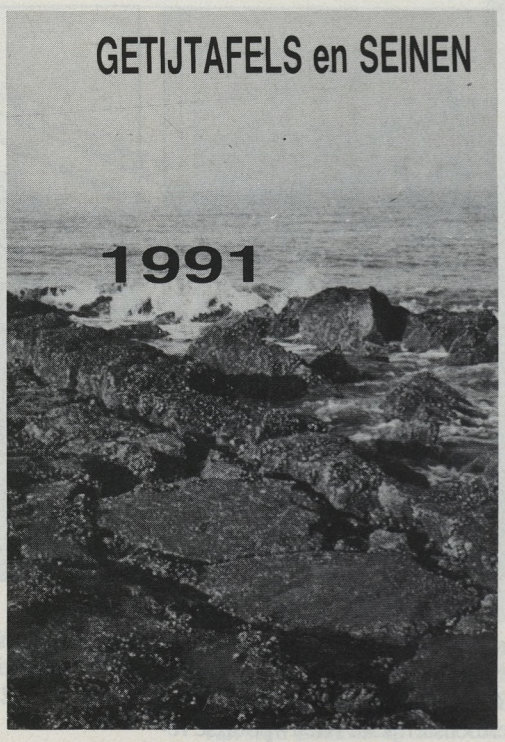
Door storting van het bedrag van 1.500 fr.
plus 90 fr. BTW
plus 180 fr. verzendingskosten
op P.C.R. 000-0418987-44
of B.B.L. 384-1605797-46
van drukkerij „Nieuwsblad van de Kust"
Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende
☎ (059) 32 11 13 - 32 11 49
Fax (059) 32 39 46
BTW-nr 412.522.588

- 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. + 330 fr. verzendingskosten op P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij „Nieuwblad 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



HOOGWATERBOEKJE 1991

Het Hoogwaterboekje 1991 is reeds ter beschikking in de drukkerij van „Het Nieuwsblad van de Kust".

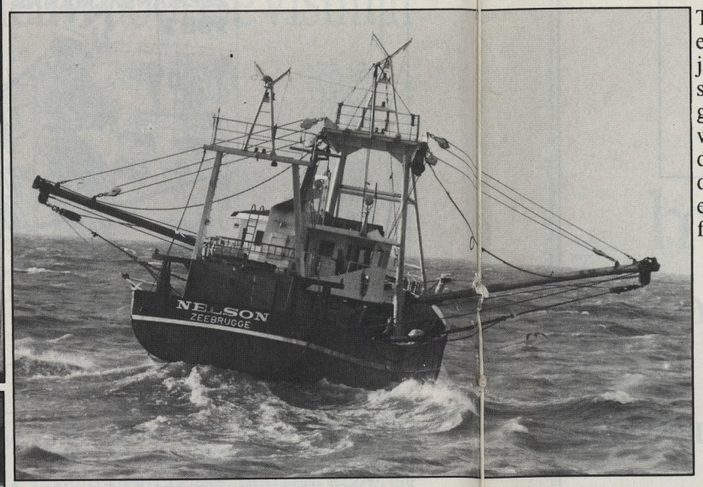
Het geeft ook de tijdverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland.

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

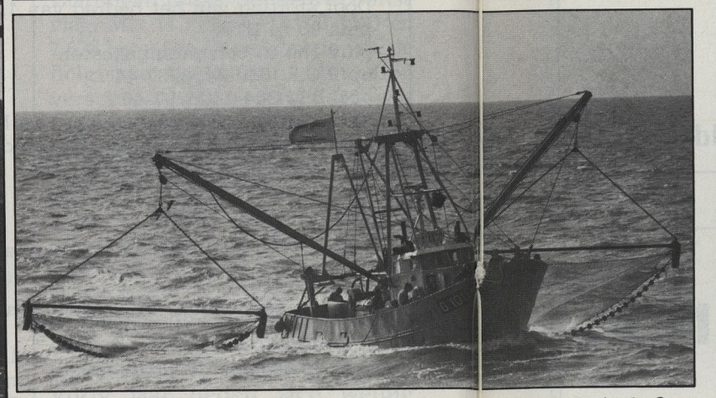
**Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 50 fr. + 27 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust",
H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.**

de maand in beeld

Tijdens de voorbije maand werd meer dan één "eerste steen" gelegd in de Oostendse vismijn. Ook de N.V. Oostendse Pakhuizen bleef niet bij de pakken zitten. Naar aanleiding van de start van de renovatiewerken door de pakhuisgebruikers was de Oostendse burgemeester ook gevraagd voor de onthulling van een gedenksteen aan de pakhuizen 26 en 27 van de firma Simons-Decru. Zaakvoerder Joël Vandenbroucke (foto rechts) lichtte de plannen, die in samenwerking met het studiebureau Belcoplan worden uitgevoerd, toe. Ook Willy Van Waes, voorzitter van de raad van bestuur van de N.V. Pakhuizen en burgemeester Goekint kwamen op het spreekgestoelte.



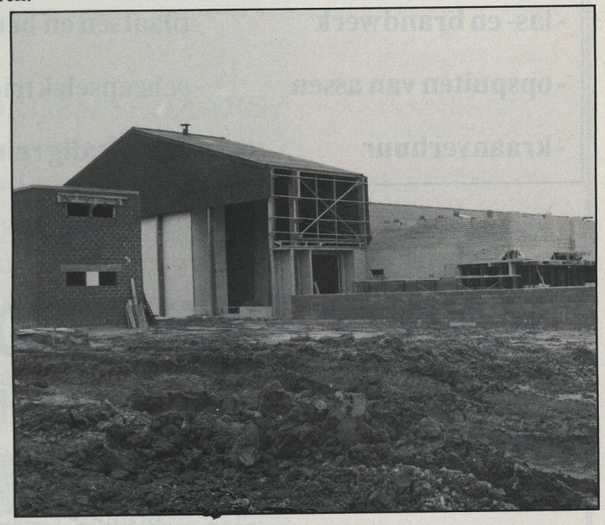
Tijdens de stormen van de eerste dagen van het nieuwe jaar waagden weinig vissersvaartuigen zich buitengaats. De Z.66 Nelson was wellicht de uitzondering op de regel. Het schip verliet de haven van Oostende bij een kolkende zee, wat dit fraai beeld opleverde.



De O.101 Benny zorgde opnieuw voor de grootste garnaalaanvoer in de Oostendse vismijn. Dat betekent dat reder Gilbert Viaene een jaar langer de Oostendse "Garnaaltrofee" in de masttop mag voeren.

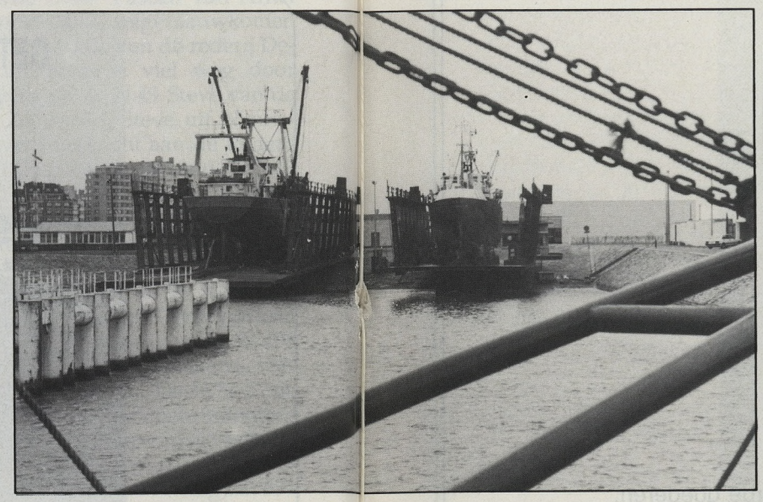
De vis in de sterk vervuilde havengeul is niet altijd vlekkeloos. Deze bot die door een lijnvissers werd bovengehaald ziet er allesbehalve smakelijk uit.

Een ongewone formatie Nieuwpoortse treilers in het Oostendse visserijdok. De N.40 Ravelingen, N.708 Ruytingen, N.752 Ter Yde en N.709 Mardyck lagen met hun neus tegen de kaaimuur tijdens de nieuwjaarsweek.



De O.518 kon na de vervanging van de motor en de keerkoppeling de visserij hervatten. Het vaartuig veranderde intussen ook van eigenaar en kwam volledig het bezit van reder Vermote en kreeg als nieuwe naam "La Farouche", de 'schuwen' dus.

In Nieuwpoort werd de beste besomming geboekt door de N.75 Sarvy van de rederij Cardyn. Zaakvoerder Alain Rathé zal hiervoor tijdens de jaarlijks ontvangst van de verdienstelijkste Nieuwpoortse reders op passende wijze in de bloemetjes gezet worden.



Meer dan een jaar was de grote slipway in Oostendse buiten gebruik. Begin januari kon het eerste schip opnieuw worden drooggezet. De eer viel te beurt aan de N.36 Donia, terwijl de N.752 Ter Yde op de kleine slipway een beurt kreeg.

Tijdens de receptie na de doop van de Z.162 Van Dyck liet onze verslaggever zich niet onbetuigd. Hier toont hij aan een charmant (binnenlands) nichtje van reder Daniël Dobbelaere hoe grote garnalen van hun pantser te ontdoen. Garnaalvisser Jozef Martony van de Z.430 was er als de kippen bij om dit tafereel vast te leggen.

De uitbreiding van het Oostendse visverwerkend- en diepvriesbedrijf Gadus op de Nieuwpoortse industriezone Noord De Noordvaart aan de Toevluchtweg krijgt vorm. Op een terrein van anderhalve hektare laat afgevaardigde-beheerder Miguel De Bruyckere een komplex van 62 meter op 35 meter bouwen, een investering van 50 miljoen. De afwerking is voorzien voor eind maart. In de nieuwe afdeling zullen een dertigtal mensen aan de slag kunnen. Gadus Fish werd pas vorig jaar opgericht en nam zijn intrek aan de Victorialaan in Oostende.

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

VAN PRAET - DANSAERT n.v.

BAASRODE

VAN PRAET-DANSAERT · WIRE ROPES · BAASRODE BELGIE

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**

Robert Deckmyn:

"Wij stonden daar hulpeloos tussen de tanks."

ZE WORDEN SCHAARS langs de kaai, de vaarmaten van weleer. En de enkelen die niet op zee gebleven of gestorven zijn, begrijpen elkaar samenzweerderig in de geur van het zilte element en in de stille vlucht van de meeuw.
Het turend zwijgen over dok en masten vertelt alsmaar weer het eeuwige verhaal van mens en zee.
Robert Deckmyn (76) heeft twee wereldoorlogen in de kleren en misschien een derde over de getaande kop hangen. Maar het zal hem een zorg wezen.
Zijn dubbele portie gevaar en angst heeft hij al lang levenswijs verteerd. En dat ze hem nog steeds niet willen 'hierboven', komt hem toevallig goed uit.
In de schaduw van het nieuwe loodswezengebouw aan het Montgommerydok tuigt hij zijn zelfontworpen catamaran op, want straks begint het weer te zomeren en dan...

☞

MET DE O.5 vlucht vader Deckmyn bij het begin van de Eerste Wereldoorlog, zoals zoveel Vlaamse vissers, naar het Noorden van Frankrijk.

Daar — in het toen verre Calais — wordt op 11 november 1914 Robert geboren als zevende in een gezin van negen. Zo'n veertien dagen na zijn geboorte steekt hij met zijn moeder aan boord van de veerboot Calais-Dover het Kanaal over.

In Ramsgate vindt het kroostrijk gezin eindelijk een onderkomen.. Vader en de oudsten verdienen er de kost aan boord van Engelse vissersvaartuigen. Later vist men nog één jaar met de eigen schuit vanuit Brixham en in 1917 gaat het dan weer naar het Franse Dieppe. Daar blijft de familie tot aan de wapenstilstand.

Tot zijn dertiende loopt Robert stedelijke vissersschool, toen nog in de Franciscusstraat.

Als zijn vader op tweeënveertigjarige leeftijd verlamd geraakt vaart Robert als 'laver' bij zijn oudere broer en schipper. Als garnaalvisser frequenteert hij de kustwateren en langer dan twee dagen is hij nooit van huis. Ook niet bij de haringvangst vòòr de Noordfranse kust.

In 1939 verkoopt moeder Deckmyn de O.5. Intussen had Robert wel de O.6 in de vaart gebracht, een vaartuig dat hij samen met zijn 'moat', neef Gerard Deckmyn, heeft gekocht en uitgereed.

Schrik

Robert, getrouwd in 1938, verlaat bij het begin van de Tweede Wereldoorlog met vrouw en boorling als één van de laatste Oostendse vissers de stad en vlucht per boot naar Noord-Frankrijk.

Robert Deckmyn: *"Mijn oom, de vader van Gerard, had voor zichzelf uitgemaakt dat er geen tweede wereldoorlog meer kon uitbreken omdat de jeugd, ook de Duitse, nu beter was opgevoed en meer gestudeerd had dan die van 1914..."* Maar wanneer het dan toch weer dezelfde primitieve toer blijkt op te gaan is de vlucht nog de enige uitkomst. Maar oompje vergiste zich een tweede keer toen hij orakelde dat de Duitsers wel weer aan de IJzer tot staan zouden gebracht worden en Noord-Frankrijk dus een veilig schuiloord zou zijn.

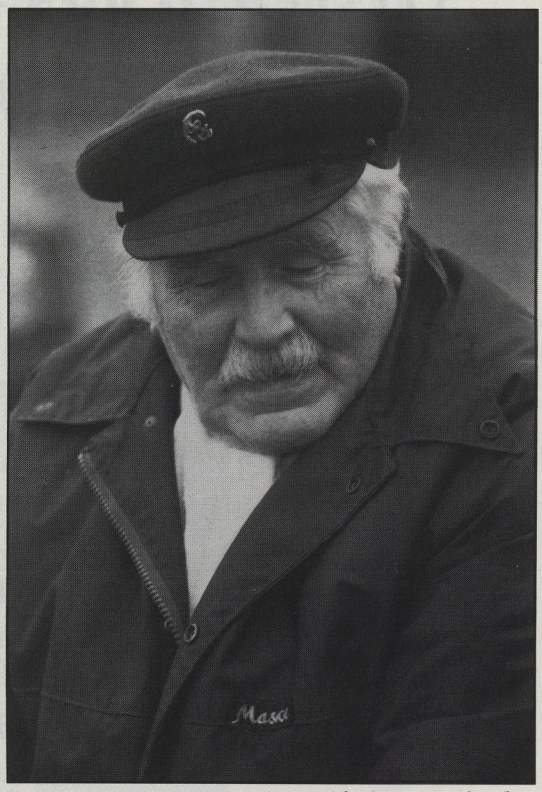
"Ter hoogte van Duinkerke kwamen we met ons bootje, dat zo'n tien mensen en één hond aan boord had in een zware Duitse aanval terecht." Bijna instinktmatig zoekt Robert, in de losbarstende hel, beschutting tegen de romp van een groot Frans oorlogsschip, maar hij geraakt met de borstwering van zijn schip klem onder de boegband van het Franse vaartuig, zodat zijn bootje vervaarlijk slagzij maakt en het water al op dek staat.

"De kinderwagen met onze spruit erin dreef al," herinnert Robert zich nog. Met een uiterste krachtinspanning lukt het de schipper uiteindelijk zich uit zijn benarde positie los te wrikken en mede omwille van de doodsbange vrouwen aan boord beslist men onmiddellijk verder te varen tot Gravelines.

"Daar werden we zeer goed ontvangen en kregen een huisje toegewezen, maar 'n paar dagen later ontsnapten we weer aan de dood toen 's nachts een bom ons onderkomen volledig in puin legde en wij gelukkig nog heelhuids uit de kelder, waarin we sliepen, konden kruipen.

Op het kleine binnenplaatsje troffen we nog een kanjer van een bom aan die niet ontploft was. Anders zat ik hier niet meer," filosofeert Robert, die overigens grif toegeeft dat hij — en hij niet alleen — erg veel schrik heeft gehad. In die memorabele meidagen van '40 stierven er in de streek trouwens duizenden onschuldige burgers.

Op zekere dag, terwijl hij met vrouw en kind langs de prikkeldraadversperring naar een naburige boerderij om melk gaat staat hij trouwens opeens in het vizier van Duitse tanks. "Wij stonden daar hulpeloos tussen die gevaarten die niemand op dat ogenblik verwacht had. Ik vertelde het mijn maat die het gewoon niet kon geloven... tot wat later ook de Engelsen



"Mijn oom had voor zichzelf uitgemaakt dat er geen tweede weredloorlog meer zou komen."

☞

aan de andere kant aankwamen en wij tussen Duitsers en Engelsen geprangd zaten. Na een paar dagen gaven de geallieerden zich over en waren de Duitsers er heer en meester. In de maand juni zijn we dan tevoet weergekeerd naar Oostende, een tocht van twee à drie dagen. Het was prachtig zomerweer en ik herinner me nog levendig hoe we rond het brandende Duinkerke heen trokken."

Moedwillig

In Oostende betrekt het gezin het ouderlijk huis, waar ze bij Roberts moeder gaan leven. Dat eerste oorlogsjaar klaart hij heel wat klusjes: sorteren van kleren, werk op de omliggende boerderijen...

In 1941 trekt Robert naar 'de maritiem' en daar hoort hij dat zijn schip — dat hij in Gravelines had moeten achterlaten — door de Duitsers weer naar Oostende is overgevaren.

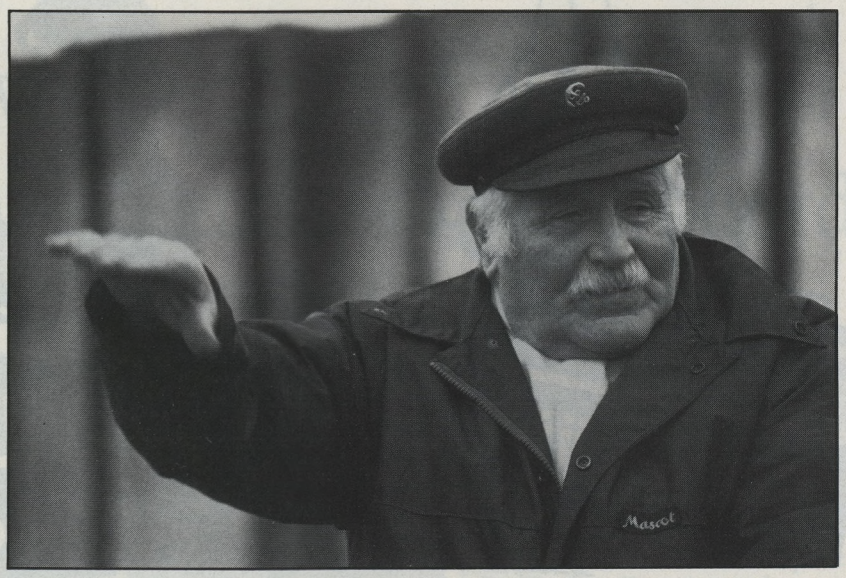
Vanaf dan gaat hij in begeleid konvooi op haringvangst. Een onzekere tijd waarbij tientallen vissende kollega's op zee 'blijven'. Deckmyn: *"Ik verdenk er de bezetter nog altijd van dat ze ons moedwillig naar zo'n mijnenveld loodste om het effekt van een ontploffing te kunnen onderzoeken en eventueel nog efficiënter te maken. Het viel nu eenmaal erg op hoe ze, na iedere ontploffing vroegen, hoe zo'n explosie precies verliep."*

Op zekere dag loopt hij veel later dan de anderen binnen en in de stad fluistert men al dat hij op een mijn is gelopen. *"Als mijn vrouw mij dan uiteindelijk toch ziet binnenvaren, was het weer grote liefde,"* lacht Robert.

Robert en zijn neef komen met schip en bemanning zonder kleerscheuren, maar met veel angstige momenten, de oorlog door.

Rustiger

In '53 verkoopt hij de O.6 en legt de 0.79 'Pascal', genoemd naar zijn zoon. Daarmee blijft hij varen tot 1965, stapt dan over naar het Zeewezen en wordt matroos op de maalboot. *"Begin jaren zestig raakte je moeilijk aan een bemanning en dus besloot ik om het de laatste jaren van mijn aktief leven rustiger te gaan doen."*



"De kinderwagen, met onze spruit erin, was al aan het drijven."

Robert gaat in 1979 met pensioen en zes jaar geleden begint hij aan de bouw van een vijf meter lange catamaran. Daarmee maakt hij tochten tot in Calais ('Kôlès' zegt hij) en bij mooi weer maakt hij ook de oversteek naar Engeland.

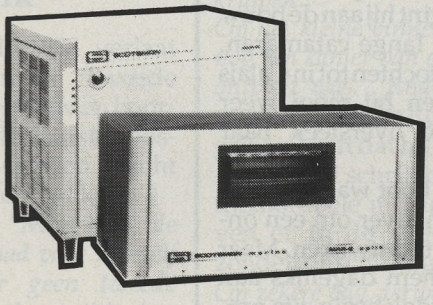
Vorig jaar liep zijn boot wat averij op bij een bruusk maneuver om een onvoorzichtige surfer te ontwijken. Maar momenteel zie je hem dagelijks aan het Montgommerydok bezig zijn ontmantelde catamaran weer zeewaardig maken.

Straks snijdt de nu 76-jarige Robert Deckmyn weer de noordzeegolven. 't Is zijn lust en zijn lange leven.

Interview Marc Loy
Foto's Guido Walters

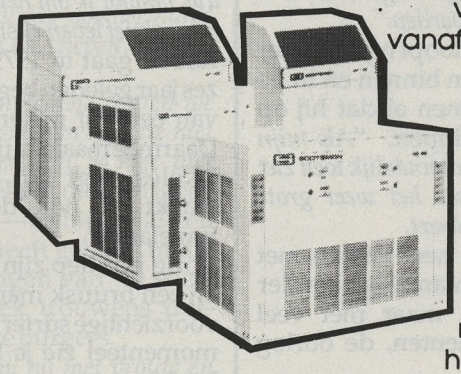
Scherfijs met zoet water of met zeewater

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



Korrelijs van zoet water

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



Industriezone "den Hoek"
Vosveld 8b
2110 Wijnegem

K dubbel A

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

Paul De Keersmaeker:

"Meer steun voor veiligheid en modernisering aan boord"

Tijdens de jaarlijkse nieuwjaarsontmoeting van Staatssekretaris voor Europese Zaken en Landbouw Paul De Keersmaeker met de pers werd een uitgebreide nota verspreid over het landbouw- en visserijbeleid van zijn kabinet. Voor onze lezers lichtten we de passages uit de tekst die met de visserij verband houden. Het hoofdstuk over de resultaten van 1990 werd weggelaten omdat dit onderwerp op een andere plaats in dit nummer reeds uitgebreid aan bod komt.

Doelstellingen

INZAKE ZEEVISSERIJ wordt blijvend gestreefd naar de bevordering van de levensvatbaarheid van de sektor, in ekonomisch en sociaal verantwoorde omstandigheden en met respekt voor de interne (nationale) en externe (binnen de E.G. en in relatie tot derde landen) evenwichten. In het bijzonder wordt gestreefd naar evenwicht tussen produktiekapaciteit en vangstkwota, waarbij gepoogd wordt een operationele vissersvloot van circa 200 vaartuigen in stand te houden.
Om deze doelstellingen te bereiken wordt vooreerst een aangepast vlootbeleid gevoerd, gebaseerd op de beperking van het vermogen tot 1.200 pk en op een restriktieve toepassing van het investeringsbeleid, via het scheepskrediet. Aan nieuwbouw van vaartuigen wordt geen steun meer verleend, tenzij het gaat om vervangingsnieuwbouw en bepaalde voorwaarden inzake motorsterkte worden nageleefd.
Daarnaast wordt de uitbreiding van het vlootbestand voorkomen door onverkorte toepassing van het machtigingsstelsel.
Met het oog op een rendabele uitbating van de visserijaktiviteit werd de steun aan de modernisering van de vaartuigen onverminderd voortgezet. Deze steun beoogt ook de veiligheid van het vissersberoep te verhogen, via technische aanpassingen aan de vaartuigen.
Het ruilen van kwota met andere lidstaten, om tot een maximale benutting van alle kwota te komen en om de visserijaktiviteit over het gehele jaar te kunnen spreiden, werd ook in 1990 maximaal toegepast. Allerlei technische maatregelen werden uitgevaardigd, zoals het beperken van het aantal toegelaten zeedagen.
Wat de garnaalvisserij betreft, wordt gezocht naar een oplossing voor de problemen van de kleine garnaalvissers, onder meer via een betere kontrole op motorsterkte van de vaartuigen.
Tenslotte worden op kommunautair vlak bijkomende en strengere maatregelen uitgevaardigd, teneinde de visbestanden beter te beschermen door de ontsnappingskansen van jonge vis - vooral rondvis - te verhogen.
Voor 1991 ziet de situatie er, wat de kwota betreft, niet zo somber uit, vooral voor tong en schol. De grote vangstkapaciteit evenwel, en ook de invoering van de V-netten maakt dat er wel maatregelen zullen moeten worden getroffen om het jaar rond te kunnen vissen.

Staatssekretaris Paul De Keersmaeker: "Betere kontrole op de motorsterkte van de garnaalvissers". (foto gw)

Uitdaging

DE JAARWISSELING is het geschikte moment om even halt te houden, de afgelegde weg te overzien, en dan vooruit te blikken, klaar voor wat komen gaat.
Straks is het reeds de tiende keer dat ik een nieuw jaar mag beginnen als Staatssekretaris voor Europese Zaken en Landbouw, en al was ieder jaar natuurlijk verschillend, ik overdrijf niet als ik stel dat het voorbije 1990 een moeilijk jaar was.
Het voorliggende jaaroverzicht spreekt in dat verband boekdelen. Voorjaarsstormen en zomerdroogte, een licht terugvallend landbouwinkomen en de moeilijk te bedwingen varkenspest, het drukte zwaar op de hele sektor, terwijl ook de zeevisserij problemen moest doorspartelen. Ook morgen zullen ongetwijfeld nog moeilijke momenten komen, als wij ons reeds hervormde Gemeenschappelijk Landbouwbeleid zullen moeten afstemmen op een meer geliberaliseerde wereldhandel, en verder moeten voorbereiden op de Interne Markt van na 1992.
De vele moeilijkheden mogen ons echter niet afschrikken. Ik ben er van overtuigd dat er genoeg dynamisme en kreativiteit, realisme en werkkracht aanwezig is bij alle betrokkenen opdat de vele hindernissen zonder kleerscheuren zullen worden genomen.
Naar onze reders en vissers toe wil ik stellen dat onvermijdelijke maatregelen tot vangstbeperking niet alleen een betere bescherming van de visbestanden voor ogen hebben, maar ook de levensvatbaarheid van de sektor op ekonomisch en sociaal gebied.
Het beleid dat hiervoor werd samengevat verdedig ik, en ook morgen neem ik de uitdaging aan om samen met alle betrokkenen de verantwoordelijkheid te blijven dragen.

Paul De Keersmaeker

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

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

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

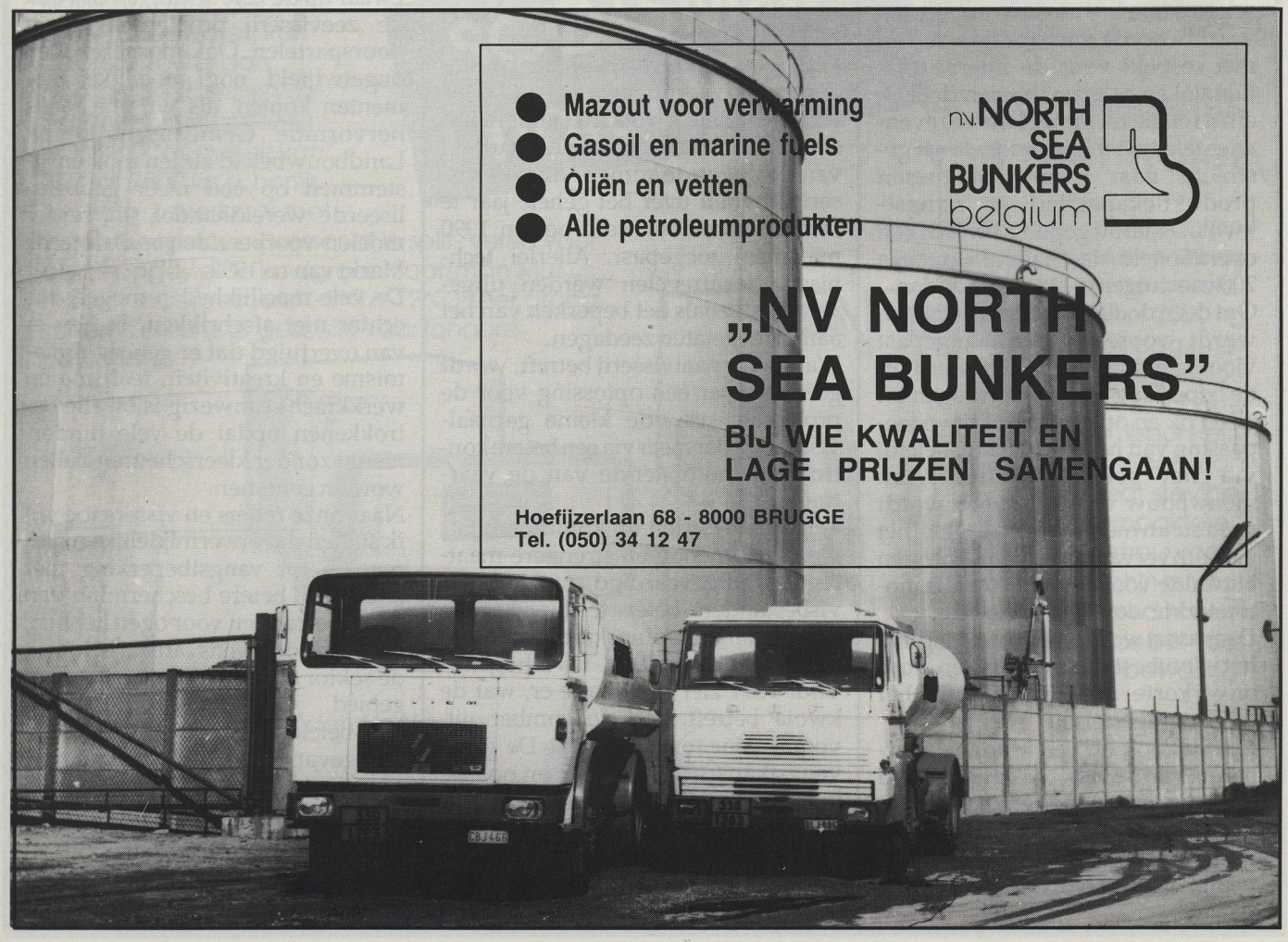
Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

We stellen ons verder ten dienste van ons geacht cliënteel.



Z.12, O.101 en N.555 beste garnaalvangers

De beste garnaalvangers in Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort zijn respektievelijk de Z.12 Sabrina van Eric Dobbels uit Zeebrugge, de O.101 Benny van Gilbert Viaene en de N.599 Zeevogel van Albert Deramoudt. In hun thuishaven zorgden de bemanningen van deze vaartuigen voor de grootste garnaalaanvoer.
De Z.12 voerde 27.546 kg aan in Zeebrugge en wordt hiervoor net als vorig jaar tijdens de karnavalweek gehuldigd door de ZV. De Oostendse O.101 kaapte met 15.734 kg opnieuw de titel van "Garnaalkoning" weg, zij het met 14.000 kg minder dan vorig jaar. De "Garnaaltrofee" in Oostende wordt eveneens tijdens de karnavalviering op vrijdagavond 1 maart op het Wapenplein uitgereikt tijdens de aanstelling van de nieuwe karnavalprins.

Belgisch-Nederlandse garnaalgesprekken

Dinsdag 22 januari greep een eerste overleg plaats tussen de vertegenwoordigers van de Rederscentrale en een vijfkoppige Nederlandse delegatie (met o.a. Nooitgedagt, Langstaart en Roos) rond de problemen van de garnaalvisserij. Tijdens de eerste gespreksronde werd een principieel akkoord bereikt over de instandhouding van het garnaalbestand. Tijdens een volgende bijeenkomst wordt de zaak verder besproken. Het ligt in de bedoeling om de problemen van de garnaalvisserij in een breder perspektief te behandelen. Er zullen dan ook stappen ondernomen worden om de Duitse en Deense garnaalvissers bij de onderhandelingen te betrekken om tot een eensgezind standpunt te komen waarover de Europese instanties zich uiteindelijk moeten uitspreken.
Een datum voor een nieuw overleg werd nog niet vastgelegd.

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen

DECEMBER 1990

Verandering tonnemaat:
¤ 0.33 MARBI, eigendom N.V. Rederij Marbi, Ibislaan 31, 8450 Bredene
Gt. 247 - Nt. 74
Zeebrief: 03.12.90
¤ Z.14 BRANDON STAR, eigendom B.V.B.A. Rederij Brandon Star, Heiststraat 171, 8301 Knokke-Heist
Gt. 175 - Nt. 52
Zeebrief: 11.12.90
Verandering benaming onderneming:
O.229 ROGER-JEANINE, eigendom B.V.B.A. Lasat-Corveleyn, Fruitkorflaan 124, bus 14, 2600 Berchem-Antwerpen
Verandering van eigendom:
¤ Z.185 EMERALD STAR, eigendom N.V. Rederij Shamrock, Weibroekstraat 13, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.33.54
Zeebrief: 13.12.90
Verandering van eigendom, naam, tonnemaat en nieuwe motor:
¤ O.518 CUTTY SARK wordt O.518 LA FAROUCHE, eigendom B.V.B.A. Vermote, Vingerlingstraat 28, 8400 Oostende, tel. 059-32.34.27
Gt. 136; motor ABC, 390 kW-530 pk, bouwjaar 1990
Zeebrief: 21.12.90
Inbouw nieuwe motor en verandering tonnemaat:
¤ N.525 GOLFBREKER, eigendom Noël Dugardein-Van Elverdinghe, Canadalaan 28, 8620 Nieuwpoort
Gt. 70 - Nt. 21; motor Baudouin, 202 kW-275 pk, bouwjaar 1990
Zeebrief: 27.12.90

Brand op O.455

Op dinsdag 22 januari brank brand uit aan boord van de O.455 'Zeesymphonie'. Terwijl de firma St. Martin laswerken uitvoerde boven aan de mast werd onderaan een hevige rookontwikkeling gesignaleerd. Vermoed werd dat lasvonken door de holle mast gevallen waren en beneden het vuur haddenontstoken. De schade bleef beperkt.

TELEX - TELEX - TELEX - TELEX - TELEX - TELE

¤ In de eindejaarsperiode werden nauwelijks Belgische vaartuigen in Nederlandse afslagen gesignaleerd. ¤ De Z.5 Drakkar meerde daags voor Kerstdag wel af in IJmuiden maar wegens de tegenvallende prijzen bleef de veiling gesloten. ¤ Enkele dagen voordien lieten twee grote Zeebrugse bokkers hun vangsten van IJmuiden naar Urk overbrengen. ¤ In de eerste januariweek maakten de Z.84 De Klauwaert en de Z.60 Blue Angel goede verkoopscijfers in IJmuiden. ¤ Ook in Den Helder kwam een Belgisch schip aan de afslag. ¤ Eind vorig jaar werd bij Padmos in Stellendam gesleuteld aan de Z.53 Van Eyck. ¤ Vrijdag 11 januari was het het dagje van Roger Casier in de Oostendse vismijn. Zijn drie vaartuigen Z.96, Z.296 en Z.596 kwamen als enige aan de markt na door de storm gebroken reizen die 350 bennen vis en 2.900 kg tong opleverden. ¤ Renaud Diesel hermotoriseerde Z.19 Sonja van schoonvader André Vantorre. ¤ Z.200 Wagram lag vorige maand reeds bij Padmos in Stellendam en worstelt opnieuw met technische problemen. Een nieuwe keerkoppeling moet voor de oplossing zorgen. ¤ De nieuwe *Belgische* Eurokotter O.229 Liberty wordt in Urk voorzien van de elektrische uitrusting. Na afwerking op de werf Welgelegen in Zoutkamp komt het schip weldra in bedrijf. ¤ Machinefabriek Luyt in Den Oever bouwt de vislier voor de nieuwe Z.186 Shannon die momenteel bij IdP in Oostende in aanbouw is. ¤ Maandag 21 januari verkochten 14 vaartuigen in Oostende, waaronder de IJslander O.318. De 2.400 bennen vis en amper 5.500 kg tong leverden 10,6 miljoen frank op. ¤ De vorige maandag, 14 januari, werd met minder vaartuigen 13,35 miljoen geboekt. ¤ Die dag waren twee IJslanders aan de afslag. De O.129 en O.216 voerden samen 950 bennen aan. ¤

Van schepen & Van mensen Van de zee

OMRINGD DOOR WATER, wildernis en duisternis ondergaat de reiziger de magie en de vrees die Conrad al beschreef in 1902 toen hij de Kongostroom opvoer. De meeste Europeanen zijn geterroriseerd alleen al door de gedachte in deze vreemde primitieve wereld te moeten leven. Enkel 'die-hard' avonturiers en gangsters-avant-la-lettre hebben er de zwarte wereld in vuur en vlam gezet op zoek naar de verdoken schatten, in opdracht van hun werkgevers. Waanzin en griezel, de blanke storm tekent haar eigen landschappen, zwarter dan de zonde, "*Maar Afrika was zo groot, het woud smoorde het geluid van moord en de modderige rivieren en meren spoelden het bloed weg...*" meende Naipaul.

Maar waarom moet een mens altijd het smeulende vuur van de herinnering aanwakkeren?

Hoe ziet het passagiersschip eruit op de Stroom, de stornwheeler? Er zijn een aantal verblijven, hutten die eigenlijk stinkende hokken die zelfs nog geen plaats bieden om zich de moede leden uit te strekken. Het is er ontzettend heet en kakkerlakken, als kleine vogels zo groot, slaan er de maat! Eens het duister wordt, wandelen ze liefst over het gelaat en de handen van de reiziger, zij houden hem in hun macht hij voelt zich onderworpen aan een kurieus proces. Al wat hij kan is brommend aanvaarden. Een lichtje, een kaars in de hoek van de hut kan even de "beesten" op afstand houden. Maar er blijft de afschuw. Men wordt er moe van. De onzindelijke eerste-klas-hutten worden voorbehouden aan de regeringsambtenaren...

Sjacheraars — iedereen moet toch aan de kost komen — openen een markt in de gangboorden en pogen allerlei verdachte zaken te verhandelen: ivoren armbanden, brillen zonder glazen, verbeurde medikamenten en zalfjes, levende kroko's, kippen, apen, gebakken apehandje. Van welke kant je het ook bekijkt de menselijke soort, verward en in de knoop geraakt, bezit meer eigenaardigheden dan je kunt bijhouden, schrijft Bellow.

Wanneer geen drinkwater meer aan boord is wordt bier gedronken en aangezien dit ook niet onbegrensd aanwezig is, dan maar 't water van de rivier. De mens is hier blijvend onderworpen aan de natuur, hij is een mier in een termietenhoop. Is de inlander immuun voor vele tropische kwalen, de onmiddellijke bedreiging van de reiziger ligt voor de hand.

Schipper Labeke, onderweg naar de Moero, het vissersparadijs, zou het algauw ondervinden. De dood kan van overal komen, eender wanneer. Het is niet moeilijk zich in te beelden welke risico's voortdurend gelopen worden. Er moet al veel liefde voor het onbekende aanwezig zijn: als het moet sterven de meeste mensen toch liever in bed? Het blijft een onverbiddelijke konfrontatie met het onbekende en het onverwachte. Ook de Oostendse vissers moeten bezield geweest zijn met een niet te lessen dorst naar wat ze niet kenden. En op de pleisterplaatsen van de hekwieler vindt men geen pretpaleizen noch staminee's.

Och, er gebeurt zoveel in een schamel vissersleven, zodat dikwijls een andere koers dan de geplande moet worden gestuurd. 't Hangt allemaal van kleine dingen af. Al beweren getaande kolonialen dat het oppervlaktewater van de tropen steriel is door het geweld van de zonnestralen, het risico op een fatale besmetting is steeds aanwezig. De Kongolese visser is slim genoeg om zijn nietigheid in het oerwoud te kompenseren, hij schept met de hand het drinkwater en sprenkelt het in de mond, hij drinkt nooit rechtstreeks van de rivier. Hij heeft daarvoor zijn goede redenen

Wantrouwig in een fantastisch milieu, overwint hij, passief slim, tal van hindernissen. Hij spot met moeilijkheden, is goedgemutst en lacht om niets. Of is het om alles? Hij schatert het uit samen met zijn vrienden als een gedurfde story op de pinnen komt. Maar hoe kan de blanke reiziger de traagheid van Kongo verwerken? Het is geen land voor haastige mensen. De reiziger kan om te beginnen pogen wat schaduw te vinden aan boord van het schip, wat al geen kleinigheid is. Hij kan staren naar de zand en oesterbanken, de drijvende eilanden, het papyrus en de waterlelies. Hij kan uitkijken naar de voorbijschuivende dorpen waar de gegolfde platen de strodaken nog niet vervangen hebben, hij kan speuren naar de zwarte venus met een huid als brons, die de milde zonnestralen weerkaatst. Hij kan ook luisteren naar het eeuwige lied van het oerwoud- of naar stilte-en de glijvlucht van de zeeraaf volgen.

In 1910 vertrekt de Ibisekspeditie uit de haven van Antwerpen, naar we graag veronderstellen met een villeboot.

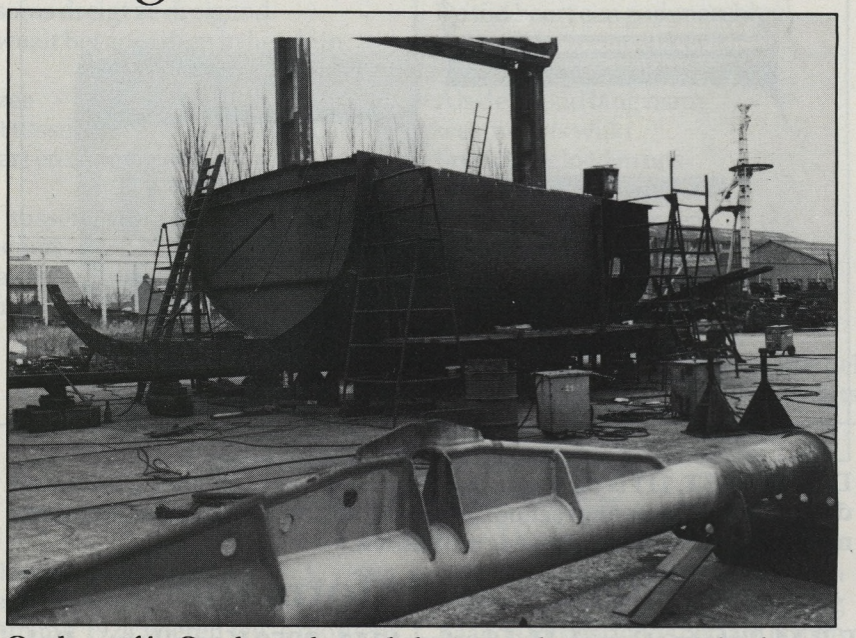
Aan boord drie vissers van bij ons: Vanhyfte, Labeke en Schoolmeester. Prins Albert, de latere koning maakte de reis naar Kongo in 1909, maar hij vertrok uit Rotterdam aan boord van een schip van de Red Star Line met bestemming Zuid Afrika, van waaruit hij naar de kolonie reisde per trein, fiets en schip of... in de tipoy, de draagstoel. 't Is amper vijfentwintig jaar geleden dat Stanley als eerste blanke de Kongostroom is afgevaren en daarvoor negen maanden nodig had.

De Oostenaars doorbreken de grenzen van hun eigen kultuur en gaan vrijwillig het onbekende tegemoet. Wat zal hen gelukkiger maken: de visserij op IJsland of Afrika?

LIN

Kiel gelegd voor B.601, daarna casco voor Z.47

West-Vlaamse Scheepswerven overgenomen door BSC



Op de werf in Oostkamp komt de bouw van het casco voor de nieuwe Eurokotter B.601 Van Maerlant van de grond. (foto gw)

DE WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN N.V.", in 1948 door Achiel Van der Cruysse opgericht, werd begin dit jaar overgenomen door de "Belgische Scheepsbouw Combinatie" (B.S.C.). De overname brengt voorlopig geen verandering in de aktiviteiten van de onderneming. Zopas werd de kiel gelegd voor de nieuwe B.601 en daarna volgt het casco voor de nieuwe Z.47.

De werf was gespecialiseerd in de bouw en onderhoud van binnenvaartuigen. Maar ook voor de visserij werden heel wat casco's afgeleverd. De nieuwe Z.200 Wagram die vorig jaar de werf verliet was het 32ste in de rij.

De beslissing om de scheepswerf over te laten is het gevolg van het gebrek aan geïnteresseerde opvolgers in de familie van Jaak Van der Cruysse. Rond de jaarwisseling kwam het tot een overnameakkoord met B.S.C., een firma die reeds vier middelgrote werven in handen heeft. Het gaat om Fulton Marine uit Ruisbroek, de Scheepswerven van Langerbrugge, de Scheepswerf van Hemiksem en de Chantiers Navals Meuse et Sambre in Beez (nabij Namen). Door de nieuwe overname kon B.S.C. een gespecialiseerde onderneming met 25, met scheepsbouw vertrouwde, werknemers inpalmen.

De West-Vlaamse Scheepswerven N.V., die ooit 120 scheepsbouwers in dienst had, schakelde na het wegvallen van de markt voor binnenvaartuigen steeds meer over op de bouw van casco's voor vissersvaartuigen. Door de jaren heen verwierven de werknemers een gedegen kennis in deze specialiteit. De samenwerking met de scheepswerven Scap, De Graeve, Perfekta, Valcke, Van Assche en Teco leverde heel wat vissersvaartuigen op waarvan het grootste gedeelte nog steeds in bedrijf is. De laatste jaren ging de *Westvlaamse* scheep met de Zeebrugse Scheepswerven N.V. van Joël Verheye en Piet Padmos. Voor die onderneming heeft het bedrijf nog twee orders uit te voeren. De B.601 Van Maerlant voor de rederij Emiel Ackx-Deplancke uit Blankenberge komt als eerste aan de beurt. Het betreft hier een Eurokotter van 23 meter. Daarna volgt de Z.47 Saturnus voor reder Neyts van rederij Saturnus. In dit geval gaat het om een bokkentreiler van 38 meter. Beide vaartuigen worden nadien afgewerkt door de Zeebrugse Scheepswerven. (gw)

André Vancraeynest vertelt over het vissersleven

Op uitnodiging van de Kulturele Raad van Nieuwpoort houdt gewezen visser en schipper van het opleidingsschip O.29 'Broodwinner' André Vancraeynest een voordracht over het vissersbestaan. De ervaren zeeman vertelt breedvoerig over de weersomstandigheden die het leven en de inkomsten van de vissers bepalen. De voordracht gaat door in 't Kasteeltje aan de Hoogstraat 2. Aanvang 14 u. 30. De toegangsprijs met konsumptie inbegrepen bedraagt 50 frank.

Officiële lijst Belgische vissersvaartuigen te koop

De nieuwe "Officiële lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1991" is uit. De brochure is te koop bij het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, Natiënkaai 5, in Oostende tegen de prijs van 200 frank. Wie de brochure wenst te ontvangen dient 200 frank plus 28 frank verzendingskosten te storten op postrekening 000-2006029-69 van het Hoofdwaterschoutambt, Natiënkaai 5, 8400 Oostende met vermelding van het gewenste aantal exemplaren. Na ontvangst van de storting wordt de brochure opgestuurd.

Gullevangers werkloos

Wie in elk geval een slechte maand achter de rug heeft zijn de zogenaamde "gullevangers", vaartuigen die in de kustzone aktief zijn. Zij vissen op kleine kabeljauwen, de zogenaamde "gullen" die zich voor de kust ophouden. Maar dit jaar blijkt de niet-geslachtsrijpe kabeljauw nergens te vinden, zodat deze kategorie kustvissers het hard te verduren krijgt.

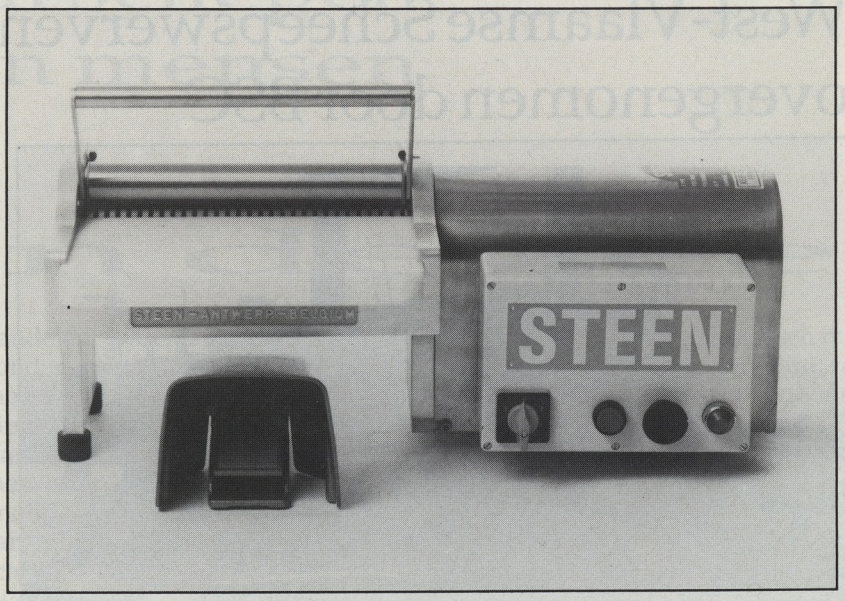
Officiële opening van het Nautisch Centrum verdaagd

De officiële inhuldiging van het Nautisch Centrum in het VDBA-opleidingscentrum in Zeebrugge werd verschoven naar de tweede helft van februari. Een juiste datum was bij het ter perse gaan nog niet bekend. Aanvankelijk was 18 januari vooropgesteld. De verantwoordelijken waren echter van oordeel dat het wenselijk was de leerlingen eerst enigszins vertrouwd te maken met de simulatie-apparatuur. Tijdens de openingsplechtigheid zouden de genodigden het didaktisch centrum dan in volle werking kunnen aanschouwen.

Boek Vandekerckhove einde maand op de markt

Het prozadebuut van Flor Vandekerckhove, hoofdredakteur van HVB, rolt einde deze maand van de persen.
De verhalenbundel wordt aan het publiek voorgesteld in het bekende Oostendse café-restaurant 'Jamaïque', Oosthelling 7, op woensdag 6 maart van 19 tot 22 uur. De bundel wordt er ingeleid door Mr. Danny Crabeels, direktielid van HVB en Hugo Brutin (kunstkriticus).
Het boek wordt uitgegeven door NIOBA, het meet 20 cm bij 12,5 cm. Het papier is Editor crèmekleurig 90 gram, opdikking 2.0. Gelijmd. Voor het kaftontwerp maakten de uitgevers dankbaar gebruik van het schilderij 'Het gesprek omtrent de muze' van de bekende Oostendse kunstenaar Luc Martinsen.
HVB heeft uiteraard een aantal van deze boeken gereserveerd voor de lezers. Er kan dan ook vooringetekend worden op dit werk. Lezers van HVB kunnen dit doen door 595,-B.F. over te schrijven op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad. Ze krijgen dan een genummerd en door de auteur ondertekend exemplaar.

STEEN® WORLDWIDE
ONTHUIDMACHINE - SKINNING MACHINE
ECORCHEUSE - ENTHÄUTEMACHINE



De STEEN ST. 111 is de ideale machine voor de groothandel, horeca en detailhandel. Zelfs ongeschool personeel kan op een snelle en efficiente manier grote hoeveelheden vis onthuiden.

Voor meer informatie
F.P.M. International, Heidestraat 111, 2950 Kapellen — België
Tel: 03.665.04.00 — Fax: 03.665.34.58

CREVITS Louis & zonen B.V.B.A.
Import - Export
Allerlei kettingen en kettingmatten
Ankers
Herbruikbare materialen
Visserijbenodigdheden
Rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggelaan 137,
8380 Lissewege BRUGGE
Tel: 050/54 48 33
Tijdokstraat 3,
ZEEBRUGGE
Tel 050/54 45 85

H. Baelskaai 18,
OOSTENDE
Tel: 059/32 50 13
vanuit Nederland
09.32.50.54.48.33
Fax: 050/ 54 79 11

Soms lijkt ze wit
en drijven er geruisloos meeuwen

soms lijkt ze donker
en geuren haar golven naar storm

en soms dreigt ze dreigend
en waait het zout diep in het duin

de zee
met tussen eb en vloed haar nachten
zwart en droevig soms

en tussen strand en einder haar schepen
traag en zich verschuilend soms
in mist en wind en wolk.

Christel Meire

In de waterspiegels op het strand
tekent de tijd vele gezichten
en speelt als kind nomade
in een woestijn van woorden.
Niemand kent de kracht
van eeuwig schurend zand.
De tijd baart een godenarchipel
en baadt in zonnespiegels.

Als de avond langzaam
westwaarts wijkt
breekt de gloed in ons
tot een vaag vermoeden.
Achter glazen scherven
dekt de zee haar aftocht
en gaat schuilen in de grotten
van de nacht.

Jean Pierre Rycx (uit de bundel: buitengaats)

Wanneer
de zon te moe is
en de maan haar taak overneemt

Wanneer zand en lucht
stilte gevonden hebben
(verbannen
uit tijd en besef)

Krioelt plots
het hele strand
van kleine wezentjes

Gretig verlangend
naar de smaak en de geur
van de eeuwige zee.

Marijke Vandekerckhove

Dagboek van een kustvisser

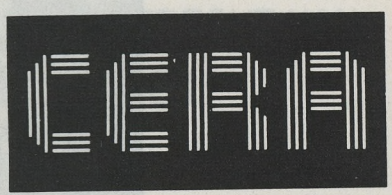
Eddy Serie — 1969

Laten we deze keer een oude visser aan het woord;
"In juli 1924 voeren wij 's morgens uit met onze kleine bootjes. Nauwelijks een uur later, kwam er plotseling een geweldige storm opgestoken, men zou het een orkaan kunnen noemen. Zo rap en zo goed het ging keerden wij de steven opnieuw naar de haven . Toen wij nog drie, vierhonderd meter van de haven verwijderd waren nam de storm nog in kracht toe. Op de kop van het staketsel zagen wij onze ongeruste vrouwen en kinderen staan. En toen gebeurde de katastrofe. De ene na de andere boot kapseisde, terwijl de opvarenden in het wilde water terechtkwamen. Hulp kon er niet geboden worden, zij verdronken als ratten voor de ogen van hun vrouwen en kinderen. Op het staketsel speelden zich hartverscheurende taferelenaf. De vissers die veilig de haven konden bereiken terwijl hun vrienden verdronken mogen van geluk spreken. Ik zal het nooit vergeten."
Een begrafeniskaartje uit deze tijd luid namelijk zo:
"Is de zee een vruchtbaren moeder en een aanlokkende verleidende ster, zij is ook een verraderlijke vernielster.
Zo is zij in de winter, zo is zij soms in de zomer. Scheepjes en bootjes varen in de morgenstilte... een uur nadien wordt de zee het graf van de zwoegers die haar hun dagelijks brood ontnemen.
De 18 juli hebben dertien koppen van onze stoere vissersbevolking haar de tol des doods betaald en tien weduwen en negentien wezen zijn in rouw gedompeld.
Harde beproeving, die de mensen kunnen lenigen, maar die God alleen kan troosten!
O Heer Jezus, die de vissers hebt gekozen als stichters van uw kerk, wees dezen genadig die de ruwe zee trotseerden om het brood voor vrouw en kinderen te winnen; zij vielen, als helden, op het ereveld van het werk, het werk dat gij door uw voorbeeld en uw leer vereldeld en geheiligd hebt!
Verleen hen de erekroon van de eeuwige rust in de schoot van uw hemelse zaligheid!
Maar ook, O Heer, werp uw genadige ogen op deze wiens hart bloedt en wiens smart grievend is; op dezen die hun steun en hun geleider missen!
Geef hun de sterkte om die beproeving christelijk te dragen, opdat zij niet zouden wenen als dezen die geen hoop hebben. Mochten zij dikwijls hun ogen ten hemel verheffen, waar zij, na een deugdzaam leven, hun teergeleifden zullen weervinden.
En gij, christene mensen van Oostende en uit de vreemde, bidt voor die duurbare overledene en voor dezen die ze betreuren.
Zoet hart van Jezus, geef hun de eeuwige rust."

'Terzijde' is een bladzijde die openstaat voor de lezers van Het Visserijblad.

Zij kunnen er hun verhalen, tekeningen, foto's, gedichten... in kwijt.

Wie 'iets' liggen heeft dat hij/zij gepubliceerd wil zien, stuurt het op naar de redaktie HVB, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende



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:

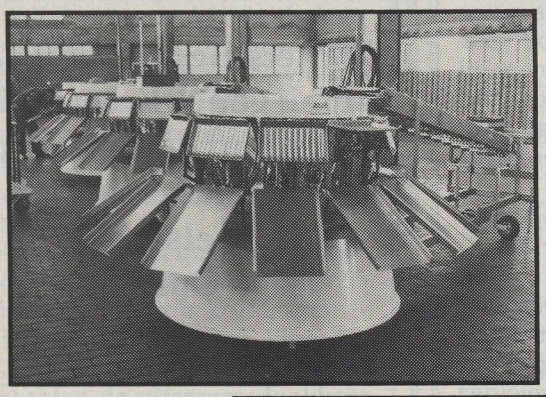
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46

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



40

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

Bemanningtekort

Het Visserijblad moet eens reageren op de persberichten over bemanningstekorten en vissers die overstappen naar andere sektoren.

Is er daarbij al eens over nagedacht dat vissers rond hun dertigste reeds met rugklachten lopen? Mijnwerkers en vissers hebben de zwaarste beroepen, maar de eersten werken 8 uur per dag, de vissers daarentegen zijn 24 uur in touw.

De reders zijn verbolgen omdat de RMT vissers in dienst neemt. Zij vergeten daarbij te vermelden dat het grootste gedeelte van de reders vòòr ze vijftig geworden zijn thuis blijft en zelf niet meer aktief vaart.

Een andere oorzaak van ongenoegen is de duur van de reizen. Vroeger was men 8 tot 22 dagenin zee. Nu gebeurt het dat de jongens zeven weken op zee zijn, zonder hun familie te zien.

Voor een goed pensioen moet men het ook al niet doen. ikzelf heb vijftig jaar gevaren. Voor mijn Belgische loopbaan ontvangen mijn vrouw en ik 29 700 frank pensioen per maand.

Louis Adams

Het leed blijft

Het is al een hele tijd dat ik eens mijn hart wil luchten. Ik ben wel niet gewoon om te schrijven, maar het moet er toch eens uit.

Ik kom uit een vissersfamilie. Mijn vader was visser en mijn grootouders — langs beide kanten — waren dat eveneens. Er moest hard gewerkt worden in die tijd. Vader op zee, en moeder op de akker.

Ook mijn man was visser en hij is trouwens op zee omgekomen.

Toen begon pas echt de miserie. Met hetgeen ik daarvoor maandelijks krijg kan ik alleen nog maar de huur van mijn huisje betalen. Daarnaast ben ikzelf pensioengerechtigd, maar alles bij elkaar is het nauwelijks genoeg om het huishouden te beredderen, de doktersrekeningen te betalen...

Ik hoop maar dat het nu allemaal beter geregeld is. Telkens er een ongeval gebeurt, leef ik erg met de slachtoffers mee. Mijn echtgenoot verongelukte nu al zoveel jaar geleden, maar ik kan u verzekeren dat het leed blijft.

Weduwe André Vanhove

Gratis adverteren in Het Visserijblad !!!

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

Naam :
Adres :

Te Koop: Vissersboot. L.: 7,5 x B.: 2,5 Motor Nissan 82 pk. 4 slaapplaatsen + wc. Uitgerust voor sportvisserij. Prijs: 300 000 frank. Tel.: 050/51 52 74

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

Te Koop: stalen garnaalvissersboot 11 m x 1,50 meter. Motor Daf T-615 m, bouwjaar 1986. Tel: 050/41 78 68. Na 19 u

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

TE KOOP: Motor Volvo Penta- 150 pk. Bouwjaar '83. 5 000 werkuren — Keerkoppeling TWIN - Disk 3-1 — schroef + uitlaat 059/50 31 94

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

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

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

Te koop: volledige garnaalinstallatie bestaande uit 4 stuks + 2 korren voor 8,5 m boelen. Installatie is volledig. Tel: 050/51 43 19

Zoekt Eurokotter te koop. Mag oud zijn. Voorstellen per brief: H. Baelskaai 14 te 8400 Oostende

Skipmaid te koop.
Nieuw!
Tel: 058/23 60 92

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

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

Te koop: stalen bokkenvisser. Lengte 29 meter. Nieuwe motor 1989. Tel: 059/32 51 09

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

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

Te koop: stalen rompvissersboot: 7,25 x 3,10 m, met werk aan. Prijs: 65 000 frank Tel: 03/77 14 598

Te koop: één Schelde-vissersschip van 16,20 m met 200 pk Volvo-Pentadiesel en toebehoren. Info op tel 050/54 78 36 of fax 050/54 71 94

Te koop N.427: Goed onderhouden instrumenten - eigendom - zeer goede voorwaarden. 058/237 884 of 059/30 46 78

Te koop: Bloeiende vishandel, gelegen in Limburg Tel: 011/38 25 68

Te Koop: één vissers NV met vergunning en vaarbewijs tot 25 nettoton. Nieuwlegging mogelijk. Tel: 050/54 78 36 Fax: 050/54 71 94

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

Hoe geraakte het beeld — in gods naam — in Assebroek?

HOEWEL O.L.Vrouw van Assebroek niet zo direkt door vissers en zeelui wordt vereerd lijkt het ons wel interessant de geschiedenis van dit wonderlijk beeldje weer te geven. De manier waarop het beeldje uiteindelijk in Assebroek verzeilde heeft immers heel wat met de zeevaart te maken.

Volgens het verhaal komt Balthazar Lanoy vanuit Oost Indië in 1680 per schip naar de Nederlanden. Als enige katholiek aan boord vereerde hij een klein marmeren Mariabeeld. De Protestanse medereizigers gooiden uiteindelijk — verbolgen omwille van zoveel vrome verering — het beeld in zee. *"Gij duivelse papist, gij doolt wanneer gij de beelden vereert, uw pop is reeds in zee geworpen en verzonken."* zo was de opmerking. Maar, o wonder, het beeld kwam op de golven achter het schip aandrijven.

Zelfs met behulp van stokken kon men het beeld niet onder water krijgen. Uiteindelijk werd het uit het water gehaald door Abraham Zut die het, na vervolging, doorgaf aan Jacob De Mets, een katholiek woonachtig in Friesland. Toen ook hij werd vervolgd maakte hij het beeldje in 1682 over aan Cornelia De Mets, zijn zuster, die begijntje was te Diksmuide. Op 7 december 1720 komt het dan, als gevolg van de wilsbeschikking van dit begijntje, in handen van eerwaarde heer Pieter Verhaeghe, de pastoor van Assebroek.

Het eerste deel van een gebed ter ere van O.L.Vrouw van Assebroek laat de Maria-vereerder eveneens kennis maken met deze geschiedenis.

Aan O.L.Vrouw van Assebroek.

1. Uit Indische haven
kwaamt Gij over zee,
Als schuts en beschermster
In nood en wee. Ave Maria.

2. Door Goddeloze handen
Met duivelse haat
In zee neergeworpen;
Ee, wonder ontstaat. Ave Maria.

3. Op woelige golven
Drijft Gij ongestoord;
Het schip immer volgend.
Door Gods macht omgloord. Ave Maria.

4. Ontsteld bovenmate
Staart 't scheepsvolk U aan;
Aan boord weer geheven,
Eert men U voortaan. Ave Maria.

5. Uit Holland naar Vlaanderen
Werdt Gij heengebracht;
Hier staat Gij in ere
En wondere macht. Ave Maria

6....

In de opsomming van de wonderbare genezingen en gunsten verkregen door de tussenkomst van O.L.Vrouw van Assebroek vermeld in het boekje *"O.L.Vrouw van Assebroek"* vinden we geen wondere genezingen of reddingen terug van vissers en zeelui.

Willem Lanszweert

Bron: -O.L.Vrouw van Assebroek, uitgegeven te Brugge 24/4/1955

De auteur van deze reeks **'vissers-volksgeloof'**

Willem Lanszweert, de auteur van de reeks 'Vissers-volksgeloof' in Het Visserijblad is konservator van het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke.

Hij werd geboren in 1948 en beëindigde zijn studies aan het VTI te Diksmuide. Naast zijn werk als konservator is hij ook nog aktief in de 'Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum' en in de (scheeps)modelbouwklub 'De Dissel'.

Hij publiceerde o.m. "Wat IJslandvaarders vertelden..." (1979), en samen met ere-vismijnbestuurder Jef Verbanck "Haring en Sprot in Drijf- en Stroopnet" (1986).

LIFERAFT SERVICE CENTER

S.K.B.

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL
ROYERSSLUIS KAAI 48
B-2030 ANTWERPEN
TEL: 03/231 36 48
FAX: 03/231 57 65

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

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

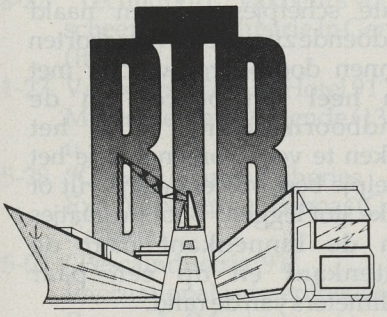
reddingsvlotten: R.F.D. - ELLIOT - VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG - BOMBARD - AVON - CALLEGARI - SERVAUX - MITSUBISHI - SONIFORM nazicht brandblusapparaten

ERKEND SERVICE STATION

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

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

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.)

Zagen en antwoorden

De politieke rubriek van HVB

PLAATSGEBREK ZORGDE ERVOOR dat de politieke rubriek van HVB vorige maand in de lade bleef liggen. Toch waren de politici weer bijzonder aktief. Hieronder vindt u een bloemlezing.

VOLKSVERTEGENWOORDIGER LARIDON EN ook senator Ghesquiere vroegen uitleg over de aanwezigheid van Duitse (Nederlandse onder Duitse vlag) en Nederlandse garnaalvissers binnen de Belgische 12-mijlszone. Uit het antwoord bleek dat de regering er zich van bewust is dat er nogal wat speling kan zitten tussen het officiële en het werkelijke vermogen van de motoren van deze vaartuigen. Het antwoord besluit als volgt: "Indien het georganiseerde bedrijf dit zou wensen, kan ik bij de EG tussenkomen om een uniforme en sluitende procedure voor het meten en achteraf controleren van het motorvermogen, bij verordering vast te leggen."

DEZELFDE GHESQUIERE KWAM ook tussen op het ogenblik dat de gasolieprijzen de pan begonnen uit te swingen. De staatssekretaris gaf toe dat de prijzen voor de gasolie voor de zeevisserij op dat ogenblik ongeveer verdubbeld waren. Eén en ander kan inderdaad aanleiding geven tot voorzichtigheid bij investeringen, zo werd nog gezegd, maar we moeten ons houden aan het meerjarig oriëntatieprogramma van de EG en dat betekent dat zowel wat kW als BT betreft, de vlootkapaciteit nog naar beneden moet.

IN DE OOSTENDSE gemeenteraad kwam raadslid Jean Vandecasteele terzake overigens met een origineel voorstel op de proppen. Teneinde de scheepsbouwsektor te ondersteunen zou een technisch en kommercieel koördinatiecentrum kunnen opgericht worden, met participatie van de betrokken bedrijven zelf. Als taak zou dit centrum hebben: het opvolgen van de modernste technologie, adviezen aan bedrijven, promotie... Als konkreet voorbeeld haalt Vandecasteele het voorbeeld van de garnaalvisserij aan die dringend aan hernieuwing toe is, maar zo vervolgt het gemeenteraadslid, gezien de lage opbrengst van die vaartuigen is het voor de betrokken reders moeilijk aan nieuwbouw te doen. Het vooropgezette centrum zou een type ontwerp kunnen maken dat vervolgens door de serie -produktie betaalbaar wordt voor de betrokkenen.

OOK DE EUROPESE parlementsleden zaten niet stil. De Ier Mark Killilea hield een interventie i.v.m. Amerikaanse schepen die onder Ierse vlag varen. Ook voor ons is die vraag niet onbelangrijk. Nederlandse rederijen die onder Duitse of Belgische vlag varen gebruiken een deel van de quota van die landen. Uit het antwoord van commissaris Marin blijkt dat de EG zich bewust is van het verstorend karakter van dergelijke ingrepen. Hoe moet een land zich dan houden aan het opgestelde oriëntatieprogramma (dat een afbouw van de vloot inhoudt) wanneer er dergelijke kapers op de kust zijn? En dan was er ook de Franse vraag van Pierre Lataillade om te voorkomen dat Franse schepen nog verder zouden aangevallen worden door Spaanse vissers. De incidenten gebeurden in... de Golf van Biscaje!

b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU

CAFMEYER & C°

VÓÓR & NA SCHADE - RAMING

ROERENDE & ONROERENDE
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

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

Toegegeven: in het Engels klinkt het mooier

Shellcraft

WANNEER WE EEN boekenwinkel binnenstappen, zien we dat het aantal doe-het-zelf-publikaties de laatste jaren ontzettend is toegenomen. De reden is niet ver te zoeken. Er is in onze samenleving heel wat vrije tijd gekomen, die kan gebruikt worden voor kreatieve bezigheden.

Eén daarvan is 'shellcraft' of het gebruiken van schelpen om 'kunstvoorwerpen' te maken. We moeten maar eens vluchtig de etalages van souvenirwinkels bekijken om te merken dat er met schelpen heel wat gemaakt en versierd kan worden: halskettingen, oorringen, juwelendoosjes, poppetjes, diertjes... Zo'n kadootje kost meestal ook niet veel, want de meeste schelpenopsmuk wordt ingevoerd uit de Filippijnen en Taïwan. In deze landen is er een ware industie ontstaan die zich specialiseert in het vervaardigen van goedkope schelpsieraden. De handenarbeid is er niet alleen goedkoop, maar het aanbod van vele kleurrijke tropische schelpensoorten is er ook zeer groot. Uiterst zelden.zullen we in de souvenirwinkels iets zien dat gemaakt is met Noordzeeschelpen.

Toch zijn er bij ons op dat vlak verschillende pogingen ondernomen om het kreatief bezig zijn met schelpen aan te moedigen.

Zo organiseerde het blad 'Het Rijk der Vrouw' i.s.m. het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke wedstrijden waarbij schelpenkreaties het onderwerp waren. Af en toe horen we ook dat leerkrachten handenarbeid hun leerlingen opdracht geven iets met schelpen uit te werken.

'Shellcraft' is echter nog veel meer dan leuke dingetjes maken met schelpen.

Je moet eerst en vooral zelf materiaal zoeken op het strand en op de golfbrekers en dat is op zichzelf al een interessante bezigheid. Aan onze stranden is er nog heel wat te vinden als je goed speurt. Zo kwam er onlangs een grootvader me vragen de schelpen te determineren die zijn kleinzoon gevonden had. Zijn lieve kleinzoon had niet minder dan dertig soorten gevonden en zijn oogjes fonkelden van blijdschap toen ik hem vertelde dat hij een 'trapgevel' gevonden had, een zeldzaam exemplaar.

Wie achteraf met schelpen wil bezig zijn, heeft er heel wat nodig. Alle vormen en soorten zijn welkom, zolang ze maar gaaf zijn. Na het verzamelen moeten de schelpen schoongemaakt en gesorteerd worden. Schoonmaken gebeurt het beste door ze wat te laten weken in een oplossing van water en bleekwater. Een harde borstel helpt je de hardnekkige vervuilingen los te maken. Levende schelpdieren worden het eerst gekookt en van het vlees ontdaan.

Als je de schelpen wil gebruiken als sieraad zullen er wel eens gaatjes in gemaakt moeten worden. Dat is heel eenvoudig. Voor kleine lichte schelpjes zal een naald voldoende zijn. De stevige soorten kunnen doorboord worden met een heel fijn boordje in de handboorma-chine. Om het breken te voor-komen kan je het schelpje best op een laagje vilt of dikke stof leggen. Boor de gaatjes van de binnenkant naar de buitenkant en op een paar millimeters van de rand.

Veelal worden met schelpen kollages gemaakt, maar nu komt de vraag: waarmee kleeft men die dingen vast? In de handel kan men allerlei kleefstoffen kopen en wij richten ons vooral naar de doorschijnende kleefstoffen, zoals Velpon. Voor een echte hobbyist is een kleefpistool het geschikte instrument. Montage-kid is ook zeer dienstig.

Nadat de schelpen gemonteerd zijn of vastgekleefd kan het geheel overspoten worden of gevernist met een doorschijnende lak. Zodoende komen de kleuren veel beter tot hun recht.

Er zijn duizend en één mogelijkheden om met schelpen naar eigen vindingrijkheid sierlijke voorwerpen te maken en daarover hebben we het een volgende keer.

Robert Coelus

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene
32.08.08
TAXI
Bredene Oostende

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

aktiviteitenkalender voor vissers

FEBRUARI

11 Huldiging verdienstelijke reders en bemanningen door Zeebrugse Visveiling (19 uur)
12 Voordracht over het vissersleven door André Vancraeynest in 't Kasteeltje, Hoogstraat 2 in Nieuwpoort (14 u. 30, inkom 50 fr.)
18-22 "Technoport", vakbeurs voor scheepvaartindustrie in Genua (It.)
21-27 Vakbeurs "Tecnik'Hotel 91", Media Center, Oostende (13-20 u.)
25-28 "Canary Islands Fisheries Exhibition" in Las Palmas (Gran Canaria)
25-03 "Pescaindustria '91", internationale visserijbeurs in Ensenada (Mexico)
23 1ste Feest van de Vrienden van het Noordzeeaquarium Oostende in het Koninginnehof
28 Voordracht "Het leven aan boord van de schepen van de Oostendse Compagnie" door Jan Parmentier, VVF-lokaal, dr. L. Colensstraat 6, Oostende (20 u. 30, toegang kosteloos)

MAART

1 Uitreiking "Garnaaltrofee" in Oostende
12-14 "The international Boston Seafood Show" in Portland (VS)
15-24 56ste Internationale Bootshow in Stockholm, grootste Skandinavische watersportbeurs
28 Voordracht "De Westvlaamse havens in de Middeleeuwen" door J. Termote, VVF-lokaal, dr. L. Colensstraat 6, Oostende (20 u. 30, toegang kosteloos)

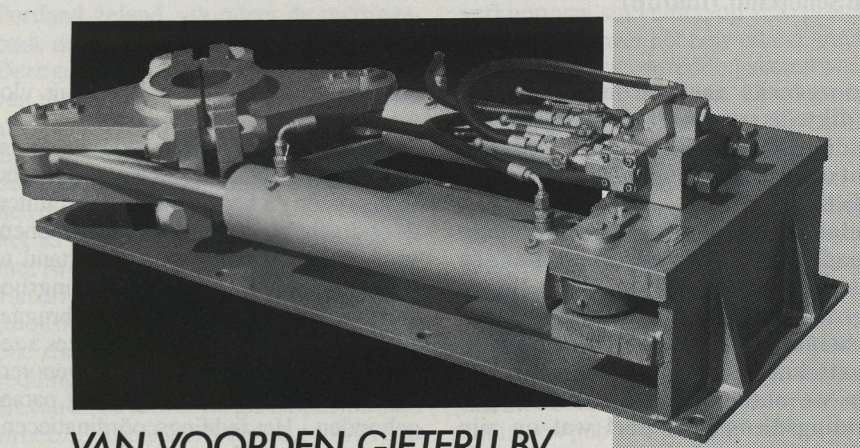
APRIL

1 "Vissershulde" aan het Monument der Zeelieden in Oostende
11-13 "Fishing '91" en "Seafood '91" in Glasgow
13-21 25ste Jaarbeurs van Oostende, de kust en Hinterland in Media Center, Oostende (14-19 u.)
23 Doop van de viermaster "Star Clipper" op de scheepswerven van Langerbrugge
25-28 "Fishtec'91", internationale vakbeurs voor visserij, visverwerking, aquacultuur en marine technologie in Cuxhaven (West-Duitsland)

MEI

5-7 2de Belgische Vakbeurs voor de internationale vishandel in Hasselt (Grenslandhallen)
9-12 "Fishing & hunting", beurs voor sportvissers en jagers in Flanders Expo te Gent
11 Visserijdag in Lauwersoog (Nl)
13-15 2de World Tuna Trade Conference in Bali (Indonesië)
14-17 "Polfish '91", internationale vakbeurs in Gdansk
17-20 "Week van de Landbouw en de Visserij" in Nieuwpoort
20 Vissermis en bloemenhulde aan het monument der vissers in Nieuwpoort
18 "Vlaggetjesdag" in Scheveningen
21 Verkoop eerste aanvoer nieuwe haring
23-26 "International Fair of professional fishermen" in Ancona (It.)
24 Doop van RMT-jumboferry "Prins Filip" op Boelwerf in Temse
28-01 "Boulogne Fisheries 91" en "Boulogne Seafood 91", internationale vakbeurzen voor visserij en seafood in Boulogne-sur-Mer (Fr.) tot 2 juni.
28-31 Visserijdagen in Harlingen (Nl)

MET DE VIER VAN VAN VOORDEN EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK



VAN VOORDEN GIETERIJ BV
SCHEEPSSCHROEVEN – STRAALBUIZEN
INDUSTRIEEL GIETWERK – MACHINEFABRIEK
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

VAN VOORDEN REPARATIE BV
SCHEEPSSCHROEVEN REPARATIEBEDRIJVEN IN ZALTBOMMEL – WERKENDAM – ALBLASSERDAM – BOLNES – IJMUIDEN – LEMMER – DELFZIJL – RUPELMONDE (BELGIE) – GUSTAVSBURG (DUITSLAND)
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15898

PROMAC BV
HYDRAULISCHE STUURMACHINES – ROEREN
VERSTELBARE SCHEEPSSCHROEVEN – BOEGSCHROEVEN
KOEL-, VRIES- EN SCHERFIJSINSTALLATIES
WATERBEHANDELINGSINSTALLATIES
Tel.: 04180-13855, Fax.: 04180-12400

HODI-ZALTBOMMEL BV
STRAALBUIZEN
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

Inderdaad, want u kiest voor de gebundelde kennis, ervaring en serviceverlening van de 4 gespecialiseerde bedrijven, met ruim 200 medewerkers, van de van Voorden Groep.

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN GROEP:
VAN VOORDEN GIETERIJ BV
VAN VOORDEN REPARATIE BV
PROMAC BV
HODI-ZALTBOMMEL BV

De vrijwilligers van de Royal National Lifeboat Institution

Een voorbeeld van een reddingsboot, afgemeerd te Wick, op de noordoostkust van Schotland. (foto dp)

In onze reeks 'nacht en ontij' schrijven we dikwijls over toegesnelde redders of reddingsboten. Het is daarbij interessant om ook eens een reddingsdienst te belichten.
Nadat de Europese kustbewoners zo'n graad van beschaving bereikt hadden dat ze de aangespoelde drenkelingen niet meer beroofden, maar probeerden te helpen, kwamen overal reddingsmaatschappijen tot stand. Hierbij denken we automatisch aan onze eigen reddingsdienst, die heel wat op zijn palmares mag schrijven.

Vrijwilligers

Tot voor WOII was onze reddingsdienst een vrijwilligerskorps. Een uit die tijd stammende redding van achttien opvarenden van de Duitse driemaster 'Obotrita', die op 24 en 25 november 1925 voor de rede van De haan in nood verkeerde, is het vermelden waard. De Oostendse redders probeerden het vaartuig met hun staatssleepboot vanuit zee te benaderen om de bemanning van boord te halen, terwijl Blankenbergse vrijwilligers, nadat ze eerst hun boot langs het strand en over golfbrekers van Blankenberge naar De haan trokken, vanop het strand in zee staken. Het Duitse zeilschip sloeg nadien vast op het strand en het duurde nog anderhalve maand voor het terug vlot werd getrokken.
Momenteel behoort onze reddingsdienst tot de grote familie van het Belgische loodswezen en heeft volgens de statuten de opdracht in nood verkerende personen, vaar- en vliegtuigen op zee bijstand te verlenen. Daartoe staan drie reddingsboten (Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge) ter beschikking. Bij windkracht zes à zeven beaufort wordt in de hierboven vermelde havens een reddingsploeg paraat gehouden. Het reddingscoördinatiecentrum is te Oostende gevestigd en is permanent op zoek naar noodsignalen. Het leidt en coördineert eventuele akties. Indien nodig, wordt beroep gedaan op de medewerking van de luchtmacht (helikopters), de zeemacht en de Britse, Nederlandse of Franse reddingsdiensten. Momenteel worden de meeste noodsituaties opgelost door een aantal helikopters en hun bemanningen, die vertrekken vanuit de basis van Koksijde. Praktisch bekeken is de helikopter het eerste ter plaatse, gevolgd door de staatssleepboot 'Zeetijger' (en vanaf nu waarschijnlijk de nieuwe 'Zeehond').

Groot Brittannië

Voor de eigenlijke uitdieping van een reddingsdienst werpen we echter onze blik op het Britse 'Royal National Lifeboat Institution' (RNLI), omdat afgezien van de coördinerende staf, heel de werking nog berust op vrijwilligerswerk en giften van de bevolking.
Langsheen de meer dan tweeduizend kilometer lange Britse kust ontstonden door de eeuwen heen in havens en langs gevaarlijke vaar- en aanlooproutes plaatselijke initiatieven. Dikwijls kwam zo'n initiatief tot stand na een drama. Zo zagen in 1789 honderden mensen vanop de oever van de monding van de Tyne hoe een vrachtschip uit Newcastle op de rotsen liep en zijn bemanning, slechts een honderdtal meter van de toeschouwers verwijderd, verdronk, zonder dat ook maar iemand iets kon ondernemen. Dit gebeuren greep de bevolking zo erg aan dat er besloten werd een reddingsdienst op te richten. De leden van een club uit South-Shields, de 'Gentlemen of Lawe House' stelden de geldsom van twee guineas ter beschikking van degene die het beste ontwerp voor een reddingsboot op tafel kon leggen. Een leraar uit South-Shields, William Would-have, won de wedstrijd. Gebaseerd op Wouldhaves ontwerp bouwde Henry Greathead de 'Original'. Tien roeiers dreven de open boot met versterkte zijschansen voort. Voorin zat de kapitein en achterin de stuurman, die de boot, door middel van een wriksysteem, in de juiste koers hield. De 'Original' deed meer dan veertig jaar zijn werk, waarbij honderden levens gered werden.
Een lid van het reddingskorps van Douglas op het eiland Man publiceerde in 1823 een soort thesis die aantoonde dat een nationaal gecoördineerde organisatie doeltreffender zou werken dan de vele onafhankelijke initiatieven. Het werk van William Hillary leidde op 4 maart 1824 tot de oprichting van de RNLI. Meteen was dit de eerste nationale reddingsorganisatie ter wereld. Ook beweerde deze Hillary dat een vrijwilligersdienst het meest efficiënt zou werken en tot vandaag de dag wordt aan dit principe vastgehouden. De reddingsboten worden bemand door vrijwilligers die zich vanuit alle lagen van de bevolking aanmelden.

Grace Darling

In 1838 was er een ophefmakend feit. Tijdens een storm liep een vrachtschip aan de grond. De plaatselijke reddingsboot wilde uitrukken, maar er waren mannen te kort om deze te bemannen. Samen met haar vader, een vuurtorenwachter, stapte de tweeëntwintigjarige frele juffrouw Grace Darling in de roeiboot en hielp de mannen naar de plaats van het onheil te roeien. De boot redde in een zware storm twaalf levens. Door haar daad werd Grace Darling een nationale heldin.
Oorspronkelijk bestond de vloot van de ☞

RNLI uit roei- en zeilboten. De eerste stoomreddingsboot heette 'Duke of Northumberland'. Ze werd gebouwd in 1890, sleet drieëndertig jaren dienst en redde 295 zeelui. De RNLI heeft slechts zes stoomboten in gebruik genomen: ze bleken te duur en moeilijk te onderhouden. Omstreeks 1905 kwamen de eerste motorboten in dienst. In zeilboten werd een motor geplaatst. In 1024, bij het honderdjarige bestaan van de RNLI bestond reeds één vijfde van de reddingsvloot uit motorboten, met petroleum als brandstof. In 1930 werden de eerste dieselmotoren in gebruik genomen. Toch bleef ook een hele reeks oude systemen behouden. Zo werd de reddingsboot van het plaatsje Wells, Norfolk nog tot in 1934 in het water getrokken door zes bonkige paarden.

Vermeldenswaard is de dienststaat van Henry Blogg. Op de reddingsboten van Cromer, Norfolk, deed hij vierenvijftig jaar dienst. De roei-, zeil- en motorboten, hij heeft ze allemaal gekend. Hij fungeerde steeds als bootsman en hielp meer dan achthonderd mensen redden. In de geschiedenis van de RNLI verzamelde hij meer eretekens dan gelijk welke andere vrijwilliger.

Momenteel zijn er driehonderd reddingsboten in dienst, naargelang het soort kust, verdeeld over zestien verschillende types. De oudste boot is twintig, de jongste één jaar oud. Ze zijn allemaal voorzien van zoeklichten, een krachtige hoorn, lichtseinen, eerste hulpvoorzieningen... Sedert het invoeren van de '37. Oakley'-klasse reddingsboot rechten ze zich, bij kapseizen, allemaal automatisch weer op. De twee nieuwste ontwerpen die in gebruik genomen werden, zijn de '47. Tyne'-klasse (die vertrekt vanop een slipway) en de '33. Brede'klasse (die aangemeerd ligt in een dok). In havens waar geen slipway of diepwater is worden reddingsboten in het water geduwd door Caterpillartraktoren.

Oorspronkelijk droegen de bemanningsleden oliegoed en zuidwesters om zich tegen het water te beschermen. In 1854 ontwierp een RNLI-staflid een kurken reddingsvest, dat overboord geslagen bemanningsleden gemakkelijker liet drijven. Vandaag dragen ze oranje broeken en jassen die hen beter tegen koude en opspattend water beschermen. Verder bestaat de uitrusting uit speciale reddingsvesten, die ervoor zorgen dat de redders met het gezicht naar boven blijven drijven als ze in het water belanden. Ze beschikken eveneens over speciaal gewatteerde mutsen die hen beschermen tegen stoten.

De stuurhuizen zijn uitgerust met alle moderne apparatuur. Een radio houdt kontakt met de kustwachtstations. Het zijn deze stations die opdracht geven aan één of meerdere reddingsboten om zee te kiezen.

Verouderd?

Ook in Groot-Brittannië wordt meer en meer beroep gedaan op helikopters. De heli's en de reddingsvaartuigen werken nauw samen. Omdat de helikopters sneller ter plaatse zijn en omdat het RNLI verplicht is te besparen worden hier en daar reddingspunten afgeschaft. De boten worden dan openbaar verkocht, telkens onder luid protest van de plaatselijke bevolking. In de toekomst zal de RNLI zijn reddingswerk waarschijnlijk moeten beperken tot de kuststroken (inshore) en zal het werk verder op zee (offshore) overgelaten dienen te worden aan de snellere wenkelwieken. Dat deze sneller zijn werd onlangs nog bewezen. Op 10 oktober 1990 sloeg op tweeëntwintig mijl van Berry Head de (ex-Nederlandse) Brixhamtreiler 'Cornelia' lek. Zijn motorkamer stond al snel onder water.

Tegelijkertijd vertrokken de reddingsboot 'Edwin Bridges' uit Torbay en een helikopter uit Portland met meerdere pompen aan boord. De pompen werden aan boord van de 'Cornelia' gezet. Het schip bleef maar water maken en men besloot de bemanning van boord te halen. De 'Cornelia' sloeg op zijn zij en zonk. De helikopter was reeds met de onthutste bemanning te Portland geland, vooraleer de reddingsboot de plaats van het onheil bereikte. Deze gebeurtenis toont aan dat het gebruik van reddingsboten bij operaties op verre afstanden voorbijgestreefd is(1).

Bij ophefmakende reddingen worden aan de vrijwilligers bronzen, zilveren of gouden medailles toegekend. De stichter van het RNLI, William Hillary, was samen met twee andere vrijwilligers de bezitter van drie gouden eretekens. Momenteel is de buste van deze Hillary afgebeeld op de ene zijde van de gouden medaille en een reddingsaktie op de andere zijde. Brian Bevan maakte in 1980 geschiedenis door in hetzelfde jaar een bronzen, een zilveren en een gouden ereteken toegekend te krijgen. Hij was slechts 28 jaar toen hij in 1979 schipper werd op de Humber-reddingsboot (Hull).

Vanaf 1965 trokken er veel toeristen naar de Britse kusten om te zwemmen, te zeilen, te surfen... Velen kwamen daarbij in moeilijkheden. Sindsdien zijn de zomermaanden de drukste periode geworden voor de vrijwilligers van de RNLI. Om toeristische plaatsen beter te kunnen bedienen kocht de RNLI snelle '16.D'klasse opblaasbare dinghy's. Een BBC-journalist, Bleu peter, presenteerde televisieprogramma's waarbij geld werd ingezameld om de 'Bleu Peter'-boten te kopen. Ze werden o.a. te Littlehampton, Beaumaris, North-Berwick en St.-Agnes gestationeerd. Voor hetzelfde doel gebruikt men sinds 1972 op de westkust de snelle '21. Atlantic' reddingsboten. Per jaar kiest het RNLI momenteel gemiddeld 240 maal zee. Daarbij worden dan ongeveer duizend mensenlevens gered.

Nadat het honderd vijftig jaar in Londen gevestigd was, verhuisde het RNLI-hoofdkwartier en het erbijhorende depot in 1974 naar de havenstad Poole, Dorset, in het zuidwesten van Engeland. De administratie ondersteunt een netwerk van tweehonderd kuststations en driehonderd reddingsboten (2), tijdens een vierentwintig-uren-dienst. Allerlei materiaal en uitrusting kan over heel Groot-Brittannië, met eigen transport en in een minimum van tijd, ter plaatse gebracht worden.

Solidariteit

Merkwaardig is dat heel de RNLI zelfbedruipend is. Het hele systeem wordt in stand gehouden door giften. Zowel de reddingsboten als de vrijwilligers worden gesteund door eigen steden of omringende dorpen. Overigens was de RNLI de eerste organisatie die toelating kreeg (1891) om op straat geld te kollekteren. Vanaf 1920 werden met hetzelfde doel havenfeesten en vlaggetjesdagen georganiseerd in praktisch alle havens van het eiland. Recent werden nog modernere middelen aangewend: sponsoring, postzegeluitgiftes, verkoop van souvenirs, op vele plaatsen en verspreid over het hele eiland, vind je schaalmodellen van reddingsboten waarin steun kan gestopt worden. Tenslotte is er ook het lidgeld van de RNLI-klub 'Shoreline', dat geld in het bakje brengt.

Het reddingswerk loopt niet altijd van een leien dakje. Zo was er die reddingsboot die probeerde een gestrand vissersschip te benaderen. De reddingsboot sloeg om en bleef haperen aan een rotswand. Vijf moedige redders verdronken. Het was een zinloze daad, want het vissersvaartuig was leeg. De bemanning had zich over de rotsen weten te redden en zat in een pub te bekomen van het avontuur. Ze hadden verzuimd de kustwacht of een andere officiële instantie in te lichten over de gelukkige afloop van hun avontuur.

Daniël Pots

(1) De helikoptereenheden die de Britse navy ter beschikking stelt om de zeereddingsdienst uit te breiden, nodigen de vissers regelmatig uit (bvb het 771.squadron te Culdrose, Cornwall) op sessies om hen vertrouwd te maken met helikopterreddingen. Het al dan niet gepast reageren van de betrokken vissers maakt immers veelal het verschil tussen de goede of slechte afloop van de operatie. Het vermelde 771. squadron alleen al rukte vorig jaar 196 keer uit, waaronder 19 keer om vissersvaartuigen te assisteren. Daarbij werden 216 levens gered. In 1990 (tot halfweg oktober) rukte ze reeds 188 maal uit.

(2) Het omstreden Noordierse Ulster meegerekend.

De Laatste Vuurtorenwachter

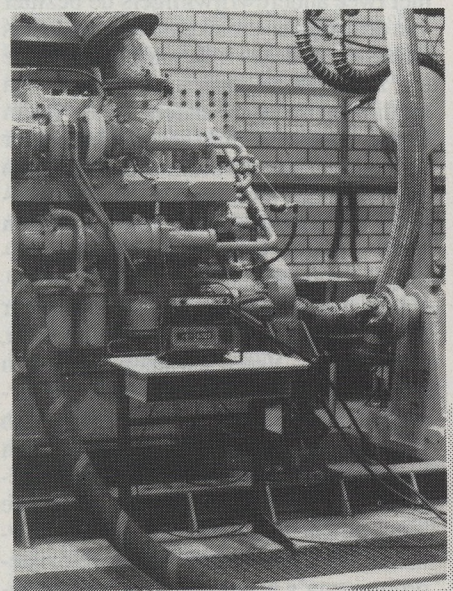
Marc Loy had het deze maand veel te druk en daarom zijn wij persoonlijk uit onze toren nedergedaald om niemand minder dan de hoofdredakteur van deze prachtcourant te interviewen. Want de man laat binnenkort een echt boek op de markt los en vooraleer ik het koop zou ik toch graag eens weten wat daar zo allemaal in staat.

DLV: Mijnheer de hoofdredakteur, kloppen de geruchten dat u...?
Antwoord: ***Ja, man. Alle geruchten die over mij de ronde doen kloppen. Je kunt het zo gek niet bedenken of ik heb er wel iets mee te maken gehad.***
DLV: Is het waar dat u...?
Antwoord: ***Ik beken, het is waar. Meer zelfs, het is nog veel erger dan hetgeen de mensen daarover zeggen, maar je begrijpt dat ik daarover liever zwijg.***
DLV: ???
Antwoord***: Maar ik moet u zeggen dat ik de laatste maanden heel wat rustiger geworden ben. Als je bijvoorbeeld denkt dat je echtgenote hier bij mij onderdak gevonden heeft, moet ik je teleurstellen ouwe jongen. De jongste maanden ben ik zo'n beetje een toonbeeld van monogamie geworden. Je zult elders je licht eens moeten opsteken.***
DLV: Jamaar, het is daarover niet dat ik wil komen spreken!
Antwoord: ***Haha! Maar ook op alle andere vlakken ben ik heel sereen geworden. Mij zal je 's nachts niet meer in de kroegen aantreffen. Je kunt mij niet verwijten dat ik tegen je toren aangereden ben en ik heb me evenmin onledig gehouden met het beschimpen van rechtse politici.***
DLV: En dat verhaal over dat boek, dat zal al evenmin waar zijn zeker?
Antwoord: ***Dat verhaal klopt wel degelijk helemaal. Tegen het einde van de maand verschijnt een boek van mijn hand.***
DLV: De titel is 'De Smaak van Zeewater'. Ik mag veronderstellen dat het verhalen zijn die met de zee te maken hebben.
Antwoord: ***Nu sla je de bal mis. Dat boek heeft helemaal niets met de zee te maken. 't Is al genoeg dat ik hele dagen met Het Visserijblad moet bezigzijn zeker! De titel slaat op een voorval uit één van de verhalen, waarbij de held (in dronken toestand) de bocht mist en in het dok terechtkomt. Dààr proeft hij het zeewater.***
DLV: Ook heb ik gehoord dat er een kaaihoer in uw boek figureert. Is dat personage uit het leven gegrepen?
Antwoord: ***Helaas neen. Spijtig genoeg is deze havenstad*** (bedoeld wordt Oostende) ***zo erg verloederd dat kaaihoeren er geen inkomen meer zouden hebben. Vroeger was het nog wel een beetje anders. Oude schippers komen me hier wel eens vertellen dat er tijden geweest zijn dat elk schip zijn vaste kaaihoer had. Maar zelf heb ik dat (helaas, ik kan het niet genoeg herhalen) nooit meegemaakt.***
Overigens zijn ook alle andere personages uit het boek uit mijn verbeelding gesproten. Niemand mag er iets achter zoeken wanneer er bijvoorbeeld sprake is van een uitvinder.
DLV: Denkt u dat het boek tot de hoogstaande literatuur gerekend mag worden.
Antwoord: ***Natuurlijk is het literatuur. Wat denk je wel. Stuk krapuul! Van onder mijn ogen. Keer terug naar je toren en laat je niet meer zien of ik bega...***
DLV: Ik dank u voor dit gesprek.
Antwoord: ***'t Is niets.***

VAN GEBRUIKT TOT ZO GOED ALS NIEUW

Alles wat beweegt en draait is aan slijtage onderhevig en moet soms vervangen worden. Het vervangen van een Mitsubishi hoofd- of hulpmotor kan tijdrovend zijn wanneer de dieselmotor niet in voorraad is. De Padmos ruilmotoren-service is opgezet om dit probleem op te lossen. In dit ruilsysteem wordt uw Mitsubishi-dieselmotor vervangen door een compleet gereviseerde hulp- of hoofdmotor. Dit betekent een minimum aan tijdverlies. En de Padmos-zekerheid staat borg voor een motor van uitstekende kwaliteit.

Via het Padmos-magazijn zijn maar liefst 120.000 Mitsubishi- onderdelen, nieuw of gereviseerd, uit voorraad leverbaar, voor de volgende motor-types: DQ/SE/DS/DB/DE/D-14, D-16, D-20/SB/SA/SN. Het unieke ruilsysteem van Padmos levert daarnaast ook gereviseerde onderdelen, ter vervanging van oude. Alle gereviseerde onderdelen zijn ultrasoon gereinigd.



• *Voor gereviseerde ruilmotoren met Padmos-zekerheid.*

Het onderhoudsteam, met speciaal opgeleide monteurs, zorgt voor elke-dag-service van Duinkerken tot aan Denemarken. Machinefabriek Padmos Stellendam heeft een uitgebreid leveringsprogramma: Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren, aggregaten, generator- en havensets.

voor een ruilmotor met Padmos-zekerheid.

MITSUBISHI DIESELMOTOREN

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.

Reizen om te leren

Lauwersoog: een geval apart

Nederland heeft, in vgl. met België, een lange kuststrook en veel vissershavens. Vlaamse vissers worden reeds lang gekonfronteerd met een aantal van deze havens. In de jaren vijftig liep onze IJslandvloot regelmatig Vlissingen binnen omdat de dieselolie er stukken goedkoper was. Een aantal van onze IJslandkapiteins leerden Nederlanders vissen rond IJsland (dat liep wel op een sisser uit) Onze Noordzeevissers worden regelmatig gekonfronteerd met Scheveningenradio. IJmuiden en Katwijk klinken bekend in onze oren. Toeristische uitstapjes brengen ons in Breskens, Stellendam of Ouddorp. Zelfs Urk ligt niet meer zo ver af. Doordat het gros van de Nederlandse oorlogsvloot er thuishoort kunnen we zelfs Den Helder situeren. Maar wat is of waar ligt in godsnaam Lauwersoog.

Iemand met interesse voor visserij en visverkoop moet nochtans rekening houden met deze vissershaven. Door advertenties in internationale vakbladen mikt ze op een deel van de koek. Verstoken van een eigen vloot mikt ze zowel op Nederlandse als buitenlandse vissersschepen om haar bedrijf te doen draaien. Ook onze vissersvaartuigen verkopen er soms hun vis.
Op een zeekaart is Lauwersoog te vinden op 53°24'06"NB en 06°11'09"OL. Op een gewone wegenkaart vind je Lauwersoog bijna in het uiterste noorden van Nederland, net voor de kust afzwenkt naar Duitsland. Het ligt op het einde van het vroegere Lauwersmeer of -zee en net onder het Waddeneiland Schiermonnikoog.
Het Lauwersmeer omvatte open water waarin heel wat kreken en kanalen uitmondden en dat heel wat dorpjes uitgang gaf op zee. Ieder dorpje had zijn kleine vloot die viste op vis of garnalen. Nadat in 1953 ook deze streek de watersnood ervoer, werd het Lauwersmeer met al zijn kreken afgedamd. Een kleine sluis liet doorvaren naar de verschillende dorpen nog toe, maar voor de visserij betekende dit heel wat hinder. Om hen tegemoet te treden werd buiten de dam, onder de vorm van een buitenhaven, een vissershaven gebouwd met alles erop en eraan. De haven kwam tot stand binnen een rechthoek met aan de oostzijde een ijsfabriek, een vismijn en koelopslagplaatsen met alle voorzieningen, aan de noordzijde meerplaatsen voor kleine garnaalvissers en mosselschepen, aan de west en zuiddammen aanlegplaatsen voor de grotere treilers aan praktische pieren.
Wie verwacht te kuieren in de stad Lauwersoog komt bedrogen uit. De vissershaven is er kunstmatig neergepoot en het hinterland bestaat uit dennebossen, graslanden en binnenwaters. Ten behoeve van de arbeiders is er één huizenblok (te vergelijken met onze sociale woningen) in een bosrijke omgeving gebouwd Verder geen kerk, geen winkels, geen typische provinciestadsfeer. Binnen de afdamming is er wel een gezellige jachthaven en heel wat mogelijkheden om aan waterrekreatie te doen: zwemmen, surfen, zeilen, zonnen, en dit alles vanuit grote ligweiden (met sanitaire installaties).
Onder zijn huidige vorm kwam de vissershaven pas tot stand eind de zestiger jaren. In 1975 moest de haven worden uitgebreid en in 1983 werd de vismijn met de helft vergroot. Een agressieve reklame trekt veel Duitse, Deense, Engelse en Schotse treilers aan. Ze krijgen hogere prijzen voor hun vis dan in de eigen havens. Momenteel wordt de verhandelde vis voor 60% betrokken van vreemde vaartuigen. De aan de noordzijde van de vismijn opeengestapelde visbakken tonen uit welke havens de treilers komen . Ook de stapels witte bakken met blauwe letters van de Z.V.-Zeebrugse Visveiling doen ons vermoeden dat het belang voor de Belgische treilers toeneemt. Lauwersoog staat bekend om het snel verhandelen van vis en het snel uitbetalen van de verrichte handelingen. De vissershaven is aangesloten op wegen die de koopwaar snel kunnen overbrengen naar Denemarken, Duitsland en België Onlangs afgesloten kontrakten brengen zelfs vis uit Noorwegen op de markt.
In 1989 werden er dertien en een half miljoen kilogram zeeprodukten verhandeld, waaronder één miljoen kilogram garnalen. Dit bracht een handelscijfer mee van 55 miljoen gulden. In 1990 bedraagt de omzet meer dan 65 miljoen gulden.
Vooral tijdens de weekends loopt de haven vol. Veel Duitse en Nederlandse reders laten er hun vaartuig achter en brengen hun bemanningen met auto's of busjes naar huis. Omdat het, wegens het afsluiten van het IJsselmeer, voor de grote Urkse bokkentreilers een rompslomp is om hun thuishaven te bereiken, zijn het vooral deze schepen die Lauwersoog (en ook Harlingen) als hun tweede thuishaven gebruiken. De Duitse vaartuigen komen o.a. uit Gorkum, Bremerhaven en Tönningen. Alhoewel de vorige Nederlandse visserijminister anderhalf jaar geleden formeel beweerde dat zijn land geen belangen had in de Duitse visserijvloot, zullen er wel 'vervlagde' Nederlandse treilers bij zijn. Nogal wat Duitse vaartuigen zijn van Nederlandse origine. Hoe meer Duitse woorden naast pompen en kranen vermeld, hoe meer de bemanningen Nederlands praten; Op vraagjes naar hun origine verschijnen alleen grimmige lachjes zonder kommentaar. Tijdens een rondvaart op de Noordzee zagen we een schip uit Wieringen, Nederland, in span vissen met een Duits vaartuig. Dit zegt waarschijnlijk genoeg. Een aantal mosselschepen uit Harlingen gebruiken Lauwersoog als uitvalbasis bij hun aktiviteiten tussen de Waddeneilanden. Slechts enkele garnaalschuiten zijn geregistreerd te Lauwersoog zelf. Vanuit de gezellige kantine boven de vismijn heeft de bezoeker een prachtig uitzicht op de haven en de aanloop-route naar Schiermonnikoog. De aanloop en de ingang van de haven van Lauwersoog vormde door zijn ondiepten lange tijd een probleem. Nu is er in het wad een kanaal uitgebaggerd naar open zee, zodat grote treilers zonder gevaar de haven kunnen in- en uitvaren.
In de omgeving zijn er geen fabrieken. In de onmiddellijke nabijheid van de haven zijn er terreinen beschikbaar waarvan de havenautoriteiten hopen dat er zich binnenkort visverwerkende industrieën op zullen vestigen. Kortom, Lauwersoog wint aan belang en is een naam die we in de visserijsektor meer zullen horen. Ook de toerist kan het er zowel in het hinterland als in de haven naar zijn zin hebben.

Daniel Pots.

Perestrojka & visserij

Eén van de leidende Sovietgeleerden verklaarde dat de USSR klaar staat om haar visserij volledig te hervormen. Dat is ook nodig, aldus professor Alexander Fridman want de tijd begint te dringen.

De professor en visserijspecialist was in Engeland de gast van de UK Sea Fish Industry Authority. Daar verklaarde hij dat de perestroika voor de USSR-visserijvloot (de grootste ter wereld) een serieuze inkrimping zal meebrengen. De kapaciteit moet kleiner worden, de vaartuigen moet kleiner en efficiënter gebouwd worden en er moet gestreefd worden naar coöperaties van de staat met partikulieren. Voor de huidige vloot, die thans nog voor 90% in handen van de staat is, houdt dit een drastische verandering in.
Fridman is de mening toegedaan dat het beste model voor de toekomstige sovietrussische vloot in Japan te vinden is.
Dat land heeft meer dan 2 700 vaartuigen van meer dan 100 brutoton (brt). Wanneer die tonnages samengeteld worden komen we op een totaal van meer dan 1 miljoen brt. De Soviëtunie van haar kant heeft ongeveer 3 300 vaartuigen van meer dan 100 brt, maar een samentelling van die tonnages geeft ons een cijfer van bijna 7 miljoen ton.
Beide landen vangen echter ongeveer evenveel vis. De Japanners hebben daarvoor echter slechts één zevende van het olieverbruik nodig. Komt daarbij, aldus Fridman, dat 44% van de vloot van zijn land gewoon goed is voor de schroothoop en het is klaar dat dringend één en ander aan een serieuze reorganisatie toe is.

Nieuwe infrastruktuur

Centraal daarbij is dat de produktiviteit opgetrokken wordt en dat de lonen van de vissers in de positieve zin aangepast worden. De vissers moetende beroepseer terug kunnen vinden, een beroepseer die zij vele tientallen jaren geleden reeds verloren hebben.
Ook dient er een hele infrastruktuur aan de wal geschapen worden — visveilingen, groothandels, verzekeringsdiensten, banken... Want, zoals dat bij elke vloot het geval is, geldt ook voor de Sovietunie dat de schepen slechts één faktor zijn van een ingewikkeld ekonomisch proces.

Ambitieus plan

Fridman gelooft dat de Sovietvloot zich in de komende twintig jaar moet blijven richten op de verre vangsten in de oceaan. Daarnaast zal er een nieuwe visserij opbloeien in de kustwateren. Deze visserij werd niet stilgelegd doordat de voorraden uitgeput waren, maar door de systematische uitroeiing van de traditionele vissersgemeenschappen in de donkere Stalintijd.
Een ander deel van de vloot tenslotte zou zich moeten specialiseren in de industriële visvangst. Fridman is er zich van bewust dat dit type van visserij in het westen steeds maar meer aan kritiek komt bloot te staan. Hijzelf daarentegen is er een groot voorstander van. De veeteelt van de Soviëtunie heeft hoge nood aan vismeel, hetzelfde geldt voor de viskwekerijen.

Technologie

Op het gebied van de vistuigen is de Sovietunie echter een voorloper. Fridman zelf is aktief in de havenstad Kaliningrad. Reeds meer dan veertig jaar heeft hij er zich gespecialiseerd in het ontwerpen van vistuigen, vaartuigen... Hij is terzake een internationaal erkend expert.
'Joint venture'plannen zijn zich aan het ontwikkelen. Wat het vistuig betreft kan dat resulteren in een huwelijk van de hoogstaande Sovietechnolgie terzake met kwaliteitsmateriaal uit het westen. Fridman is resoluut in zijn uitspraken: "Dat huwelijk zou vaartuigen afleveren die superieur zijn aan al hetgene we tot vandaag de dag kennen!"

Joint ventures

De grote Soviettroef is haar mankracht. 240 000 goedgetrainde vissers, die in staat zijn zowat overal in de wereld te vissen.
Binnenkort zullen deze vissers in staat gesteld worden elders in de wereld werk te zoeken, aldus Fridman. Eén en ander hangt af van de beslissing van president Gorbatchov om de burgers naar behoeften in- en uit te laten. Het is dus niet uitgesloten dat we binnenkort Russische bemanningen aantreffen op Noorse, Schotse vaartuigen.

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

Hulp in Nood

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

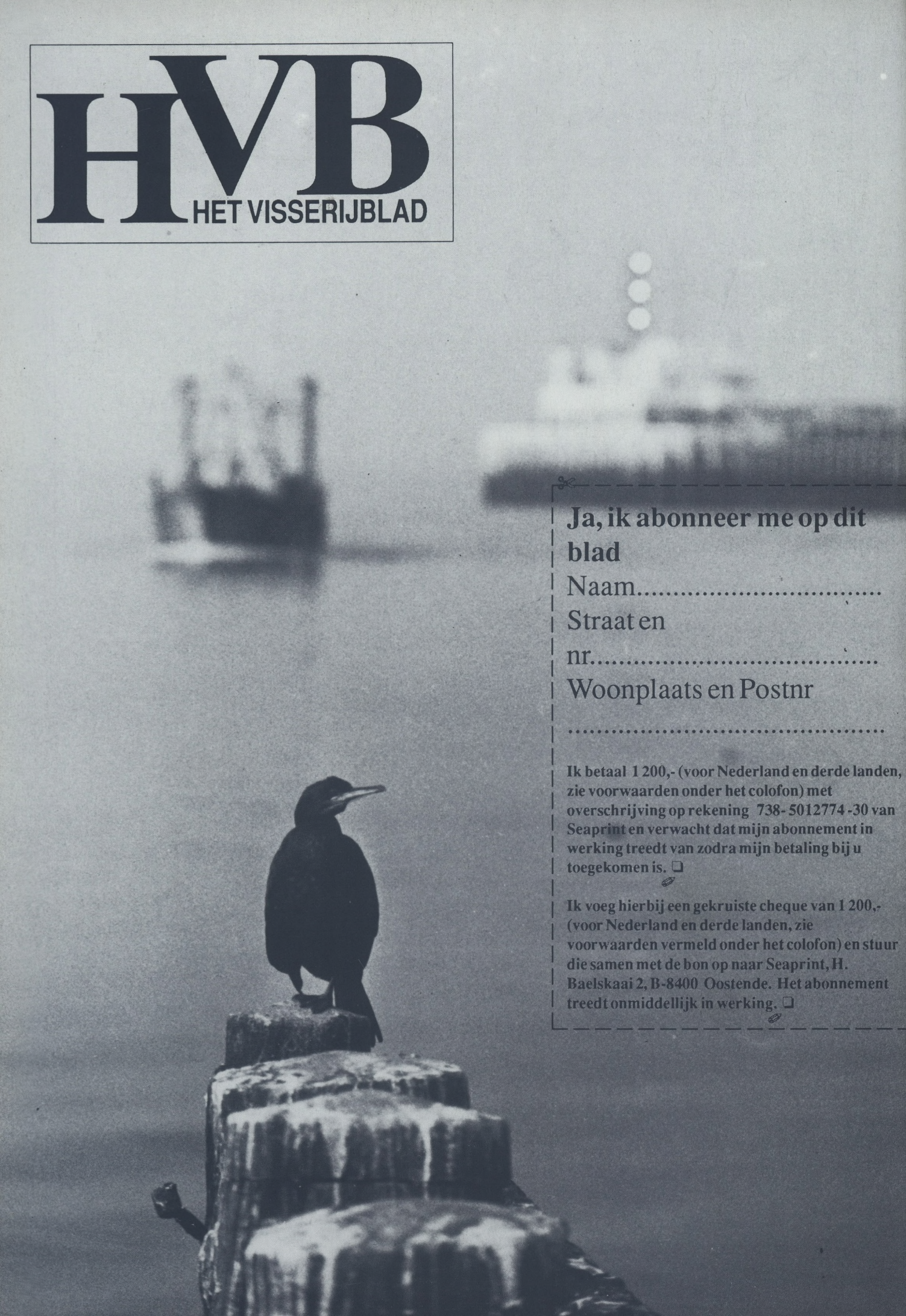
Bijkantoor:
Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 55 27

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

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

- lage verzekeringspremies; franchise 75 fr. per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
- na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie;
- bij totaal verlies wordt volledig verzekerde waarde vergoed;
- financiële tussenkomst in aankoop werk- en beschermkledij;
- scheepskrediet voor nieuwbouw of inbouw nieuwe motor

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. ❑