HVB

HET VISSERIJBLAD

58 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 4 - 5 april 1991 - 99,- BF - afgiftekantoor Oostende X

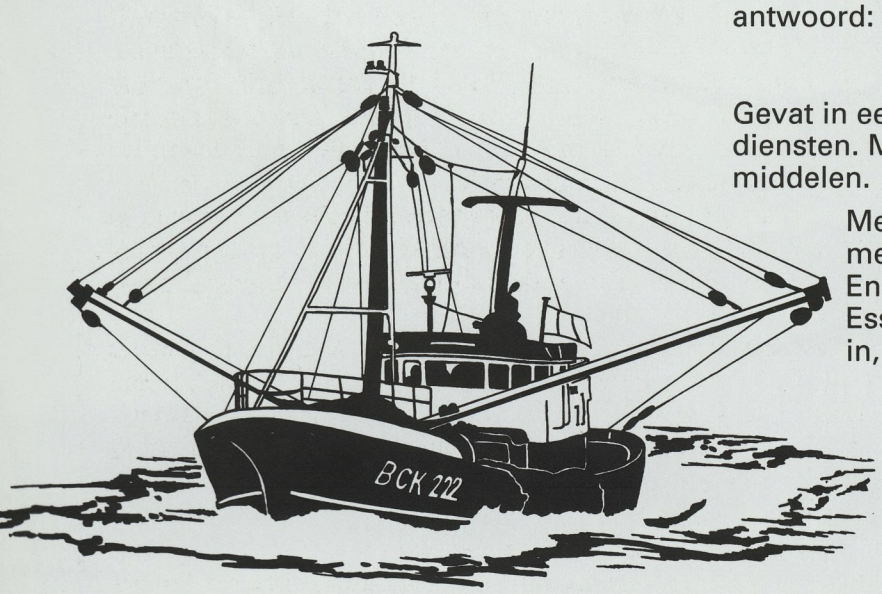
ESSO

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

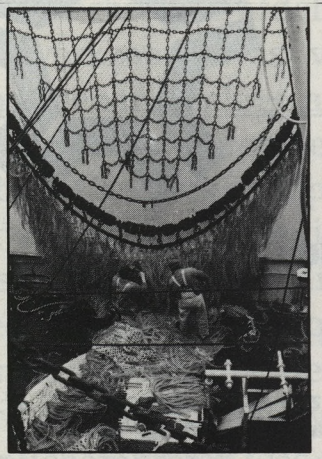
HVB
HET VISSERIJBLAD
onafhankelijk magazine van de zee

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

De pers is vrij

ZO NU EN dan worden wij door 'hooggeplaatsten' (of door boodschappenjongens van die hooggeplaatsten) op de vingers getikt. (Dat hadden we niet mogen schrijven, daarover hadden we moeten zwijgen, dat potje moet bedekt blijven en daar moeten we onze handen vanaf houden...) Soms gaat het er erg vaderlijk aan toe, maar soms wordt het spel grof gespeeld en wordt er geprobeerd ons van onze bronnen af te snijden.
Gewoonlijk plegen wij daar geen woorden aan vuil te maken. De visserij heeft altijd haar peetvaders gehad en sommigen proberen die folklore in stand te houden, zo denken wij dan.
Maar er is méér aan de hand. Hetgeen wij op ons zakdoekgrote gebied ervaren, zien wij ook in de rest van de wereld gebeuren. Er blijkt iets 'loos' te zijn met de persvrijheid. Het duidelijkst komt dat tot uiting in periodes van krisis. De Golfoorlog gaf daar mooie voorbeelden van.
De New York Times-woordvoerder zei dat de Amerikaanse regering tijdens deze oorlog "*een totale nieuwskontrole*" had ingevoerd, "*zoals we er in deze eeuw nog geen hebben meegemaakt*'." Er werd een 'poolsysteem' georganiseerd dat ervoor zorgde dat alleen 'betrouwbare' journalisten de feiten mochten zien. Deze regeling "*maakte van elke journalist een onbetaalde werknemer van het Pentagon*", zegt Malcolm Browne, een veteraan onder de oorlogsreporters, "*nooit heb ik zoveel militaire kontrole en toezicht op de pers meegemaakt. In een dergelijke situatie funktioneert een reporter in grote mate zoals een lid van de Propaganda Kompanie van de nazi's.*"
Tientallen journalisten die het poolsysteem trachtten te omzeilen werden aangehouden. Sommigen werden geblinddoekt en twaalf uur opgesloten. Enkele fotografen zijn de hele oorlog op Amerikaanse bases vastgehouden.
Tom Alpert, een medewerker van NBC, was een van de enigen die erin slaagden om ongecensureerde beelden uit Irak te smokkelen. Het materiaal, waarop konvooien met slachtoffers van Amerikaanse bombardementen te zien zijn, werd niet alleen geweigerd door NBC — Alpert kreeg ook te horen dat zijn diensten niet langer gewenst waren.
Anderzijds schrok de televisie er niet voor terug vals te spelen. Beelden van een in olie gedrenkte aalschover moesten de Amerikaanse beschuldiging illustreren dat Irak zich verlaagde tot 'ekologisch terrorisme'. Wat er niet bij werd gezegd is dat die opnamen niet tijdens de oorlog gemaakt werden, maar op een heel ander tijdstip en dat de vogel het slachtoffer was van 'gewone' olielozingen in dat gebied.
Eén en ander heeft als gevolg dat niemand weet wat er in de Golfoorlog gebeurd is en waarom. Elkeen is in staat zo'n kleine dertig (!) televisiestations te ontvangen en ondanks de grootste nieuwsstroom aller tijden bleek uit een opiniepeiling (i.v.m. diezelfde Golfoorlog) dat hoe meer de ondervraagden naar de televisie keken, hoe minder ze bleken te weten.
Wat is er dus gebeurd? Hooggeplaatsten hebben bepaald wat journalisten wel (en niet) mochten schrijven en tonen. Het resultaat is bedroevend voor de journalistiek, maar daar liggen die hooggeplaatsten niet wakker van. Wij wel!

Flor Vandekerckhove

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.

Roger Taillaert:

Ibis blijft een sociale realiteit

DE RECENTE DIREKTIEWISSELS in het K.W. Ibis kregen in de voorbije 3 jaar zowaar de allure van een feuilleton.
Nadat **Hubert Caestecker** decennia lang succesvol bouwde aan de huidige infrastruktuur en het hedendaags pedagogisch imago, koos **Philippe Buyssens** na anderhalf jaar weer voor de zee en treffen we vandaag **Roger Taillaert** in de direktiestoel. De nieuwe direkteur blijkt zowel qua opleiding als qua professioneel verleden te breken met de Ibistraditie van de 'Zeeman-direkteur'. Wel in de traditie kadert zijn visie op de nu al 85-jarige maar verrassend aktuele Ibisfilosofie. Een kennismaking met de man die zijn werk koninklijk noemen mag.
Als achtste direkteur van het K.W. Ibis beantwoordt Roger Taillaert niet meteen aan dit traditioneel profiel dat sinds 1906 bij die funktie past. In tegenstelling met de meeste van z'n voorgangers genoot hij geen maritieme maar een pedagogische opleiding. Dat hij daarbij bijna een kwart eeuw als leraar wiskunde, fysika en bedrijfsbeheer aan de technische afdeling van de Ibis werkzaam was verzilverde zich in een mobiele en accurate direktiewissel in november 1990 toen Hubert Caesteckers opvolger, de Antwerpse kop. Philippe Buyssens, de al te stabiele direktiestoel na een dik jaar ruilde voor de altijd deinende loodsenladder. De leraar werd direkteur. Maar veel tijd om te antichambreren was er niet.

☞

Deur staat open

"Omdat ik midden in het schooljaar benoemd werd kon ik mij geen inrijperiode permitteren. Het gewone schoolleven mocht niet ontwricht worden. In november stond ik voor de dubbele opdracht om zowel het 1ste trimester als het lopende boekjaar af te sluiten", zegt direkteur Taillaert die als leraar natuurlijk al vertrouwd was met het reilen en zeilen intra muros maar er als direkteur opeens de verantwoordelijkheid voor het totale beleid en de vele konnekties extra muros bovenop krijgt.
Z'n bord werd bureau, de lerarenkamer ruilde hij voor menig Brussels ministeriële veraderruimte. Maar laten we hem zelf een doordeweekse werkdag uittekenen: *"Even na achten arriveer ik hier en in de lerarenkamer probeer ik dan voeling te krijgen met de mensen van lager en secundaire afdeling in de dagelijkse zorg die hun opvoedkundige job kenmerkt. Omstreeks kwart voor negen neem ik, in overleg met het sekretariaat de korrespondentie door en daarna is er afhankelijk van de dag wel één of andere vergadering met de opvoeders of de sociaal assistente om de lopende zaken te bespreken. Haar taak vind ik trouwens zeer belangrijk voor de Ibis. Zij is de draaischijf, de kontaktpersoon tussen de familie en de school. Voor de rest van de morgen houd ik me dan meestal bezig met de praktische besognes i.v.m. het onderhoud van de gebouwen en andere materiële bekommernissen.*
's Middags staat dan vooral de organisatie van het sekundair onderwijs op de agenda, het opvolgen van de resultaten van de leerlingen en administratief werk dat zowel boekhouding, geldbeheer als planning omvat. Als leraar heb ik in de voorbije jaren de administratie van de school geïnformatiseerd zodat dit aspekt van mijn nieuwe job mij alvast niet helemaal vreemd was. Tot nu toe ga ik meestal niet naar huis voor 8 uur 's avonds. Want in de vooravond vooral kan het gebeuren dat één van onze leerlingen mij één of ander probleem met me wil bespreken. Dat moet kunnen, vind ik, vandaar dat ik hem van in de beginne gezegd heb: 'M'n deur staat altijd open voor jullie als er iets is'."

Rationalisatie

Maar al rap blijkt dat zo'n door-de-weeks programma niet zelden overhoop gehaald wordt door vergaderingen-op-verplaatsing, zeker nu de prangende rationalisatie in het visserijonderwijs aan de orde van de dag is. Wat aanvankelijk op een ministrieel kegelspel leek, niet in het minst door de via de media verspreide geruchten en hypotheses, ressorteerde uiteindelijk in een besparende reorganisatie waarbij de visserijschool van Nieuwpoort werd opgedoekt, het beroepsonderwijs afgeschaft en dichtbij werd gesnoeid in het lesurenpakket. Na de reorganisatie blijft er nu één school

per net over zodat op het totaal budget van zo'n goede 55 miljoen 15 miljoen kan bespaard worden. Gemeten aan de jobs die elders sneuvelen lijkt Ibis het gesnoei ontsprongen.
"Dat is een onjuiste voorstelling van zaken", repliceert Roger Taillaert vinnig, *"Ibis heeft echter al gerationaliseerd avant la lettre. Wij zijn altijd karig omgesprongen met de ons beschikbare middelen. We hebben altijd gewerkt naar onze infrastrukturele mogelijkheden. En als we vandaag niet meer besparen dan is het omdat we al aan ons minimum lessenpakket toe zijn en we ons altijd tevreden hebben gesteld met enkel de opluchting van de afdeling dek. En begrijp me niet verkeerd: voor mij mochten alle visserijscholen blijven bestaan want iedere instelling heeft in onze visserijtraditie zijn eigen historiek gegroeide specificiteit. Toch vind ik het een goede beslissing van de minister want op die wijze wordt de struktuur van het visserijonderwijs veilig gesteld voor de toekomst. En geef toe het kan toch niet verder dat er klassen waren met 1 of 2 leerlingen. Ik hoop uit de grond van m'n hart dat alle visserijscholen het goed stellen en dat we door een open samenwerking het belang van dat onderlings kunnen dienen. De onderlinge konkurrentie die in de laatste maanden zelfs uitgevochten*

"Ibis heeft gerationaliseerd 'avant la lettre'"

☞

werd via de lezersrubriek van kranten levert geen winst op. Integendeel, zo'n georchestreerde kampagne loopt uit de hand en maakt veel stuk in de onderlinge relaties van mensen die toch veel met elkaar gekonfronteerd worden in het nieuwe Nautisch Centrum, bij de examens is de zeevaartschool, op de 0.29 'Broodwinner'. Nee, in heel die problematiek zijn geen triomfators."

Filosofie

Een ontkiemende diskussie over de bestaanszin -anno '91- van het Koninklijk Werk smoort de direkteur in een gloedvol pleidooi pro domo en een vertaling van de basisfilosofie van deze unieke instelling naar onze tijd toe. *"Ibis valt moeilijk of niet te katalogeren. Het is niet louter een school met een internaat, het is ook niet enkel een instelling voor bijzondere jeugdzorg. We zijn méér: we vormen een gesloten systeem waarin onderwijs, ontspanning, leren en opvoeding binnen één en hetzelfde kader gebeuren. Anders gezegd: wij zijn een school met een 'thuis' aan verbonden. Het is onze taak en signaalgevoelig: ruimte, aandacht en begrip op te brengen voor die jongeren die, misschien maar tijdelijk, niet meer volwaardig aan hun trekken komen in het opvoedingskoncept binnen het gezin. In die optiek is aan de oorspronkelijke Ibisfilosofie waarbij visserswezen binnen het Koninklijk Werk een nieuwe kans kregen om volwassen te worden geen verraad gepleegd. Alleen is de sociale en ekonomische kontekst niet meer die van 85 jaar geleden waar toen vooral de armoede een determinerende remmende factor in de ontwikkeling naar volwassenheid bleek te zijn.*
Neem nu het uniform : dit kadert in de strategie om een normenbesef aan te kweken bij onze jongens dat stoelt op een maritieme traditie. Geen tucht om de tucht maar wel beseffend dat ons opvoedingsprojekt put uit nautische waarden.
De Ibisfilosofie is nooit veranderd, de tijdsgeest wel : 80 jaar geleden oefenden ze met het bajonet op het geweer, nu leren ze surfen !"

Sociale realiteit

En dat Ibis een maatschappelijke nood lenigt bewijst de volledige bezetting van het logiesbestand. Taillaert: *"Wij moeten niet rekruteren. De aanvragen overstijgen onze opvangmogelijkheden. Vandaag onderzochten we al weer twee aanvragen voor volgend schooljaar".*
Roger Taillaert konkretiseert de taakomschrijving van zijn direkteurschap in één zin : *"Er voor zorgen dat de Ibis in onderwijs & opvoeding mee evolueert met het tijdsgebeuren zodat we onze jongens evenveel slaagkansen kunnen geven in de maatschappij als een ander."*
De direkteur droomt er in nu nog vage plannen ook van om ooit een verblijfsgebouw met een aantal kamers te kunnen inrichten waar z'n jongens, die veelal op 17-jarige leeftijd de stap naar de volwassen wereld zetten, tijdelijk de ruimte wordt geboden om, met de nodige privacy, naar zelfstandigheid te groeien.
En we twijfelen niet aan z'n woorden ten afscheid : *"Ibis is een sociale realiteit. Het verdwijnen van onze instelling ware een onherroepelijk verlies. Wie het in z'n hoofd hale om de Ibis af te schaffen neemt een niet in te schatten morele verantwoordelijkheid. Ik zou echt niet graag in die man zijn schoenen willen staan."*

"Wij moeten niet rekruteren, de aanvragen overstijgen onze mogelijkheden."

Interview: Marc Loy, foto's: Guido Walters.

LIFERAFT SERVICE CENTER

S.K.B.

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

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

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

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

ERKEND SERVICE STATION

VOOR VEILIGHEID OPZEE: DE SERVICE S.K.B.

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

EG-rapport pleit voor duizend inspekteurs

Belgische visserijkontrole: 30 dagen per jaar op zee en 15 uren uit de lucht

rapport zou het kontrolepersoneel duizend man/vrouw sterk moeten zijn. Ons land zou het aantal inspekteurs van drie op zes moeten brengen volgens de aanbevelingen in het EG-rapport.

DE EG-KOMMISSIE verspreidde hiernaaststaande tabel over de visserijkontroles te land, op zee en in de lucht bij de lidstaten. Dit is het resultaat van een recent onderzoek waaruit moet blijken dat het toezicht en de kontrolevoorzieningen ontoereikend zijn. Somminge lidstaten zijn materieel niet in staat de naleving van de EG-reglementering te kontroleren. Zo beschikt Spanje over slechts 12 inspekteurs en 23 vaartuigen die kontroles (kunnen) uitvoeren. Volgens het EG-onderzoek is de kontrole op zee er onbestaande, niettegenstaande het land rijkelijk van kusten voorzien is en ook een aantal eilanden tot zijn grondgebied mag rekenen. Ook het toezicht uit de lucht stelt met 50 vlieguren per jaar nauwelijks iets voor. Dezelfde opmerkingen gelden voor Portugal en gedeeltelijk voor Frankrijk, Ierland en België. De EG vindt deze situatie onaanvaardbaar. Er worden voortdurend maatregelen genomen om de visvoorraden te beschermen, terwijl de vissers de regels ongehinderd kunnen ontduiken. Er is blijkbaar geen gebrek aan kontrolevaartuigen merkt het rapport op, maar de vaartuigen brengen in elk geval onvoldoende tijd op zee door. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de visserijwetten ligt bij de lidstaten.

Toezicht vanuit de lucht stelt evenmin veel voor. Alleen Groot-Brittannië laat zich opmerken met 4.800 vlieguren, wat door de EG voldoende wordt geacht. En dat de Britten hun werk naar de letter uitvoeren, daar kunnen onze vissers over meepraten.

Volgens het rapport is er ook onvoldoende kontrolepersoneel in de havens. Momenteel lopen er ongeveer 600 EG-inspekteurs rond, waarvan 200 in Denermarken, 180 in Nederland en 152 in Groot-Brittannië (samen 532). In de andere landen zijn inspekteurs dun gezaaid. Maar een groot aantal inspekteurs betekent nog niet dat alles volgens het boekje verloopt. Ver over de grenzen moeten we niet kijken om te zien hoe tonnen platvis tijdens de koffiepauzen van de kontroleurs van de kaaien verdwijnen. Volgens het

Overzicht van de kontrolefaciliteiten in de EG-landen

	Aantal inspekteurs beschikbaar	Inspektie-vaartuigen +15 m	Inspektie-dagen op zee per jaar	Inspektie-vliegtuigen beschikbaar	Aantal uren luchtinspektie per jaar
BELGIE	3 (3)	6 (1°)	30 (200)	1 (-)	15 (200)
DENEMARK.	200 (-)	7 (-)	200 (400)	0 (2)	0 (400)
FRANKR.	20 (120)	9 (6°)	850 (1200)	- (-)	500 (-)
GR.-BRIT.	152 (-)	21 (-)	2500 (-)	5 (-)	4800 (-)
IERLAND	7 (30)	7 (-)	1000 (200)	2 (2°)	700 (300)
NEDERL.	180 (-)	12 (2°)	100 (200)	- (1)	- (200)
PORTUG.	12 (100)	26 (3°)	- (-)	3 (-)	100 (500)
SPANJE	12 (180)	23 (5°)	- (1000)	- (-)	50 (450)
W.-DUITS.	20 (10)	10 (-)	200 (100)	0 (1)	0 (200)

Het eerste cijfer slaat terug op de raming door de EG, het cijfer tussen haakjes is de aanbevolen versterking van de kontrole
° heeft betrekking op de vervanging van de bestaande uitrusting

BBL

Ondernemen Ondernemer Onderneming

Drie woorden, één wereld.
De geavanceerde wereld van de NMKN: een onderneming in dienst van de ondernemingen.
Met een vermaarde juridische, fiscale en financiële know-how. Met het dynamisch beheer van een privé-onderneming. Met de onafhankelijkheid van een openbare bankier.
Kortom, de ideale financiële partner van elke dynamische onderneming. Dus ook de uwe.
Contacteer daarom vandaag nog ons Net voor Ondernemingen. Dan merkt u zo dat wij het nooit bij woorden laten.

NMKN

KREDIET A/D NIJVERHEID

Samen maken wij uw projecten waar.
02/214.15.23

COMMUNICATION 90

Nautisch centrum operationeel

HET LAATSTE DAT van het nautisch centrum kan gezegd worden is dat het zonder slag of stoot tot stand kwam. Als we goed zijn ingelicht was het ongeveer vijf jaar geleden dat de direkteurs van de visserijschool van Heist en van de Oostendse Paster Pypeschool naar Radio Holland in Amsterdam trokken om er de moderne apparatuur te bekijken. Van de benaming *Nautisch Centrum* was toen nog geen sprake. Het was alleen de bedoeling te zien welke *losse* apparatuur noodzakelijk was voor de schippersopleiding, wilde het visserijonderwijs niet hopeloos achterop geraken. Intussen is een lange weg afgelegd en staat de dubbele brug voor training via simulatie in het VDAB-opleidingscentrum aan de Lanceloot Blondeellaan in Zeebrugge ter beschikking van o.m. de visserijscholen.

Tijdens de officiële opening van het Nautisch Centrum mocht VDAB-direkteur R. Bracke verschillende sprekers aankondigen. Voorzitter van de *v.z.w. Nautisch Centrum* (verder meer daarover) Etienne Crosse beet de spits af. *"Ons geduld werd beloond"* zei de woordvoerder van de sociale partners die een belangrijke rol speelden bij de realizatie van het centrum. Vervolgens nam de heer Leroy, afgevaardigde van Gemeenschapsminister van Tewerkstelling Roger De Wulf, het woord. Hij schetste de kontekst waarbinnen het samenwerkingsverband met de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling kaderde. Het was uiteindelijk onderwijsminister Daniël Coens die op maandag 11 maart het lint kwam knippen in aanwezigheid van een zestigtal genodigden. *"Het is evident dat niet elke school met zo'n simulator kan uitgerust worden"* zei de minister, verwijzend naar het touwtrekken uit verschillende hoeken om de installatie binnen eigen muren te krijgen. Alleen al omwille van de kostprijs was dit geen haalbare kaart. Coens noemde het een unicum in het onderwijs dat de met de direkties van alle scholen over de netten heen een akkoord kon bereikt worden voor gezamenlijk gebruik van de simulator. *"Ook deze samenwerking is een heel belangrijke vorm van rationalisatie"* benadrukte de minister. Coens verdedigde de beslissing om de installaties niet exclusief toe wijzen aan het visserijonderwijs. *"Wanneer het gebruik van dergelijke apparatuur beperkt blijft tot de scholen, dan rendeert ze slechts voor de helft van het jaar, wat eigenlijk onverantwoord is. Vandaar dat kontakt werd genomen met de VDAB om in het projekt te participeren, een vraag die werd uitgebreid naar de beroepssektor toe."*

Financiering

Naast de problemen rond de vestigingsplaats zorgde de financiering van het projekt voor heel wat kopbrekens. Met de gewaardeerde steun van de VDAB, de provincie en de beroepssektor (met name de hiertoe opgerichte v.z.w. Nautisch Centrum waarin de werkgevers- en werknemersorganizaties participeren) is de realizatie van het zogenaamde Nautische Centrum mogelijk geworden. Het gaat tenslotte om een investering van 25 miljoen voor een relatief kleine groep gebruikers. Het hele projekt zit als volgt in elkaar:

1. De werkgevers en werknemers (verenigd in een v.z.w.) kochten op basis van een overeengekomen lastencohier de meest geschikte apparatuur aan en stellen deze ter beschikking van de Vlaamse Gemeenschap.
2. De V.D.A.B. organizeerde het opleidingsprojekt en kon hiervoor beschikken over de apparatuur en over een personeelslid, ter beschikking gesteld door het onderwijs, in de persoon van Noël Germonprez, leraar aan de visserijschool van Heist.
3. De opleidingstijd werd als volgt verdeeld:
- 150 dagen voor het zeevisserijonderwijs
- de andere dagen zijn voor de helft voorbehouden voor de werknemers uit de visserijsektor (sociale promotie) en voor de andere helft ter beschikking van de V.D.A.B. voor opleiding van werkzoekenden of werknemers uit andere maritieme sektoren.
4. De scholen maakten onderling een verdeling op van de opleidingstijd die hen ter beschikking werd gesteld.
5. Het opleidingsprogramma werd door de V.D.A.B. ontwikkeld in samenspraak met de betrokkenen.

De duur van het samenwerkingsakkoord werd op 7 jaar bepaald, zijnde de afschrijvingstermijn voor de apparatuur.

Op jaarbasis bedragen de kosten ongeveer:
- 5,7 miljoen voor de apparatuur, afschrijvingen, financieringskost en onderhoud inbegrepen.
- 2,1 miljoen voor de werking van het centrum, waarbinnen de personeelskost uiteraard het zwaarst doorweegt.

Voor de financiering komt de provincie voor 10 procent tussen (maximaal 800.000 frank), de V.D.A.B. en de beroepssektor elk voor 12,5 procent en het Ministerie van Onderwijs voor 65 procent omdat het ook de grootste gebruiker is.

Twee bruggen

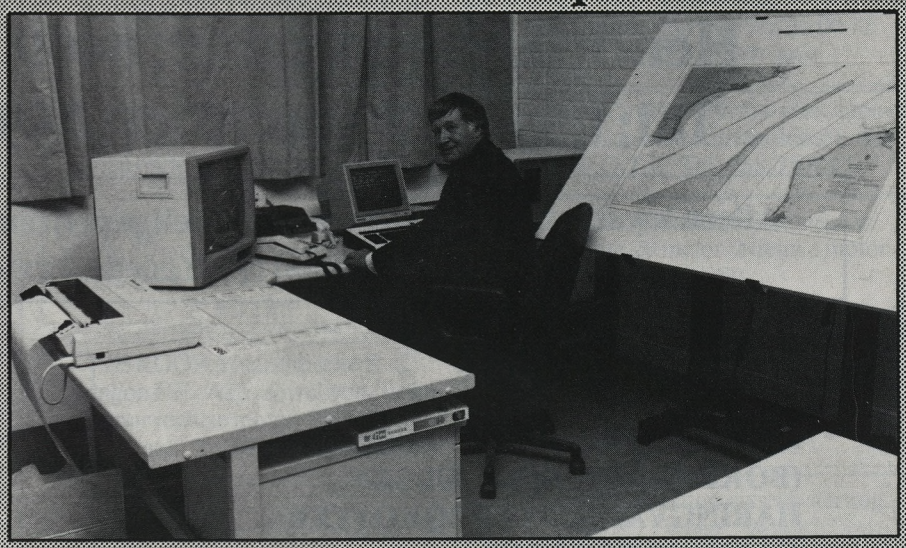
De simulator bestaat uit twee consoles die met elkaar in verbinding staan. De consoles zijn voorzien van alle elektronische hulpmiddelen die men op de brug van een modern (vissers)vaartuig aantreft. De instrukteur leidt de oefeningen vanaf zijn "control unit". Hij brengt de nodige informatie (posities, visgronden, weersomstandigheden, stromingen , scheepsdynamica, nettenstand enz.) in de computereenheid. Op basis van deze gegevens moeten de leerlingen varen. Tijdens het verloop van de oefeningen kan de instrukteur de gegevens wijzigen. De leerlingen beschikken op elke brug over twee bestuurbare vaartuigen, zodat vier tot acht kursisten gelijktijdig kunnen werken. Net als in werkelijkheid dient de kursist de signalen op de verschillende instrumenten te interpreteren en moet hij gepast reageren. Vaardigheden kunnen zo op een efficiënte en veilige manier worden ingeoefend. Na afloop van elke oefening (met toenemende moeilijkheidsgraad) worden de resultaten geëvalueerd aan de hand van kommerciële gegevens als vangst, brandstofverbruik en eventueel geleden verliezen.

Tekst en foto's: Guido Walters

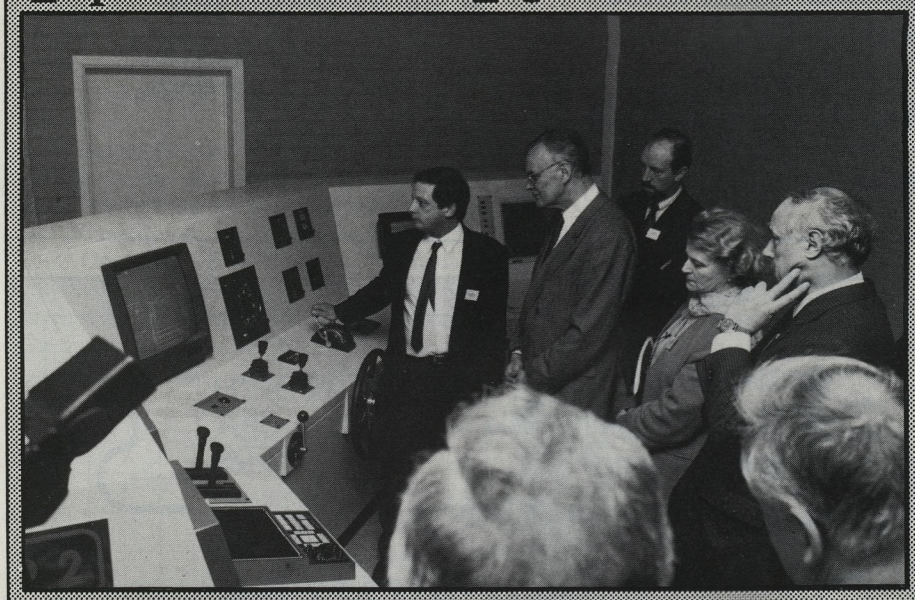
☞

Nautisch centrum operationeel

⇧1



⇧3



⇧2

⇩4

FOTO 1
Onderwijsminister Coens, in aanwezigheid van gouverneur Vanneste, gedeputeerde mevrouw Van der Stichele-Dejaegere, VDAB-direkteur Bracke, voorzitter Crosse en bestuurders van de v.z.w. Nautisch Centrum en tal van andere genodigden, opende het Nautisch Centrum in de VDAB-gebouw in Zeebrugge.

FOTO 2
Tijdens een rondleiding kregen de aanwezigen uitleg door de leader-trainer Johnny Vandekerckhove over de werking van de twee scheepsbruggen waarover het Nautisch Centrum beschikt.

FOTO 3
De "control unit" waar de simulatie-oefeningen worden voorbereid, opgestart en gevolgd.

FOTO 4
Minister Coens, gouverneur Vanneste en de vertegenwoordiger van Gemeenschapsminister van Tewerkstelling omringd door mensen van het VDAB-centrum en de v.z.w. Nautisch Centrum.

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

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:
Keerkoppeling Reintjes
Type: WGV-400
Bouwjaar 1970
Aandrijfvermogen: 1080 pk
Aandrijfrichting links
Schroefasrichting links
reduktie 3:1
050 / 81 42 24

Aandrijfmotor MWM
Type: TBD 440-3 Bouwjaar '70
1080 pk. 900 t/min. 8 cil.
Tel: 050 / 81 42 24

Aandrijfmotor (omkeerbaar)
Merk: Deutz Type: RV6 M545
bouwjaar 1952 Vermogen 500 pk
Omwentelingen 380 t/min. 6 cil.
050 / 81 42 24

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: Hudraulische K-K paragon HF - A15, zowel voor linkse als voor rechtse motor. Prijs: 20 000 frank. Tel: 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

TE KOOP: VHF Marine Tranceiver YAESUFTC 1903 Portabel 220 V NC8 AC power, Supply & Charger: 15 000,- BF. Tel: 059 / 32 21 59

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

Te koop: aandrijfmotor (omkeerbaar)
Merk: MAN; Type: G6V42.
Bouwjaar 1952. Vermogen: 380 pk
Omwentelingen: 375 toeren/min.
Cylinders: 6
Tel: 050 / 81 42 24

Te koop: Yannar Diesel 30 pk Volledig kompleet. Ernstige prijs Tel: 050 / 61 34 95

Te koop: bokkenvaartuig 1985 Nieuwe motor 1990 058 / 23 60 92

TE KOOP:
Pneumatisch reddingsvlot 6 personen.
Tel: 059 / 33 01 55 of 32 00 72
Prijs: 30 000 frank

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: N427.
Goed onderhouden, alle instrumenten in eigendom, zeer goede voorwaarden. 058 / 237 884 of 059 / 304 678

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

Te Koop: zeilboot Coronado 25. Polyester. 7,60 x 2,44. Vaarklaar & alle opties aanwezig. Prijs: o.t.k. 050/41 17 59

Te Koop: garnaalzeefmachine met krabzeef Van Vugt. Type Verburg. Z.300 Tel: 050 / 61 04 13

**Zoekt te koop:
2de hands Navstar 2000 D AP III AP IV AP V. Tel: 058 / 23 40 61 (vraag JP Lefevre)**

Te Koop: stalen plankenvisser. Lengte: 28 m, nieuwe motor '89 Tel: 059 / 70 27 85

Visserij: een overzicht

Vissen op dezelfde soort (I)

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ staat of valt met de opbrengst van drie vissoorten. Een grafische voorstelling maakt dit meteen duidelijk. Een eerste bijdrage is gewijd aan het aanvoergewicht van de drie vitale soorten. In een volgend nummer bekijkt HVB de opbrengst van de schol-, tong- en kabeljauwvangsten waaruit de belangrijkheid van de drie dermersale pilootsoorten nog duidelijker tot uiting komt. (1)

De vaststelling is niet nieuw. De Belgische zeevisserijvloot beoefent overwegend de bodemtreilvisserij (demersale visserij). De Belgische aanvoer omvat dan ook hoofdzakelijk soorten als schelvis, kabeljauw, koolvis, wijting, pollak (vlaswijting), leng, lom, heek, steenbolk (steenpost), schol (pladijs), bot, schar, tong, tarbot, griet, tongschar (steenschol), schartong (Schotse schol), rog (ruige en gladde), vleet (schate), rode poon (roodbaard), grauwe poon (knorhaan), Engelse soldaat, zeewolf, mul (koningsvis), pieterman, hozemondhammen (staartvis of zeeduivel), kongeraal (zeepaling), rode zeebaars (klipvis), zeebrasem, zonnevis, zeehaai (zand- en doornhaai), hondshaai e.a. Enkele van deze vissoorten zijn nauwelijks of nooit aanwezig in onze visafslagen. De kourantste soorten werden in bijgaande tabel opgenomen.

Bij de aanvoer van pelagische vissoorten speelde de haringvisserij een belangrijke rol. In 1946 bedroeg het aandeel van volle en ijle haring in de totale aanvoer nog 53 procent (37.000 ton, dit is meer dan totale aanvoer vandaag) op de totale aanvoer (69.700 ton). In 1957 was dit cijfer gedaald tot 6,2 procent. Vandaag de dag stelt de haringproduktie nog nauwelijks iets voor. Over sprot wordt in onze kontreien in termen van aanvoer al lang niet meer gesproken.

Het onderscheid tussen dermersale vissoorten en pelagische vissoorten (o.a. horsmakreel of poor, haring, makreel, sprot e.a.) is gebaseerd op de verschillende manier waarop de vis wordt gevangen.

De derde groep in de traditionele indeling van onze visaanvoer vormen de schaal- en weekdieren (garnaal, langoustine, krab, zeekreeft, inktvis, wulk, St.-Jakobsschelpen e.a.). De laatste jaren bleef de aanvoer van schaal- en weekdieren vrij konstant (zie grafiek). Garnaal en langoustines (Noorse kreeft) zorgen hier voor de belangrijkste aanvoerhoeveelheid. De fel geslonken garnaalvloot voert jaarlijks rond de 500 ton zeebanket aan. In het beste naoorlogse garnaaljaar 1956 stond de kustvisserij in voor de aanvoer van 3.193 ton.

De aanvoer van pelagische vis en schaal- en weekdieren bedraagt slechts een fraktie van de demersale aanlandingen.

Plaatsen we de cijfers van 1982 en 1990 naast elkaar dan zien we volgende verhoudingen:

	1982	1990
Aanvoergewicht demersale vis	66.46%	92.33 %
Aanvoergewicht pelagische vis	25.77%	0.71 %
Aanvoergewicht schaal- en weekdieren	7.76%	6.96 %

Er greep dus duidelijk een evolutie plaats. Het belang van de haring is fel afgenomen en sprot behoort evenmin nog tot de ekonomisch belangrijke soorten. Ook het totale aanvoergewicht ging in de jaren tachtig achteruit. In 1974 bedroeg de eigen aanvoer in Belgische havens (1) net geen 39 ton, de laagste aanvoer sinds de tweede wereldoorlog. De aanvoer kwam hiermee op het gemiddeld niveau van de vooroorlogse jaren, toen onze visservloot weliswaar heel wat meer vaartuigen telde met een grotere tonnage, maar met een totaal vermogen van "slechts" 60.000 pk. Het volgende jaar werd voor het eerst een kwotasysteem ingevoerd, waarbij voor kabeljauw, schelvis, tong en wijting maximale vangsthoeveelheden werden vastgelegd (2). Alhoewel niet zeer ingrijpend heeft deze regeling de eerste sluiting van visgronden opgeleverd. Het was de Belgische vissers vanaf 12 september 1975 verboden op tong en schol te vissen in het Engels Kanaal en het Bristol Kanaal. De visserij op beide soorten werd in de Ierse zee aan een vergunningsstelsel onderworpen.

Een ander belangrijk feit was de uitbreiding van de IJslandse visserijzone van 50 tot 200 mijl (3), gevolgd door een overeenkomst waarbij het nog aan twaalf Belgische vaartuigen toegelaten was binnen de 200-mijlszone maximum 6.500 ton vis te vangen, waarvan ten hoogste 1.500 ton kabeljauw (4).

Ingevolge de grote tongvangsten gedurende de eerste maanden van 1976 werden de vaartuigen groter dan 50 brutoton aan een individueel vergunningsstelsel onderworpen. Deze greep uit het verleden om duidelijk te maken dat de visserijbeperkingen geen uitvinding van de laatste jaren is. Onze voorouders waren er zicht trouwens al van bewust de de zee geen onuitputtelijke levensbron was. Naarmate de technische verbeteringen aan vaartuig en vistuig voor meer efficiëntie zorgden (grotere vangsten) stelde het probleem zich scherper. Studies toonden aan dat de gemiddelde grootte van de vis merkelijk verminderde bij gebrek aan groeikansen. Het totaal verbod op de haringsvisserij om de bedreigde haringstand in de Noordzee op adem te laten komen (5) is daar een duidelijk voorbeeld van. Dit sluit niet uit dat er ook zeer goede jaren waren voor bepaalde soorten. De uitzonderlijke kabeljauwvangsten van 1978 spreken in dit verband tot de verbeelding, nu de rondvis zich zo moeilijk laat vangen.

Beperkingen

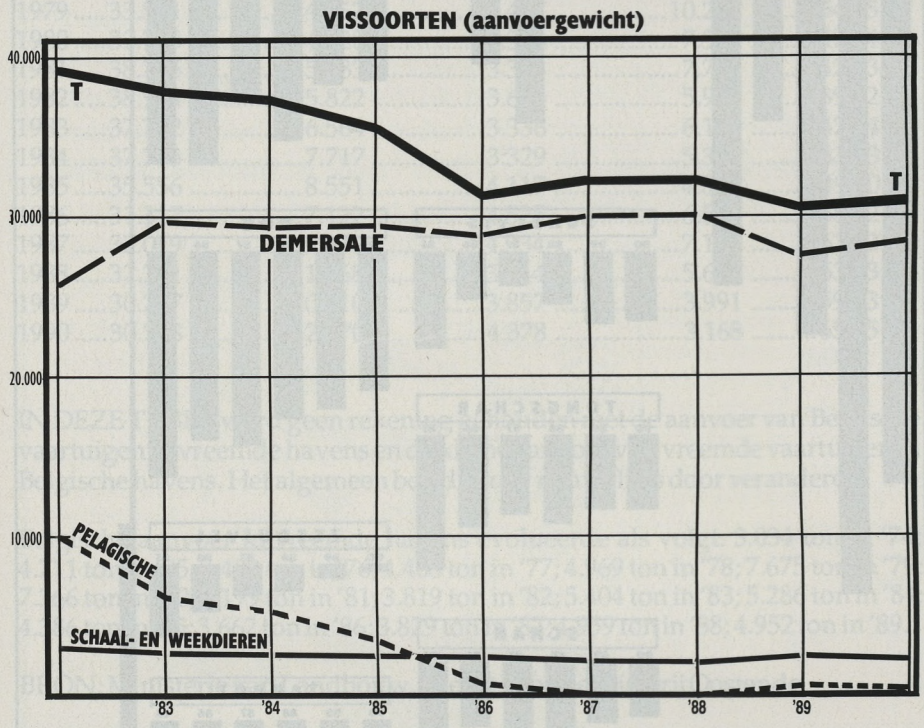
Voor de invoering van de eigenlijke TAC's (toelaatbare vangsten) moeten we teruggaan naar 1983. Na jaren onderhandelen bereikten de Europese visserijministers een akkoord over een gemeenschappelijke visserijpolitiek (6). Dat beleid was gestoeld op een basisverordening, de verordening van de technische maatregelen, de TAC's en kwota-regelingen, de kontroleverordening en de marktverordening. Vrij snel kwam daar nog een nieuwe richtlijn bij die betrekking had op de kapaciteitsbeheersing van de vloot. Tot welke situaties beperkende maatregelen kunnen leiden konden we de laatste weken opnieuw ervaren. De jaarlijkse bestandopnamen waarmee de sterkte van bepaalde jaarklassen worden bepaald zijn niet onfeilbaar. Nochtans zijn de vangstvoorspelling van de biologen gebaseerd op de "International Young Fish Survey" en houdt de EG-kommissie daar rekening mee bij de vastlegging van TAC's en de toekenning van kwota aan de lidstaten. De natuur laat zich echter niet zo gemakkelijk voorspellen. Bovendien zijn er faktoren zoals weersomstandigheden die invloed hebben op

☞

het gedrag en de bewegingen van de zeefauna. Daartegenover stellen de biologen dat de zeeën over zelfstandige visstapels beschikken die niet worden aangevuld door vissen uit andere gebieden. Dat geldt ook voor het kwetsbare evenwicht in de Noordzee en het Kanaal. Deze visgronden zijn omringd door landen die over een zeer grote vangstkapaciteit beschikken, die de visvoorraad sterk belast. Veel vissen worden gevangen vooraleer zij aan het voortplantingsproces deelnemen. Wanneer de visvangst in dergelijke gebieden het reproduktievermogen overschrijdt spreekt men van overbevissing die in een ultieme fase tot uitputting van de soort leidt. Om dit verschijnsel te voorkomen moet de visserij met TAC's omspringen. Maar de visser heeft geen boodschap aan een kabeljauwkwotum dat zich niet laat vangen. Ook omgekeerd kan de situatie zich voordoen. De TAC's kunnen te nauw bemeten zijn, zoals als momenteel voor tong blijkbaar het geval is. Enige soepelheid in de gemeenschappelijk visserijbeleid is dan ook wenselijk om de visserij rendabel te houden.

Vlootvernieuwing

Alhoewel er sinds 1975 weer nieuwgebouwde vaartuigen in bedrijf kwamen duurde het tot 1980 vooraleer de vlootvernieuwing zich duidelijk aftekende. In dat jaar kwamen er zes nieuwe boomkortreilers in de vaart. Het zou nog enkele jaren duren vooraleer ook de nieuwbouwbedrijvigheid aan banden werd gelegd. Het moet gezegd dat de nieuwbouw een eenzijdig karakter had, waarbij nagenoeg uitsluiten *bokkers* van stapel liepen. De voorbije jaren konden de boomkorvissers het jaar uitvissen, maar ieder jaar neemt de vrees toe dat het kwotum vroegtijdig zou uitgeput is. Het is dan ook dank zijn de talrijke *kwotatransfers* dat een gedeelte van de vloot niet aan de kaai moest blijven. In de loop der jaren leerden de vissers met de administratieve maatregelen leven. Het aantal ruiloperaties nam de laatste jaren fel toe om steeds over voldoende schol en tong te kunnen beschikken. En dat lukte nog aardig ook.
Uiterlijk tegen 1 januari 1992 zou de kapaciteit van de Belgische zeevisserijvloot beneden de EG-norm moeten liggen. Deze vermogenslimiet werd gesteld op 69.242 kW (94.143 pk) en de tonnagegrens bedraagt 21.340 brutoton. Zolang dit niet het geval is valt de nationale en kommunautaire steun voor nieuwbouw weg. De trapsgewijze vermogensafbouw moest de vloot eind vorig jaar op 72.945 kW brengen. In werkelijkheid lag het totale vermogen nog boven de 80.000 kW.

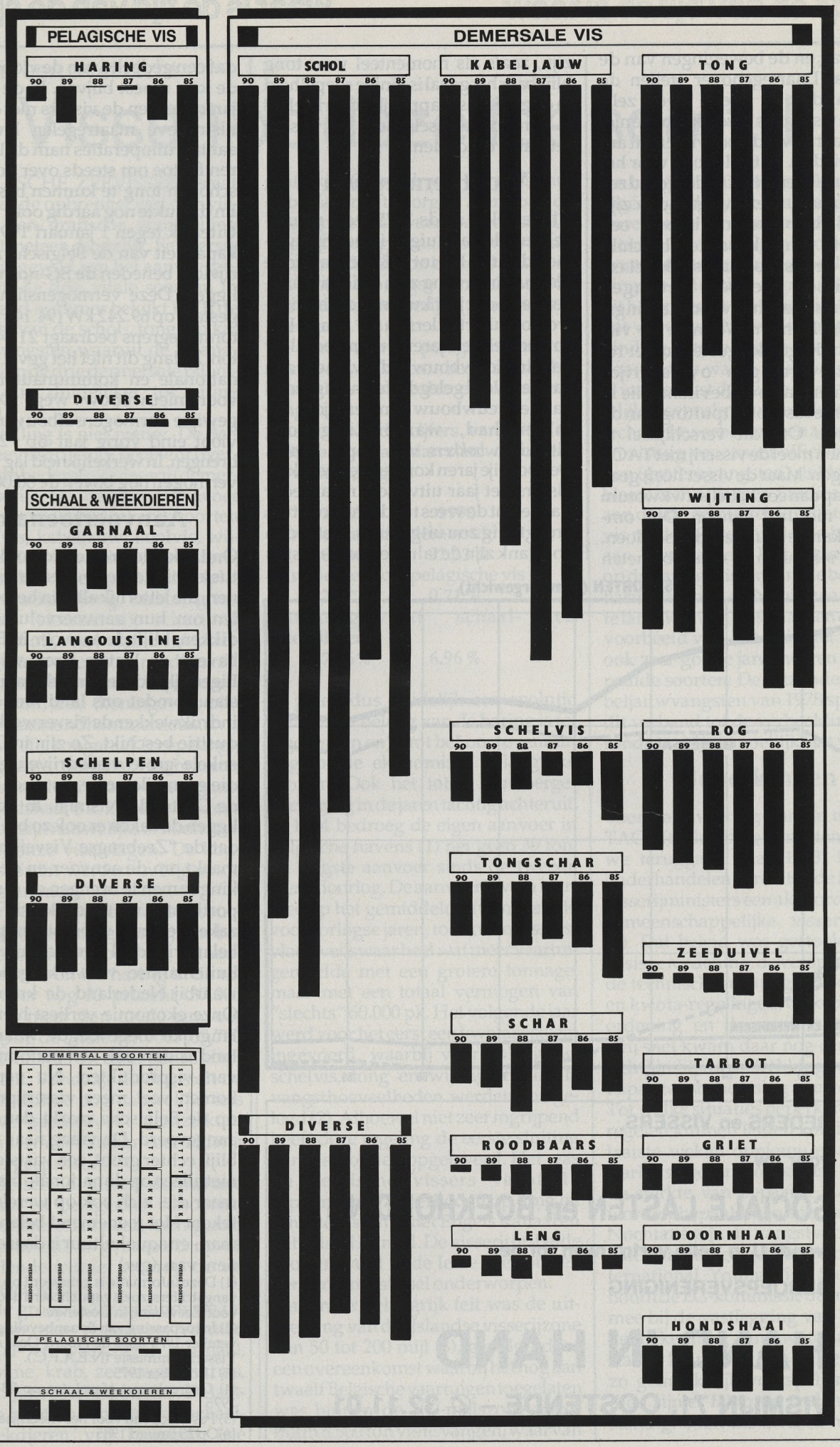


Aanvoertoename

Ondanks de groeiende konkurrentie tussen binnen- en buitenlandse vismijnen, die letterlijk alles in het werk stellen om hun aanvoervolume aan te dikken, blijft de aanvoer in Belgische havens de laatste jaren vrij stabiel. Eigenlijk is dat een merkwaardige toestand omdat ons land niet over een indrukwekkende visverwerkende industrie beschikt. Zo zijn in Oostende enkele grote visbedrijven gevestigd die geen kilo verse vis meer kopen in de Oostendse vismijn. In Zeebrugge liggen de zaken er ook zo bij. Vandaar dat de "Zeebrugse Visveiling" werk maakt om de aanvoer en de verwerking samen te brengen en dure transportkosten uit te schakelen. Zoals de zaken er nu voor staan gaat een belangrijk deel van de aanvoer naar buitenlandse verwerkingsbedrijven, waarbij Nederland de kroon spant. Onze ekonomie verliest hier een belangrijke toegevoegde waarde. Ons land is dan ook een netto-importeur van visprodukten. Na verwerking komen veel meer visserijprodukten op de Belgische markt dan er werd aangevoerd. De vraag naar verse vis blijft echter groot, een vaststelling die niet alleen op de nationale markt, slaat maar die zich ook op wereldvlak aftekent Het toenemend belang van de mari- en aquakultuur is daar een exponent van. (gw)

(1) Deze informatie is gebaseerd op de officiële vangstcijfers, zoals gepubliceerd door de Dienst voor Zeevisserij in Oostende.
(2) In toepassing van de aanbevelingen van november 1974 door de Noord-Oost Atlantische Visserijkommissie (N.E.A.F.C.).
(3) 15 oktober 1975
(4) Overenkomst afgesloten op 28 november 1975
(5) Pas heropend voor het visserijjaar 1985
(6)Op 25 januari 1985

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


PELAGISCHE VIS
HARING
90 89 88 87 86 85
DIVERSE
90 89 88 87 86 85
SCHAAL & WEEKDIEREN
GARNAAL
90 89 88 87 86 85
LANGOUSTINE
90 89 88 87 86 85
SCHELPEN
90 89 88 87 86 85
DIVERSE
90 89 88 87 86 85
DEMERSALE SOORTEN
OVERIGE SOORTEN
PELAGISCHE SOORTEN
SCHAAL & WEEKDIEREN
DEMERSALE VIS
SCHOL
90 89 88 87 86 85
KABELJAUW
90 89 88 87 86 85
TONG
90 89 88 87 86 85
WIJTING
90 89 88 87 86 85
SCHELVIS
90 89 88 87 86 85
ROG
90 89 88 87 86 85
TONGSCHAR
90 89 88 87 86 85
ZEEDUIVEL
90 89 88 87 86 85
SCHAR
90 89 88 87 86 85
TARBOT
90 89 88 87 86 85
DIVERSE
90 89 88 87 86 85
ROODBAARS
90 89 88 87 86 85
GRIET
90 89 88 87 86 85
LENG
90 89 88 87 86 85
DOORNHAAI
90 89 88 87 86 85
HONDSHAAI
90 89 88 87 86 85

Aanlandingen Belgische vaartuigen in eigen havens

De hiernaaststaande tabel maakt duidelijk dat de aangevoerde hoeveelheden (uitgedrukt in ton) schol, tong en kabeljauw van vitaal belang zijn voor de visserijsektor. Opmerkelijk is dat het hoeveelheid S+T+K vooral de laatste vijf jaar aan belang won. Het heeft natuurlijk te maken met het toegenomen akitiviteit van de boomkorvloot en de goede schol- en tongvangsten. Deze evolutie zal nog duidelijker blijken uit de verhouding van de totale opbrengst en de opbrengst van S+T+K die we in een volgende bijdrage publiceren.

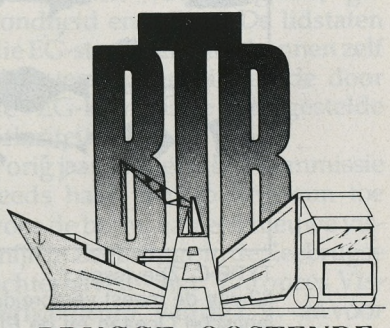
JAAR	TOTAAL	SCHOL	TONG	KABELJ.	S+T+K
1972	48.467	4.541	2.727	19.635	55.51 %
1973	42.974	4.733	2.825	11.083	43.38 %
1974	38.961	4.485	2.526	10.400	44.69 %
1975	38.317	3.699	2.660	9.925	42.50 %
1976	35.635	3.569	3.110	7.375	39.44 %
1977	35.414	4.569	2.965	9.835	49.05 %
1978	39.311	3.973	2.639	15.189	55.46 %
1979	33.561	4.467	3.437	10.270	54.15 %
1980	32.763	4.820	3.368	7.520	47.94 %
1981	38.705	5.283	3.338	7.761	42.33 %
1982	38.914	5.822	3.603	5.914	39.42 %
1983	37.732	6.564	3.336	6.112	42.44 %
1984	37.733	7.717	3.329	5.379	43.53 %
1985	35.556	8.551	4.117	4.860	49.30 %
1986	31.317	7.122	4.525	6.586	58.22 %
1987	32.079	9.039	4.334	7.134	63.93 %
1988	32.211	11.268	3.344	5.689	63.03 %
1989	30.297	10.310	3.857	3.991	59.93 %
1990	30.768	12.470	4.378	3.168	65.05 %

IN DEZE TABEL werd geen rekening gehouden met de aanvoer van Belgische vaartuigen in vreemde havens en de kleine aanvoer van vreemde vaartuigen in Belgische havens. Het algemeen beeld zou er nauwelijks door veranderen.

Belgische aanvoer in vreemde havens evolueerde als volgt: 3.034 ton in '74; 4.711 ton in '75; 3.403 ton in '76; 4.408 ton in '77; 4.969 ton in '78; 7.675 ton in '79; 7.366 ton in '80; 5.199 ton in '81; 3.819 ton in '82; 5.404 ton in '83; 5.286 ton in '84; 4.386 ton in '85; 3.662 ton in '86; 3.829 ton in '87; 4.959 ton in '88; 4.952 ton in '89.

BRON: Ministerie van Landbouw, Dienst voor Zeevisserij Oostende

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

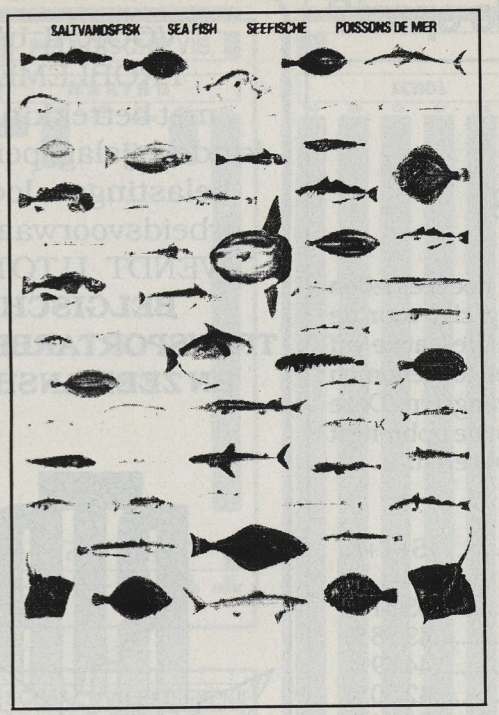
Aangesloten bij het Algemeen Belgisch Vakverbond (A.B.V.V.) en bij de Internationale Transportarbeiders Federatie (I.T.F.)

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



TYPE C: Zeevissen.
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijns, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

Deze vismappen in kleur zijn verkrijgbaar voor de prijs van 500 fr. 't stuk + 110 fr. verzendingskosten ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust",
Hendrik Baelskaai 30, te 8400 Oostende - ∅ (059) 32 11 13

TYPE I: garnalen.
56 soorten garnalen van de hele wereld.
De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.
De grootte is eveneens aangeduid.

TYPE L: krabben en kreeften.
51 soorten krabben en kreeften met aanduiding van de grootte.
De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.

België krijgt 97 miljoen

EG-steunprogramma voor visserij en visverwerkende nijverheid

DE EUROPESE KOMMISSIE heeft een steunprogramma goedgekeurd om de kommercializering en de transformatie van visserij- en aquakultuurprodukten in de lidstaten te verbeteren. Voor de driejarige periode 1991-1993 trekt de EG-kommissie een bedrag van 156 miljoen Ecu (6,6 miljard frank) uit. Het Europese geld komt ter beschikking omdat de EG-kommissie in Brussel besloten heeft de strukturele steun aan de landbouw uit te breiden tot de visserij. Dat gebeurde met het oog op de eengemaakte markt die op 1 januari 1993 een feit moet zijn.

OM TEGEN DE konkurrentie van derde landen op te tornen moet de visserijsektor forse verbeteringen ondergaan, is de mening die de EG-kommissie er op nahoudt. Konsekwent met deze denkpiste heeft de EG daar een smak geld voor over. We mogen ons echter niet blindstaren op de steunenveloppe van 156 miljoen Ecu. Het bedrag komt overeen met niet eens 0,4 procent van de EG-begroting.

Elf van de twaalf EG-landen (Luxemburg) heeft geen visserijsektor) kunnen in de komende jaren op subsidiëring rekenen. Ons land krijgt amper 2,3 miljoen Ecu (1,5 procent) of 97 miljoen frank. Spanje daarentegen gaat met 33,6 miljoen Ecu of 1,4 miljard (21,5 %)lopen, Frankrijk mag rekenen op 22 miljoen Ecu of 928 miljoen (14 %), Italië krijgt 20 miljoen Ecu of 856 miljoen (13 %), Groot-Brittannië 19,5 miljoen Ecu of 823 miljoen (12,5 %) en Nederland 5,2 Ecu of 219 miljoen (3,3 %).

De strukturele hulp wordt toegekend op basis van programma's die de lidstaten zelf indienden bij de kommissie. Met de inbreng van de lidstaten en de privésektor omvatten de diverse investeringen in de visserijsektor 623 miljoen Ecu (26,3 miljard frank) gespreid over drie jaar.

Het EG-steunprogramma is een aanvulling op de nationale steun aan partikuliere investeringen ter verbetering van de visserij-industrie. Dit betekent dat voor de domeinen waarin geen nationale steun op tafel komt, de EG ook de geldkraan dicht houdt.

Het steunprogramma wil de ekonomische konkurrentiekracht bevorderen, de produktiebasis verbeteren en bijdragen tot de stabiliteit van de markten. Hierbij wordt rekening gehouden met de bevoorradingssituatie van de grondstoffen, de EG-normen voor hygiëne, gezondheid en milieu. De lidstaten die EG-steun genieten kunnen zelf aksenten leggen binnen de door de EG-kommissie vastgestelde prioriteiten.

Vorig jaar zegde de EG-kommissie reeds haar principiële steun toe voor de bouw van een nieuwe vismijn in Zeebrugge in de Zeebrugse achterhaven - het "Europees Visserijcentrum" van de Z.V. - en voor de uitbreiding van een visverwerkend bedrijf in Brugge ten belope van 72 miljoen frank. De investeringen van beide projekten belopen 358 miljoen.

Ook voor de renovatie van de Belgische Vismijnen werden de investeringsprogramma's (samen goed voor 1,15 miljard) principieel aanvaard. Het gaat om aanpassingswerken van de vissershavens Oostende en Zeebrugge. Voor Nieuwpoort kwam echter niets uit de bus. Dat betekent echter niet dat de modernisering van deze vismijn niet op enige vorm van betoelaging kan rekenen. Het projekt is alvast opgenomen in het "Geïntegreerd Aktieprogramma voor de Westhoek"(GAP). Verder meer daarover in het hoofdstuk "Nationale steunmaatregelen".

☞

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

Doelstellingen

DE VISSERIJ EN de visverwerkende sektor zal zich in de nabije toekomst moeten in orde stellen met de door de Gemeenschap voorgestelde voorschriften voor de produktie en het in de handel brengen van visserijprodukten. Voor de verschillende deelsektoren kunnen daarnaast volgende doelstellingen worden nagestreefd:

1. Met betrekking tot de uitrusting van de vissershavens:
- het waarborgen van een optimale bevoorrading en onderhoud van de vissersvaartuigen.
- het scheppen van voorwaarden om het lossen van vaartuigen in optimale omstandigheden te laten verlopen, dit zowel wat veiligheid, hygiëne als snelheid betreft.

2. Voor de vismijnen:
- het verder moderniseren en automatiseren van de infrastruktuur voor het lossen en sorteren van de vis.
- het in stand houden van een koudeketting vanaf het lossen tot het afvoeren van de geveild vis.
- het automatiseren van het veilproces.

3. Voor de visverwerkende en -bewerkende bedrijven:
- het verwerken, het verhandelen en het opslaan van visserijprodukten in optimale sanitaire omstandigheden, teneinde de konsument een kwaliteitsprodukt aan te bieden.
- de oriëntatie van de visverwerking naar een grotere diversifikatie van de visprodukten, teneinde grotere afzetmogelijkheden te kreëren en te voorkomen dat zeevis uit de markt dient genomen te worden. Wat dit laatste betreft wordt vooral gedacht aan schol, haring en wijting.
- het aanpassen van de kwaliteit van de zoetwater-visprodukten aan de eisen van de markt, o.a. door invoering van nieuwe verpakkingstechnieken en het aanbieden van nieuwe produkten.

Betoelagingsvoorwaarden

OM VOOR E.O.G.F.L.-betoelaging (Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw) in aanmerking te komen moeten de ingediende dossiers aan hogergenoemde voorwaarden voldoen. De projekten moeten eveneens in overeenstemming zijn met de sanitaire normen van de EG en een substantiële bijdrage leveren tot de afzet van vis van eigen bodem of eigen aanvoer, zelfs indien ze een seizoengebonden karakter heeft. Voor de deelsektoren worden nog volgende eisen gesteld:

1. Uitrusting van vissershavens (maximum betoelagingspercentage: 25 %):
- de projekten moeten voor de betrokken havens in zijn totaliteit betrekking hebben op gekoördineerde investeringen.
- de minimale investering moet exklusief btw 10 miljoen frank bedragen.

2. Modernisering en renovatie vismijnen (maximum betoelagingspercentage: 30 %):
- het minimum-investeringsbedrag exklusief btw bedraagt 20 miljoen frank.

3. Projekten voor visverwerkende en -bewerkende bedrijven (minimum betoelagingspercentage: 15 %):
- het minimum-investeringsbedrag exklusief btw bedraagt 5 miljoen frank.

Investeringsbehoeften

DE BELGISCHE OVERHEID raamt de investeringbehoeften. Dat gebeurde door een enquête van het Ministerie van Landbouw waarbij bij het bedrijfsleven naar de investeringsbehoeften werd gepeild. Daarnaast werd bij het opmaken van het sektorplan "Visserij en aquakultuurprodukten" (V&A) rekening gehouden met de gevraagde steun in het verleden, de vooropgezette doelstellingen en de betoelagingsvoorwaarden. De raming bedroeg om en bij de 3 miljard frank.
De onderverdeling volgens het sektorplan V&A ziet er als volgt uit:

1. Uitrusting vissershavens:
- IJsvoorziening 70 miljoen
- Installaties voor gekoelde opslag 90 miljoen
- Watervoorziening vissersvaartuigen 5 miljoen
- Voorzieningen voor vislossen 20 miljoen
- Verbetering van sekundaire voorzieningen voor de uitoefening van de visserij 60 miljoen
- Uitrusting van kaden 15 miljoen

SUBTOTAAL 260 miljoen

2. Vismijnen:
- Gebouwen 450 miljoen
- Installaties 450 miljoen

SUBTOTAAL 900 miljoen

3. Visverwerkende en -bewerkende bedrijven (zeevisserijprodukten):
- Gebouwen voor verwerking en opslag (inbegrepen los- en laadplaatsen) 450 miljoen
- Administratieve gebouwen 75 miljoen
- Frigo's 225 miljoen
- Diepvries 300 miljoen
- Verwerkingsinstallaties 300 miljoen
- Verpakkingsinstallaties 270 miljoen
- Nutsvoorzieningen personeel ☞

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

60 miljoen
- Milieuvoorzieningen 30 miljoen
SUBTOTAAL 1.710 miljoen

4. Visverwerkende en -bewerkende bedrijven (zoetwatervisserijprodukten):
- Aanpassing aan sanitaire normen (uitrusting en gebouwen) 100 miljoen
-Ontwikkeling kwaliteitsprodukten 20 miljoen
- Administratieve uitrusting 15 miljoen
- Milieubescherming 15 miljoen
SUBTOTAAL 150 miljoen

Algemeen totaal 3.020 miljoen

Uitgesloten

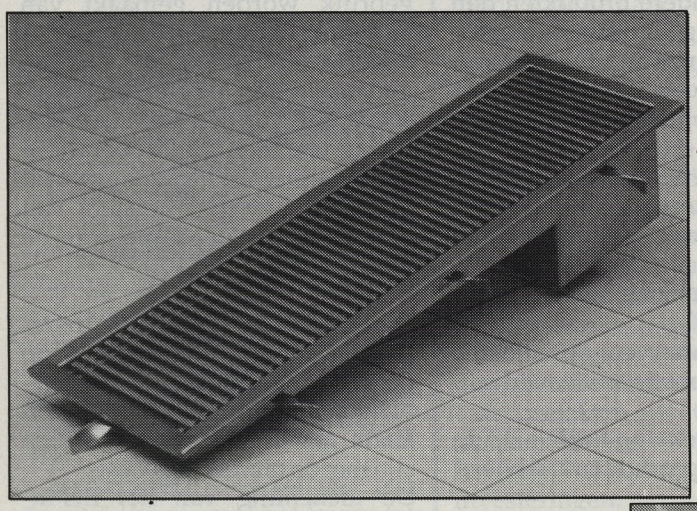
INVESTERINGEN DIE IN elk geval niet voor financiering in aanmerking komen:
- Indien ze betrekking hebben op de aankoop van grond en de daarmee verbonden kosten.
- Kosten voor aankoop gebouwen die bestemd zijn voor afbraak of waarvan de ingebruikneming geen verbetering van de struktuur inhoudt.
- Kosten veroorzaakt door verfraaiingswerken en installaties voor rekreatie.
- Investeringen in kantoormeubilair en kantoormaterieel
- Kosten door aankoop van machines en installaties die niet nieuw zijn.
- Kosten die betrekking hebben op woningen of woongedeelten (conciërgewoningen).
- Kosten veroorzaakt door externe transportmiddelen (met uitzondering van de vervoermiddelen bestemd voor het transport van levende vis).
- Kosten voor aankoop kisten, paletten e.d. (met uitzondering van kisten voor gebruik in de vismijnen).
- Kosten veroorzaakt door herstellingswerkzaamheden en onderhoudswerken.
- Kosten voor gekoelde opslagkapaciteit (inklusief diepvries) die behoort bij de installaties voor verwerking of afzet.
- Kosten van andere produkten dan vermeldt in bijlage II van het Verdrag.
- Aankoop van grondstoffen waarvan het grootste gedeelte (meer dan 50 %) afkomstig van buiten de Gemeenschap.
- BTW en andere belastingen die door de begunstigde terugvorderbaar zijn.
- Kosten die door leasing zijn gefinancierd.
- Kosten die betrekking hebben op detailhandel.
- Investeringen waarvoor de nationale overheid geen gunstig advies verleende.
- Kosten die betrekking hebben op de verwerking van produkten aan boord van schepen.
- Kosten gemaakt voor visserij- en aquakultuurprodukten die bestemd zijn voor andere doeleinde dan menselijke konsumptie.

Nationale steunmaatregelen

DE REEDS BESCHREVEN beleidsmaatregelen kaderen in het door ons land onderschreven visserijbeleid. Bepaalde van deze maatregelen voorzien in het sektorplan V&A zijn tevens voorzien in het "Geïntegreerd Aktieprogramma voor de Westhoek dat bij EG-beslissing van 20 juli 1989 werd goedgekeurd. Hierdoor kreeg de Westhoek de status van prioritair gebied qua toekenning van steun van het Europees Sociaal Fonds (ESF) en het E.O.G.F.L. Voor de modernizering van vissersvaartuigen kreeg Nieuwpoort de steun voor drie projekten ter waarde van 1,47 miljoen frank, of zeven procent van de totale steun aan de Belgische vloot. De modernisering van de vismijn in Nieuwpoort valt hier niet onder. Hiervoor moet gebruik worden gemaakt van nationale steunmaatregelen.
Ook op het vlak van de afzet- en verwerkingsstruktuur zijn verschillende vormen van steunverlening voorzien. De coöperatieve afzet-en verwerkingssektor wordt gesteund door het Ministerie van Landbouw in toepassing van de wet op het L.I.F. (15.02.61).
Voor de private afzet- en verwerkingssektor gebeurt steunverlening in het kader van de Belgische Ekonomische Expansiewetgeving. Het zijn de verschillende gewestregering die belast zijn met de uitvoering ervan.
De toelichting van het EG-investeringbeleid is een lijvig tekst geworden. In de meeste gevallen wordt de toegekende steun in een summier krantebericht weergegeven. Voor een beter inzicht in de investeringsstruktuur laten de media het vaak afweten. HVB vond het dan ook nuttig deze verduidelijkende tekst te publiceren. (gw)

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

VAN WIJNSBERGHE
INOX CONSTRUCT
DE KONSTRUCTEUR VAN INOXINSTALLATIES



INOX VLOERGOTEN

-met dekplaat of roostervormige goot

- verschillende uitvoeringen

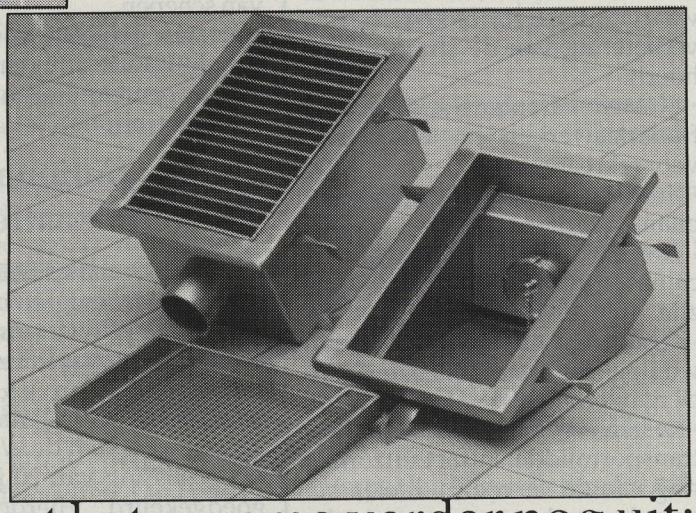
ALLE AFMETINGEN

INOX VLOERPUTTEN

-met of zonder uitneembare 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

Massale aanwezigheid van tong speelt visserij parten

Slechts 25 kg Noordzeetong voor vaartuigen van +300 pk in afwachting van nieuwe maatregelen

Artikel 7 van het Ministerieel Besluit van 1 februari luidt: *"Onverminderd de bepalingen in de artikelen 4, 5 en 6 is het in de i.c.e.s.-gebieden II en IV (Noordzee) verboden dat de tongvangst van de boomkorvaartuigen met een motorvermogen van meer dan 300 pk 25 kg per vaartdag overschrijdt vanaf het ogenblik dat in deze zones* ***gedurende periode van 1 januari 1991 tot 31 maart 1991 de totale tongvangst van alle vissersvaartuigen 1.000 ton bereikt*** *uitgedrukt in aanvoergewichten".*

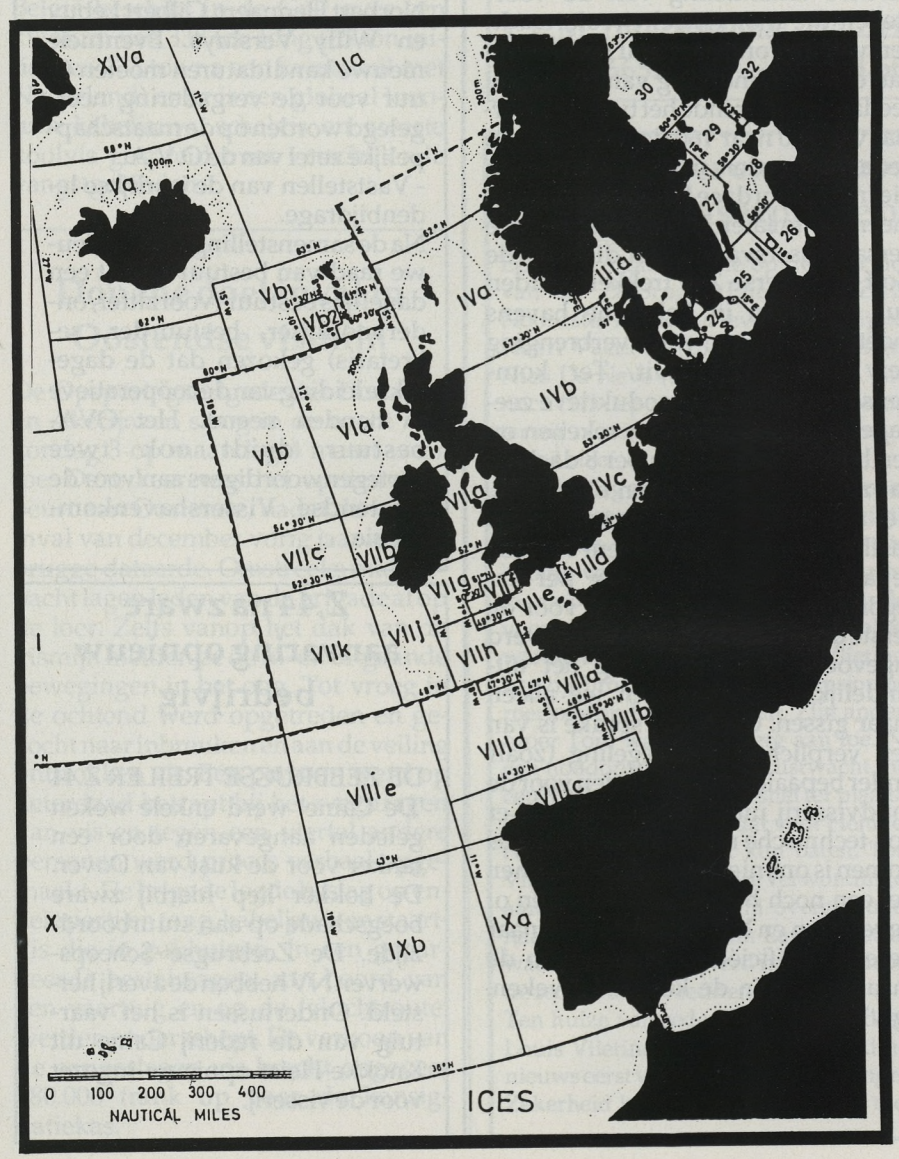
Dit artikel in het (met terugwerkende kracht verschenen) Ministerieel Besluit doet de boomkorvisserij in de Noordzee al zeer vroeg op het jaar de das om. Maar de verreikende draagwijdte van het Ministerieel Besluit komt pas tot uiting op het einde van de tekst. Het laatste artikel luidt: *"Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 januari 1991 en houdt op van kracht te zijn op* ***31 december 1991".***

Problematisch

Van het belang van de platvisvisserij moet niemand nog overtuigd worden. Voor het ogenblik is het vooral de tongvisserij die zorgen grote baart. Voor alle duidelijkheid grijpen we eerst even terug naar de kwota voor 1991. De beschikbare hoeveelheden schol spelen ons (voorlopig) minder parten, zodat we onze aandacht op de alarmerende toestand in de tongvisserij kunnen toespitsen. Voor alle duidelijkheid eerst even de tongkwota in de verschillende ICES-gebieden in herinnering brengen:

IIa, IV (Noordzee)	2.250 ton
VIIa (Ierse Zee)	740 ton
VIId (Oostelijk Kanaal)	1.035 ton
VIIe (Westelijk Kanaal)	30 ton
VIIf,g (Bristolkanaal)	750 ton
VIIh,j,k	60 ton
VIIIa,b (Golf van Biscaje)	65 ton
na kwotaruil met Nederland	+273 ton
Totaal	5.203 ton

Van het Noordzeekwotum (het dichtstbijgelegen tonggebied) van 2.250 ton tong was na minder dan drie maanden reeds 1.000 ton opgevist. Intussen moet dat al meer dan 1.200 ton geworden zijn. Dat betekent dat voor de resterende negen maanden geen 1.000 ton meer rest. Aan dit ritme is de toegewezen tonghoeveelheid in minder dan geen tijd opgevist. Er hangen dan ook maatregelen in de lucht om een zo groot mogelijk gedeelte van onze vloot zo lang mogelijk te laten vissen in dit ekonomisch interessant gebied. Het grootste gedeelte van de vloot slaat uiteraard op de boomkorvaartuigen, waarbij ook de Eurokotters aan de bak moeten komen. De bedoeling van *Artikel 7* was dat de grotere bokkers (meer dan 300 pk) de Noordzeetong niet vroegtijdig zouden uitputten. Ze kregen dan ook nog slechts een symbolische hoeveelheid van 25 kg tong per zeedag wanneer de grens van 1.000 ton was bereikt. De Eurokotters met een motorvermogen van 300 pk en minder mogen doorvissen tot ze 10 ton tong per vaartuig en per kwartaal hebben bereikt. Vermoedelijk ligt de volgende grens op de globale hoeveelheid van 1.500 ton vooraleer nieuwe beperkende maatregelen volgen die ook de Eurokotters zullen treffen. Het is dan ook niet uitgesloten dat de Noordzee voor tongvisserij tijdelijk volledig dicht gaat. De resterende hoeveelheid kan dan met het oog op het jaareinde weer ☞



vrijgegeven worden. Hoe lang de toestand op die manier kan gerokken worden blijft echter een open vraag. Eventuele kwotaruilen met andere lidstaten kunnen voor enig soelaas zorgen. Zo gemakkelijk zullen de onderhandelingen echter niet verlopen, want ook in landen die voor ruilakkoorden in aanmerking komen kampt met met dezelfde problemen. Een andere mogelijkheid is een herziening door de EG-kommissie van het tongkwotum in de Noordzee dat als een geschenk uit de hemel zou komen. In elk geval is het voorzichtige optimisme dat bij de bekendmaking van iets hogere tongkwota voor dit jaar heerste omgeslagen in pessimisme. Door de aanwezigheid van grote hoeveelheden tong zijn de vangsten navenant geweest. De "ontdekking" van de efficiëntie van de V-korren maakt de toestand er niet rooskleuriger op.

Ierse Zee en de Golf

De grotere bokkentreilers zullen nu noodgedwongen andere visgronden moeten opzoeken. Ondermeer de Ierse Zee biedt nog uitkomst. Daar behield ons land eenzelfde tongkwotum als vorig jaar, niettegenstaande de kommissievoorstellen een verlaging met 240 ton op het oog hadden. De vraag is echter of het kwotum lang zal volstaan. Het is niet de eerste keer dat deze tonggrond vroegtijdig werd gesloten. Vorig jaar ging de Ierse Zee voor tong reeds in de eerste week van april dicht (enkel maanden later, na een verhoging van ons tongkwotum van 520 ton tot 740 ton door de EG-kommissie, weer open). Zo'n vaart zal het dit jaar niet lopen omdat de meeste vaartuigen zo lang mogelijk (met zeer korte reizen) in de Noordzee doende waren. Een andere uitwijkmogelijkheid is de Golf van Biscaje. De trek naar de Golf is al ingezet zoals u elders in dit nummer al kon lezen. Ons tongkwotum bedroeg aanvankelijk slechts 65 ton, voldoende om een handvol vaartuigen enkele weken aan de slag te houden. De laatste jaren ruilt Nederland het grootste gedeelte van zijn tong (273 van de 365 ton dit jaar) in dit te veraf gelegen gebied met onze vissers tegen haring, de resterende hoeveelheid kwam in Franse handen. Hierdoor krijgen onze vissers wat meer armslag voor de Franse kusten, tenminste als onze zuiderburen weer niet moeilijk gaan doen. Er is immers nog geen akkoord over de bijvangstregeling. Het is duidelijk dat de Franse kontroledienssten daar streng zullen op toekijken. Tot op het moment dat we dit schrijven zijn er nog geen problemen gemeld. De Golf biedt nog steeds een tijdelijke alternatief, maar onuitputtelijk is de beschikbare hoeveelheid tong er nu ook weer niet.

Minder zeedagen?

Bij het ter perse gaan hadden de onderhandelingen over de nieuwe maatregelen tussen het Ministerie van Landbouw (Dienst voor Zeevissserij) en de Rederscentrale nog niet tot konkrete beslissingen geleid. Dat betekent dat de inhoudt van het reeds geciteerde Ministerieel Besluit van 1 februari van kracht blijft, inklusief de beperking van 25 kg Noordzeetong voor de grotere boomkorvaartuigen. De Eurokotters kunnen voorlopig aan de slag blijven, wellicht tot de grens van 1.500 ton is bereikt. Maar dat er nieuwe maatregelen komen staat buiten kijf. Het blijft uitkijken naar de verdere afhandeling van de voorstellen die momenteel circuleren. In een van de vorstellen zou sprake zijn van een vermindering van het aantal zeedagen gedurende het tweede kwartaal van 180 naar 160 dagen. Ook zou gedacht worden om de vaartuigen die in de Noordzee blijven vissen niet meer toe te laten in de West en vice versa. Vissersvaartuigen die naar de Golf of de Ierse Zee trekken zouden hun vangsten in Belgische havens moeten verkopen, wat overbrenging per kontainer uitsluit. Ter kompensatie voor de onproduktieve zeedagen zouden ze mogen rekenen op een bonus van 4 dagen per 8 dachten dat ze op die visgronden aktief zijn. Het alternatief voor deze regeling is vasthouden aan het systeem van een bepaalde hoeveelheid tong per kategorie vaartuigen zoals het voor de eerste drie maanden van het jaar werd ingevoerd. Welke richting het uiteindelijk uitgaat kunnen we alleen maar gissen. Of er ook sprake is van een verplichte stilligregeling (zoals onder bepaalde voorwaarden voor de rondvisserij uitgevaardigd) en of er ook technische maatregelen bij te pas komen is ons niet bekend. We kunnen het een noch het ander ontkennen of bevestigen en kijken dan ook uit naar de en de officiële publikatie van de maatregelen in de komende weken. (gw)

Algemene vergadering OVA op donderdag 11 april

OP DONDERDAG 11 april houden de aandeelhouders van de coöpertieve vennootschap "Onderlinge Visafslag" hun tweejaarlijkse algemene statutaire vergadering in het Rijksstation voor Zeevisserij (10 u. 30). Om de twee jaar wordt de helft van de bestuursmandaten voor vier jaar hernieuwd. De dagorde omvat volgende agendapunten:

- Verslag van de raad van bestuur en goedkeuring van de jaarrekening en de resultaatrekening afgesloten op 31 december vorig jaar.
- Ontlasting van de bestuurders.
- Statutaire benoemingen voor de raad van bestuur. Zijn uittredend en herkiesbaar: Edgar Eerebout, Norbert Hennaert, Gilbert Lebuy en Willy Versluys. Eventuele nieuwe kandidaturen moeten 48 uur voor de vergadering neergelegd worden op de maatschappelijke zetel van de O.V.A.
- Vaststellen van de jaarlijkse ledenbijdrage.

Na de samenstelling van de nieuwe raad van bestuur wordt een dagelijks bestuur (voorzitter, ondervoorzitter, bestuurder, sekretaris) gekozen dat de dagelijkse leiding van de coöperatieve in handen neemt. Het OVA-bestuur duidt ook twee vertegenwoordigers aan voor de Oostendse Vissershavenkommissie.

Z.44 na zware aanvaring opnieuw bedrijvig

DE ZEEBRUGSE TREILER Z.44 'De Caine' werd enkele weken geleden aangevaren door een tanker voor de kust van Dover. De bokker liep hierbij zware boegschade op aan stuurboordzijde. De Zeebrugse Scheepswerven NV hebben de averij hersteld. Ondertussen is het vaartuig van de rederij Caine uit Knokke-Heist opnieuw ingezet voor de visserij.

Zeebrugse bokkentreilers opnieuw naar de Golf

De voorbije weken zijn de eerste Belgische vissersvaartuigen opnieuw naar de Golf van Biscaje gestoomd. De Z.78 Vertrouwen heeft op dit ogenblik al twee reizen achter de rug en de Z.48 Wodan verkocht al één vangst in Zeebrugge. Ook de Z.76 Zeejager zocht de Golf op, maar voer een andere koers toen de vangsten eerder tegenvielen.

In geen geval ondervonden de vissers moeilijkheden. De Rederscentrale had wel vooraf gewaarschuwd om alles in het werk te stellen om geen incidenten uit te lokken.

De Zeebrugse Visveiling ontving nog geen koeltransporten uit het gebied, niettegenstaande alle faciliteiten, onder meer in La Pallice, aanwezig zijn.

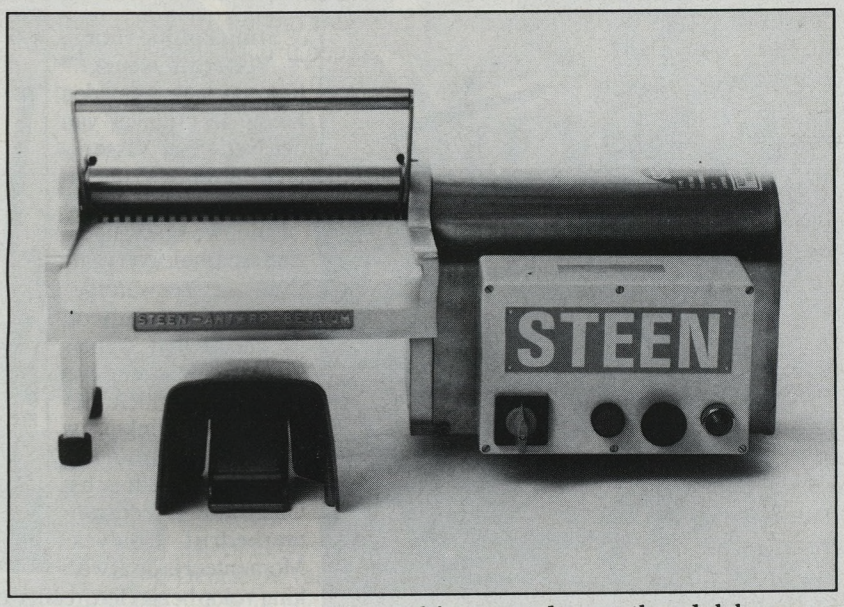
Sommige reders zijn echter van mening dat de Fransen de Belgische tongvangsten beter niet onder ogen krijgen.

België beschikt in de Golf over een kwotum van 338 ton tong (65 ton initieel en 273 ton na een kwotaruil met Nederland) en er is een globaal kwotum kabeljauw, schelvis en zwarte koolvis gespreid over verschillende vangstgebieden.

Douane doet inval in Oostendse vismijn

De Opsporingsbrigade der Douanen en Akccijnzen sloeg in de nacht van zondag 3 op maandag 4 maart weer toe. Deze keer was het opnieuw de beurt aan Oostende, nadat de vorige inval van december vorig jaar in Zeebrugge dateerde. Omstreeks middernacht lagen leden van de brigade al op de loer. Zelfs vanop het dak van de vismijn hielden ze de in- en uitgaande bewegingen in het oog. Tot vroeg in de ochtend werd opgetreden en gezocht naar inbreuken en aan de veiling onttrokken vis. Eén persoon werd op heterdaad betrapt bij het wegdragen van vis en tegen een viertal andere personen werd proces verbaal opgemaakt. De brigade legde beslag op enkele partijen tong, kabeljauw en staartvis die in pakhuizen, in een geparkeerde bestelwagen, aan boord van een vaartuig en op de 'vluchtroute' werden onderschept. De verkoop van de aangeslagen vis bracht ongeveer 180.000 frank op voor de konsignatiekas.

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

Schipper en scheepsjongen omgekomen bij gasexplosie op Z.122 Noordster

Een zware gasexplosie op de voorpiek van de Zeebrugse Eurokotter Z.122 Noordster kostte het leven aan schipper Henri Vlietinck (28) en scheepsjongen Nico De Neve (19). Matroos Tom Vlietinck (21) liep zware verwondingen op, terwijl motorist Jan Vlietinck (31) ongedeerd bleef.

De Z.122 lag op dinsdagmiddag 12 maart op de visgronden minder dan twintig kilometer uit de Engelse zuidkust ter hoogte van Beacny Head (Eastbourne) toen op het voorschip een propaanfles voor laswerk explodeerde. De gevolgen waren rampzalig. Motorist Jan Vlietinck zag zijn broer Henri en de scheepsjongen roerloos op het dek liggen. Zijn andere broer Tom was er zeer erg aan toe. Na een noodoproep was de kustwacht met een RAF-Seaking uiterst snel ter plaatse. Een dokter stelde vast dat voor Henri en Nico geen hulp meer kon baten. Tom Vlietinck werd met zware verwondingen aan de armen in allerijl overgevlogen naar het ziekenhuis van East Grinstead waar inmiddellijk werd ingegrepen om de rechterarm te redden.

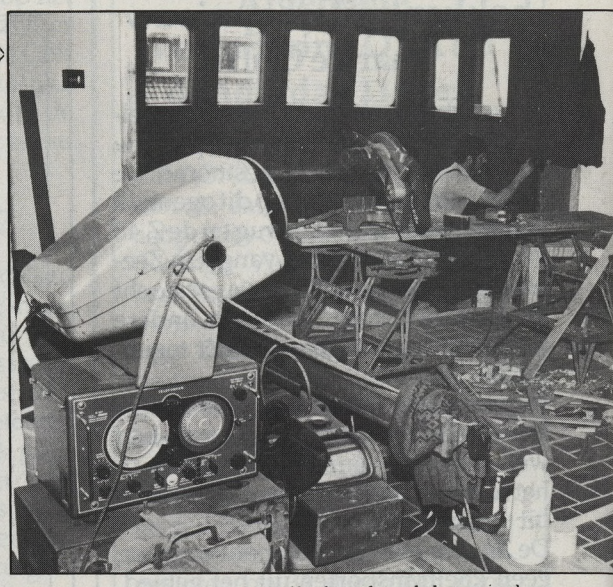
Ten huize van reder en gewezen visser Louis Vlietinck in Zeebrugge werd het nieuws eerst via de televisie opgevangen. Zekerheid kwam er pas even later toen zijn erg aangeslagen zoon Jan de droeve mare meldde. Vader De Neve werd door de parochiepriester op de hoogte gebracht. Gebroken door verdriet vertrokken vader en moeder Vlietinck en vader De Neve nog dezelfde avond naar Newhaven.

Jan Vlietinck kon met Britse hulp het beschadigde schip naar Newhaven voeren waar de slachtoffers aan wal werden gebracht voor de lijkschouwing. Toen de lichamen door de Maritime Accident Investigation Branch vrijdag werden vrijgegeven voor repatriëring werden de kisten aan boord gebracht. Het vissersvaartuig met reder Louis Vlietinck en zoon Jan op de brug maakte de trieste oversteek naar Zeebrugge.

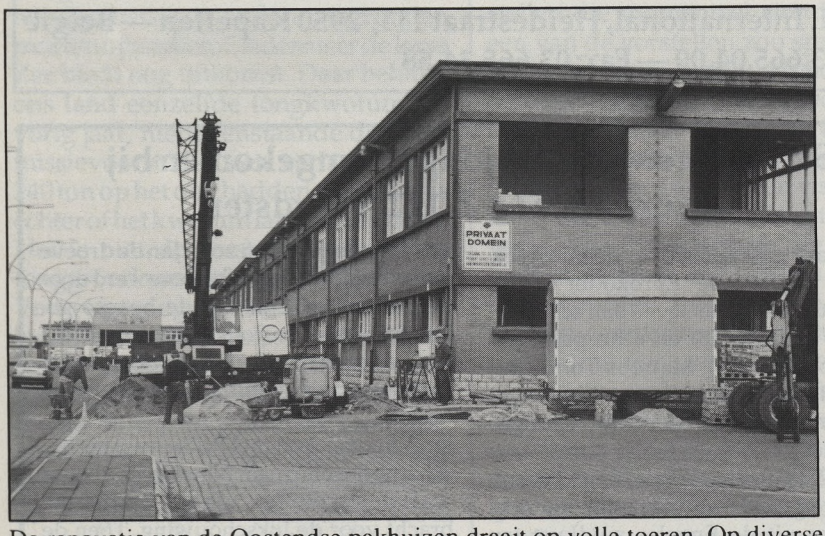
.Het schip liep bij de explosie geen onherstelbare averij op. De Z.122 (zusterschip van de Z.80) is een goed uigeruste Eurokotter die speciaal werd ontworpen en gebouwd voor visserij in de kustwateren op platvis en gaarnaal en in mei 1985 in de vaart kwam. Met zijn ervaren bemanning kan de Eurokotter zonder problemen de visserij op de West aan. Reder Louis Vlietinck, zoon van de vorig jaar overleden "Veerman", maakte de inloopperiode samen met zoon Jan aan boord mee.

de maand in

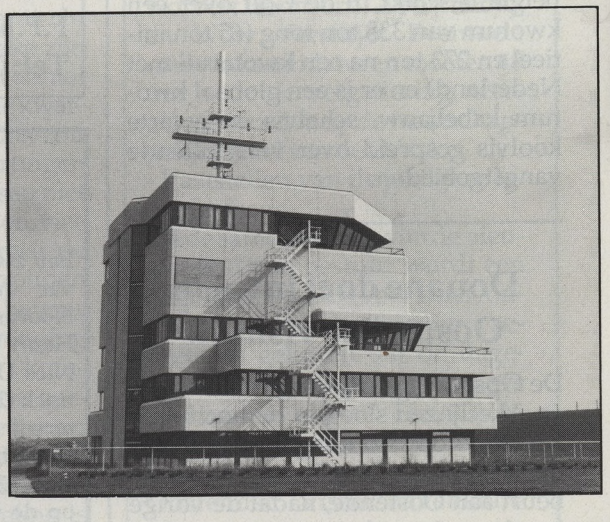
Stuurkabine voor Visserijmuseum

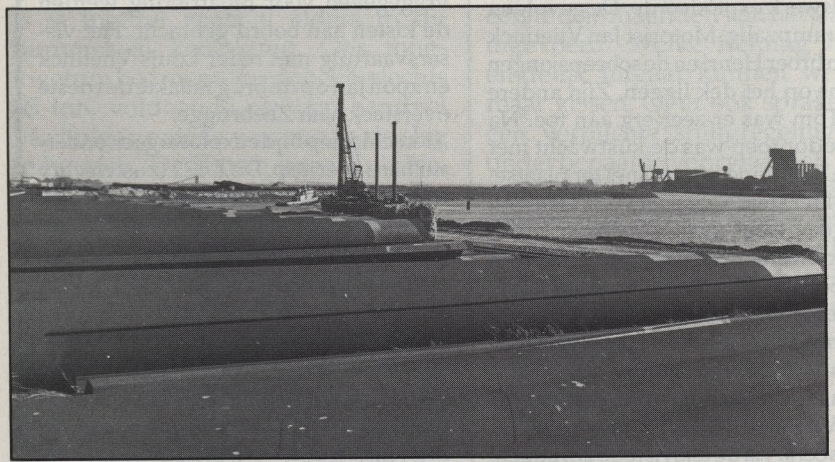


Een paar weken geleden kreeg de zijgevel van het Nationaal Visserijmuseum in de Vrijheidstraat in Oostduinkerke een nieuwe blikvanger. Een stuurhuis, vervaardigd uit zeewaterbestendig aluminium op de scheepswerf Seghers in Oostende, kreeg een bijzonder originele toepassing (foto links). De binnenbetimmering werd verzorgd door het Oostendse scheepstimmerbedrijf Lowyck. Momenteel is de afwerking volop bezig (foto rechts) en vervolgens worden allerhanden elektronische toestellen van de firma Sait ingebouwd. Door deze nieuwe didaktische attraktie zullen de museumbezoekers kennis kunnen maken met de scheepsradio, dieptemeter, radar, plaatsbepalingstoestel enz. De stuurkabine werd gebouwd in opdracht van het gemeentebestuur van Koksijde, tevens eigenaar-beheerder van het Visserijmuseum.



De renovatie van de Oostendse pakhuizen draait op volle toeren. Op diverse plaatsen zijn huurders reeds gestart met de werkzaamheden. De verkoopshal en omgeving van de vismijn heeft dan ook veel weg van een bouwwerf.





De werken te Zeebrugge voor de aanleg van een nieuwe visserskaai en aanlegsteiger reeds begonnen. Tientallen enorme buizen liggen klaar voor gebruik.

In de konstruktiehal van de Oostendse scheepswerf Industrielle des Pêcheries is de afbouw bezig van de Z.186 Shannon voor de rederij Crevits. De boeg van het schip is bijna dicht. In afwachting van het kotteren staan de hoofdmotor (MAK 1200 pk), hulpmotoren (Daf) en de zestrommelvislier (Luyt) reeds klaar voor inbouw. De konstruktie heeft enige vertraging opgelopen waardoor de nieuwe bokkentreiler onmogelijk kan klaar zijn tegen de voorziene datum.

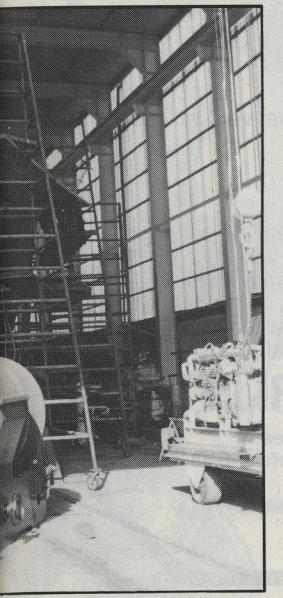
beeld

Op tweede Paasdag greep de traditionele vissersmis plaats in de Oostende dekenale kerk, gevolgd door de jaarlijkse bloemenhulde aan het Nationaal Monument der Zeelieden op de Zeedijk. Talrijke familieleden, verenigingen en openbare besturen lieten een bloemkrans neerleggen aan de voet van het monument ter herinnering aan hen die op zee achterbleven. de "Dag der Zeelieden" in Oostende wordt jaarlijks georganizeerd door het Comité Visserhulde, in samenwerking met het stadsbestuur en de Federatie van Belgische Zeelieden.

Tijdens de officiële opening van het Nautisch Centrum was Onderwijsminister Coens druk omring door de kopstukken van de vijf visserijscholen. V.l.n.r. de direkteur M. Dewinter van de John Bauwensschool in Oostende, R. Taillaert van Ibis, J. De Vocht van Heist, P. Demaeght van de Paster Pypeschool en A. Van Hooreweghe van de uitgetelde Nieuwpoortse visserijschool. Het gespreksonderwerp hoeft u niet ver te zoeken.

Tijdens de karnavalviering in Oostende werd de "Garnaaltrofee" opnieuw uitgereikt aan reder Gilbert Viane en de bemanning van de O.101 Benny, bestaande uit schipper Benny Viaene en matroos Christian Barbé. Voor het eerst gebeurde dat niet met een receptie op het stadhuis maar tijdens de verwaterde opening van het karnavalweekeind op het Wapenplein.

Via het moderne VTS-systeem worden schepen die de Belgische zeehavens aandoen sinds begin maart nauwlettend gevolgd van hun aankomst aan het Loodsenstation (boei A.1) tot in de sluizen van Antwerpen. Het coördinatiecentrum van de Walradarketen is ondergebracht in dit nieuwe complex in Vlissingen.



VERHEYE JOEL N.V.

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

Sedert meer dan 35 jaar werkzaam voor de visserij

Burelen en werkplaats: Vissersstraat 44 & Werfkaai 9-11 /
Achterhaven: L. Blondeellaan, Kaai 304
8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 45 41 — Fax: 050 / 54 58 37

Aktiviteitenkalender voor vissers

Vissen? Geen tijd!

APRIL

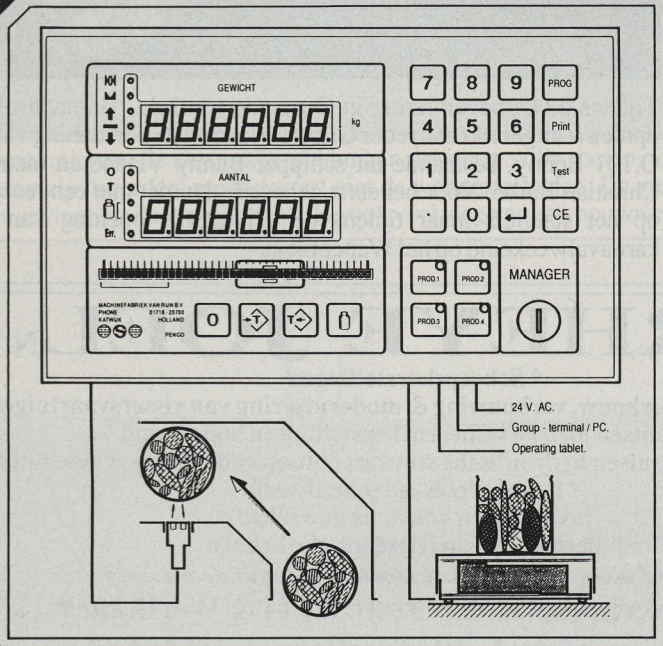
1 "Vissershulde" aan het Monument der Zeelieden in Oostende
7 Garnaalkruiersfeest in Middelkerke (strand, 12-13 u. 30)
7 Uitdeling gratis visproevertjes door "Nieuwpoortse Visbakkers" op de Zeedijk in Nieuwpoort
11-13 "Fishing '91" en "Seafood '91" in Glasgow
13-21 25ste Jaarbeurs van Oostende, de kust en Hinterland in Media Center, Oostende (14-19 u.)
14-19 "World Fisheries Congress" in Athene (Griek.)
18 Bijeenkomst Vissershavenkommissie Nieuwpoort (Vismijn, 14 uur)
21 Herdenking St.-Georges Day aan het munument in Zeebrugge (9 u. 20) en plechtigheid in St.-Donaaskerk (10 u.)
22-28 "Flanders Technology" in Gent
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)
25-26 Internationaal Kongres over het vervoer van gevaarlijke goederen en afvalprodukten in Antwerpen
27 Jaarvergadering "Zevibel" in Middelburg (Nl)

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)
12 "Vissersbedevaart" van Uitkerke naar O.L.V. van Meetkerke
12 Jaarlijkse bedevaart naar het Visserskapelletje van Bredene
13-15 2de "World Tuna Trade Conference" in Bali (Indonesië)
14-17 "Polfish '91", internationale vakbeurs in Gdansk (Polen)
17-20 "Week van de Landbouw en de Visserij" in Nieuwpoort
18 "Vlaggetjesdag" in Scheveningen (Nl)
18 Bezoek Vriendenkring Noordzee-aquarium Oostende aan Scheveningen
20 Vissermis en bloemenhulde aan het monument der vissers in Nieuwpoort
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
28-02 "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)

(Vervolgt)

Handvul controleweegschaal voor verpakkingen



Van Rijn ontwerpt, fabriceert en installeert...

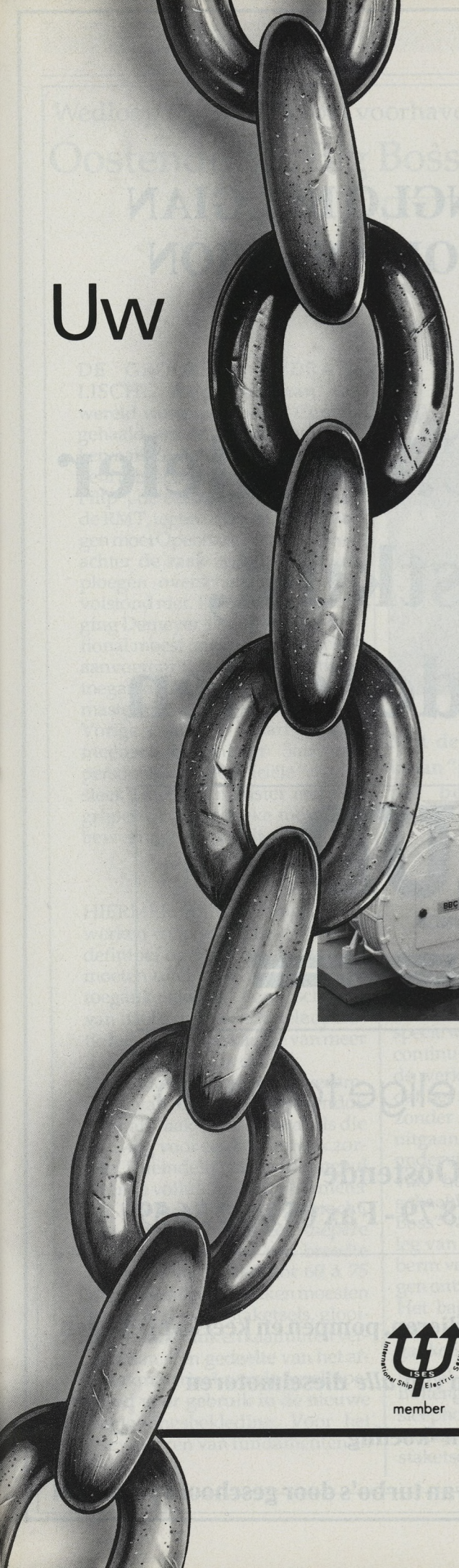
Standaard
- 4 programmeerbare produktgeheugens.
- Ledbar, onder-, correct- en overgewicht met verschillende kleuren.
- Akoestisch signaal bij correctgewicht.
- Telfunctie voor het aantal verpakkingen.
- Geheugenfunctie voor produktregistratie.
- Vervaardigd overeenkomstig de regels van het IJkwezen.

Opties
- Computer aansluiting voor data systeem, max. 100 weegschalen.
- Printer met printeraansturing voor max. 8 weegschalen.
- 2 weegbereiken in één controleweegschaal.

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

Scheepmakerstraat 13 - 2222 AB Katwijk aan Zee
Telefoon 01718 - 2 07 00 - Telex 39454 rijn nl - Telefax 01718 - 3 23 19

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



ABB

ASEA BROWN BOVERI

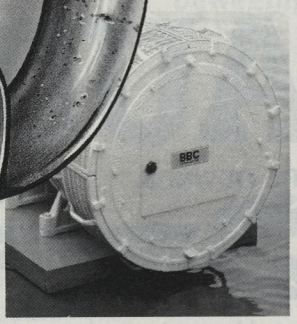
Uw met de Belgische havens

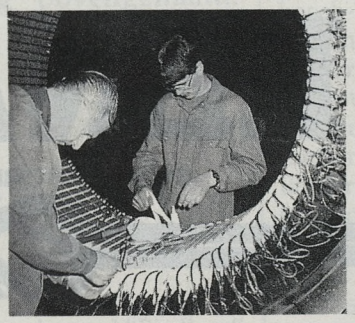
ANTWERPEN - BRUSSEL - GENT - ZEEBRUGGE

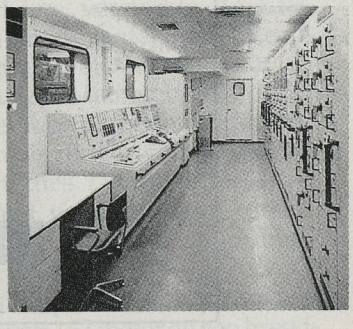
Vakkennis, ervaren specialisten en professionele serviceverlening maken van Asea Brown Boveri Etamo uw beste keuze voor alle herstellingen aan:

ELEKTRISCHE EN MECHANISCHE UITRUSTINGEN, 24 uur op 24.

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







en met de scheepsbouw

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

ISES International Ship Electric Service

member

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

Noorderlaan 81,
B-2030 Antwerpen

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

ANGLO BELGIAN CORPORATION

Officiële A.B.C.-verdeler voor de westkust, service en onderdelen

RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

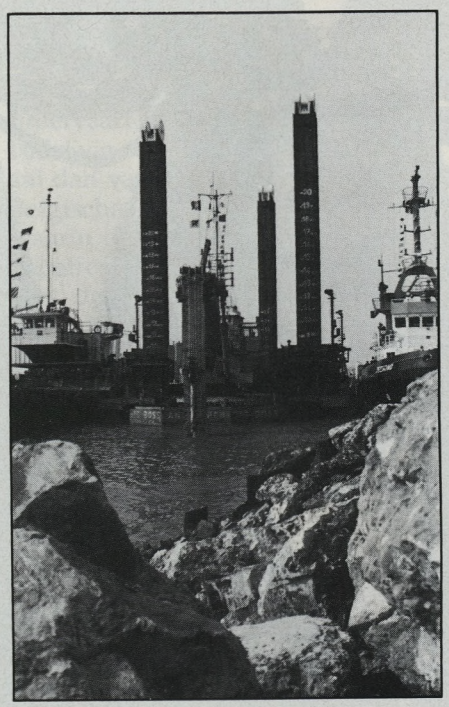
snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende
Tel : 059/ 32 28 75 - Privé: 050/ 51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59

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

Wedloop tegen de tijd om voorhaven toegankelijk te maken voor eerste juboferry

Oostende zet 'Big Boss' in voor verbreding havengeul



Met de hydraulische dieplepelkraan "Big Boss" wordt 12 kubiek per beweging bovengehaald. (foto gw)

DE GROOTSTE HYDRAULISCHE dieplepelkraan ter wereld werd speciaal uit Cyprus gehaald om de verbredingswerken aan de de Oostendse havengeul te bespoedigen. Om de "Prins Filip", de eerste jumboferry voor de RMT, tegen half juni te ontvangen moet Openbare Werken spoed achter de zaak zetten. Van twee ploegen overschakelen op drie volstond niet. De tijdelijke Vereniging Demeyer-Dredging International moest ook zwaar materiaal aanvoeren om de voorhaven tijdig toegankelijk te maken voor de mastodont.

Vorige vrijdag 29 maart gaf Gemeenschapsminister Sauwens persoonlijk het de officiële "spadesteek" met het monster met een grijper die 12 kubieke meter per beweging bovenhaalt.

Tijd dringt

HIERMEE ZIJN DE ingrijpend werken voor de Oostendse haven definitief op gang geschoten. Die moeten uiteindelijk leiden tot de toegankelijkheid voor schepen van 10.000 dwt. Aan de hele operatie hangt een prijskaartje van meer dan een half miljard frank.

De werken omvatten de verbreding van de het Zeewezendok door afbraak van de obstakels die halfweg voor een bottle-neck zorgen. Uiteindelijk zal de havengeul over de volle lengte van 100 meter op 175 meter worden gebracht. Dat betekent dat er een diepere vaargeul komt met een breedte die bijna verdubbelt tot 60 à 75 meter. Om dit te bereiken moesten een aantal oude staketsels, glooiingen, kuisbank en kaaimuren verdwijnen. Een gedeelte van het afbraakmateriaal wordt gerekupereerd voor gebruik in de nieuwe beglooiingsbekleding. Voor het verwijderen van fundamenten en specie werd het werkpaard "Big Boss" continu ingezet. Het tuig heeft voor de werken in Oostende de voordelen dat het zeewaardig is en kan werken zonder ankers, waardoor de in- en uitgaande trafiek weinig hinder zal ondervinden van de aanwezigheid van het werkschip. Het bovengehaalde baggermateriaal van de "Big Boss" wordt aangewend voor de aanleg van een evenwijdige onderwaterberm voor De Haan om het strand tegen ontzanding te beschermen.

Het baggerbedrijf Decloedt staat in voor de baggerwerken om de toegankelijkheid van de haven te vergroten vanaf de Buitenstroombank. Buitengaats gingen de werken met de sleephopperzuiger Vlaanderen XXI reeds in januari van start. Tussen het staketsel en in de haven zelf wordt gebruik gemaakt van een emmerbaggermolen. Voor de jumboferry en ander grote schepen is een diepgang van 6,2 tot 8,5 meter vereist. Omdat er tijdens de werken ook tal van wrakken aan het licht kunnen komen werden voldoende kredieten voorzien om de werken geen onvoorziene vertraging te laten oplopen. Het wordt immers een strijd tegen de tijd om tijdig klaar te komen.

Roro-terminal

DE RMT-JUMBO moet niet alleen probleemloos kunnen binnenlopen, maar er moet ook een geschikte aanlegplaats voorhanden zijn. Ook die werken zijn reeds enige tijd bezig. De firma Herbosch-Kiere versterkte de kaaimuren aan de aanlegplaats. Reeds in februari werd hiervoor het nodige materiaal aangebracht, onder andere enorme geprefabriceerde matten als drager van de nieuwe konstrukties. Dit onderdeel moet eind mei volledig klaar komen. De RMT bouwt ook een dubbeldekse laad- en losbrug voor de "Prins Filip". Het schip met een lengte van 163 meter en een breedte van 28 meter moet voor zijn zwaaibewegingen over een diepte van minimum 8 meter kunnen beschikken in de voorhaven ter hoogte van het station om bij alle tijstanden te kunnen aanmeren. In het Danish Maritime Institute in Kopenhagen zijn hiervoor de nodige simulatieproeven uitgevoerd. Volgens ir. Verslype van Dienst der Kust zullen de investeringen in de Oostendse voorhaven niet alleen de RMT ten goede komen, maar ook Sally-Schiaffino zal er voordeel uit kunnen halen om grotere schepen eenvoudiger en veiliger te laten zwaaien. De onlangs ingezette "Nordic Pride" van 135 meter zal daar wellicht als eerste van profiteren. (gw)

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 58 jaar het geval.
Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

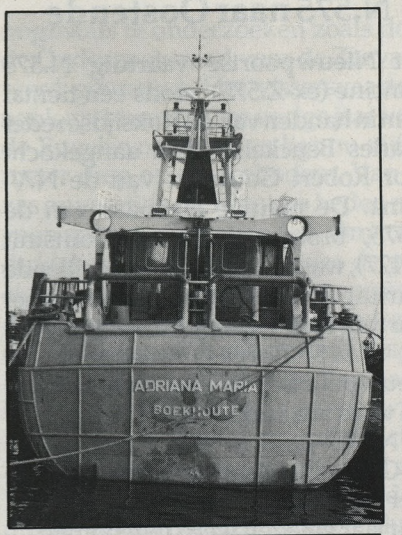
Straat en nr:

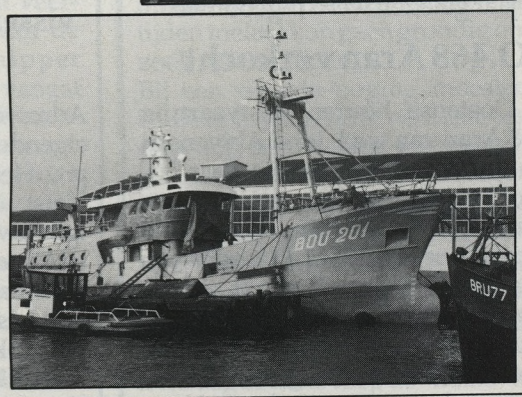
Woonplaats en postnummer:

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

"Belgische" Eurokotter BOU.201 Adriana Maria nadert voltooiing

ZOALS REEDS GEMELD in ons vorig nummer bouwt Maaskant Shipyards een nieuwe Eurokotter met Boekhoute als thuishaven (in de praktijk wordt dat Breskens) die onder een Belgisch registratienummer zal varen. De BOU.201 'Adriana Maria' heeft een lengte van 23,95 meter en is voorzien van een 300 pk-motor. Het nieuwe vaartuig is een multi-funktioneel schip dat zowel de bokkenvisserij als de rondvisvisserij kan beoefenen. Op het gesloten achterschip is dan ook een nettenrol voorzien. De afbouw van het schip is al ver gevorderd. Hoofdmotor, nettenrol, ankerlier, vissorteerinstallatie enz. staan reeds op hun plaats. Het optuigen van het in Joegoslavië gebouwde casco gebeurde de voorbije weken bij Maaskant in Bruinisse. Na afwerking verhuist de Eurokotter terug naar Stellendam voor een zandstraalbeurt en schilderen. Verwacht wordt dat het vaartuig eind april op proefvaart kan om uiteindelijk op zee bedrijvig te worden. De Eurokotter zal dan varen voor rekening van de Belgische rederij N.V. Noordpas waarin de Nederlandse rederij B.V. Albatros uit Bruinisse (reeds eigenaar van de Eurokotter VLI.18 Pieter Senior) hoofdaandeelhouder wordt. (foto's gw)





CREVITS Louis & zonen B.V.B.A.

Import - Export
Allerlei kettingen en kettingmatten
Ankers
Herbruikbare materialen
Visserijbenodigdheden
Rubber bollen en rubber ringen

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

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

Eurokotter O.229 Liberty eind april klaar

Het "Belgische" nieuwbouwvaartuig O.229 'Liberty' komt eind deze maand in bedrijf. Het betreft hier een vervangingsnieuwbouw voor de O.229 'Roger-Jeanine'. Het casco van 24 meter werd gebouwd op de Friese werf Irnsum terwijl de werf Welgelegen uit Zoutkamp voor de afwerking instaat. De bouw van de nieuwe Eurokotter O.229 liep enige vertraging op. Volgens planning zou het schip begin maart afgeleverd worden. Het bleef evenwel afgemeerd bij hoofdaannemer Welgelegen in Zoutkamp tot het aan een straalbehandeling toe was in Den Helder. Intussen zijn die werkzaamheden achter de rug. Deze maand maakt de nieuwe O.229 een meerdaagse technische proefvaart om eind april in bedrijf te komen. Het schip is eigendom van Gilles Siereveld uit Arnemuiden, die het vaartuig ook zal voeren
Wat er met de oude O.229 'Roger-Jeanine' gebeurt is ons niet bekend. Het vaartuig ligt in elk geval nog in de vissershaven van Colijnsplaat.

N.575 naar Oostende

Het Nieuwpoortse vaartuig N.575 Francine (ex-Z.575), reeds een tiental jaren in handen van de Koksijdse reder Charles Beuckels, werd aangekocht door Robert Goutsmit van de N.V. Roma. De nieuwe eigenaar van de N.575, broer van Henri Goutsmit (O.127), was schipper op verschillende vaartuigen. Robert Goutsmit heeft het vaartuig naar Oostende overgebracht als O.575 Boreas, waardoor de Nieuwpoortse vloot het voortaan met een vaartuig minder moet stellen.
De N.575 werd in 1966 gebouwd bij De Graeve in Zeebrugge en beschikt over een Cummins 300 pk die een paar jaar geleden werd ingebouwd.

O.468 Aran verkocht

Het Oostense houten kustvaartuig O.468 Aran van wed. John Abiven en zoon Jean werd aangekocht door Lorenzo Desmit, zoon van reder Lucien Desmit (O.29 en O.190). Eind vorig jaar deed Lorenzo de O.32 Jessica van de hand aan Danny Gevaert van de rederij Juno uit Zeebrugge. Met de aankoop van de O.468 Aran beschikt hij weer over een vaartuig. Jean Abiven gaat nu scheep met zijn broer Yves, eigenaar van de O.172 Jean-Glenn. De O.468 werd onlangs nog besproken in de reeks "Vaartuig van de maand" in het novembernummer van vorig jaar.

Oostenderadio op 4095 KHz.

Vanaf 1.7.91 om 00.01 utc voorziet het nieuw Internationaal Radioreglement een aantal belangrijke wijzigingen in het mobiele maritiem radioverkeer.
De maritieme frequenties in de korte golfband zullen alsdan volledig worden herschikt.
Deze veranderingen werden reeds in een vorig nummer gepubliceerd.
In het bijzonder wordt de aandacht erop gevestigd dat ten behoeve van de vissers, Oostenderadio vanaf 1.7.91 om 0201 lokale tijd op de frequentie 4095 kHz zal uitluisteren i.p.v. op de frequentie 4094 kHz en dit iedere dag tussen 1800 lokale tijd en 0700 lokale tijd, voor zover deze frequentie niet bezet is door gesprekken.
De oproepen op de frequentie 4095 kHz zullen, zoals dit ook het geval is voor de oproepen op de frequentie 3178 kHz, door Oostenderadio met de frequentie 2484 kHz worden beantwoord.

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen: februari '91

Adresverandering: Z.80 SILVERPIT, eigendom: B.V.B.A. Rederij Silverpit, Heistlaan 438, 8301 Knokke-Heist
Inbouw nieuwe motor: Z.501 ASTERIAS, eigendom: B.V.B.A. Rederij Sabrina, Steenstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Motor Mitsubishi, 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1991. Zeebrief: 07.02.91
Verandering van eigendom en naam: N.3 FREDERICK-PATRICK wordt N.3 PATRICK, eigendom: B.V.B.A. Verleene, J. Cardijnlaan 16, 8620 Nieuwpoort, tel. 058-23.39.76. Zeebrief: 14.02.91
Verandering van tonnemaat en lengte: A.9 STERN, eigendom: N.V. A.9 Stern, Rozemaaiveld 22, 2030 Antwerpen. Lengte o.a. 26,32 m.; Gt. 97 - Nt. 29. Zeebrief: 19.02.91
Verandering van eigendom en naam: Z.70 't WESTDIEP wordt Z.70 MARLEEN, eigendom B.V.B.A. Rederij Marleen, Kapellestraat 167, 8450 Bredene, tel. 059-32.17.23. Zeebrief: 22.02.91
Verandering van tonnemaat en benaming onderneming: N.36 DONIA, eigendom: B.V.B.A. Versluys-Desaever, Kapellestraat 167, 8450 Bredene, tel. 059-32.17.23. Bt. 264,37 - Nt. 100,06. Zeebrief: 25.02.91
Inbouw nieuwe motor en verandering tonnemaat: Z.114 ZEEENGEL, eigendom: N.V. Zeeëngel, Kursaalstraat 1, 8301 Knokke-Heist
Bt. 99 - Nt. 29; motor Baudouin, 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1990. Zeebrief: 26.02.91
Verandering van huisnummer: BOU.24 BEATRIX, eigendom: Rammeloo Eric, Stationsstraat 64A, 9961 Assenede (Boekhoute)

TELEX - TELEX - TELEX

¤ Vrijdag 8 maart brachten acht vaartuigen bijna 22.000 kg tong op de Oostendse afslag. ¤ Op het Oostendse garnaalvaartuig O.481 BI-TI-SI werd een nieuwe transportband geplaatst en Manfred Van Elslande gaf zijn houten vaartuig ook nieuwe laag verf. ¤ Maandag 11 maart kwamen vijftien vaartuigen aan de Oostendse afslag waardoor bij de verkoop een zogenaamde "tweede ronde" nodig was. ¤ Maandag 18 maart verschenen opnieuw twee IJslanders op de Oostendse afslag. De O.129 'Amandine' en O.216 'Henri-Jeanine' zetten samen 1.600 bennen of 80.000 kg vis af. ¤ In Oostende ging de IJslander O.129 de grote slip op voor onderhoud. ¤ Begin maart verkochten Belgische vaartuigen platvis in Den Helder en Lauwersoog. ¤ De Z.5 Drakkar koos voor IJmuiden. ¤ Vanaf 12 maart verbood de Nederlandse overheid de visserij op zwarte koolvis in de Noodzee en de Noorse Zee wegens uitputting van het kwotum van 150 ton. ¤ In de week van 18 tot 22 maart werden de binnendeuren van de sluis naar het Oostendse visserijdok vervangen. ¤ De Zeebrugse Visveiling zorgde in de voorbije weken opnieuw voor een diverse aanvoer. Op de vloer waren geïmporteerde doraden, koolvis, blauwe leng, valswijting, zwarte heilbot, rode poon te koop. ¤ De bedrijvigheid bij de ZV ondervond enige hinder van de onderhoudswerken aan de vloer in de verkoopsruimte. ¤ In Blankenberge werd de (vis)kookwedstrijd voor beroepsjournalisten - dit jaar op basis van zonnevis - gewonnen door BRTN-programmadirekteur Jan Bauwens die hiermee de 9de "Papieren Kokmuts" is de wacht sleepte. ¤

OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene
32.08.08
TAXI
Bredene Oostende

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

Binnenlopen met bom kost O.187 uren visverlet

Eind vorige maand kreeg de Eurokotter O.187 St.-Antonius een vliegtuigbom in zijn netten. Het 500 kg wegende tuig van Britse makelij werd opgevist op maandag 25 februari voor de Nederlandse kust. Onmiddellijk werd de ontmijningsdienst gevorderd die de schipper opdracht gaf met het explosieve tuig rechtsomkeer te maken en koers te zetten naar de thuishaven. Pas toen het vissersvaartuig — na acht uur lopen — voor Oostende lag kwamen de ontmijners aan boord en lieten de O.187 binnenvaren. Eenmaal aan de kaai moest de bemanning het tuig van boord halen. Pas dan ging de ontmijningsdienst over tot het uitschakelen van het ontstekingsmechanisme. Pas bij valavond kon de O.187 weer naar de visgrond lopen. Tot zover het verhaal dat ons werd verteld.

Het is in elk geval een ongebruikelijk scenario dat een schip met explosief tuig binnenloopt. Wie explosief oorlogstuig aan land brengt riskeert normaal een strafvervolging. Waarom was een lange terugtocht nodig als de dichtsbijgelegen Nederlandse haven slechts anderhalf uur verwijderd was? Mocht een Nederlands duik- en demonteerteam van de Koninklijke Marine niet ingrijpen? Reder Hennaert en zijn bemanning stellen zich terecht vragen. Vissers beschikken over konkrete instrukties wanneer zij een bom uit zee opvissen. Het is hen verboden de haven binnen te varen en zij moeten drie mijl van de kustlijn weg blijven. Al bij al heeft de "vondst" de bemanning twintig uren visverlet gekost. Het verhaal zal de schippers er nog maar eens toe aanzetten om explosieven gewoon weer over boord te zetten met het gevolg dat een bom meerdere keren kan gevangen worden met alle gevaren vandien.

Z.141 vangt 80 kg drugs

DE ZEEBRUGSE TREILER Z.141 Sea Crosser viste een paar weken terug op de Noordzee drie waterdichte zakken op die bij nader toezien 80 kg verdovende middelen bleken te bevatten. Het vaartuig bevond zich op dat ogenblik in de Kreefteput, een veertigtal mijlen ten oosten van de Humbermonding. Schipper Chris Vantorre meldde de vangst onmiddellijk aan de zeevaartpolitie. Hij nodigde de zeevaartpolitie uit om de drugs af te halen om moeilijkheden te voorkomen wanneer het vaartuig terug binnen de territoriale wateren kwam. De zaak nam echter niet zo'n vaart. De schipper kon de vangst overmaken aan de waterschout bij aankomst in Zeebrugge.

Nieuw onderzoek wrak O.303 brengt geen duidelijkheid

Op vrijdag 22 maart verliet een ploeg duikers-ontmijners aan boord van de mijnenjager M.916 "Bellis" van de Belgische Zeemacht de Marinebasis van Zeebrugge. Het achtkoppige team onder leiding van luitenant-ter-zee Guy Couwenbergh kreeg als opdracht mee het wrak van de O.303 Girl Linda nogmaals te onderzoeken zoals door de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werd gevraagd. Het vissersvaartuig zonk op 14 november vorige jaar voor de Engelse oostkust en ligt nu vijftig meter diep op de zeebodem. Van de zes opvarende werd tot op heden nog geen spoor teruggevonden. Om meer duidelijkheid te krijgen over de precieze oorzaak van de scheepsramp drong een nieuw plaatsonderzoek zich op. De bemanning van de mijnenjager M.918 "Dianthus" van de Zeemacht kon eind november vorig jaar het wrak lokalizeren en stelde vast dat het schip in een van de netten verstrengeld zat. Wegens de geringe zichtbaarheid en omdat de diepte slechts korte duiktijden toelaat kon geen grondig onderzoek plaatsgrijpen.

Bij een tweede poging moesten de duikers nagaan of de vermiste vissers zich nog in het wrak bevonden, hoe de romp precies in de netten verstrengeld zat en een beschrijving geven van de opgelopen schade aan het schip. Dit alles zou de Onderzoeksraad een beter beeld moeten geven van de omstandigheden waarin het dramatisch ongeval gebeurde.

Dinsdag 26 maart liep de "Bellis" terug binnen op de Marinebasis. De werkzaamheden moesten wegens de stormachtige weersomstandigheden een dag vroeger dan voorzien worden stilgelegd. De duikers hebben wel videobeelden over de toestand waarin het wrak zich bevindt, maar konden hun opdracht niet volledig afwerken. Het verslag van de bevelhebber wordt overgemaakt aan de Onderzoeksraad. Niettegenstaande alles er op wijst dat het vissersvaartuig bliksemsnel kapseisde door het vastslaan van een van de netten is het niet uitgesloten dat nog een bijkomend onderzoek wordt gevraagd om de laatste twijfels weg te nemen.

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

Reist(r)ip

Varen met je eigen boot op de Norfolk Broads

Aangemeerd op de Waveney.

Op de werf te Wroxham

BENT U OOK één van die mensen die ervan dromen ooit een motorboot of yacht te bezitten ? En bent u ook één van die mensen die afgeschrikt worden de aankoopprijs, verzekeringspremie, belasting, onderhouds- en stallingskosten?
Hebt u al eens overwogen een boot te huren ?
Voor een vooraf bepaalde huurprijs vaar je ongedwongen één, twee of meerdere weken op de rivieren van de Norfolk Broads, Groot-Brittanië.

Na uitleg en ontvangst van de boot, in ons geval de B.186 'Brink of Eden', voelt u zich zo vrij dat u het ding als uw eigendom ervaart. Na de vakantie trek je onbezorgd naar huis en plan je al een volgende watervakantie. Verder geen zorgen om een boot die je achterlaat. Als eigenaars van pleziervaartuigen eerlijk zijn dan moet meer dan zestig procent toegeven dat ze ook niet meer dan twintig dagen per jaar varen.

☞

Situering

DE RIVIEREN Bure, Ant, Thurne, Waveney, Yare en de Chet vormen samen de Norfolk Broads. Ze situeren zich in de driehoek Great-Yarmouth-Norwich-Lowestoft. De Broads waren vroeger, en zijn hier en daar nog, een moerassig gebied. Tientallen gemaalmolens pompen het overtollige water uit lagere gebieden in de rivieren. Een vijftiental vroegere turfputten of laagten zijn onder water gelopen en vormen nu meren. Het woord 'broad' betekent 'meer'.

Men kan er allerhande boten of yachten huren : van klein tot groot, van oud tot nieuw, goedkoop en duur, geschikt voor twee tot twaalf personen. Bij het agentschap Blakes mogen kinderen onder twaalf jaar gratis mee. Gemakkelijke prijzenschema's doen u alras inzien dat de huurprijs met de helft kan verminderen al naargelang ge in het hoogseizoen of erbuiten huurt.

Vanaf Dover is het driehonderd kilometer rijden naar Norwich, tenminste als je gaat via Dartford-tunnel, onder de Theems. Momenteel zijn de Britten aan het werk om een praktische ring rond Londen aan te leggen. Vanaf Dartford rij je met de auto richting Norwich. Dit kun je langs een autostrade, langs een secundaire weg via Lowestoft of rechtstreeks door de 'country' en kleine dorpjes met huisjes in vakwerk.

Op uw faktuur staat minutieus omschreven hoe je uw verhuurpunt bereikt.

Het overzetten van je auto per pakketboot in het hoogseizoen is een verloren reiskost. We veronderstellen dat de reis per trein veel goedkoper is, vooral omdat het agentschap Blakes u ritten kan boeken die tot 50 % minder kosten dan een normaal treinkaartje. Veel bagage heb je niet nodig. Alle voorzieningen zijn aan boord, zelfs een haardroger, en op een schip verbruik je weinig kledij.

Ontspanning

EEN VAKANTIE op de Norfolk Broads biedt heel wat ontspanningsmogelijkheden. De rust die het varen brengt doet een jaar stress vlug verdwijnen. Natuurliefhebbers komen er aan hun trekken. Het omliggend land kun je opdelen in bossen en meersen. Op het water zie je eenden, bergeenden, ganzen, rotganzen, vosganzen en hele families witte en zwarte zwanen. Tussen het riet, verschillende soorten hoenen. Futen en aalscholvers jagen op witvisjes. Ze knabbelen ze eerst tot moes en voederen er hun jongen mee. Zwanen in scheervlucht over het water door de nevel zijn zeer fotogeniek. In de omliggende gebieden zie je op verscheidene plaatsen uilen, massa's konijnen en eekhoorns die van boom tot boom springen (vb. Horning). Hier en daar zijn bewegwijzerde wandelroutes door de meersen (vb. Beccles).

Ook geschiedenisfreaks komen aan hun trekken. Gans de streek baadt in de Vikingensfeer. Vanaf 800 na Kristus voeren groepen Vikingen de rivieren op en stichtten er gemeenschappen. Rond de sfeervolle kerckhoven en kerken met typische ronde romaanse torens wacht ge zo tegen Koning Arthur of de Rode Ridder op te botsen. Te Burgh Castle kun je nagaan hoe de Romeinen een nederzetting met haven aanlegden. Verscheidene molens zijn te bezoeken. Er zijn veel oude dorpen om in rond te kuieren. Gevels in vakwerk getuigen van Vlaamse invloeden. In de middeleeuwen weken nl. honderden Vlaamse wevers uit naar Kent en Norfolk toen Engeland verbood nog wol uit te voeren naar onze kontreien. De dorpskernen van Luddon, Accle, Beccles en Horning zijn een wandeling waard. Om het dorp Somerleyton, een oud Viking-kapersnest, met zijn Somerleyton Hall te bezoeken, moet je voldoende tijd nemen. Als je langzaam voorbij Bennet Abbey vaart heb je een overzicht van de vroegere abdij. In de kerk van Horning, met aanlegplaats, vind je tekst en uitleg. Met wat geluk maak je een praatje met de vikaris, tevens abt van de abdijruïnes.

Fijnproevers vinden er voldoende spijshuizen om hun dorst te lessen en aan hun kulinaire verlangens te voldoen. Langs het water zijn er afspanningen (inn's) met aanlegsteigers waar je terecht kunt voor snacks en goedkopere maaltijden. Uitgebreider kun je tafelen in de vele King's Heads, Earl's Heads en Duke's Heads die je in de dorpen uitnodigen. Niets houdt u tegen aan boord uw maaltijd te bereiden.

Er zijn voldoende winkels. Bij sommige aanlegplaatsen in de natuur moet je wel een paar mijl stappen om een winkel te vinden. Indien je tijd wilt sparen kun je ook terecht in de vele 'food to take away'-huizen. Liefhebbers van Oosterse gerechten kunnen er prijzig (900 frank voor vier personen) lekker eten. Bij gelegenheid kan je een menu samenstellen met zeevruchten. Wegens de nabijheid van vissershavens zijn er veel zeeprodukten te koop. Te Stokesby bijvoorbeeld is een piepklein viswinkeltje waar je voor vijftien pond ingrediënten koopt om een 'lobster' (grote kreeft) en krabbenmaaltijd aan te bieden. Doorgespoeld met een zelf meegebracht wijntje is dit een verrukkelijk maal.

Gemakkelijk varen

EEN HANDIG handboekje geeft u alle nodige uitleg. Voldoende aanlegsteigers zijn voorzien. 'The Broad Authorities' hebben meerplaatsen aangelegd waar je telkens 24 u gratis kunt blijven.

Op veel plaatsen kun je ook in de vrije natuur aanmerken.

Op de zes rivieren is het volstrekt veilig varen. Je moet natuurlijk de normale vaarregels in acht nemen. De belangrijkste zijn : Rechts heeft voorrang alsook de vaartuigen voortgedreven zonder motor. Echte 'yachtsmen' tonen u met een handgebaar langs welke zijde je hen veilig kunt kruisen. Hier en daar moet je rekening houden met lage middeleeuwse bruggetjes. De vrije ruimte is steeds vermeld op een watermeter. De hoogte van je boot wordt meegedeeld in een instruktieboekje. De afgebeelde boot was 6 voet 6 inches hoog en kon op één na onder alle bruggen. Potter Heigham Bridge konden we dan wel onder met de boot in handen van een ervaren, te vergoeden, loods.

Het enige punt dat goed moet voorbereid worden is de oversteek van Breydon Water. Om van de River Bure naar de Waveney te varen moet je door de haven van Great-Yarmouth. Met hoge tij kun je niet onder twee lage bruggen. Je moet dus berekenen dat je met zakkend of stijgend tij de bruggen passeert. De haven van Great-Yarmouth moet je met een vaste snelheid kunnen doorkruisen want er staat ongelooflijk veel tij. Boten die onvoorbereid toekomen en plots zien dat ze niet onder de ☞

bruggen kunnen, vertragen, slaan achteruit en worden gegrepen door de stroming. Ze botsen tegen aangemeerde boten of kwakken tegen een kaaimuur. Indien je moet wachten op het juiste tij, meer dan af ruim voor Great-Yarmouth, bijv. te Stokesby. Daar is het gratis; anders betaal je 7 tot 9 pond. Wie verwacht te Great-Yarmouth een vissershaven te bezoeken, komt bedrogen uit. Naast de kleine garnaalbootjes is er slechts één treiler geregistreerd. Als thuishaven gebruikt hij Lowestoft. De vissershaven Lowestoft kun je bezoeken vanuit Oulton Broad. Een zeer korte treinrit brengt je tot in de haven en kort bij zijn visserijmusea. Alhoewel de helft van de Lowestoftvloot voortdurend in vreemde havens vertoeft is het toch een bezoek waard.

Gebruiken

IN Groot-Brittanië wordt je gekonfronteerd met een aantal ouderwetse wetten. Zo mag je bijv. voor 12u 's middags geen bier kopen in de winkels. In pubs mogen kinderen niet binnen, tenzij je als ouder je kind vergezelt in de 'family' of 'children's room'. De Mc Ewans en Tartan-Ales smaakten evenwel even goed op ons voordek. Links rijden in Engeland mag niet als een probleem aanzien worden. Met zijn voorrang van rechts en zijn verkeersgeleiding via rondpunten (circular roads) is het veel veiliger dan bij ons.
Nochtans hebben de Britten heel wat achterstanden ingehaald. Neem nu Wroxham (spreek uit Roksem) waar wij vertrokken. De volledige dorpskern is ingenomen door de familie Roy die er, naar eigen zeggen het grootste warenhuis ter wereld uitbaat. Naast een dozijn boetieks vindt men er alles in tientallen verschillende merken. Naast alles wat wij hier kennen, kunnen we u de half verwerkte en hygiënisch verpakte krabben, kreeften, kippers (gerookte haringen) en gerookte makreel met peper aanbevelen. Liefhebbers van Engels bier vinden hun gading tussen een zestigtal smaken. Zelfs bokalen met een dozijn in water met zout opgelegde gekookte gepelde eieren zijn er te koop.

HOE VROEGER JE boekt, hoe goedkoper de formule die je kunt onderschrijven. Vanaf maart worden de aangeboden boten in een snel tempo verhuurd.
Wat we de lezer nog kunnen meegeven is dat de Norfolk Broads bekend staan voor de meeste zonne-uren van gans Engeland. De rest moet je zelf ontdekken.
Voor meer inlichtingen en het verkrijgen van een katalogus kun je terecht bij het agentschap Blakes

Holidays LTD
Wroxham, Norwich NR12 8DH
Great Britain
of rechtstreeks bij een werf :
Barnes Brinkcraft
Riverside Road, Wroxham
Norwich Norfolk NR12 8UD
Great Britain

...en je schrijft de brief in de Engelse taal, of course.

Daniël Pots

VAN DEALER TOT SERVICE-SPECIALIST

De Padmos service-monteurs zijn de mensen voor het onderhoud en de service van uw Mitsubishi dieselmotoren. De speciaal opgeleide monteurs opereren dagelijks in 15 service-auto's van Duinkerken tot aan Hvidesande, in Denemarken. Zij beschikken over elektronische brandstof-meetsystemen om een optimaal rendement van de dieselmotoren te garanderen. Verder wordt ook gebruik gemaakt van: mobiele brandstofverbruiksmeter en een elektronische inspuitsysteemtester.

Machinefabriek Padmos Stellendam heeft daarnaast een uitgebreid leveringsprogramma: Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren, generator- en havensets, aggregaten.
De magazijn-service voorziet in voor maar liefst 120.000 Mitsubishi-onderdelen, nieuw of gereviseerd, die uit voorraad leverbaar zijn, voor de motortypes: DQ/SE/DS/DB/DE/D-14, D-16, D-20/SB/SA/SN.

• een service-dienst op maat gesneden

MITSUBISHI DIESELMOTOREN

Uniek is tenslotte het ruilsysteem; onderdelen of gehele Mitsubishi-dieselmotoren vervangen wij door volledig gereviseerde exemplaren; een systeem dat tijd en geld bespaart.

pasklare service in een handomdraai.

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.

Van *schepen*, van *mensen* en van de *zee*

DE GOLF VAN Guinea is een verbijsterende ervaring voor de drie vissers onderweg naar 'de Kongo', zij die geen andere zee kennen dan deze van mist en storm, van arbeid in de meest onmenselijke omstandigheden. De Golf is een zee van glas, waar vliegende vissen spelen, de hitte is er schier onhoudbaar, de zon blaakt en schittert, de lucht lijkt vloeibaar, dagenlang is er geen rimpel op het water te bemerken. Temperatuur van dag en nacht verschillen niet of weinig, aan boord is het heet en vochtig, slapen wordt een karwei.

Bij de nadering van de Kongolese kust komt eerst Cabinda, vervolgens Cabo Lopez in zicht en dan de monding van de Zaïre, vroeger de Kongostroom.

Het was de Portugees Cabo Diego die de rivier ontdekte en haar Nzadi noemde, wat later dan Zaïre werd. (Nzadi = groot water, in 't Portugees). Het beeld van de monding is niet zo indrukwekkend als men zich zou verbeelden. Het is gewoon een laag en plat land met het dorp Moanda en de landtong Banana die uitsteekt als een wijsvinger. Moanda zou een mondaine kustplaats kunnen zijn op een eindeloos strand en een kim danig scherp dat hij 't azure van lucht en zee uit mekaar houdt. Onder volle maan kan men hier het lied van het oerwoud aanhoren.

De stroom is tien kilometer breed en vloeit langs Banana, de oudste koloniale post van Zaïre. Ter hoogte van Dombo en Bula Mbemba kan barracuda en capitaine gevangen worden. Tussen de ononderbroken keten van kreken en eilanden glijden geruisloos prauwen. De prauw: het hart en het leven van een volk gemerkt door de Stroom.

Een oude lichttoren wijst somber maar trouw de weg naar nieuwe verten, had ze maar een geheugen en een persoonlijk bewustzijn!

Toch legt ze er de nadruk op, hardnekkig en stom, dat hier een bekende wereld eindigt en een onbekende begint.

'De Kongo' is een overweldigende vloedstroom met langs weerszijden diepe lagunen en moerassen. Soms vaart men zodanig dicht langs de zandbanken dat men gewoon van het schip zou kunnen afstappen. In Boma staat de eerste kerk van Zaïre en van hier vertrokken slavenschepen, kwaliteitskonstrukties.

Boma is danig saai zodat de reiziger al dadelijk denkt aan de volgende bestemming Matadi.

Alsmaar verder, een mens moet alsmaar verder en weet hij uiteindelijk of zijn geluk ver van huis ligt of dichtbij?

Na de passage van Noki stuurt het schip recht op een rots die het einde van de stroom nabij schijnt aan te duiden. Aan de voet stroomt het water met een kracht van tien mijlen en veroorzaakt zodoende een geweldige draaikolk, waarvoor maar één enkele naam bestaat: 'duivelspot', al zal het in zeemanstaal wel altijd 'chaudron' blijven. De scheepvaart heeft er al een hoge tol betaald.

Matadi is een bezige, stinkende, hete haven, een smeltpot van stammen, rassen, vrijbuiters en avonturiers, een trekpleister voor gelukzoekers. Hier plakt het hemd aan het lijf als een bloedzuiger, zelfs het stortbad vermag het niet enige verfrissing te brengen.

in de nachtelijke stilte slechts één geluid: het vallen van het water van de stroom. Een onvergetelijke ervaring is het, het eeuwige vallen over de rotsen te observeren.

Matadi is ook vissershaven. Veel later, veertig jaar nadat de Ibisexpeditie er langsgekomen is zullen Oostendse vissers er gebruik van maken.

Thans is het de terminus van de rederij Pemarza, overschot van Pemarco, die poogt Kinshasa te bevoorraden met sardienen, capitaines en baarzen. Het is helemaal niet gelijk welke vis er aangevoerd wordt. De zwarte huisvrouw is een kieskeurige en zindelijke klant, die bepaalde smaakvoorkeuren heeft. Is het eigenlijk ook niet zo dat in Europa de aanvoer gedikteerd wordt door de smaak van de markt?

Waarom zou de zwarte hierin verschillen van de blanke?

De Ibis in 1910, Pemarco veertig jaar later en vervolgens opnieuw de Vlaamse zeelui overal waar een visje te vangen is.

de geschiedenis herhaalt zich, zij het nooit onder dezelfde vorm. Het is hartverheffend en aardig te weten dat er wel altijd andere zeelui aantreden die er weer eens zullen proberen iets van te maken.

Zo schrijdt de tijd maar voort in eindeloze deining.

Verder gaat de tocht, stroomopwaarts door bruingroene, rijke, maagdelijke wouden, doorheen vochtige hitte, lianen en ritsen, doorheen een land waar de bomen alleen maar 's nachts groeien en door vleermuizen worden bevrucht.

Reeds hebben onze mannen de visnetten opgemerkt, op de strodaken drogend, met mazen van van één vinger tot één hand, niet enkel om kleine vis te vangen, maar ook antilopen.

Lang op voorhand is de aankomst van de 'mashua', het stoomschip, gemeld aan de 'ports of call', door de tamtams, de jungle drums, een instrument dat niet alleen dient om het ritme uit de grond te kloppen, maar ook om berichten over te seinen, doelmatiger dan de telegraaf. Afrika heeft een eigen infrastruktuur.

Het is een feestelijke happening, de aankomst, een happening waar de vlammen uitslaan. Met hun prauwen varen ze het schip tegemoet, er is geroep en gejuich en er wordt druk gepalaberd, handel gedreven en gesjacherd.

De tocht vanaf de zee tot de grote meren kan maanden duren.

Het is duidelijk dat onze drie vissers niet na iedere etappe naar huis hoeven te hollen om met de dame van hun hart een biertje te genieten!

Zij zijn gedreven door een geloof in iets dat hen overstijgt. Zij gaan pogen licht te brengen in de duisternis die de Kongolese visser omhult, de gedwongen beschaving.

Zij varen met volle kracht achter het azuren vlaggeschip van de koloniale ambitie.

(Vervolgt)

LIN

De lotgevallen van de 'Aldershot'

WANNEER HET EROP aankwam binnen de limieten rond IJsland te vissen, zullen onze vissers wel mee de kroon hebben gespannen. Wanneer ze drie mijlen uit de kust moesten blijven, visten ze soms zo dicht dat hun vaartuigen slechts een paar meter van de rotsen verwijderd waren. Na de uitbreiding tot twaalf mijlen waagden ze zich tot op drie en na de uitbreiding tot vijftig mijlen waagden ze zich op twaalf mijlen. Ook na de verruiming van de zone tot tweehonderd zeemijlen waagden ze zich in het begin sporadisch buiten de hen toegewezen visvakken.

Tijdens de drie kabeljauwoorlogen (1) volgden ze echter de raad op van hun vakorganisaties en de Belgische overheid, de Vlaamse vissers hielden zich kalm en wachtten op hetgeen de diplomatieke inspanningen zouden opleveren. Deze taktiek bleek korrekt te zijn (2). De Britten en de Duitsers wisten dat hun vloot te groot was om met diplomatie iets te bereiken. Ze verloren de strijd, niet zonder hun vel duur te hebben verkocht. Voor een sterk verhaal uit die periode moeten we bij onze overburen niet lang zoeken. We volgen de lotgevallen van de GY 612 'Aldershot' (3) doorheen een reeks avonturen. ☞

EEN PATROUILLEBOOT BETRAPTE het vaartuig 'Albershot' voor het eerst binnen de twaalfmijlszone ter hoogte van Latrabjarg en bracht het schip binnen in de Isafjordse haven, Isafjordur. Een rechtbank veroordeelde schipper Lesley Cumby tot een boete van 250.000 IJslandse kronen. Met steeds dezelfde schipper aan boord, leidde het visserijschip 'Thor', de GY 612 zes maanden later nogmaals op.

Tijdens de tweede kabeljauwoorlog viste de GY 612 in oktober 1972 op vierendertig mijlen uit de kust toen de kanonneerboot 'Aegir' zich tussen een vloot van dertig tot veertig treilers begaf. Om één of andere reden koos hij de 'Aldershot' uit en voer langszij. De treiler moest zijn korre winden. Schipper Eddie Collins antwoordde over de radio : *"Wij erkennen de vijftigmijlszone niet. Wat ons betreft zijn we in internationale wateren. We vissen voort !"*

De 'Aegir' gaf de 'Aldershot' vijftien minuten tijd om te winden, zoniet zou hij zijn visnet afvaren. Ieder IJslands visserijwachtschip had immers een soort schaar onderaan de romp. De Britse schippers hadden reeds wat ervaring opgedaan met de IJslandse taktieken. Om het visnet van de 'Aldershot' te beschermen voer de GY 718 'Ross Revenge' (4) dicht bij de achtersteven van het bedreigde vaartuig. Niet uit zijn lood geslagen zwenkte de 'Aegir' langs de achtersteven van de 'Ross Revenge', nam een halve zwaai, voer door de nauwe doorgang tussen boeg en steven van beide vissersschepen en knipte de kabels van het visnet daadwerkelijk door. Tijdens dit maneuver kwam de 'Aegir' hard terecht tegen de achtersteven van de 'Aldershot'. Om te voorkomen dat bemanningsleden van de 'Aegir' het vissersschip zouden enteren en het bevel overnemen, stond de ganse bemanning op dek. Daardoor zagen ze de botsing afkomen en iedereen greep zich ergens vast. Dit zorgde voor het uitblijven van gekwetsten. Na het rammen kwamen acht treilers postvatten rond de 'Aldershot', enerzijds om hulp te bieden, anderzijds, om te voorkomen dat de 'Aegir' het vaartuig zou opleiden. Door opgelopen schade raakte het wachtschip in de problemen en droop af. De GY 612 had een groot gat boven de waterlijn. Tijdens het varen liep het schroefwater toch binnen. Met matrassen en dekplanken dichtten de matrozen de scheur. Ze kregen het echter niet helemaal waterdicht. Dringende reparaties waren noodzakelijk.

De aanvaring toonde de grimmigheid en bitterheid aan die er toen heerste tussen de IJslandse overheid en de in hun bestaan bedreigde Engelse vissers.

Schipper Collins draaide bij en zette koers naar de dichtsbije, niet IJslandse haven, nl. Thorshaven op de Fär-Oreilanden. Tijdens het eerste deel van de reis werd de treiler begeleid door een zusterschip, de 'Arsenal'. Onderweg nam de 'Northern Sun', op weg naar Thorshaven om te bunkeren, het eskorteren over. Toen het gehavende vaartuig in de vissershaven wou aanmeren verscheen een meute opgehitste jongeren en gooiden telkens de meertouwen los. Uiteindelijk poogde de schipper aan te meren aan de zijkant van de 'Northern Sun', maar de demonstranten onderbraken de dieseltoevoer naar de bunkerende treiler als chantagemiddel. Nooit hebben de vissers geweten waarom die jogneren zo agressief waren. Was er een opruiend telefoontje uit IJsland gekomen of hadden de jongeren iets tegen de voetbalklub Aldershot ... ? Pas wanneer de Grimsbytreiler terug zee koos werd het stil op de kade. Om zich niet te verraden nam schipper Collins radiostilte in acht en stevende naar een andere haven op de eilandengroep. Te Skaale werden ze vriendelijk onthaald en een plaatselijke smid zorgde ervoor dat de treiler dertig uur later, opgelapt, zijn visgronden terug kon opzoeken. Een paar dagen later ontvingen de eigenaars een telegram waarin het "Fär-Orse volk hun excuses aanbood".

Tijdens het incident met de 'Aldershot' loste een ander visserijwachtschip, de 'Odin', drie schoten op de Fleetwood-treiler FD36 'Wyre Vanguard'. Beide voorvallen verhoogden de spanning tussen de Britse vissersvloten en de IJslandse bewakers.

Bij tegenspoed achter waren de IJslanders steeds paraat om zeemansnood te verhelpen. Tijdens een hevige storm zakten negen Britse treilers af naar Isafjord aan de Noordkaap van IJsland. Het tempeest laaide zo hevig op dat de loodsboot het haventje Isafjordur niet kon verlaten en de treilers alleen niet binnen durfden. Ze gingen voor anker ter hoogte van Arnarness. De 'Aldershot' had een zwaargewonde matroos aan boord. De kleinste kustwachter, de 'Albert' lag te schuilen in de fjord en besloot zee te kiezen om het bemanningslid op te halen. In normale omstandigheden klaarde hij de klus in 45 minuten. Nu vocht hij vier uur tegen de zee om de gekwetste over te nemen en terug binnen te brengen.

Een week later kwam de 'Aldershot' aan de oostkust van IJsland in een storm terecht. De blizzard sloeg de brugruiten stuk en beschadigde apparatuur en de stuurinstallatie. Om het vege lijf te redden moest het onfortuinlijke vaartuig een onderkomen zoeken in Seydisfjord, waar de IJslanders hen bijstand verleende.

Na de derde kabeljouwoorlog in 1978 had de GY 612, net zoals honderden andere diepzeetreilers, geen toekomst meer in de visserij. De eigenaars verkochten het vaartuig aan Colne Fishing uit Lowesoft, die het verbouwde tot een bevoorradingsschip voor de oliesektor.

Daniël Pots

(1) De kabeljauwoorlogen verwijzen naar de toestanden waarbij buitenlandse vissersvloten nieuwe wetten betreffende de uitbreiding van de IJslandse territoriale grenzen niet erkenden en er strijd geleverd werd tussen enerzijds de buitenlandse vissers die hardnekkig de visgronden bleven bevissen en anderzijds de IJslandse patrouilleboten die ze met alle middelen probeerden te verdrijven.

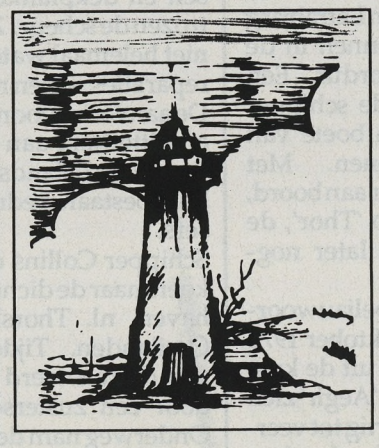
(2) Wegens het afzijdig blijven tijdens de territoriale moeilijkheden, verkreeg de Belgische IJslandvloot het voorrecht binnen de tweehondermijlsgrens, in bepaalde vakken, die van maand tot maand variëren, te mogen verder vissen, zolang de vaartuigen bestaan. Ze mogen niet worden gemoderniseerd en het voorrecht vervalt bij verlies, sloop of verkoop aan het buitenland van het vissersschip. Zo mochten oorspronkelijk 25, later 12, dan 7 en nu nog 3 schepen binnen de territoriale zone vissen. Ook een aantal Noorse vissers genieten van dit voorrecht.

(3) GY 612 'Aldershot' was het eerste vaartuig van de 'voetbalklasse' gebouwd voor Consodilated Fisheries uit Grimsby. Nadien volgden nog een rij zusterschepen met namen van bekende voetbalploegen: Arsenal, Notts Country, Huddersfield Town, Derby Country, Sheffield Wednesday, ...
Ze hadden een Mirrleemotor van 1100 pk en liepen 12,5. Op 25 november 1959 vertrok de 'Aldershot' op maidentrip naar visgronden ter hoogte van de Fär-Öreilanden.

(4) Momenteel het uitzendschip van Radio Caroline in de Theemsmonding.

(De Zoon Van)De Laatste Vuurtorenwachter

Godgeklaagd!
Dat komt hier drie jaar geleden aangewaaid, dat kent amper het verschil tussen een anker en een schroef, dat wordt halverwege het staketsel al zeeziek... En dat wordt dan hoofdredakteur van HVB!
Maar nu hij zich ook al voor auteur begint uit te geven kan ik niet langer meer zwijgen. Nu dwingt hij me om hoog van mijn toren te blazen. Een 'kunstenaar'? Dat kamt zijn haar in een 'paardestaart', dat begint zijn sigaretten zelf te rollen, dat begint teksten te schilderen, rijke vrienden te zoeken, in 't zwart te werken en te lopen...
Maar nu is de maat vol, maat! Hij begint nu ook al boeken te verkopen die nooit gedrukt zijn. M'n klakke! Meer nog: ze zijn zelfs NOOIT GESCHREVEN!
'De smaak van zeewater'. Als 't kind maar een naam heeft. Helaas is 't kind niet eens verwekt! 'De smaak van zeewater'. Laat me niet lachen, of wil je er nog een paar van dat soort? 'De kleur van lucht', 'De reuk van de wolken'.
Laten we serieus blijven. 'k Heb het hem deze middag — toen hij weer 's in zijn deurgat stond te blekken, den artiest! — nog toegeroepen: "Zo kan ik er ook een dozijn schrijven, redakteurke, en mijn meetje nog veel meer!"
Ja, godgeklaagd is het. Weet je — voor wie moet ik het nog verzwijgen — dat hij zijn edito's pikt uit 'Kerk en Leven'! Jawel, uit 't parochieblad. Hij schrijft dat — overigens niet foutloos — over en vervangt alleen de



woorden als kerkelijk, dogma, pauselijk gezag, kerkgang en geloof door respektievelijk: ministerie van landbouw, welingelichte bron, Rederscentrale, kwota en vangsten. En geen mens die dat ziet (geen mens die dat leest ten andere)!
Dus, als je me 's avonds nog ziet zwaaien, mensen, weet dan zeker dat het niet naar hem is!
En dat hij vanaf nu die rubriek hier zelf volschrijft, verdomme, zelfs dàt laat hij door een ander doen!

N.v.d.R.: Al dat geschrijf van De laatste Vuurtorenwachter is natuurlijk baarlijke onzin. Het boek 'De smaak van zeewater' is wel degelijk geschreven. Wél is het waar dat de uitgever zich niet aan zijn timing houdt. Dat mag u niet beletten voor in te tekenen door 595,- over te schrijven op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad. Vermeld: 'De smaak van zeewater'. Van zodra het boek verspreid wordt, bezorgen wij het bij u thuis.
Op de beschuldiging als zouden wij onze edito's overpennen uit 't Parochieblad gaan wij hier, wegens plaatsgebrek, niet in.

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

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

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:

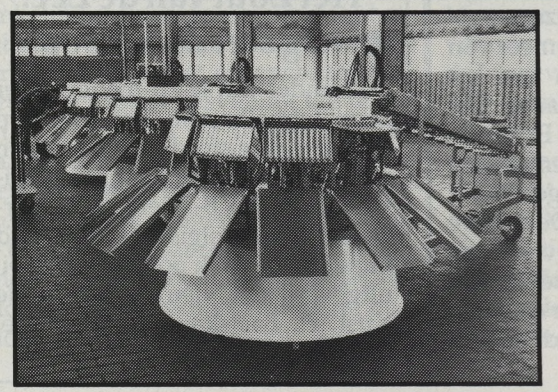
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan -Tel: 059 / 23 68 46

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

Brand bij Huysseune

In het visbedrijf Raphaël Huysseune aan de Vismijnstraat in Zeebrugge brak maandagavond 25 maart brand uit. Het vuur ontstond in de magazijn en werd vermoedelijke veroorzaakt door een elektrisch defekt. De schade in het bedrijf wordt op een miljoen geraamd.

Bredene onthult gedenkplaat voor omgekomen vissers

Als opening van het nieuwe zomerseizoen organizeert de VVV van Bredene op zondag 30 juni een "Duynewake". De manifestatie staat in het teken van het toerisme, seizoenarbeid en de natuurelementen. De tema's worden gebracht met toneel, poëzie, zang, vlaggenballet, choreografie, gebed en bezinning. De eerste uitgave van dit nieuw initiatief gaat gepaard met de onthulling van een gedenkplaat voor op zee achtergebleven vissers.

"Het visje wordt duur betaald..."

Onder deze titel brengt het maandblad "De Plate" van de gelijknamige Oostendse heemkundige kring een aanvulling op het onlangs verschenen boek "Ter herinnering aan onze vissers" van Victor De Meester. Het boek brengt aan de hand van honderden rouwprentjes een overzicht van op zee omgekomen vissers tussen 1850 en 1990. De Heistse samensteller van het boek was er zich wel van bewust dat zijn werk onmogelijk een volledige inventaris kon brengen en is dan ook van plan een aanvulling uit te geven.
De Plate-lid Freddy Hubrechtsen vond enkele ongevallen uit 1863 terug die niet in het boek werden opgenomen. Een verslag in de kranten uit die tijd kon hij niet vinden omdat de Oostendse stadsbiblioteek niet beschikt over een kollektie van de jaren 1863 en 1864. Ten behoeve van de geïnteresseerde lezers brengt hij in het aprilnummer van "De Plate" enkele gegevens over dertig omgekomen opvarenden. Het gaat om scheepsrampen met de vissersloepen O.119 Haring, O.144 Gabriel, O.26 Duchesse de Brabant, O.133 Leonie en O.169 Sylvie.

Info over "De Plate" is te bekomen bij sekretaris J.B. Dreesen, Rode Kruisstraat 4, 8400 Oostende, tel. 059-70.82.15.

Potvis naar museum

De potvis die op zondag 12 februari 1989 aanspoelde op het strand van St.-André in Koksijde-Oostduinkerke zit nog steeds onder de grond. Het kadaver werd na verwijdering van de ingewanden begraven vlak voor de historische hoeve "Ten Bogaerde" met de bedoeling het rottingsproces ongestoord te laten verlopen. Het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen - dat eigenaar is van de potvis - hoopt het skelet binnen enkele jaren ongeschonden te kunnen opgraven. Specialisten zijn daar echter niet zo zeker van. Zij vrezen dat het jaren zal duren vooraleer de vleesmassa en de speklagen volledig weggeteerd zijn in de moeilijk doordringbare kleigrond. Bovendien zullen de zure bestanddelen in de klei de beenderen aanvreten en de verzeping van de vetlagen zullen het skelet eveneens aantasten. Blijkbaar kan niemand voorspellen hoe het skelet er na de ontgraving zal uitzien. Dat het ook anders kan werd nog maar eens in Nederland aangetoond. Begin april vorig jaar spoelde een volwassen potvis aan op het strand van het Nederlandse Waddeneiland Terschelling. In drie dagen tijd werd het dode zoogdier in moten gehakt en versneden. Medewerkers van het Nationaal Natuurhistorisch Museum in Leiden reinigden vervolgens het skelet. Het museum waar reeds twee potvisskeletten opgesteld staan biedt geen ruimte meer. De konservator van het Leidse museum wilde ook dit fraai exemplaar niet laten verloren gaan. Het skelet krijgt dan ook een plaats in het Fries Natuurmuseum in Leeuwarden waar het vanaf half mei te zien is. De duizend kilogram wegende schedel kwam er al aan. In de eerstvolgende weken zal het vijftien meter lange skelet volledig in elkaar gehaakt worden. Aanvankelijk was drie jaar voorzien om de klus te klaren maar uiteindelijk hebben de medewerkers van het museum de rekonstruktie in minder dan de helft van de tijd klaargespeeld.

Loodswezen zal geen zeevissers rekruteren

Gemeenschapsminister Johan Sauwens, bevoegd voor het Loodswezen, ontkende dat het de bedoeling zou zijn om voortaan rechtstreeks in de visserij schippers tweede klasse en stuurmannen voor de sleepdiensten aan te werven. Hiermee stelt hij de patroonsorganisatie 'Rederscentrale' gerust, die zich zorgen maakte over het gerucht dat het Loodswezen ten behoeve van het geregionaliseerde Zeewezen nu ook rechstreeks in de zeevisserij gaan bemanningsleden zou rekruteren. Het heersende bemanningstekort in de visserij zou hierdoor nog scherpere vormen aannemen was de grote vrees van de redersorganizatie.

Tot nog toe was de Regie voor Maritiem Transport het enige rekruteringsterrein voor de graden van schipper tweede klasse en stuurman bij de sleepdienst. De bepalingen in de oprichtingswet van de RMT, die deze bijzondere aanwervingswijze mogelijk maakte, is evenwel niet meer van toepassing op de diensten van het Zeewezen die naar het Vlaamse Gewest werden overgeheveld. Er kwam dan ook een nieuwe reglementaire basis om de aanwervingsmogelijkheid via de RMT te bestendigen. De nieuwe kriteria zullen echter niet van aard zijn dat zij ten nadele van de zeevisserij zullen uitvallen, omdat voor de funkties op de sleepdiensten andere aanwervingsvereisten gelden.

BOEKEN EN PUBLIKATIES

"Herinneringen van een Zeeuwse garnaalvisser"

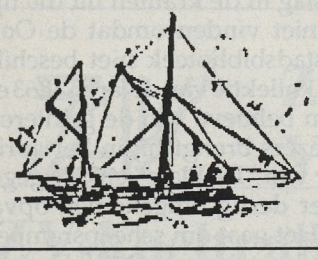
Het boek "herinneringen..." dat bij Van Geyt Productions in Hulst (Nl.) verscheen staat bol van herinneringen aan de garnaalvissers op de Schelde. De tekst komt uit een schrift van gewezen garnaalvisser Kees Grootjans uit Tereuzen die tien jaar geleden overleed. De tekst werd pas onlangs uitgegeven en geïllustreerd met talrijke foto's uit de tijd van toen.

"Atlas des pêches et des cultures marines"

In 252 kleurrijk geïllustreerde bladzijden brachten twee Franse wetenschappers een atlas uit over vis, visserij en aquacultuur uit heel de wereld. Naar verluidt een uniek naslagwerk dat vele domeinen van de visserij bestrijkt. Het boek "*Atlas des pêches et de cultures marines: France, Europe, Monde*" Jean Chausade en Jean-Pierre Corlay is een uitgave van Editions Ouest-Franse, Edilarge SA, 13, rue du Breul, BP 6339, 35063 Rennes Cedex, France en kost 550 Fr. fr.

Het Zout van de Zee: nog steeds te koop

De bundel van HVB-medewerker Leon Inghelbrecht 'Het zout van de Zee' is nog steeds te koop in een aantal boekwinkels aan de Belgische kust. HVB-lezers uit Nederland of uit het Belgische binnenland kunnen het boek ook bestellen bij uitgeverij Het Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende. Tel: 059 / 32 11 13.



The Brixham Net Co.

A division of Bridport-Gundry Marine Ltd.

PUMP STREET, BRIXHAM, DEVON, ENGLAND. TQ 5 8ED

TELEPHONE: BRIXHAM (08045) 6115 FAX N° 0803-882880

Vanuit België: eerst 00 44

VERDELERS:

Voor zware nylon & polyethyleen netten, zware kettingen, schakels, korretouw & stalen kabels, blokken

SPECIALE PRIJSVERMINDERING van 10% voor "schotjes" (voor een tijdelijke periode). Kan op aanvraag in België geleverd worden.

Verdelers gevraagd.

FABRIKANTEN VAN NETTEN voor blokken plankenvisserij. We leveren een specialist Rigging. Service. Allerlei visserijbenodigdheden.

Geen EG-subsidie voor Nieuwpoortse vismijn

Tijdens de jongste bijeenkomst van de Nieuwpoortse Vissershavenkommissie kwam het dossier over de renovatiewerken in de stedelijke vismijn opnieuw op tafel. Dit dossier werd onlangs aan de provinciale overheid en aan het Veterinair Instituut overgemaakt. Verwacht wordt dat het renovatiedossier na inzage door het hoofdbestuur van het Veterinair Fonds kan afgehandeld worden door het stadsbestuur.
Volgens de heer Relaes van het Ministerie van Landbouw (Dienst van de Landbouwkorporaties en investeringsbeleid) voorziet het sektorplan voor de vismijnen in geen enkele subsidie voor de Nieuwpoortse vismijn. Nieuwpoort moet dus, in tegenstelling tot Oostende en Zeebrugge, niet rekenen op betoelaging door de Europese Gemeenschap. Wel kan de mogelijkheid worden onderzocht om subsidies te bekomen via het uitrustingsprogramma van de Belgische vissershavens waarbij de Dienst voor Zeevisserij in Oostende betrokken is.

Groepsbezoeken

Een ander punt op de agenda van de Vissershavenkommissie was de toegankelijkheid van de vismijn door het publiek. Tijdens een vorige vergadering werd beslist groepsbezoeken niet langer tot de visveiling toe te laten, o.a. wegens de hinderlijke lawaaihinder veroorzaakt door de aanwezigen. Deze beslissing werd niet overal in dank aangenomen en kreeg de nodige ruchtbaarheid in de media. Ondertussen maken de toeristische folders van Nieuwpoort uitvoerig publiciteit voor een bezoek aan de aktiviteiten in de visafslag. Groepen die zich tijdig aanmelden zullen dan ook in de toekomst van een rondleiding kunnen genieten. De begeleider zal de bezoekers wel aanmanen de stilte te bewaren tijdens de verkoop.

Visafvalmagazijn

Ook het gebruik van het visafvalmagazijn kwam opnieuw ter sprake. De N.V. Animalia kent geen vergoeding meer toe voor de ophaling van visafval. In de toekomst moet zelfs een vergoeding per afhaalprestatie worden betaald. De leden van de kommissie kijken dan ook uit naar een alternatieve oplossing voor de werking van het visafvalmagazijn. Vishandelaar Mesiaen betaalt immers aan het stadsbestuur voor gebruik van het magazijn. Hij moet ook nog personeel aanstellen voor onderhoud en reiniging, maar sinds januari wordt hij niet meer vergoed door de N.V. Animalia. In dit verband wist schepen Vermote te melden dat er in september 1989 een onderhoud plaats greep tussen de direktie van de N.V. Animalia en een afvaardiging van het Ministerie van Ekonomische zaken. Tijdens dit onderhoud werd M. Mesiaen aangesteld als enige verantwoordelijke voor de visafval en de opgevangen vis in EG-verband. Alle kommissieleden gaan dan ook akkoord dat iedereen die gebruikt maakt van het visafvalmagazijn in de toekomst bijdraagt in de kosten. Aan de heer Mesiaen werd gevraagd een exploitatiekostennota op te maken. Tijdens de eerstvolgende vergadering op donderdag 18 april wordt deze kwestie verder behandeld.

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

Minicruiser "Sea-Star" vaart vanuit Nieuwpoort

Nieuwpoort heeft er een nieuwe toeristische attraktie bij. Vanaf mei tot half september organizeert de rederij Belgian Coast Jet uit St.-Denijs-Westrem mini-cuises met de luxueuze "Sea-Star". Met het gloednieuwe vaartuig kunnen 400 personen boottrips naar Oostende en Zeebrugge meemaken. De "Sea-Star" staat ook ter beschikking voor seminaries, kongressen, huwelijksfeesten, zakendiners en shows. Op zaterdag worden zelfs cabaretavonden en diners-dansants in het vooruitzicht gesteld. Het schip ligt afgemeerd aan het Kattesas-Oost in afwachting van de nieuwe steiger aan de Kromme Hoek.

"Paster van de vissers" verliet Nieuwpoort

De Nieuwpoortse parochiegeestelijke en gewezen visser Gilbert Bacquaert nam afscheid van de O.-L.-Vrouwparochie waar hij enkele jaren medepastoor was. Vooraleer de geboren Oostendenaar (20.9.37) tot het priesterschap toetrad voer hij een tiental jaren met zijn vader, broer en oom aan boord van hun vissersvaartuig. In 1968 vatte hij zijn priesterstudies aan. Hij studeerde bij de katolieke Syrische Jacobieten en Oosterse teologie en liturgie in de abdij van Zevenkerken en in Rome. In 1982 werd de zoon van Marcel Bacquart en Marthe Verleene tot medepastoor aangesteld in Zeebrugge. Twee jaar later belandde hij in Nieuwpoort waar hij een graag geziene figuur was. Een tweetal weken geleden werd hij officieel aangesteld als pastoor van de St.-Petrusparochie van de wijk Oostveld in Oedelem-Beernem.

Brief van Coens

Tijdens de gemeenteraadszitting van maart deelde de Nieuwpoortse burgemeester de inhoud van een brief van onderwijsminister Coens mee. Daarin stond te lezen dat de Hoger Raad van het Vrij Onderwijs besliste de Nieuwpoortse visserijschool te sluiten.
De Nieuwpoortse gemeenteraad keurde ook de toekenning van een premie van maximum 10.000 frank goed voor de de aankoop van de eerste uitrusting voor leerjongens ter visserij.

Hoge Raad voor het Maritiem Onderwijs geïnstalleerd

IN GENT WERD half maart de Hoge Raad voor Maritiem Onderwijs geïnstalleerd, een adviesorgaan van het Ministerie van Onderwijs waarvan de oprichting al sinds 1985 bij wet voorzien is. Als adviesorgaan zal de raad moeten instaan voor het funktioneren van de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen en Oostende, de enige instellingen in ons land die instaan voor een hoge opleiding in nautische wetenschappen.

De oprichting van de Hoge Raad was al voorzien in de wet van 1985, betreffende de organizatie van het maritiem hoger onderwijs en de studies in nautische wetenschappen. Omdat door deze wet het vroegere diploma van officier-ter-lange-omvaart werd omgevormd tot een opleiding van akademisch niveau (licentie in de nautische wetenschappen), moest zoals in elke andere sektor van het hoger onderwijs, een Hoge Raad worden opgericht. De installatie liep echter vertraging op omdat in 1987 het maritiem onderwijs werd overgeheveld van het Ministerie van Verkeerswezen naar het Ministerie van Onderwijs. De daaropvolgende beslissing waarbij het zeevaartonderwijs werd overgeheveld naar de Vlaamse Gemeenschap liet evenmin toe om de Hoge Raad snel te installeren. Door deze laatste beslissing kreeg de Hogere Zeevaartschool een apart statuut, omdat het 's lands enige instelling voor hoger Nederlandstalig onderwijs is waar ook onderricht in het Frans mag verstrekt worden. De raad gaat van start onder het voorzitterschap van Kapitein De Wilde, direkteur van de Gentse haven. Bij de samenstelling van het adviesorgaan werd rekening gehouden met de taalpariteit. Er zetelen vertegenwoordigers in van het zeevaartonderwijs, de maritieme bedrijfssektor en de overheid. Alleen de beroepsorganizaties van officieren werd geweerd. Opmerkelijk is ook dat de havens van Gent, Brussel en Luik wel en de Antwerpse haven niet vertegenwoordigd is in de raad. Als vestigingsplaats viel de keuze op Gent omwille van de centrale ligging tussen Oostende en Antwerpen. De Hoge Raad telt 21 werkende leden en evenveel plaatsvervangende leden en een sekretaris.

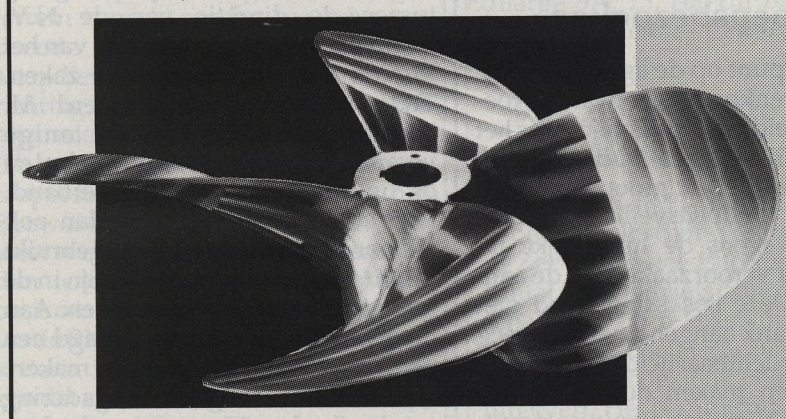
De Hoge Raad voor het Maritiem Onderwijs heeft als taak advies te verstrekken inzake maritiem onderwijs, hetzij op eigen initiatief of op verzoek van de Minister van Onderwijs. Een van de belangrijkste opdrachten is te waken over de kwaliteit en het niveau van de nautische opleidingen. Dit moet gebeuren door op korte termijn een aantal opleidingen aan de Zeevaartschool te herstruktureren en de leerprogramma's aan te passen aan de snel evoluerende technische evolutie in de maritieme sektor.

De raad heeft ook een specifieke opdracht met betrekking tot de overgangsbepalingen van de wet van 15 juli 1985, om aan afgestudeerden van voor 1979 het diploma van Licenciaat in de Nautische Wetenschappen uit toe te kennen.

Vlootdagen Den Helder:Golfoorlog

De vlootdagen van de Koninklijke Marine in Den Helder op 21, 22 en 23 juni staan in het teken van de Nederlandse bijdrage aan de Golfoorlog. Naast een tentoonstelling over de Golfoorlog zal ook een fregat dat in de oorlogszone aktief was voor het publiek toegankelijk zijn. Wellicht krijgt het publiek ook de kans een veldhospitaal te bezoeken. Om al die redenen verwacht de marine dit jaar nog meer bezoekers dan voorgaande jaren. De vlootdagen op de marinebasis in Den Helder trokken de voorbije jaren 150.000 tot 200.000 belangstellenden.

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 – WATERJETS
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

Vlaanderen zendt zijn zonen uit

INGENIEURS VAN HET Vlaamse Gemeenschapsministerie van Openbare Werken waren twee weken in de Baltische republiek Litouwen om de aanleg te bestuderen van een voorhaven voor de havenstad Klaipede naar Zeebrugs model. De ingenieurs onderzochten de mogelijkheden voor de aanleg van een kontainerkade en een buitenhaven. De studie-opdracht vloeit voort uit het akkoord dat Gemeenschapsminister Sauwens eind vorig jaar in de hoofdstad Vilnius ondertekende. Vlaanderen verbond zich ertoe om een masterplan op te stellen voor de haven van Klaipeda die momenteel slechts toegankelijk is voor schepen met een diepgang van 11 meter. Bij de realizatie van het havenprojekt in de Sovjetrepubliek zullen hoogstwaarschijnlijk Vlaamse bedrijven betrokken worden.

CMB naar management?

De CMB is de grootste rederij van België en voor 52 procent in handen van de Generale Maatschappij van België. De gekonsolideerde winst viel vorig jaar op de helft terug. De Franse groep Suez, met 61 procent van de aandelen hoofdaandeelhouder van de Generale, is ontgoocheld over de gang van zaken bij haar Belgische dochter. Suez wil op korte termijn geld verdienen aan de grootste Belgische holding. Dat kan door enkele Generale-dochters te verkopen tegen een prijs die hoger ligt dan de boekwaarde. Een van de ondernemingen waar een meerwaarde aan vast zit is de CMB. Het is dan ook zeer goed mogelijk dat er een management buy-out komt, d.w.z. dat het huidige management het nodige geld bijeen brengt om de zaak in eigen handen te nemen.

Containerrekord

Het volledig geautomatiseerde containersschip Hannover Express heeft met een 15-koppige bemanning op zijn maidentrip naar het Verre Oosten een rekordaantal van 4.402 containers (38.700 vrachtton) over de oceaan gevoerd. Het nieuwste containerschip van de rederij Hapag LLoyd is het eerste in een reeks van vijf die door de Koreaanse scheepswerf Samsung werd geleverd.

Staking op werf Walesa

Op de scheepswerf in Gdansk waar Lech Walesa de stoot gaf tot de oprichting van de onafhankelijke vakbond Solidarnosc brak een wilde staking uit. De aktie van het personeel werd niet erkend door de vakbond. De arbeiders staakten voor een aanzienlijke loonsverhoging, snellere doorvoering van de privatisering en tégen het in dienst nemen van goedkope arbeidskrachten uit de Sovjetunie.

Grootste boorplatform voor Shell

Shell heeft een kontrakt van 21,6 miljard frank toegekend aan een Noors bedrijf voor de bouw van het grootste betonnen boorplatform ter wereld. De konstruktie komt in het gasveld Troll in de Noorse sektor van de Noordzee. Gemeten vanaf de zeebodem zal het een hoogte van 430 meter bereiken.

Exxon betaalt hoogste boete

De Amerikaanse oliemaatschappij Exxon, de grootste ter wereld en hier bekend onder de naam Esso, is akkoord gegaan met een regeling waarbij zij een boete krijgt opgelegd van 100 miljoen dollar (ruim 3 miljard frank). Bovendien is de multinational akkoord met een over tien jaar gespreide betaling van 1,1 miljard dollar (35 miljard frank) voor de milieuschade die is ontstaan bij de olieramp in Alaska met de tanker Exxon Valdez.
De boete van 100 miljoen dollar is de hoogste die ooit is opgelegd in verband met milieuverontreiniging. De mammoettanker Exxon Valdez liep op 24 maart 1989 in de Prince Williambaai op de rosten, waardoor 42 miljoen liter ruwe olie in zee en op de kust terecht kwam.

En verder...

¤ Op de Boelwerf in Temse verliet de nieuwe jumboferry voor de RMT, de Prins Filip, op vrijdag 1 maart het droogdok. De verdere afwerking gebeurt aan de afbouwkaai. De doop is voorzien voor 24 mei. ¤ Zondag 10 maart ging in Zeebrugge een herdenkingsplechtigheid door ter nagedachtenis van de 197 slachtoffers van de scheepsramp met de Herald of Free Enterprise vier jaar geleden. ¤ Gedurende de eerste twee maanden van het jaar liep de vrachtrafiek bij de RMT met een kwart terug, een verschijnsel dat zich op alle Kanaalroutes manifesteerde. ¤

Nieuwe beheersstruktuur voor Vlaamse havens

DE LEDEN VAN de Vlaamse Havenkommissie zijn bereid een nieuwe beheersstruktuur uit te werken voor de Vlaamse havens. Dit was trouwens reeds een van de opdrachten bij de oprichting van de Vlaamse Havenkommissie in 1989. De uitwerking van een basistekst en de eerste gezamenlijke bespreking betekent de eerste stap in de richting van een nieuwe beheersstruktuur. De basistekst kwam tot stand door een wetenschappelijke medewerker van het Studiecentrum voor Ekonomisch en Sociaal Onderzoek van de Universitaire Fakulteiten Sint-Ignacius in Antwerpen (UFSIA). Het is echter niet de bedoeling om tot éénzelfde beheersvorm voor alle Vlaamse havens te komen. Voorzitter Winkelmans van de Havenkommissie is wel voorstander van een gelijklopende struktuur die de diskussie over konkurrentievervalsing tussen de havens ten gevolge van uiteenlopende beheersstrukturen uit de wereld moet helpen.
Het is aan de havenbesturen zelf om uit te maken binnen welke struktuur ze willen werken. Tijdens de jongste bijeenkomst van de Vlaamse Havenkommissie werd wel geen konkreet tijdsschema afgesproken om de strukturen vast te leggen, maar de voorzitter hoopt nog voor de zomer een akoord te bereiken met de vertegenwoordigers van de aangesloten havens. Het is uiteindelijk de Vlaamse regering die het dekreet over de nieuwe beheersvorm(en) van de haven ter goedkeuring moet voorleggen aan de Vlaamse Raad. Het is de bedoeling om tegen volgend jaar het dossier van de beheersstruktuur voor de Vlaamse havens af te ronden.

Naar verplichte sanering in Nederland?

De Nederlandse visserijminister Bukman sprak zich onlangs uit voor een drastische herziening van het EG-visserijbeleid. De minister is voorstander van een systeem waarbij een visser over een vast aantal zeedagen per jaar beschikt en binnen die tijdsspanne in principe onbeperkt mag vissen. Nu wordt de visstand beschermd door het aantal zeedagen aan banden te leggen, beperking van de vergunningen en tijdelijk visverbod voor bepaalde zone's. Indien Bukman hierin gevolgd wordt binnen de EG is de socialistische PvdA bereid van haar eis tot invoering van de veilplicht af te zien.
Nederland is binnenkort goed geplaatst om aan het EG-visserijbeleid te sleutelen. Het EG-voorzitterschap komt in de tweede helft van dit jaar in Nederlandse handen en in 1992 loopt het huidige visserijbeleid af. In de periode die de vervaldatum vooraf gaat zal meer dan een vrijblijvende gedachtenwisseling over de toekomst plaatsvinden.
De optie van Bukman gaat echter regelrecht in tegen de zienswijze van de Tweede Kamer die bij meerderheid een motie goedkeurde ten voordele van de omstreden veilplicht. Bukman vreest echter dat met de invoering van een veilplicht niet alle kontroleproblemen van de baan zijn.

Overkapaciteit

Het voorstel van de zeedagenregeling is niet echt nieuw. Reeds in '85 pakte een EG-parlementariër ermee uit. Het omhelsde een vergunningssysteem om de overkapciteit die op veertig procent werd geschat weg te werken. Kamerlid Van Zijl (PvdA), een gewezen ambtenaar onder Braks die zijn voormalige baas liet struikelen over het falende visserijbeleid, vindt dat het huidige systeem op papier wel overtuigt. *"De biologen tellen de vissen en elke visser krijgt zijn deel toegewezen. De aanvoer wordt gekontroleerd en alles lijkt in orde."* In werkelijkheid zit de tong onder de schol verstopt, komen geheime bergruimten aan het licht en zijn praktijken van overladen op zee schering en inslag. Een en ander kon Bukman persoonlijk vaststellen tijdens een bezoek op een mistige ochtend aan Colijnsplaat. "De Volkskrant" bracht het verhaal: *". . . komt daar een oude* ***Belgische*** *vissersboot* (n.v.d.r.: van Nederlandse eigenaars!) *binnengelopen, die de vorige avond nog pas was uitgevaren. Nauwelijks vistuig aan boord, er viel amper een haring mee te vangen, laat staan platvis. Laadt die schuit niettemin een forse hoeveelheid tong op de kade. Hoe kan dat nou? Het vermoeden is donkerbruin dat de lading op volle zee is overgeslagen van een Nederlandse kotter die geen vis meer mag aanvoeren. Je weet dat de kluit wordt besodemieterd, maar je kunt niets bewijzen. Er wordt tong aangevoerd door een* ***Belgisch*** *visserschip. Wordt keurig in mindering gebracht op het Belgische kwotum. Niets aan de hand. De minister: "Die schipper doet formeel niks wat onrechtmatig is. Maar er gebeurt natuurlijk iets wat niet klopt."*

Zeedagenregeling

Hierop vroeg de minister zich af of het zin heeft de kontrole nog fijnmaziger te organizeren: meer inspekteurs, op elk schip desnoods, de marine inschakelen en Orions uitsturen met infrarood-apparatuur. Of moet het helemaal anders?
Het systeem dat Bukman voorstelt werkt anders. De vis wordt niet langer geteld en de visser krijgt zijn vrijheid (gedeeltelijk) terug. Kamerlid Van Zijl kan de minister hierin volgen. *"Dit systeem vereenvoudigt het bijsturen van het aantal zeedagen en de kontrole. De overheid bepaalt aan de hand van bepaalde kriteria hoeveel zeedagen elke visser krijgt. Daar doet de visser dan zijn goesting mee."* Hij verheelt niet dat het vastleggen van het aantal zeedagen per individu moeilijkheden kan (zal) opleveren. Eenmaal deze regeling van kracht moet de overheid alleen nog waken over de in- en uitgaande bewegingen van de vergunde vaartuigen. Dat is veel gemakkelijker te kontroleren dan de hoeveelheid vis die ieder aan land brengt en waarvoor nu een legertje AID-ers op de been is dat dan voor andere taken beschikbaar is.
Bukman wil daar in het najaar werk van maken van een Europese zeedagenregeling. Elk schip beschikt over een bepaald aantal zeedagen. Ze zien maar wat ze er van maken.

Verplichte sanering?

Al bij al mag de oorzaak van de problemen niet uit het oog verloren worden. De kern van de zaak is het wegwerken van de overkapaciteit. De ingewikkelde regelgeving en arbeidsintensieve kontroles ten spijt is de visser de overheid steeds een slag voorgeweest. Vissers met onvoldoende vangstrechten wisten de regels handig te ontduiken. Het is dan ook de vraag of deze kategorie een boodschap heeft aan nog maar eens een nieuw systeem. Voor de vissers met voldoende vangstrechten liggen de zaken anders. Zij krijgen in het nieuwe systeem wellicht voldoende zeedagen om rendabel te vissen. Bovendien moet hij geen vis meer over boord zetten of of sluikse wijze aan land brengen. Wat is dan het saneringseffekt van de voorgestelde zeedagenregeling? De promotors van het nieuwe systeem zijn zich ervan bewust dat het niet overal in goede aarde valt. Het zou immers gekoppeld worden aan een verplichte sanering. Tot op heden verliep de kapaciteitsafbouw niet naar wens. Er opereren talrijke vaartuigen met minimale vangstrechten die alleen kunnen overleven door het welig tierende grijze circuit. In de nieuwe gedachtengang zou de toevoer naar de grijze markt droog vallen. Uitvaren buiten het toegekende zeedagenkwotum zou immers onmogelijk worden. Om bedrijfsekonomische redenen zouden de vaartuigen die in de huidige situatie over onvoldoende vangstrechten beschikken niet kunnen overleven. Als vangnet voor die bedrijven zou een verplichte sanering de pil moeten vergulden.

Maaskant bouwt Belgische bokkentreiler van 40 m.

NA DE VERWERKING van een reeks Joegoslavische casco's bestelde Maaskant Shipyard in Stellendam ook twee casco's van veertig meter in Polen. Een ervan zou bestemd zijn voor een Belgische opdrachtgever. Ondertussen tuigt Maaskant de twee Joegoslavische casc's op voor een Nederlandse en een Britse rederij. Beide boomkorvaartuigen van 40 m. krijgen een Storkmotor SW280 afgesteld op de maximum toegelaten 2.000 pk bij 800 of 900 toeren. De motor ontwikkelt bij 1000 toeren een vermogen van 2.400 pk.

IJSLAND

Geen EG-vaartuigen

De IJslandse overheid heeft het voorstel afgewezen om vaartuigen van EG-lidstaten toe te laten in ruil voor betere exportvoorwaarden naar de Gemeenschap. IJsland vindt dat het hiermee een te hoge prijs zou betalen voor toegang tot de Europese vismarkt. De export - voor tachtig procent visserijprodukten - is de belangrijkste inkomstenbron van IJsland. Reykjavik meent dat de opbrengst van de visgronden niet kan gedeeld worden zonder de eigen industrie in het gedrang te brengen. De produktie volstaat nauwelijks om de binnenlandse ekonomie draaiende te houden. Het handelsoverleg met de EG wordt wel verder gezet. IJsland blijft evenwel op zijn standpunt dat het vrij moet kunnen handel drijven met de EG-lidstaten. Zoals de zaken er nu voor staan voel IJsland zich gediscrimineerd ten opzichte van de andere Eu-ropese landen.

Capelinvisserij aan banden

De IJslandse visserijsektor beleefde een van de stormachtigste januarimaanden van de laatste jaren. De hevige stormen die het eiland geselden hielden de vloot dagenlang binnen. Was januari '90 goed voor 240.000 ton visaanvoer, dan leverde januari '91 minder dan één vierde van die hoeveelheid op. Oorzaak was de felle aanvoerdaling van capelin, visjes bestemd voor de aanmaak van vismeel. In normale omstandigheden zorgen de 44 capelintrawlers voor een jaaraanvoer van 700.000 ton. Met 200.000 ton in januari vorig jaar tegenover slechts 13.700 ton in de voorbije januarimaand is die aanvoer diep teruggevallen. De IJslandse overheid heeft de capelinvangsten echter drastisch beperkt. Tijdens de jaarlijkse campagne van januari tot april mogen nog slechts 175.000 ton capelin worden aangevoerd

POLEN

Eerste visserijbeurs

Voor het eerst in de Poolse geschiedenis wordt in de havenstad Gdansk een visserijbeurs georganizeerd. "Polfish '91" gaat door van 14 tot 17 mei. De exposanten komen in de eerste plaats uit Polen zelf. Grote visserijbedrijven als Dalmor, Odra en Gryf zijn van de partij evenals de exportbedrijven Centromor, Navimor, Handlomor en Rybex. Ook de Scandinavische landen zijn sterk vertegenwoordigd. Scandinavische ondernemingen waren trouwens de eersten om gebruik te maken van de wetswijzigingen die vreemde bedrijven investeringskansen boden in geprivatiseerde Poolse ondernemingen.

ALL ROUND UNDERWRITING

B.D.M. s.a.

BRACHT, DECKERS & MACKELBERT s.a.

LEADING MARINE AND NON-MARINE INSURERS

Your partner for
cargo and hull coverage
p and i, C.M.R.,
fire, motor and accident insurance
plus miscellaneous risks

LANGE NIEUWSTRAAT 17
2000 ANTWERPEN

FAX 03 / 233 76 18
Tx 34.917

Tel. 03 / 233 78 38

Louis Van Den Eynde

IN EEN VORIGE bijdrage (HVB 9/1989, ps 46 & 47) vertelden we hoe Aloïs Boudry aan de westkust de Noordzee en de lokale vissersbevolking ontdekte en ze in zijn schilderijen vereeuwigde. Iets gelijkaardigs gebeurde er met de Brusselse kunstenaar Louis van Den Eynde, die ten onrechte quasi onbekend is.
Geboren te Brussel in 1881, deed Louis Van Den Eynde zijn studies aan de Academie voor Schone Kunsten aldaar. Zijn opleiding was nog doordrongen van de klassieke akademische idealen: realisme en gedegen technische bagage. Deze elementen zou hij zijn leven lang trouw blijven, wars van alle spektakulaire ontwikkelingen in de estetika en de schilderstijlen.
Van Den Eynde ontdekte de Noordzee in 1924, toen hij te De Panne was om er opdrachten uit te voeren. Als bij toverslag raakte hij in de ban van de zee, de duinen, de Pannenaars. Van dan af bracht hij zijn meeste vrije dagen te De Panne door. Enkele jaren later zou hij er een buitenverblijf met atelier bouwen in de Bortierlaan.
In die tijd kende De Panne nog een zekere — zij het kwijnende — visserstraditie. Boten die aanlegden op het strand en er bij hoog tij ook weer vertrokken, het laden en lossen van vis, vistuig, zeelui, het herstellen van boten en netten, de vele karakteristieke personages uit het toenmalige Pannese visserswereldje: Arseen Dewitte, Louis Debra, Edmond Degraeuwe, Theo Tahon, Pierre Decreton... Dit alles, zij allen bekoorden Louis Van Den Eynde. De Panne, haar landschap, haar visserij en vissers gingen een groot aandeel vormen in de produktie van Louis van Den Eynde.
Aan het andere aspekt van zijn oeuvre, karaktervolle portretten, sfeervolle interieurs en voluptueuze bloemstillevens gaan we hier voorbij...

Norbert Hostyn

Hulp in Nood

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

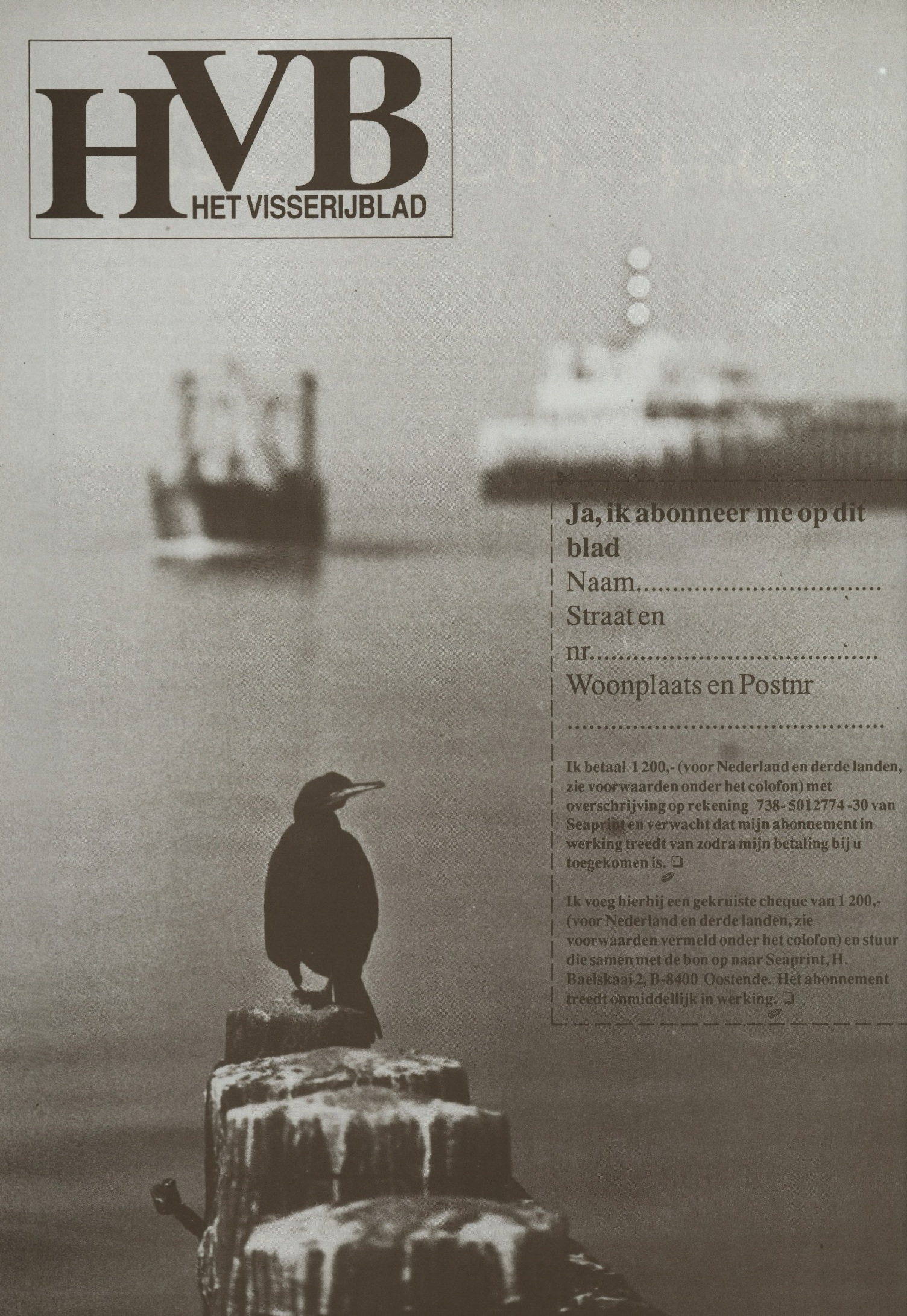
Bijkantoor:
Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 55 27

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. ❑