



# HVB

HET VISSERIJBLAD

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

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

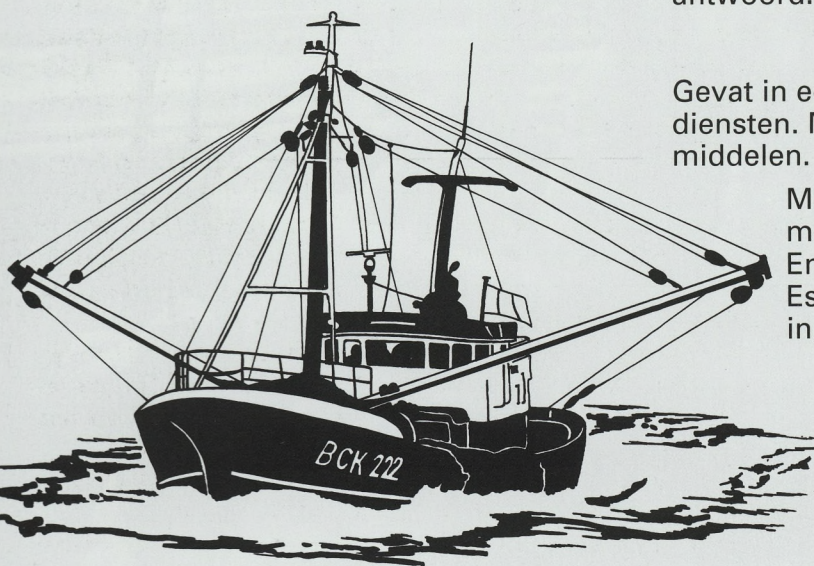
Esso's visie op smering geeft daarop het antwoord:

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

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

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

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



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

Vraag daarom vandaag nog uw gratis smeerplan.

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

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

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



# HVB

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

## Colofon

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

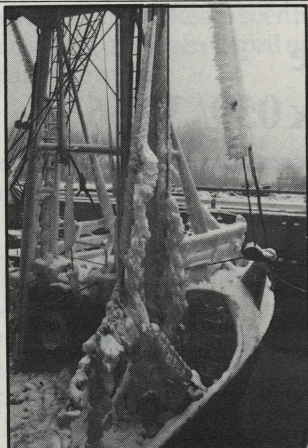
Tel: 059/32 55 59

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 golfoorlog verloren!

ER ZIJN ER die dachten dat de geallieerden (en dus wij, zo dachten ze erbij) de golfoorlog op voorhand al gewonnen hadden. Niets is minder waar. Wij hebben allemaal de oorlog verloren.

De oorlog heeft Irak en Iran verzoend. Pakistan, de steunpilaar van het Westen in Centraal-Azië en toekomstig bezitter van de atoombom hebben we tegen ons gekeerd. Jordanië hebben we grondig van ons vervreemd. We hebben het regime van de 'bevriende' koning van Marokko gedestabiliseerd, we hebben Tunesië tegen ons gekeerd en we hebben de omvorming van Algerije tot een strenge Islamitische republiek bespoedigd. Zelfs de niet-islamitische intellectuelen in Egypte keren zich tegen Mubarak en voor de bondgenoten-heersers uit Saoedië-Arabië is de aftelling begonnen sinds de dag dat de eerste mariniers voet aan wal zetten in de heilige plaatsen.

De wereldeconomie is zo goed als verlamd. Heelder sectoren storten in: de horeca, het toerisme, de autoverkoop, de bouw, de immobiliënmarkt. De bedrijven investeren niet meer, bestellingen worden op grote schaal geannuleerd. Er vallen massale ontslagen bij Philips, Olivetti, Toyota en Sabena. In Amerika gaan banken over kop en het verzekeringswezen zit er in een grote crisis.

De oorlog in de verre Golf heeft zijn weerslag op het leven hier bij ons, in dit kleine landje aan de zee. Verdere inleveringen, loonstop, lange rijen voor het OCMW. Een hele hoop mensen die leningen hebben aangegaan zullen die niet meer kunnen afbetalen en gedwongen worden hun huis te verkopen. De konsument gaat belangrijke aankopen uitstellen, hij verkoopt zijn aandelen en haalt zijn geld van de bank. De bedrijven zien hun omzet dalen, bestellingen worden opgezegd, ze kunnen dus niet langer investeren en moeten daardoor werknemers ontslaan; maar dat betekent weer minder consumptie. Door die evolutie zullen sommige bedrijven hun leningen niet meer afbetalen en komen ook de banken in de problemen. En zo rolt die sneeuwbal verder. Zwakke sectoren (zoals de visserij) krijgen door die oorlog zeer zware klappen. Dat zullen we nog voelen als de kanonnen al lang weer zwijgen.

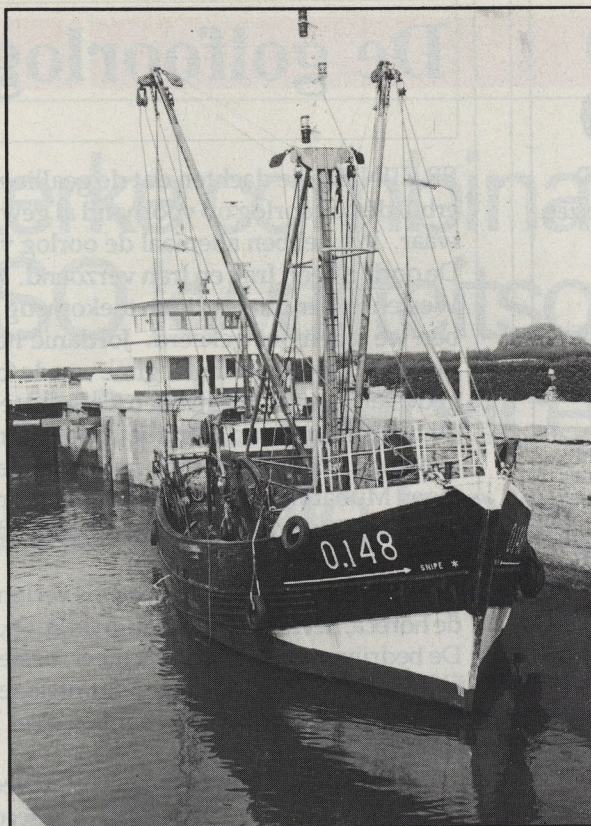
De luchtoorlog kost de USA 500 miljoen dollar per dag. Een grondoorlog is nog duurder: 1 miljard dollar per dag. Dat zijn 30 miljard Belgische franken. Op één maand oorlog wordt een prijskaartje aangebracht van 28 miljard dollar.

Begin februari werd geschat dat de oorlog aan de Belgische staat meer dan 3 miljard frank zou kosten. Wie zal dat betalen? Juist!

En toch kan ik mij niet van de indruk ontdoen dat wij niets met die oorlog te maken hebben. Zeker, die Hussein is een diktator, maar zo zijn er wel meer in de wereld (Die leiders van Kuweit bijvoorbeeld moeten in niets voor hem onderdoen). Zeker, hij heeft een buurland overrompeld, maar dat gebeurt wel meer (voor het ogenblik zijn er op deze aardkloot ongeveer 30 oorlogen aan de gang). Zeker, willen we overleven dan moeten we de olie betaalbaar houden (maar op een kostprijs van 30 frank gaat maar 4 frank naar het olieproducerend land)... Neen, ik zie er de zin niet van in, van die oorlog.

Indien er dan toch nieuwe belastingen moeten komen omdat de regering persé die oorlog wil meefinancieren kan Schiltz misschien een ideeetje uit Duitsland overnemen. Daar bestaat een 'Kirchsteuer'. In een apart vakje op het belastingsformulier vult de burger daar in of hij al dan niet behoort tot een kerkgemeenschap. Zou men niet kunnen overwegen om dat ook voor de Golf te doen? De voorstanders van die oorlog kunnen dan hun steentje bijdragen, maar zelf zal ik dat vakje niet invullen.

Flor Vandekerckhove



**Wij feliciteren Jaak Bogaert van de O.148 'Snipe'  
met de inbouw van de ABC-motor**

# RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK



**snelle service & voordelige tarieven**

**H. Baelskaai 8, 8400 Oostende**

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

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

# Aanvullende vangstbeperkingen stap in de richting van individuele kwota

IS DE BELGISCHE visserij op weg naar individuele kwota voor bepaalde vissoorten, zoals dat in Nederland het geval is? De jongste vangstbeperkende maatregelen kan men niet anders omschrijven dan als een verkapte vorm van individuele kwota die echter niet gebaseerd is op een evenredigheidsgrond. Hoe kan men een maatregel die maximum vangsthoeveelheden per soort toekent per vaartuig anders interpreteren?

De maatregel is om diverse redenen niet op een koude steen gevallen. In de eerste plaats bij een aantal eigenaars van grote boomkorvaartuigen die voor hun besomming van de tongvangsten afhankelijk zijn. Ook omdat de voorgestelde hoeveelheid niet gewaarborgd is. Bovendien ging de maatregel (ministerieel besluit van 30 januari) in met terugwerkende kracht tot 1 januari. De reders werden hiervan pas begin februari op de hoogte gebracht in een rondschrijven door de Dienst voor Zeevisserij en het besluit verscheen nog later in het Belgisch Staatsblad. Het is een twijfelachtige rechtsgrond om overtreders te vervolgen. Trouwens, welke sancties hangen overtreders dan wel boven het hoofd? De maatregel werd duidelijk ingegeven omdat de druk op het (tong)kwotum groot wordt. De grote tongvangsten die in de komende maanden worden verwacht zouden de voorziene vangsthoeveelheden in het gedrang brengen. Bovendien schakelen steeds meer bokkenvissers sinds de moeilijkheden in de Golf van Biscaye over op de veel efficiëntere V-netten die in sommige gevallen voor dertig procent worden gesubsidieerd. Het blijft echter afwachten wat de vangstcijfers voor het eerste twee maanden opleveren. Begin maart plegen de Dienst voor Zeevisserij en de Rederscentrale hierover overleg om tegen 1 april nieuwe afspraken te maken.

## Minder zeedagen

De nieuwe vangstbeperkende maatregelen vallen niet voor iedereen ongunstig uit zoals verder zal blijken. Zo gezien kunnen ze voor een bijkomende druk op het tongkwotum zorgen, waardoor de 1.000 ton-grens vroegtijdig wordt bereikt. *Theoretisch* zit het zo dat wanneer alle grote boomkorvaartuigen van 900 pk en meer (dat zijn er 43) hun dertig ton tong opvissen de vangsthoeveelheid al 1.290 ton bereikt. Dat is precies de hoeveelheid tong die de totale vloot vorig jaar

tijdens het eerste kwartaal aanvoerde. Zo gezien moet de 1.000 ton-grens in de Noordzee (andere visgronden als de Ierse Zee en de Golf van Biscaye zijn in het voorjaar niet aan de orde) dus voor de vervaldatum bereikt zijn. En dat kan helemaal niet de bedoeling zijn. Indien deze gang van zaken vanzelfsprekend was dan had men gemakshalve ook het aantal vaardagen meteen kunnen inkrimpen. Maar daarover bestond tijdens de besprekingen geen eensgezindheid. Staatssecretaris De Keersmaeker schreef in zijn nieuwjaarsboodschap "... ik zie mij dan ook genoodzaakt om, in overleg met het georganiseerd bedrijf, zo vlug mogelijk maatregelen te treffen met het oog op een zo gespreid mogelijke aanvoer van vooral tong... Om het zo eenvoudig mogelijk te houden denk ik aan een beperking van het aantal visdagen... Zelfs met wat minder zeedagen blijft de Belgische vissersvloot bovendien nog altijd één van de actiefste, zonet de meest actieve van de Europese Gemeenschap, terwijl het ook zo is dat een vermindering van zeedagen niet betekent dat de inkomsten evenredig verminderen." Ook de Dienst voor Zeevisserij houdt er die mening op na, maar tijdens het overleg werd aan de 285 zeedagen niet geraakt. Het is zeker niet uitgesloten dat dit in de volgende ronde wel gebeurt.

## Eerste slachtoffers

Maar er is meer. Het spreekt voor zich dat de vaartuigen met de grootste capaciteit (en ook de grootste bemanningen) eerst getroffen zullen worden. Er zijn echter niet zoveel vaartuigen die per kwartaal 30 ton tong aanvoeren of 120 ton op jaarbasis. Precies twee vaartuigen hadden vorig jaar niet voldoende aan die hoeveelheid. Nog eens twee vaartuigen visten tussen de 120 en 100 ton tong op, terwijl alle andere grote boomkorvaartuigen volgens de officiële aanvoercijfers beneden dat aanvoergewicht bleven. Dat een aantal vaartuigen door die regeling meer tong kunnen aanvoeren op een

ogenblik dat men van vangstbeperkingen spreekt is op zich een merkwaardige vaststelling.

Voor alle duidelijkheid de rangschikking van de grootste tongaanvoerders in 1990 volgens de cijfers zoals die officieel bekend zijn:

(aanvoer in ton)	TONG	SCHOL
Vaartuig 1	188	296
Vaartuig 2	177	251
Vaartuig 3	109	485
Vaartuig 4	100	167
Vaartuig 5	95	174

Wanneer men weet dat vaartuig 1 en vaartuig 2 respectievelijk de BOU.319 Zeldenrust van N.V. Dirk uit Brugge en de Z.571 Custos Deus van B.V.B.A. Rederij Rudo, met maatschappelijke zetel op een adres in Knokke-Heist, zijn dan wordt een en ander duidelijk. Beide Belgische vaartuigen worden niet als dusdanig beschouwd. Wat de Z.571 betreft is er nooit betwisting geweest rond de Nederlandse identiteit van de eigenaars. Dirk Claeys, zaakvoerder van de BOU.319 met thuishaven Breskens, houdt echter vol dat zijn vaartuig in Belgische handen zit en kan dat naar eigen zeggen ook zwart op wit bewijzen aan al wie daaraan twijfelt. Beide vaartuigen worden in visserijkringen argwanend bekeken omdat zij op Belgische kwota vissen en niet meer dan nodig om hun Belgische registratienummer te behouden in Belgische afslagen verkopen. Wie de evolutie goed volgt zal echter zien dat in de toekomst nog meer dergelijke gevallen zullen voorkomen, voor zover ze er al niet zijn. Zeker na '92 in een ééngemaakte Europese markt is aan de internationalisering van vloot niet te ontkomen.

Het is geen toeval dat beide grote vaartuigen uit de nieuwe regeling geen voordeel halen. Bij toepassing van het evenredigheidsbeginsel (uitgaande van gemiddelde vangsthoeveelheden van een of meer voorbije jaren) zouden zij in verhouding wel over een grotere hoeveelheid tong en schol kunnen beschikken dan andere Belgische vaartuigen. Nu is de situatie zo aangepakt dat beide ondernemingen in de problemen kunnen komen. Of een regeling die naar een afrekening neigt iets verandert aan de problemen die de Belgische visserij boven het hoofd hangen is een andere zaak.



**65 dagen inleveren**

Niettegenstaande de tegenstand die de afslanking van het aantal zeedagen oproept zijn bepaalde reders daar wel voor te vinden. Een aantal onder hen zeker niet van de kleinsten - hebben trouwens reeds een petitie ondertekend gericht aan de staatssecretaris voor landbouw. Daarin wordt gepleit om het aantal zeedagen met 65 terug te schroeven. Dan zit men nog ver boven de 150 zeedagen die in Nederland van toepassing zijn. Niet dat een verlaagd aantal zeedagen de oplossing is voor alle problemen. Bovendien kampt de Belgische vloot niet met dezelfde overcapaciteit als onze Noorderburen die door het terugdringen van de visserij-inspanningen de overcapaciteit aanvaardbaar willen maken. Soms ten koste van de leefbaarheid van het bedrijf. De vaartuigen moeten uiteindelijk nog rendabel kunnen vissen ook. De toekomst zal dan ook uitwijzen of de tijdelijk aanvullende maatregelen volstaan om het jaar uit te vissen. En daar komt het tenslotte toch op aan. (gw)

**Tijdelijke aanvullende maatregelen tot behoud van de visbestanden**

1. De aanvoer van schol met een lengte van minder dan 27 cm is verboden.
2. In de periode van 1.1.91 tot en met 31.3.91 worden de totale tong en scholvangsten van de vissersvaartuigen als volgt geregeld:
  - 300 pk of minder: max. 10 ton tong en 30 ton schol
  - 300 pk en minder dan 500 pk: max. 15 ton tong en 45 ton schol
  - 500 pk en minder dan 900 pk: max. 25 ton tong en 75 ton schol
  - 900 pk en meer: max. 30 ton tong en 90 ton schol
3. Indien een vissersvaartuig gedurende deze drie maanden de hem toegekende hoeveelheid tong opgevist heeft, dient eveneens vanaf dit ogenblik de visserij op schol stopgezet te worden.
4. Indien een vissersvaartuig gedurende deze drie maanden de hem toegekende hoeveelheid schol opgevist heeft, dient eveneens vanaf dit ogenblik de visserij op tong stopgezet te worden.
5. In de Ices-gebieden II en IV (Noordzee) is het vaartuigen van meer dan 300 pk verboden meer dan 25 kg tong op te vissen vanaf het ogenblik dat in deze zone tussen 1.1.91 en 31.3.91 de totale tongvangst van alle vissersvaartuigen 1.000 ton bereikt heeft.

**West-Vlaanderen naar 2 000****Zeevisserij moet zich moderniseren**

Nieuwe investeringen in de visserijsector zijn nodig. Niet alleen verdere vlootvernieuwing maar ook de verbetering van de infrastructuur. Na jaren van besluiteloosheid pakt het Oostendse stadsbestuur de vismijn aan. De verkoopshal krijgt een isolatie, waarvan de plafondverlaging deel uitmaakt. De werken zijn reeds dermate gevorderd dat het effect van de nieuwe verlichting reeds duidelijk zichtbaar is. De vismijn baadt nu in het licht. (foto gw)

HET WESTVLAAMS Economisch Studiebureau (WES) uit Brugge werkte onder leiding van dr. econ. Norbert Vanhove en dr. econ. J. Theys en in opdracht van het provinciebestuur een studie af over "West-Vlaanderen 2000 - Een strategie voor economische ontwikkeling". De Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen (GOM) kwam op verschillende plaatsen het strategisch plan toelichten. (1)

De studie is het resultaat van beleidsgericht onderzoek van verschillende werkgroepen. De werkgroepen analyseerden tegen deze achtergrond de bedrijfssectoren, o.a. het visserijbedrijf. Elk van de economische sectoren, als aanbrengrers van werkgelegenheid en inkomsten, werd dan ook diepgaand afge-

tast naar sterkte en zwakte. Uit de lijvige studie (2) beperkt HVB zich tot enkele aspecten van de visserij, een typische westvlaamse sector, en de belangrijkste konklusie van het onderzoek.

**Moderniseren**

Tussen 1960 (419 vaartuigen, 29.065 BT, 75.656 pk) en 1980 (208 vaartuigen, 21.122 BT, 85.541 pk) halveerde de vloot en telt nu nog circa 200 actieve vaartuigen. Het aantal aangemonsterde bemanningsleden schommelt tussen de 875 en de 910. We zitten dan ook vanaf van de 2.110 vissers uit de na-oorlogse boomperiode (1947). Met de crisis van 1948 en het verdwijnen van de grootste vaartuigen begon ook de afkalving van de bemanningssterk-

## Evolutie van de Belgische zeevisserijvloot

JAAR	AANTAL vaartuigen.	TONNEMAAT (in brutoton)	VERMOGEN (in pk)
1938	510	28.037	59.672
1942	290	3.735	9.238
1946	479	22.533	51.433
1950	444	25.722	58.968
1960	419	29.065	75.656
1970	332	31.185	100.829
1980	208	21.122	85.541
1090	205	25.445	106.589

te.

De nieuwbouw maakte vanaf 1980 een heropleving mee. Tegen een ritme van gemiddeld acht nieuwe vaartuigen per jaar kon ongeveer de helft van de (boomkor)vloot worden vernieuwd. Niettegenstaande dit proces benadert de gemiddelde leeftijd van de scheepsrompen nog steeds de twintig jaar. De onderzoekers wijzen er dan ook op dat permanente modernisering met het oog op de rentabiliteit en de concurrentiekracht een absolute noodzaak is. Vastgesteld werd dat de modernisering vooral gebeurde bij de boomkorvaartuigen, maar zich nu ook opdringt voor de garnaal- en kustvloot.

Geografisch grepen ingrijpende verschuivingen plaats ten voordele van Zeebrugge. Oostende telde in 1960 nog 45% van het totaal aantal vaartuigen tegenover 39% voor Zeebrugge. De verhouding ligt nu omgekeerd met 52% van de vaartuigen in Zeebrugge tegenover nog slechts 29% voor Oostende. Deze ommekeer kwam ook tot uiting in de aanvoer en besomming waarbij Zeebrugge voortdurend aan belang won. Alleen ouderen zullen zich nog de toonaangevende rol van Oostende kunnen voorstellen. In 1957 liep 81,8% (40.541 ton) van de totale aanvoer langs de Oostendse vismijn. Het Oostendse aandeel in de besomming bedroeg toen 72,5% (357 miljoen). Vorig jaar was dat respectievelijk 36,8 en 35,1% voor Oostende en 58,4 en 59,9 voor Zeebrugge.

De produktie van de Belgische zeevisserij kende een hoogtepunt in 1968 toen bijna 56.000 ton werd

aangevoerd, in 1989 en 1990 lag het aanvoergewicht rond de 32.000 ton. Daartegenover staat dat de besommingen in stijgende lijn gaan. De omzet in 1960 bedroeg 536 miljoen frank en kwam sinds 1986 boven de 3.000 miljoen uit.

Een andere vaststelling is de doorgedreven specialisatie in de visserij. Tong, zeeduivel, garnaal en Noorse kreeft spelen een belangrijke rol. In het (top)jaar 1987 bedroeg het aandeel van de tong in de globale besomming 46%.

De onderzoekers stelden ook vast dat de centrale Europese ligging en het gezonde evenwicht tussen vangstmogelijkheid (kwota) en de vlootomvang de troeven zijn van de Belgische zeevisserijsector die zich met het oog op de eengemaakte Europese markt verder moet blijven moderniseren. Dat slaat niet alleen op de nieuwbouw van vaartuigen maar ook op de publieke en private infrastructuur.

De studie verwijst ook naar de lange weg die de westvlaamse economie gedurende de tweede helft van de twintigste eeuw aflegde. Uit wat vooraf ging is duidelijk dat in de visserijsector veel beweging zit.

De studie spitst zich ook toe op de komst van de Kanaaltunnel en het Europees net van de TVG. De driehoek Zeebrugge-Rijsel-Calais is dan ook een nieuw gegeven voor de ontsluiting van de Noordzeeprovincie van het jaar 2000.

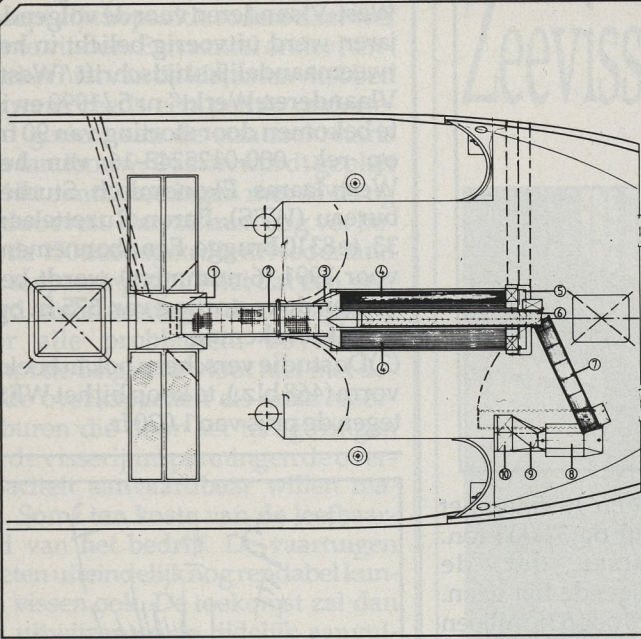
*"Met visie, inzet, moed en eendracht kan West-Vlaanderen zich in 2000 optrekken tot een sterke streek, niet enkele binnen ons land, doch' ook in het eengemaakte Europa"* besluiten de auteurs. (gw)

(1) Het strategisch plan voor economische ontwikkeling van West-Vlaanderen voor de volgende jaren werd uitvoerig belicht in het tweemaandelijks tijdschrift "West-Vlaanderen Werkt" nr 5/1990 en is te bekomen door storting van 90 fr. op rek. 000-0125243-16 van het Westvlaams Economisch Studie-bureau (WES), Baron Ruzettelaan 33, te 8310 Brugge. Een abonnement voor 1991 (6 nummers) wordt bekomen door storting van 375 fr. op dezelfde rekening.

(2) De studie verscheen ook in boekvorm (468 blz.), te koop bij het WES tegen de prijs van 1.020 fr.



## Vangstverwerkingsapparatuur



## Van Rijn ontwerpt, fabriceert en installeert...

1. Vangstopvangputten, voorzien van afvoerbuis voor het afvoeren van water en zand
2. Aanvoerelevator met variabele snelheid
3. Verdeelgoot voor het verdelen van de vangst naar 2 stuks sorteertransporteurs
4. Twee sorteerstripbanden met variabele snelheid
5. Afvalverzamelput, inclusief afvoerbuis
6. Afvoertransporteur voor gestripte vis
7. Elevator voor het voeden van trommelwasmachine
8. Roterende trommelwasser voor gestripte vis
9. Uitlekgoot
10. Luikhoofd naar visopslagbunker in visruim.

### MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

Scheepmakerstraat 13 - 2222 AB Katwijk aan Zee  
Telefoon 01718-20700 - Telex 39454 rijn nl - Telefax 01718-32319

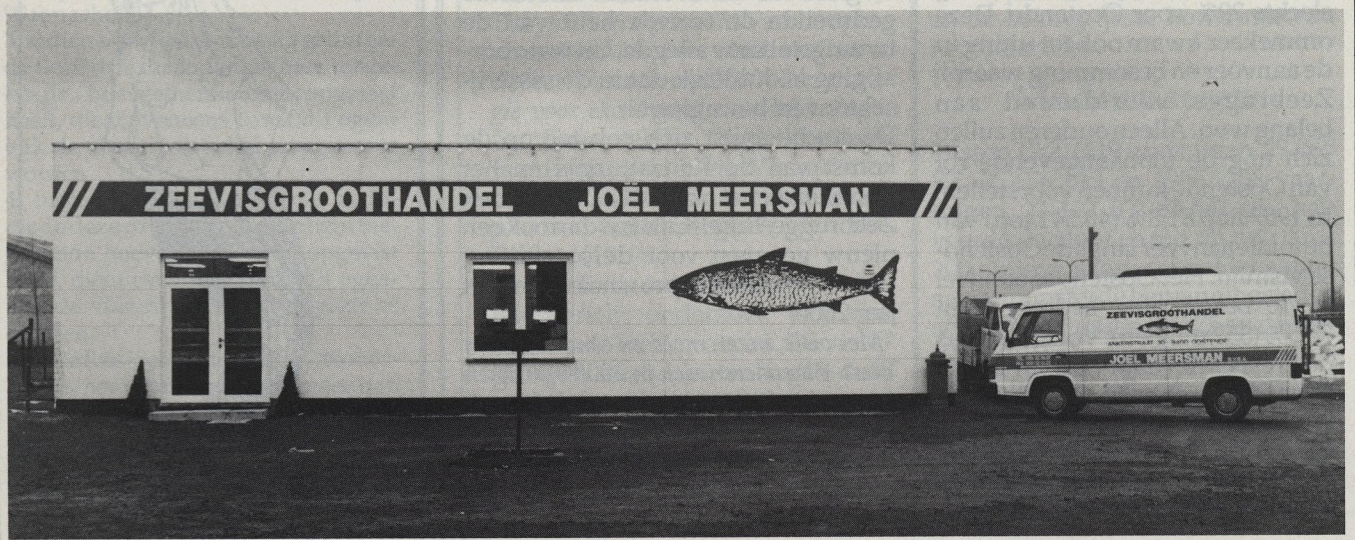


Van Rijn B.V. is lid van de wereldwijd opererende  
Siersema Groep.

Zeevisgroothandel

**bvba Joël Meersman**  
**Ankerstraat 30, 8400 Oostende**

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



ER IS MEER bekend geraakt over het Belgische-Nederlands visserij-overleg rond de kustvisserij-garnaalvisserij waarvan in het vorige HVB reeds melding werd gemaakt. Niet dat er op alle punten overeenstemming werd bereikt. Belangrijk was en elk geval de teruggevonden bereidheid tot samenwerking. De deelnemers aan het gesprek van 22 januari op de zetel van de Rederscentrale in Oostende maakten reeds enkele concrete afspraken die ze ook op Europees vlak willen verdedigen. Van Belgische zijde nam de directie van de Rederscentrale (J. Deroose en A. Wittevrongel) aan het gesprek deel, aangevuld met één garnaalvisser per haven, met name Jozef Martony (Z.430) voor Zeebrugge, Eddy Serie (0.142) voor Oostende en Albert Deramoudt (N.555) voor Nieuwpoort. De vijf-koppige Nederlandse delegatie bestond uit de heren Drs. D.J. Langstraat (voorzitter van het Produkt-schap voor Vis en Visprodukten), Ing. J.K. Nooitgedagt (voorzitter van de Nederlandse Vissersbond), mr. A.N. Roos (sekretaris van de Stichting Nederlandse Visserij, de Redersvereniging voor de Nederlandse Zeevisserij en de Coöperatieve Producentenorganisatie van de Visserij), J. Tuyp (plaatsvervangend voorzitter het Produkt-schap voor Vis en Visserijprodukten) en dhr. Meun.

De Belgische en Nederlandse bedrijfsvertegenwoordigers zijn het in de eerste plaats eens geworden over een strikte toepassing van de 300 pk-regel. Zowel de Rederscentrale als de Stichting van de Nederlandse Visserij (1) spraken zich ook uit voor een daadwerkelijk controle op de 300 pk-norm.

Het Belgisch-Nederlands visserij-overleg kwam er dank zij de ruchtbaarheid die de Vlaamse garnaalvissers aan de aanwezigheid van de Nederlandse bokkentreilers voor onze kust wisten te geven. Niet dat de Nederlandse bokkentreilers illegaal aanwezig waren binnen de 12-mijlszone, toch bestond er enige twijfel over het werkelijke motorvermogen van de vaartuigen die hier de garnaal voor de neus van onze vissers kwamen weghalen. De besprekingen rond het maximale vermogen van 300 pk stond dan ook centraal. Positief is alvast dat de vertegenwoordigers het eens werden over de nood-

zakelijke controle. De Nederlandse visserijrechten binnen de voorbehouden zone werden echter niet in vraag gesteld. Garnaal is nu eenmaal geen gekwoteerde soort en mag dan ook binnen de bestaande regelgeving onbeperkt worden opgevisst.

Alleen vaartuigen die over een zogenaamde lijst 1-vergunning (2) beschikken kunnen in de 12-mijlszone opereren. Het komt er in de eerste plaats op aan om de 12-mijlszone als kraamkamer van de vis niet in het gedrang te brengen. Dat kan door de kustvloot beperkt te houden en de toekenning van een dergelijke vergunning aan grotere vaartuigen tegen te gaan. Uit het overleg bleek de wens om in de toekomst ook andere Noordzeestaten (Duitsland, Denemarken) achter dit standpunt te scharen.

### Geen netmaatregel

Tijdens de besprekingen werden nog andere thema's aangekaart. Ondermeer de kritiek op de boomkorvisserijen de gevolgen voor de Noordzeevisserij van een eventueel verbod van deze techniek in de Golf van Biscaje. Ook de EG-voorstellen in verband met de vierkante mazen (van 120 mm) was een van de gespreksonderwerpen waarvoor in de toekomst een eensgezind standpunt wenselijk is. De 1-netmaatregel kwam natuurlijk ook ter sprake. Een aantal Belgische garnaalvissers zijn immers voorstander van het gebruik van één soort net bij de garnaalvisserij. Hierbij zou het niet toegelaten zijn tegelijkertijd garnaalkorren en andere netten aan boord te houden. De Nederlandse delegatie ging daar echter niet op in. De 1-netmaatregel zou trouwens op Europees niveau moeilijk te verdedigen zijn omdat een dergelijke maatregel voor de Noordzeevisserij reeds op het verzet stuitte van de EG-autoriteiten. Vlaamse vissers zijn ook voorstander om de garnaalvisserij voor te behouden aan de zogenaamde dagvissers die niet langer dan 24 uur op zee vertoeven met vaartuigen van

## Kust- en garnaalvisserij

# Naar strikte toepassing van 300 pk-regel

maximaal 70 pk. Deze mening wordt trouwens niet door alle garnaalvissers gedeeld. Ze werden hierin dan ook niet gevolgd door de Nederlandse delegatie. Onder meer omdat het verzet tegen een dergelijke maatregel voor de Noordzeevisserij hierdoor zou ondermijnd worden.

Tenslotte zal het Nationaal Visbureau bij de Belgische zusterorganisatie voorstellen indienen voor een gezamenlijke promotie van de garnaal op de Belgische markt.

De gesprekken zijn hiermee niet afgesloten. Een tweede ronde is voorzien op Nederlandse bodem. Een datum is nog niet bekend.

(1) **Stichting van de Nederlandse Visserij:** een overkoepelend orgaan van organisaties van producenten in de visserij. Aangesloten verenigingen zijn: Organisatie van rand- en IJsselmeervissers, Combinatie van binnenvissers, Nederlandse Vissersbond, Redersvereniging voor de Nederlandse Zeevisserij, Vereniging van Reeders van Vissersvaartuigen, Vereniging van Schippers-Eigenaren, Vereniging tot de bevordering der Zeeuwse Visserijbelangen (ZEVIBEL), Vereniging Visserijbelangen en Vissersverenigin Samenwerking. Voorzitter is W. Kwakkelstein.

(2) **Lijst 1-vergunning:** lijst van boomkorvaartuigen die binnen de 12-mijlszone voor de continentale kusten mogen vissen met een boomkorlengte van tweemaal 4,5 meter. De zogenaamde lijst van de garnaalvissers is hiervan afgeleid. Garnaalvissers mogen wel met meer dan 4,5 meter vissen. Op de basislijst staan een honderdtal Belgische vaartuigen.



# WEST MECHANICS N.V.

## SCHEEPVAART

Herstellen van inspuitskomponenten, zoals verstuiivers en brandstofpompen voor scheepsvootstuwings- en hulpmotoren. BURMEISTER EN WEIN, DEUTZ, MAN, SULZER, MAK, MWM, ...

Onderhoud en herstelling van scheepsvootstuwings- 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

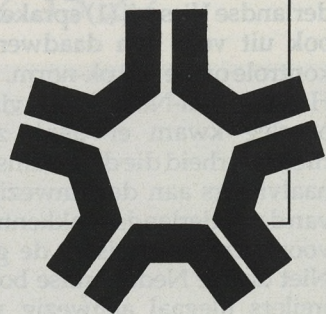
Tel.: 050/81 42 24 — Fax.: 050/81 42 19

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

**O.B.K.**

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

- GRENSLANDHALLEN -  
GOUVERNEUR VERWILGHENSINGEL  
3500 HASSELT  
BELGIE



**2e belgische vakbeurs voor de  
internationale vishandel**  
GRENSLANDHALLEN Hasselt (België) 5-6-7 mei 1991

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

Betoging en 4 000 handtekeningen maken geen indruk op onderwijsminister

## Coens: 'Nieuwpoortse visserijschool moet dicht'



De protestmars tegen de sluiting van de plaatselijke visserijschool ging via de Oostendestraat en de Marktstraat naar het stadhuis. (foto gw)

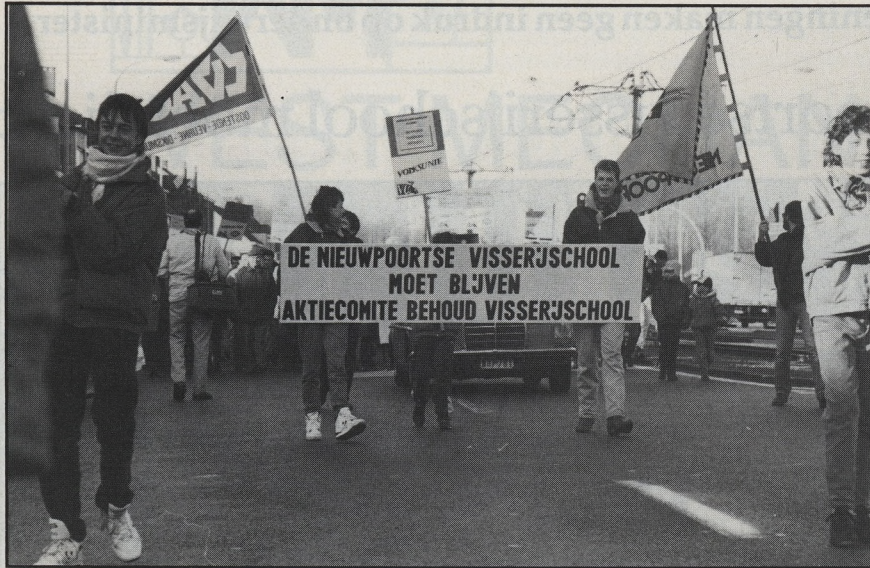
DE BETOGING OP zaterdag 16 februari tegen de sluiting van de Nieuwpoortse visserijschool is wellicht enig in de annalen van de Nieuwpoortse geschiedenis. Enkele honderden leraars, ouders en sympathisanten van de visserij stapten op in een korte protestmars van de vismijn naar het stadhuis. Directeur Van Hooreweghe eiste in naam van het aktiekomitee minstens één visserijschool in elke vissershaven. Maar in een reactie op de betoging toonde minister Coens zich niet bereid om op zijn beslissing terug te keren. Ook de integratie binnen de landbouwschool met specifiek visserijgericht onderwijs in het derde vierde jaar

vindt geen genade in de ogen van Coens.

De beslissing van onderwijsminister Coens om het visserijonderwijs te rationaliseren zorgde in kringen van de visserijscholen van meetaf aan voor beroering. De Westvlaamse politieker liet onlangs nog weten dat hij niet van plan is af te wijken van zijn visie om te saneren in het visserijonderwijs met vijf instellingen en amper 206 leerlingen. De scholen voldoen zeker niet aan de normen (75 leerlingen) voor het sekundair onderwijs en genieten nu al van een uitzonderingsmaatregel. Het is precies om die leefbaarheid veilig te stellen dat er per net slechts één school in leven kan blijven, verdedigt

Coens zijn beleid. Minder scholen moeten een efficiëntere opleiding en een stabiel personeelskader mogelijk maken, luidt de stelling.

Dat de kleine Nieuwpoortse visserijschool, met slechts 15 leerlingen en geen eerstejaars meer onder het dak van het St.-Bernarduskollege, als eerste voor de bijl zou gaan zorgde alvast voor heel wat reacties in het IJzerstadje. In een ultieme poging om het tij te keren mobiliseerde een aktiekomitee de bevolking en trachtte op grote schaal handtekeningen te verzamelen voor het behoud van het visserijonderwijs. De petitie werd woensdag 20 februari door een achtkoppige Nieuwpoortse dele-



Direkteur Van Hooreweghe en de leraars Frederik Legein, Geert Desender, Geert Vandenbroucke, Marc Dejonghe, Steven Claeys en Wilfried Gonzales even voor de start van de betoging. (foto gw)

gatie op het kabinet van de onderwijsminister afgeleverd. De minister was zelf niet aanwezig maar de delegatie met directeur Van Hooreweghe, schepen Vermote, vertegenwoordigers van de andere politieke partijen, twee vissers en een handelaar werden door de kabinetchef en adviseur Peeters driekwartuur te woord gestaan. De ambtenaren hadden wel oor naar de argumenten maar uiteindelijk moet is het de politieke verantwoordelijkheid van de minister om de knoop definitief door te hakken. De ultieme beslissing wordt over een paar weken verwacht. De delegatie liet voor de minister Coens twee bundels met bijna 4.000 handtekeningen.

### Geen sanering

Naar schatting 250 tot 300 van zeer jonge tot bejaarde betogers, gewapend met spandoeken, borden en zwarte vlaggen verzamelden voor de vismijn. Met burgemeester Mommerency, leden van het schepkollege, senator Ghesquière e.a. vooraanstaanden op kop trok de protestmars onder trommelgeroffel via de Oostendestraat en de Marktstraat naar het stadhuis. Wie nog niet tekende kreeg daar nog de kans om een handtekening te plaatsen.

De directeur sprak de betogers vanop de trappen van het stadhuis toe. "In elke haven minstens een vis-

serijschool" eiste de spreker. "Dat kan als de minister dit echt wil. In laatste instantie kan de visserijschool worden verbonden aan het Ten Bogaerde-instituut. Het eerste en tweede jaar gemeenschappelijk en alleen het derde en vierde jaar specifiek visserijonderwijs. Hiervoor moeten tien uren sociale promotie worden voorzien en 68 uren dagschool, wat neerkomt op ongeveer 3,5 betrekkingen, dezelfde situatie die vroeger altijd heeft bestaan" zei directeur Antoon Van Hooreweghe.

De manifestatie werd afgesloten met een perskonferentie waarop met schooltabellen en vlootcijfers op het belang van de school voor het



Het doel van de betoging is duidelijk: voor het behoud van het visserijonderwijs. (foto gw)

### Geen eeuwfeest

De Nieuwpoortse visserijschool werd in 1894 opgericht, maar pas in 1944 was de instelling een voltijdse dagschool. Jaarlijks leverde de school een tiental afgestudeerden af, een aantal dat de laatste jaren door het geslonken aantal inschrijvingen in de verdrukking kwam. Een viering van de honderdste verjaardag van de school zit er wellicht niet meer in.

voorbestaan van de Nieuwpoortse visserij werd gewezen. "Sinds 1979 komen tachtig procent van de afgestudeerde van de Nieuwpoortse visserijschool aan boord van plaatselijke vaartuigen. Dit cijfer ligt aanzienlijk hoger dan voor andere visserij scholen, waar in bepaalde gevallen slechts 18 tot 36 procent wordt gehaald". Niet helemaal korrekt waren de cijfers over de vloot. Stellen dat Nieuwpoort 33 vaartuigen telt is theoretisch juist, maar in de praktijk zijn er heel wat minder (25 vorig jaar) die altijd of toch regelmatig in de thuishaven aanleggen. Maar dat doet weinig af van het belang van de visserij voor de plaatselijke handel en nijverheid. Directeur Van Hooreweghe is ervan overtuigd dat de sluiting onomkeerbare gevolgen zal hebben voor de plaatselijke visser. "Wanneer de eigenaars hier geen bemanningen meer vinden zullen ze die elders zoeken, met het gevolg dat ze ook zullen markten op de plaats waar ze hun bemanningen halen. Voor Nieuwpoort houdt dat catastrofale gevolgen in."

Met het opofferen van de kleinste visserijschool staat Coens mijlenver van zijn oorspronkelijk plan om slechts twee van de vijf visserij scholen over te houden. Van een rationalisering is hier geen sprake meer. De uiteindelijke beslissing moet hierover duidelijkheid brengen. Pas dan komt de afbouw van het plaatselijk visserijonderwijs op goed op gang en duurt het nog een paar jaar voor de laatste klas verdwijnt. Voor de meeste leraars zullen de sociale gevolgen van de afbouw niet katastrofaal zijn. De vrije visserijschool van Nieuwpoort maakt deel uit van een scholengemeenschap waardoor de leraars van de reëffektatieregeling kunnen genieten. (gw)



De massa deelnemers aan de betoging tijdens de toespraak van directeur Van Hooreweghe aan het stadhuis. (foto gw)

### 200 leerlingen onvoldoende in Urk

NIET ALLEEN BIJ ons, maar ook over de Moerdijk stellen zich problemen in het visserijonderwijs. Nederland telt vijf visserij scholen, waar sommige deel uitmaken van een instelling voor zeevaartonderwijs. Al enkele jaren hangt de sluiting boven de school voor zeevaart 'Jan van den Berg' in het belangrijke visserijcentrum Urk. De norm van het staatssecretariaat was 300 leerlingen en Urk had er maar 200 meer. Om een sluiting te voorkomen ging de visserijschool een fusie aan met een plaatselijke onderwijsinstellingen voor beroepsonderwijs en een lager-middelbare school. De fusie moet op 1 augustus een feit zijn.

## DIEPVRIESCENTRUM OOSTENDE

- verhuring van diepvriesruimten, ook voor tijdelijke opslag

- mogelijkheid tot huren van handelsruimten

- voor groot- en kleinhandel

- centrale ligging (bij de vismijn)

- toezicht

H. Baelskaai 13, Oostende

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

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

*Alle wegen leiden naar diepvriescentrum Oostende*



## Verslag Vissershavenkommissie Nieuwpoort

**Renovatiekosten op 23,5 miljoen geraamd**

Het verslag van de eerste zitting van de Nieuwpoortse Vissershavenkommissie van het nieuwe jaar bereikte ons te laat om het nog op te nemen in ons vorig nummer. We drukken hierbij de tekst af zoals die ons werd overgemaakt door de stedelijke persdienst. De Nieuwpoortse Vissershavenkommissie kwam op 17 januari ll. bijeen in het kantoor van de stedelijke vismijn. Het dossier betreffende de renovatie van de stedelijke vismijn werd nogmaals besproken. Het dossier werd ondertussen ter goedkeuring aan de Provincie overgemaakt. Uiteindelijk werd er voor een vloer in polybeton geopteerd. De globale renovatiekosten van de stedelijke vismijn worden geraamd op 23.500.000 fr., aldus voorzitter Daniel Dewitte, hetgeen een niet te onderschatten financiële inspanning vanwege het stadsbestuur Nieuwpoort vertegenwoordigt. Onder de reders en vishandelaars werd onlangs een enquête gehouden betreffende de stedelijke vismijn. Ongeveer 50 % van de betrokkenen heeft geantwoord. Uit de resultaten blijkt dat bepaalde personen bereid zijn een financiële inbreng te doen bij de overschakeling naar een regie of bij een eventuele privatisering van de stedelijke vismijn.

**Lossen voor 7 uur**

Tijdens dezelfde vergadering werd het lossen van de vissersvaartuigen besproken. De commissieleden besloten dat diegenen die om 7 uur nog niet met het lossen begonnen zijn door te verwijzen naar de volgende verkoopdag. M.a.w. de vislossers mogen na 7 uur niet meer beginnen met het lossen van één bepaald vaartuig. De lottrekking voor de West- en bokkenvissers blijft behouden. Voor de tongvissers blijft de beurtrol behouden doch na aanlandingen van het eerste vaartuig te hebben geveild wordt de volgende lading verkocht. Alle commissieleden zijn het er tevens over eens dat de verkoop niet onderbroken mag worden. Dit zou voor de handelaars een té groot tijdverlies en nutteloze onkosten met zich meebrengen.

**Pasjessysteem**

Op de dagorde van de Vissershavenkommissie stond de toegang tot de vismijn. Volgens de commissieleden verhinderen de aanwezige groepen en toeristen de goede werking van de visveiling (o.a. wegens lawaaihinder). De commissieleden drukten de wens uit geen groepen of toeristen tijdens de verkoop toe te laten. De commissieleden zijn voorstander van een 'pasjessysteem' waardoor enkel de reders, vissers, handelaars en vislossers een pasje zouden krijgen. Alle bezoekers aan de vismijn zouden slechts na 10 uur (m.a.w. na de verkoop) in de vismijn toegelaten worden. Verder deelde voorzitter Daniel Dewitte mee dat in de raadscommissie voor visserij werd beslist om de stadspremie voor nieuwe en tweedehandsvaartuigen af te schaffen. In de toekomst zal een eenmalige premie van 10.000 fr. toegekend worden aan diegene die voor het eerst begint te varen met een Nieuwpoorts vissersvaartuig dat regelmatig in de Nieuwpoortse thuishaven veilt. Deze premie is bestemd voor de aankoop van de noodzakelijke uitrusting, aldus voorzitter Dewitte.

**Buitenlandse vissers**

Hij stelde de commissieleden tevens voor contact op te nemen met de R.V.A. om op die manier buitenlandse vissers aan te sporen bij Belgische vissersvaartuigen (die met een ernstig bemanningstekort kampen) aan te monstren. Tenslotte werd nogmaals aangedrongen bij de reders om hun vuile olie niet langer in zee te storten. Er zijn immers vaten op de kaai beschikbaar om de vuile olie te dumpen. Oude weiers, oude visplanken en oud vistuig dienen op dezelfde plaats gedeponereerd te worden zodat dit soort afval niet overal verspreid ligt. De volgende vergadering van de Nieuwpoortse Vissershavenkommissie grijpt plaats op donderdag 28 februari 1991 om 14 uur in het kantoor van de stedelijke vismijn te Nieuwpoort.

**Nieuwpoort huldigt  
zijn trouwe reders**

Op Pinkstermaandag 20 mei grijpt in Nieuwpoort de jaarlijkse vissersmis in de vismijn plaats, gevolgd door de traditionele bloemenhulde aan het vissersmonument. Naar jaarlijks gebruik worden nadien in de feestzaal van het vismijngebouw de verdienstelijkste Nieuwpoortse reders gehuldigd. De eigenaars van vaartuigen die per categorie de hoogste besomming boekten in de Nieuwpoortse visafslag komen hiervoor in aanmerking. Vorig jaar waren dat reder Roger Calcoen en zoon Gino van de N.73 Kotje voor de categorie vaartuigen van minder dan 250 pk of kleiner dan 30 Brt. In de categorie van 251 tot 299 pk (of groter dan 299 pk maar minder dan 50 Brt) gaat de eer naar Noël Kiekens van de N.350 Colette. Voor de vaartuigen vanaf 300 pk (of groter dan 50 Brt) is de N.738 Johan van de rederij Lorvan van Roland T'Jaecx en Ronny Swertvaegher opnieuw aan de beurt. Voor de grootste garnaalbesomming worden de plakket uitgereikt aan Albert Deramoudt van de rederij Dawanda met de N.555 Valentino. Tenslotte komt Alain Rathé van de rederij Cardyn net als vorig jaar als algemeen laureaat aan de beurt omdat de N.75 Sarvy 1990 afsloot met de hoogste besomming in Nieuwpoort.

**Nieuwpoort akkoord met  
asverstrooiing op zee**

Tijdens de jongste gemeenteraadszitting keurden de raadsleden het reglement voor de asverstrooiing op zee unaniem goed. Het reglement is een kopie van het onlangs in Oostende bekendgemaakte politiereglement (HVB nr 1, jan. 91). Na Oostende keurde ook het gemeentebestuur van De Panne een reglement voor asverstrooiing op zee goed. De stad Brugge is eveneens gewonnen voor dergelijke uitvaarten. Ook in Nieuwpoort zullen periodiek gemeentelijke uitvaartplechtigheden gehouden worden waarbij geen nabestaanden aanwezig mogen zijn. Dat ligt anders bij privé-begravenissen waarbij beroep wordt gedaan op een begrafenisondernemer. Met welk vaartuig deze uitvaartplechtigheden zullen gebeuren is nog niet duidelijk. De in januari opgerichte Belgian Coast

Jet N.V. onder voorzitterschap van Gentenaar August De Backer (Benelux-boten) met zetel in Nieuwpoort heeft deze mogelijkheid bij de oprichting in elk geval voorzien.

### "Week van de landbouw en de visserij" in Nieuwpoort

Nieuwpoort organiseert ook dit jaar, van donderdag 16 mei tot maandag 20 mei, een "Week van de landbouw en de visserij". De opening van de tentoonstelling is voorzien op donderdag 16 mei is de feestzaal van de vismijn. Wellicht zorgt ook het Unesco-Vormingscentrum voor een bijkomende expositie onder het thema "De Zee". Vanaf vrijdag kunnen scholen en de tentoonstelling bezoeken en enkele videofilms bekijken. Zaterdag staat het teken van de Kaaikermis en wordt opnieuw een garnaalpelwedstrijd voorzien. Zondag 19 mei houdt het landbouwmuseum opendeurdag. Op pinkstermaandag grijpt de jaarlijkse vissersmis plaats in de vismijn, gevolgd door de zegening van de vloot, de traditionele bloemenhulde aan het vissersmonument en de huldiging van de verdienstelijkste reders.

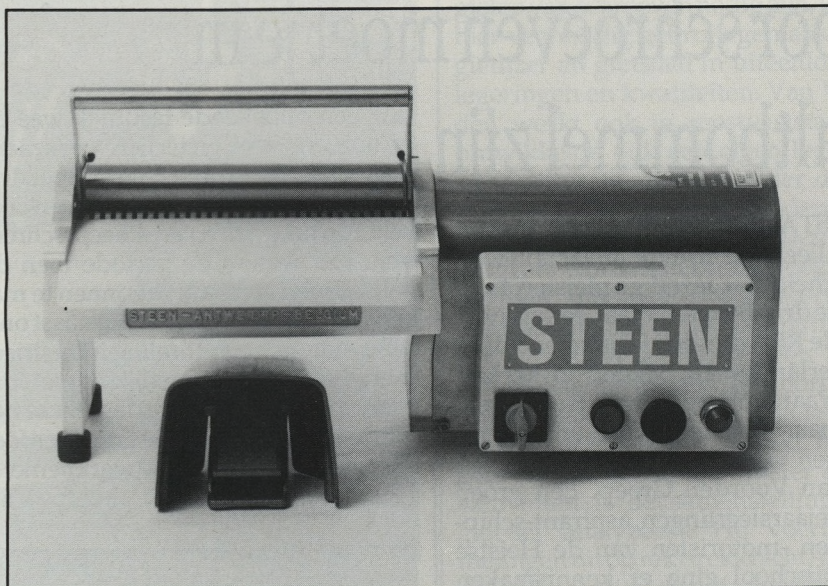
### Premier Martens wordt "Paardevisser"

Zaterdag 16 maart wordt eerste minister Wilfried Martens aangesteld tot ereburger van Koksijde en lid van de "Orde van de Paardevissers". Het genootschap van de garnaalvissers te paard telt een zevental leden. De aanstelling grijpt plaats ter gelegenheid van de officiële start van de toeristische samenwerking tussen de gemeente Koksijde en de stad Namen.

De samenwerking moet volgende zomer tot uiting komen door uitwisseling van de kunstwerken van het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke en het Provinciaal Museum Félicien Rops uit Namen.

# STEEN<sup>®</sup> WORLDWIDE

ONTHUIDMACHINE - SKINNING MACHINE  
ECORCHEUSE - ENTHÄUTEMACHINE



De STEEN ST. 111 is de ideale machine voor de groothandel, horeca en detailhandel. Zelfs ongeschoold personeel kan op een snelle en efficiënte 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

**BBL**

## Bedrijfsbezoek

# Voor schroeven moet je in

## Zaltbommel zijn

HET STADJE ZALTBOMMEL bestaat niet alleen in een liedje, maar is in werkelijkheid een gezellige pleisterplaats aan de drukbevaren Waal, een zijrivier van de Rijn, die zich kronkelend door Gelderland snijdt. Bekend om het kasteel Waardenburg met zijn Faustlegende, maar in scheepvaart- en visserijkringen vooral als de thuisbasis van de Van Voorden Groep. Een groep laatstejaarsleerlingen, aspirant-schippers en -motoristen van de Heistse visserijschool ging er kennismaken met de sloopschroevengietterij, de herstelplaats, de ateliers voor roeren, stuurmachines, koeltechniek en waterbehandeling. HVB ging mee.

Zoals elke morgen tijdens de voorbije weken was het een mistige bedoening toen de groep nog voor het ochtendgloren de weg opging. Een rit van drie uur bracht directeur De Vocht en zijn gedisciplineerde discipelen - het mag gezegd worden - naar de hoofdzetel van de Van Voorden Groep in Zaltbommel. Het was geen onbekend terrein voor het gezelschap waaronder de leraars Johan Savels (motoren en elektriciteit), Freddy Vandierendonck (motoren en elektriciteit) en Roger Vantorre (schipper van de school). Heist was al eens eerder te gast in het bedrijf dat volledig in handen zit van ingenieur en algemeen directeur Gerard Hoorn.

### Bronsgietterij

De gietterij Van Voorden werd 78 jaar geleden opgericht, in een tijd dat lassen

nog een onbekende techniek was en er nog erg veel gietterijen werkzaam waren. Het bedrijf bestond amper drie jaar toen Van Voorden reeds overschakelde op het gieten van sloopschroeven. Het was in de periode toen de zeilschepen gebruik begonnen te maken van hulpmotoren. Daarnaast ontwikkelde zich een afdeling industrieel gietwerk waar de moeilijkste gietvormen voor derden tot de dagelijkse bezigheden behoorden. De grootste afdeling van de groep telt 110 werknemers. De naambekendheid heeft Van



Kempenaar Peter Schotanus, vertegenwoordiger van Van Voorden in België, die het bezoek regelde en de groep de hele dag toelichting verstrekke. (foto gw)

Voorden vooral aan de sloopschroeven te danken. Tienduizenden schroeven in alle bruikbare legeringen gingen de deur uit. Schroeven van kleine diameter tot 4.000 mm in gietijzer, brons tot aluminium. Omwille van de uitzonderlijke eigenschappen gaat de voorkeur steeds meer naar harde schroeven in mangaanbrons en nikkel-aluminiumbrons.

Van Voorden heeft een eigen ontwerpafdeling die over een grote ervaring beschikt en gebruik maakt van de modernste technieken inzake elektronische gegevensverwerking. De productie van de schroeven is nog steeds stukwerk, waarbij heel wat stielkennis te pas komt. De meeste werknemers zijn trouwens in de schroefvormerij opgeleid. Het principe van het gieten is vrij eenvoudig: vloeibaar metaal in holten van zand gieten. Na afkoeling wordt de waardeloze mantel verwijderd. In de praktijk is heel wat ervaring nodig om een onberispelijk gietstuk te bekomen. Bovendien moet bij de voorbereiding al rekening worden gehouden met de krimp die optreedt bij afkoeling. De produktiemethoden werden wel verfijnd, maar ondanks alle moderne hulpmiddelen blijft de productie gebaseerd op vakmanschap. Het voorbereidend werk dat tot de gietvorm leidt moet voor elke schroef herhaald worden. Schroeven maken is stukwerk op maat.

Van Voorden ontwikkelde in de loop der jaren een uitzonderlijke giettechnische kennis, maar het gietproces blijft een ambachtelijke bezigheid waarbij de kennis van de gietmeester een belangrijke rol speelt. Het duurt trouwens jaren vooraleer iemand die verantwoordelijkheid krijgt.

### Schroefbladen

Naast de vaste schroeven die uit één gietvorm komen produceert het be-

## 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



Het maken van de gietvorm in zand volgens plan vraagt een grote vaardigheid. (foto gw)

drijf ook schroefbladen en naven voor verstelbare schroeven. Door toepassing van speciale produktietechnieken verloopt de produktie van deze schroefbladen enigszins anders dan bij de vaste schroeven. Schroefbladen

voor verstelbare schroeven kunnen in series vervaardigd worden, in tegenstelling met vaste schroeven die uniek zijn.

De gieterij voert ook andere opdrachten uit waarbij de klant de vormgeving

en materiaalkeuze bepaalt. Naast de bronslegeringen die vooral voor het gieten van schroeven nodig zijn, wordt hier veelvuldig gebruik gemaakt van gietijzer en gietstaal in uiteenlopende legeringen en kwaliteiten. Van Voorden werkt ook in roestvaststaal en ontwikkelde ook een eigen legering voor slijtvaste stukken onder de benaming Mohard. Vooral onderdelen voor de baggerindustrie. Zolen voor korigers worden in bromial-legering gegoten, een legering die weerstand biedt aan slijtage en het niet lijdt onder het agressieve zeewater. Een eigen kwaliteitskontrolelabo staat borg voor de bedrijfszekerheid van de geleverde stukken. De laborant maakt hierbij gebruik van een spektrometer die 17 elementen is de samenstelling van giet-sel analyseert. Hij voert ook metingen uit op rek (trekkracht) omdat een kwaliteits-schroef nu eenmaal moet voldoen aan welbepaalde klassifikaties.

#### Straalbuizen

De naam Van Voorden staat niet alleen voor scheepsschroeven, maar ook voor de in de visserijsector welbekende Hodi-straalbuizen. Vanaf 1957 voerde het



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

LANGENIEUWSTRAAT 17  
2000 ANTWERPEN

FAX 03/233 76 18  
Tx 34.917

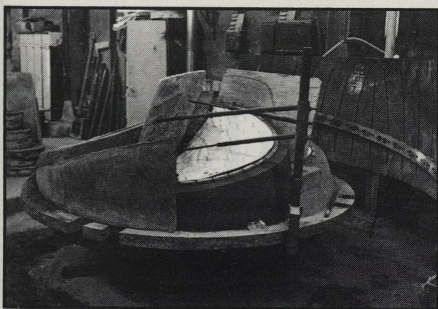
Tel. 03/233 78 38



De groep leerlingen en leraars van de visserijschool van Heist die de vier bedrijven van de Van Voorden Groep in Zaltbommel bezochten. (foto gw)

eigen staalkonstruktiebedrijf Hodicon in Leiden het laswerk voor de straalbuizen uit volgens de ontwerpen van Hodi-Zaltbommel. Bij de vervaardiging van straalbuizen komt immers geen gietwerk te pas, maar des meer las-, pers- en walswerk. Twee jaar geleden verhuisde de productie naar een modern atelier in Zaltbommel. Hodi leverde vanaf de jaren zestig bijna exclusief aan de visserijsector. De grootste straalbuis staat momenteel op de SCH.171 Cornelis Vrolijk met een schroefdiameter van 3.800 mm en er is een straalbuis in de maak voor een diameter van 4.000 mm voor een nog grotere treiler. Dergelijke straalbuizen van 20.000 kg werden reeds geleverd aan hoogzeeslepers als de Smit Rotterdam, Smit Londen en Smit Singapore.

Door het plaatsen van een straalbuis



De vormer gebruikt hulpmiddelen om de gietvorm klaar te maken. De spijkers geven de dikte van het schroefblad aan (foto gw)

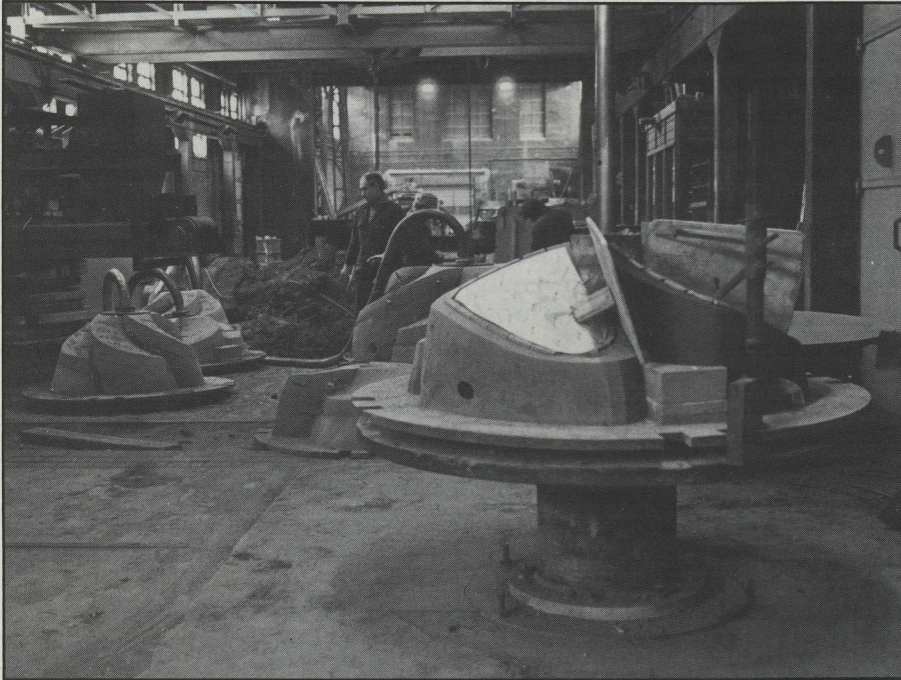
verhoogt de trekkracht maar levert ook een brandstofbesparing tot dertig procent op. Naarmate de prijs van de brandstof opliep kreeg de straalbuis meer toepassingen. Extra stuwkracht wordt bekomen door gebruik te maken van een schroef met Caplan-vorm. Niet alleen voor vissersvaartuigen en slepers die door de aard van hun bezigheden over een grote trekkracht dienen te beschikken, maar ook binnenschepen en baggerboten maken steeds meer gebruik van straalbuizen. Voor de binnenvaart werd trouwens de Hodi-Majestic ontwikkeld die over specifieke eigenschappen beschikt. Hodi levert ook zogenaamde straalbuisroeren die eigenlijk niet meer dan draaibare straalbuizen zijn. Dergelijke installatie bevordert de wendbaarheid, een eigenschap die havensleepbootbestuurders zeer op prijs stellen. De stuwkracht van een schroef in een straalbuis staat in verhouding tot de diameter van de schroef. Een schroef met een diameter van 3.600 mm draaiende in een Hodi-straalbuis levert bij een vermogen van 2.000 pk 29 ton stuwkracht op. 3.000 mm diameter is goed voor 26 ton, 2.400 mm levert 23 ton op enz. Voor Eurokotters die niet meer dan 300 pk op de schroef mogen hebben levert de plaatsing van een straalbuis een betekenisvolle stuwkrachtverbetering op. Een schroefdiameter van 2.100 mm is goed voor 5,3 ton en bij een diameter van 1.500 mm is maar 4,4 ton meer.

#### Schroefreparatie

Van Voorden zorgt ook voor de opvang van beschadigde schroeven. Elk jaar komen er duizenden schroeven terecht. Schroefreparatie kan nodig zijn als gevolg van vervorming, cavitatie en slijtage. Van Voorden Reparatie beperkt zich niet tot herstelling van schroeven van eigen fabrikaat. Iedere schroef van om het even welk materiaal wordt er deskundig behandeld in een afzonderlijk bedrijfsgebouw. Deze afdeling is weliswaar klein van omvang, maar maakt een belangrijke komponent uit in de dienstverlening. Ook hier staan ervaren mensen ter beschikking die weten hoe een zieke schroef weer gezond kan worden. Op dit vlak wordt de grootste activiteit aan de dag gelegd in de afdeling Zaltbommel, maar ook op andere plaatsen in Nederland, Duitsland en België (Rupelmonde) zijn filialen voor schroefreparatie aanwezig die een snelle service mogelijk maken.

Tenslotte Omvat de Van Voorden Groep nog het welbekende Promac (koudetechniek, ruimkoeling, scherfijsmachines, waterbehandeling) en de afdeling Promac-Maritiem (verstelbare schroeven, boegschroeven, stuurmachines, stabilisatoren) die enigszins buiten het bestek van deze bijdrage vallen. De leerlingen van de Heistse visserijschool namen ook daar een kijkje. Voorwaar een leerrijke dag. (gw)

## De Van Voorden Groep

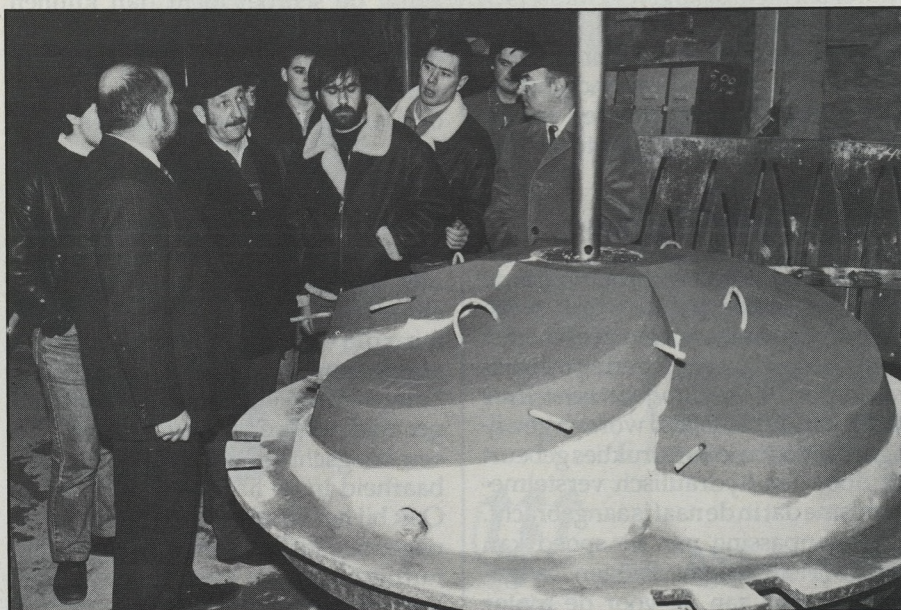


In het schroefvormerij wordt elke schroef een na een gemouleerd. Rechts op de grond enkele afgewerkte gietvormen. (foto gw)

### FOTO 8

De Van Voorden Groep omvat vijf werkmaatschappijen die bekend zijn onder de naam Van Voorden Gieterij B.V., Van Voorden Reparatie B.V., Promac B.V., Hodi-Zaltbommel B.V.

en Metagis B.V.. Dit laatste bedrijf is een nonferro gieterij in Ridderkerk van ingenieur Gerard Hoorn die met ingang van 1 januari 1987 het volledig aandelenpakket van de familie Van



De onderste en bovenste gietvorm liggen op elkaar. Tussenin is ruimte voor het gieten van de bronslegering. (foto gw)

Voorden overnam.

De vijf zelfstandige werkmaatschappijen met 240 werknemers kennen een nauwe onderlinge samenwerking, omdat de doelgroepen elkaar in de meeste gevallen overlappen. Zowel voor de Nederlandse als de Belgische visserij is de Van Voorden Groep op gebied van voortstuwing, stuurmachines, koel- en scherfijsinstallaties een van de belangrijkste leveranciers.

□ De gieterij is de oudste tak van de onderneming. Opgericht in 1912 is de afdeling uitgegroeid tot pijler van de groep. Van Voorden Gieterij B.V. is niet alleen een gespecialiseerd bedrijf voor het ontwerpen en gieten van schepsschroeven tot 4.000 mm in gietijzer, aluminium, mangaan- en nikkel aluminiumbrons. De gieterij produceert ook heel wat ander stukken van 25 tot 20.000 kg voor de industrie.

□ Van Voorden Reparatie B.V. is een klein maar belangrijk onderdeel van de groep. In de ateliers komen jaarlijks duizenden beschadigde schepsschroeven binnenkomen. Niet alleen in Zaltbommel, maar ook in de bijhuizen in IJmuiden, Delfzijl, Alblasterdam, Bolnes, Gustavsborg (Duitsland) en in Rupelmonde (België). Gespecialiseerde arbeiders zorgen voor reparatie van beschadigde schroeven, oplassen, slijpen enz.

□ Hodi-Zaltbommel B.V. is een bedrijf voor ontwerpen en uitvoering van straalbuizen. Sinds 1988 vindt de productie van straalbuizen en straalbuisroeren (draaibare straalbuizen) volledig in de afdeling Zaltbommel plaats.

□ Promac B.V. is een onderneming die drie sectoren bestrijkt en een eigen service-afdeling op de been bracht. De verschillende afdelingen zijn:

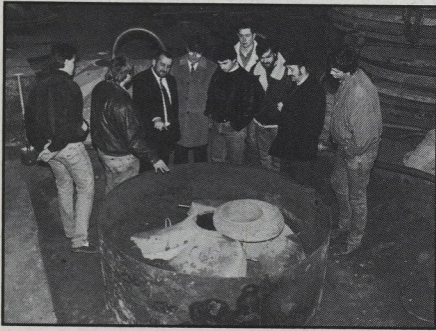
- Afdeling maritiem: levert een gamma producten voor de scheepvaart en de visserij zoals verstelbare schepsschroeven, boegschroeven, stuurmachines, stabilo-roeren en hogedruk warmwaterreinigers.

- Afdeling koudetechniek: gespecialiseerd in de vervaardiging van visruimkoeling en scherfijsmachines.

- Afdeling waterbehandeling: vervaardigt drinkwaterunits waarbij zee-water op basis van omgekeerde osmose tot drinkwater wordt omgevoerd.



# Geen schroef zonder spoed



De gietvorm gaat in de put voor het gieten van de schroef. (foto gw)

Over de werking van een schroef leert men alles in een handboek voor *hydrodynamica*. In het kort gezegd zorgt de rotatie van de schroefbladen voor het omzetten van een draaiende beweging in een voortstuwende die loodrecht staat op het aandrijvingsvlak. De grootte van de kracht wordt bepaald door het aantal schroefbladen (3,4,5 of 6) en de *spoed* (d.i. de afstand tussen twee windingen van de schroef, gemeten volgens de richting van de spil). Bij moderne schroeven is de spoed niet konstant over de straal van de schroef. De vorm van de bladdoorsneden is op verschillende cilinderdoorsneden gemodelleerd. Het hoe en waarom wordt nauwkeurig berekend in het studie-bureau in functie van de gewenste eigenschappen. Met een *loopschroef* loopt het schip beter maar met een *trekschroef* wordt meer kracht ontwikkeld. Dit alles is afhankelijk van de spoed waarvoor geen konstante bestaat. Als referentiewaarde wordt doorgaans de spoed van de schroeflijn rakend aan de bladdoorsnede op een straal van 35 procent van de schroefdiameter genomen. De eigenschappen van de trekschroef en de loopschroef zijn terug te vinden in de veelgebruikte zogenaamde *kompromisschroef*.

Een schroef kan een linkse of een rechte spoed hebben, afhankelijk van de bij vooruit varende gewenste draai-richting. Voor een goede werking moet de grootte van de spoed aangepast zijn aan de omwentelingssnelheid en de translatiesnelheid (overbrenging) waarvoor de schroef werd ontworpen. Voor het bekomen van een gunstig rendement (de verhouding van het sleepvermogen t.o.v. het aandrijfvermogen) moet de schroefdiameter in verhouding staan tot de grootte van het schip. Bovendien moeten bij de gebruikte omwentelingssnelheden

extreme waarden tussen spoed en diameterverhouding worden vermeden. In gevallen waar de schroefdiameter beperkt is (bv. in de binnenvaart in ondiepe kanalen) treedt een rendementsverbetering op door de schroef in een straalbuis te plaatsen.

## Cavitatie

De werking van de schroef berust op de eigenschap van een draagvleugel waarbij door beweging in een medium (tussenstof is hier water) een beweging ontstaat. Op de in een stromingsveld geplaatste draagvleugels (lees schroefbladen) werken *liftkrachten* die ontstaan door de onderdruk aan de zuigzijde. Deze hydrodynamische drukverlaging neemt toe met de belasting van de schroefbladen en hangt samen met de stromingssnelheden rond het bladprofiel en de kromming van de stroombanen. De onderdruk kan een waarde bereiken waarbij de druk in de vloeistof gelijk wordt aan de *dampspanning* (d.i. druk die dampen en gassen uitoefenen op een wand). In dat geval treedt het bekende cavitatieverschijnsel op. Door implosies ontstaan hierbij holten in de onderdelen van centrifugaal draaiende toestellen. Naarmate de schroeven ontworpen worden voor een grotere belasting en omtreksnelheid of hogere geluidseisen worden gesteld dringt proefondervindelijk modelonderzoek onder werkelijkheidsgetrouwe omstandigheden zich meer op om het optreden van dit natuurkundig verschijnsel te vermijden.

## Schroeftypes

Het meest gebruikte schroeftype is de *schroef met vaste spoed*. Ze wordt in één geheel gegoten en is voor zeeschepen samengesteld uit een legering op basis van koper. Bij de *schroef met verstelbare bladen* kan de bladstand worden gewijzigd. Bij moderne konstrukties gebeurt dit door een hydraulisch verstelmechanisme dat in de naaf is aangebracht. Door aanpassing van de spoed kan het voortstuwingsvermogen aangepast worden aan de voor de motor gewenste omwentelingssnelheid. Schepen die met een dergelijk schroef uitgerust zijn kunnen in uiteenlopende

werkomstandigheden steeds over een gunstig rendement beschikken en het vergemakkelijkt het manoevreren. In vergelijking met een vaste schroef vergt een verstelbare schroef een hogere investering en meer onderhoud. Het maximale rendement ligt iets lager door de grotere naafdiameter en eisen gesteld aan de bladvorm.

## Schroefkeuze

De keuze van de schroef is sterk afhankelijk van het geïnstalleerde motorvermogen. Voor een optimale functionering van de schroef moet rekening worden gehouden met een goede toestroming van het water, het toerental van de motor en het gebruik van een straalbuis. Eigenlijk houden de scheepsontwerpers al vanaf het begin van het concept rekening met de werking van de schroef. Vooral de toestroming van het water is afhankelijk van de vorm van het achterschip. Voor een hoge stuwkracht is veel water nodig. De schroef moet dan ook minimaal 1 tot 1,2 meter onder water draaien om luchtaanzuiging te voorkomen. Zuigt de schroef lucht dan kunnen hevige trillingen optreden met alle nare gevolgen vandien. Bij de keuze van de schroef en/of boegschroef is deskundige overleg noodzakelijk.

## Boegschroef

Meer en meer vissersvaartuigen krijgen een tweede schroef. Het gaat hier niet om een tweede voortstuwingschroef die meer rendement oplevert maar om vistechische redenen wordt afgewezen, maar om een boegschroef. Noordzeetreilers van 38 meter en langer maken steeds meer gebruik van een boegschroef om de manoeuvreerbaarheid in de havens te verbeteren. Ook bij het inhalen, waarbij het schip nagenoeg stil ligt, kan een boegschroef nuttig zijn om de koers te corrigeren. Voor de boegschroef wordt doorgaans gebruik gemaakt van kleinere schroeven aangedreven door motoren van 80 tot 150 pk. (gw)

# ABB

ASEA BROWN BOVERI

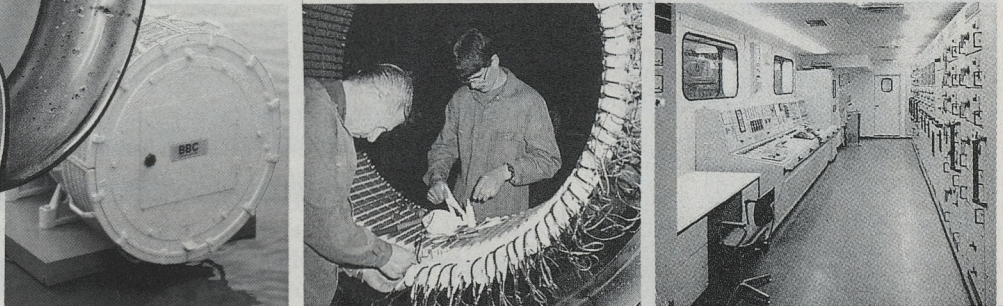
## Uw met de Belgische havens

**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.



**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



**RAYTHEON NAVIGATIE ELECTRONICA brengt U dichter waar U wenst te zijn**

**RAYSTAR 920**  
 Revolutionaire GPS met snelle meervoudige ontvanger. Breed LCD scherm. Interface met Loran-C, Satnav of Decca mogelijk.

**RAYNAV 780**  
 De gemakkelijkst-te-gebruiken hoge-prestatie Loran C. Mogelijke tweeketen verkrijging en koersbepaling ter verbetering van LOP hoeken en bestrijktingsgebied.

**RADAR R-41X**  
 Bereiken 1/8 - 48 NM  
 Twee variabele range markers. Twee electronic bearing lines. Waypunten van de navigator op het radar scherm.

**INES**  
 N.V. S.A.  
 INES telefoonnummers  
 050/544755  
 059/323401

In de dikke mist stapten staatssecretaris De Keersmaeker, burgemeester Lippens, volksvertegenwoordiger Desutter, directeur De Vocht en talrijke anderen op naar het vissersschuldeplein. ☞



## Heist schrikt niet terug voor ijskoude 'vissersschulde'

Het was echt geen weer om op straat te komen. Dikke mistbanken lagen over de kust en het kwik zakte ver beneden het vriespunt. Toch liep de onttorende parochiekerk van Heist vol voor de traditionele Vissersmis, gevolgd door de bloemenhulde aan het Vissersmonument en een receptie in de plaatselijke visserijschool.

De karnavalviering in Heist wordt sinds jaren voorafgegaan door een herdenking van de op zee gebleven vissers. Een sobere en ontroerende plechtigheid die start met een eucharistieviering in de St.-Antonius Abt-kerk. Vandaar gaat het procesiegewijs naar het Vissersschuldeplein. Aan de kop van de optocht de burgerlijke overheid, dit jaar in aanwezigheid van staatssecretaris De Keersmaeker, burgemeester Lippens en andere Knokse voor- en achteraan. Leden van "De Heistse Klakkertjes" droegen een veertigtal bloemstukken die aan de voet van het in een zware mist gehulde monument werden neergelegd. De barre weersomstandigheden speelden ook de harmonie parten. De nationale hymnen bleven in de bevroren instrumenten steken. Het was dus maar best dat de plechtigheid zo kort mogelijk werd gehouden.

### Bemanningstekort

Tijdens de ontvangst in de Zeevisserijschool van het Gemeenschapsonderwijs brak directeur Jules De Vocht een lans voor de herwaardering van het vissersberoep. Voor de terugloop van het aantal leerlingen in het visserijonderwijs zijn verklaringen te vinden, maar dat mag niet verhinderen dat het de taak is van iedereen die met de visserij begaan is om ook de mooie kanten van de

vissersstiel te belichten, zei de directeur. De verlenging van de schoolplicht tot 18 jaar, de goed bezoldigde arbeidsmogelijkheden aan de wal, de hunker naar een normaal sociaal leven, het zijn allemaal factoren die de jongeren van het vissersberoep weghouden. Ook het feit dat de gezinnen minder kinderrijk zijn zorgt voor opvolgingsproblemen in een sterk familiaal gebonden sector waar het beroep van vader op zoon overgaat. Om al die redenen hebben rederijen ter zeevisserij nu te kampen met een bemanningstekort. Directeur De Vocht pleitte dan ook voor een beter onthaal en begeleiding aan boord van de jongens die ondanks alles voor de harde vissersstiel kiezen.

Vermelden we nog dat tijdens de ontvangst de loting plaats greep voor de prijs van 25.000 frank, geschonken door het gemeentebestuur, voor de deelnemende vissersvaartuigen aan de jaarlijkse zeewijding. De prijs ging naar de rederij Silverpit die ter gelegenheid van de laatste zeewijding met de gepaviseerde Z.80 voor de rede lag. (tekst en foto's gw)



Na het neerleggen van de bloemkransen volgde de groet aan de op zee achtergebleven vissers.

Onder: Een veertigtal bloemkransen werden neergelegd aan de voet van het Heistse Vissersmonument.



## Ingrijpende veranderingen in het mobiele maritieme verkeer op komst.

Tijdens de Administratieve Wereldkonferentie van de Radioverbindingen voor de mobiele diensten, gehouden te Genève in september 1987 werden de maritieme frequenties in de korte golf band (telefonie, telegrafiemorse en radio-telex) volledig herschikt.

Het nieuw Internationaal Radioreglement voorziet dan ook een aantal belangrijke wijzigingen in het mobiele maritiem radioverkeer.

Deze ingrijpende wijzigingen gaan in op 1 juli 1991 te 00.01 u UTC.

Teneinde U toe te laten tijdig de nodige voorzieningen te treffen, gelieve het U hierna een overzicht te vinden van de nieuwe regeling, van kracht op 1 juli 1991.

### 1. DUPLEX-RADIOTELEFONIE

De huidige werkwijze (gekoppelde kanalen) blijft behouden. Wel wijzigen de frequenties. Hierna een tabel van de nieuwe duplex kanalen (draaggolf)

Kuststation Oostenderadio	Belgische schepen
4 MHz - band 4387 kHz	4095 kHz
4429 "	4137 "
4405 "	4113 "
4378 "	4086 "
4420 "	4128 "
4417* "	4125* "
6 MHz - band 6504 "	6203 "
6516* "	6215* "
8 MHz - band 8761 "	8237 "
8755 "	8231 "
8752 "	8228 "
8731 "	8207 "
8725 "	8201 "
8734 "	8210 "
8803 "	8279 "
8779* "	8255* "
12 MHz - band 13095 "	12248 "
13113 "	12266 "
13131 "	12284 "
13119 "	12272 "
13128 "	12281 "
13137** "	12290* "
16 MHz - band 17278 kHz	16396 kHz
17314 "	16432 "
17329 "	16447 "
17320 "	16438 "
17266 "	16384 "
17302* "	16420* "
22 MHz - band 22768 "	22072 "
22750 "	22054 "
22735 "	22039 "
22720 "	22024 "
22810 "	22114 "
22756* "	22060* "

De kanalen in bovenstaande tabel

werden gerangschikt volgens een geraamde bruikbaarheidsgraad.

De kanalen gemerkt met een asterix (\*) zijn oproepkanalen.

### 2. SIMPLEX-RADIOTELEFONIE

Hierna een tabel met de eveneens gewijzigde simplexradiotelefonie kanalen (draaggolf).

4 MHz - band 4146 kHz	4149 "
6 MHz - band 6224 "	6227 "
	6230 "
8 MHz - band 8294 "	8297 "
12 MHz - band 12353 "	12356 "
	12359 "
	12362 "
	12365 "
16 MHz - band 16528 "	16531 "
	16534 "
	16537 "
	16540 "
	16543 "
	16546 "
22 MHz - band 22159 kHz	22162 "
	22165 "
	22168 "
	22171 "
	22174 "
	22177 "
3. H.F.-FREQUENTIES VOOR NUMERIEK SELLCALL-SYSTEEM (DSC)	
Ook de frequenties voor het numeriek selcall-systeem wijzigen. Hierna eveneens de nieuwe frequenties:	
4 MHz - band 4207,5 kHz*	4208 "
	4208,5 "
	4209 "
6 MHz - band 6312 "	6312,5 "
	6313 "
	6313,5 "
8 MHz - band 8414,5 "	8415 "
	8415,5 "
	8416 "
12 MHz - band 12577 "	12577,5 "
	12578 "
	12578,5 "
16 MHz - band 16804,5 kHz*	16805 "
	16805,5 "
	16806 "
22 MHz - band 22374,5 "	22375 "

22375,5 "

\* Enkel voor Nood en Veiligheid

### 4. WERELDOMVATTEND NOOD-VEILIGHEIDSSYSTEEM (GMDSS - SMDSM)

Hoewel bovenvernoemd systeem (en dan nog enkel op vrijwillige basis) slechts vanaf 01.02.1992, in voege treedt gelden reeds van 01.07.1991 af, de beschikkingen van het gewijzigd hoofdstuk IX en het nieuw hoofdstuk N IX van het Radio Reglement.

Iedere uitzending, die nood-, spoed-, en veiligheidsberichten kan storen op de frequenties 500 kHz; 2174,5 kHz; 2182 kHz; 2187,5 kHz; 4125 kHz; 4177,5 kHz; 4207,5 kHz; 6215 kHz; 6268 kHz; 6312 kHz; 8291 kHz; 8376,5 kHz; 8414,5 kHz; 12.290 Khz; 12520 kHz ; 12577 kHz; 16420 kHz; 16695 kHz; 16804,5 Khz; 121,5 Mhz; 156,525 MHz (kanaal 70) of 156,8 MHz (kanaal 16) of in de frequentiebanden 406 - 406,1 MHz, 1544 - 1545 MHz en 1645,5 - 1646,5 MHz is verboden.

Ook uitzendingen die de nood- en veiligheidsberichten storen op de andere frequenties, opgesomd in sectie I van het huidige artikel 38 en sectie I van het artikel N 38 zijn verboden.

## Maaskant bouwt nieuwe Eurokotter BOU.201 af

Het casco voor de nieuwe Belgische Eurokotter BOU.201 werd enkele weken met nog drie andere casco's, reeds voorzien van een straalbuis, per vrachtschip uit Joegoslavië aangevoerd. Vanuit Rotterdam werden de rompen naar Maaskant Shipyards in Stellingen gesleept. De casco's gingen zo vlug mogelijk in het droogdok om de schroefas en de schroef te monteren. De romp voor de BOU.201 ging vervolgens naar de Maaskant-afdeling in Bruinisse waar de verdere afwerking plaats grijpt.

De BOU.201 wordt 'volgesn de papieren gebouwd in opdracht van André Desmidt, destijds eigenaar van de ondertussen geschrapte Z.201 Marie-Madeleine. De nieuwe Eurokotter met gesloten achterschip wordt eigendom van de Belgische rederij N.V. Noordpas waarin de Nederlandse B.V. Albatros hoofdaandeelhouder zal zijn.

## Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen

JANUARI 1991

### Adresverandering:

□ Z.403 STERN, eigendom B.V.B.A. Stern, Westkapellestraat 112, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.38.95

□ Z.284 VICKY, eigendom Rederij Fox, M. Pyckstraat 9, 8370 Blankenberge  
Zeebrief: 17.1.91

### Verandering benaming onderneming:

□ N.708 RUYTINGEN, eigendom B.V.B.A. Rammeloo Gebroeders, Albert I laan 52 D, 8620 Nieuwpoort

□ N.709 MARDYCK, eigendom B.V.B.A. Rammeloo Gebroeders, Albert I laan 52 D, 8620 Nieuwpoort

### Inbouw nieuwe motor:

□ N.73 KOTJE, eigendom Roger Calcoen-Vermote, Nieuwpoortlaan 58, 8440 Middelkerke en Gino Calcoen-Breuning, Leopoldlaan 120, 8430 Middelkerke

Motor Iveco, 220kW-299 pk, bouwjaar 1991

Zeebrief: 8.1.91

### Verandering van eigendom:

□ Z.93 AALSCHOLVER, eigendom Alice Verbouw, Elisabethlaan 298, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.50.63

Zeebrief: 10.1.91

□ B.601 VANMAERLANT, eigendom N.V. Rederij Van Maerlant, Heiststraat 59, 8380 Zeebrugge - Brugge 5, tel. 050-54.41.37 en 54.44.65

Zeebrief: 10.01.91

Terug in de vaart en in te schrijven bij "anderen":

□ A.9 STERN, roepnaam: OPAI, loa 26,34 m., Bt. 91,95, bouwjaar 1953, werf 59, staal, motor Cummins 221 kW-300 pk, bouwjaar 1986, boomkorvisserij

Eigendom: N.V. A9 "STERN", Rozemaaiveld 22, 2030 Antwerpen, tel. 03-449.63.20 en 050-51.43.19

Zeebrief: 11.1.91

### Nieuw vaartuig:

□ Z.162 VANDYCK, roepnaam OPGF, loa 37,00 m., Gt. 386, bouwjaar 1990, werf 11, staal, motor Stork 662 kW-900 pk, bouwjaar 1990, boomkorvisserij

Eigendom: N.V. Bunkers-Dobbelaere, Laurierstraat 32, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-54.42.69 en 51.34.39

Zeebrief: 17.01.91

### Verandering van eigendom:

□ O.32 JESSICA, eigendom B.V.B.A. Juno, Kustlaan 112, 8380 Zeebrugge-Brugge 5, tel. 050-54.74.92

Verandering bruto tonnemaat en lengte:

Z.16 KON-TIKI II, eigendom: B.V.B.A. Kon-Tiki, Canadezenstraat 86, 8380 Lissewege

Bt. 198, loa 31,50 m.

Zeebrief: 28.1.91

## Stuurman Michel Janssens (Z.462) omgekomen

In de vooravond van 6 februari liep stuurman Michel Janssens (41), toen bij het inhalen een boomkor lossloeg, zware verwondingen aan het boven-

lichaam en een beenbreuk op aan boord van de Z.462 Zeeparel, op dit moment vissende ten noordwesten van Dieppe. Na een noodoproep van schipper Luc Demey bracht het Sea-kingteam van de Luchtmachtbasis in Koksijde een geneesheer aan boord om de eerste verzorging toe te dienen. Toen de draagberrie met de gewonde visser aan boord van de helikopter werd gehesen voor overbrenging naar het ziekenhuis van Le Havre gebeurde het drama. Door het slingeren van het schip - bij windstoten van 70 km en golven van 5 meter - sloeg de hijskabel vast en knapte af waardoor de speciale draagberrie in het ijskoude en kolkende water stortte. Niet zonder moeite en op risico van zijn eigen leven kon een duiker van het urgentieteam, de Veurnse luchtmachtadjudant Yves Peperstraete, het slachtoffer weer aan boord helpen. Ondanks intense reanimatiepogingen overleed de Heistse visser aan de gevolgen van onderkoeling en zijn verwondingen.

Michel Janssens trad een half jaar geleden in dienst van reder Pauwaert, was gehuwd met Gerarda Rys en vader van een 13-jarige en een 17-jarige dochter. De uitvaartdienst greep donderdag 14 februari plaats in Heist.

## DELTA FLEX BELGIUM N.V.

Kielbankstraat 1 A,

8380 Zeebrugge

\* industriële artikelen voor visserij, scheepvaart en industrie \* Facom kwaliteitsgereedschappen \* Lasapparaten, halfautomaten en lasdiesels  
SPECIALITEIT: SLANGEN - TECHNISCHE RUBBERAFDICHTINGEN

Tel: 050/54 66 10 & 050/ 54 67 13

Privé: 050/41 76 19

Fax: 050/54 68 02

## C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

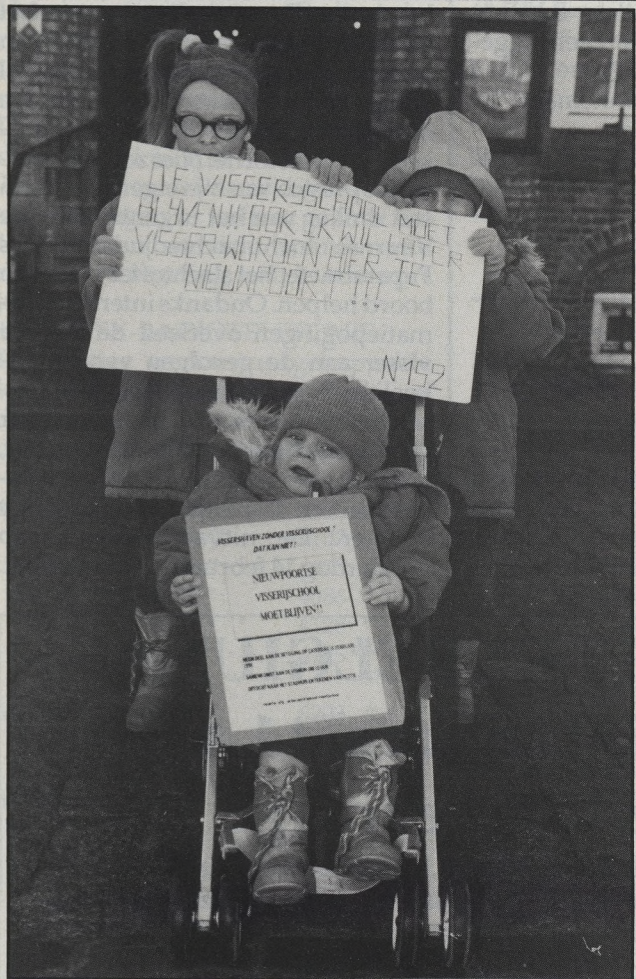
DE ZAAK LANGS DE BELGISCHE KUST WAAR DE VISSERIJ TERECHT KAN  
VOOR HUN SANITAIRE EN VERWARMINGSPROBLEMEN.

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

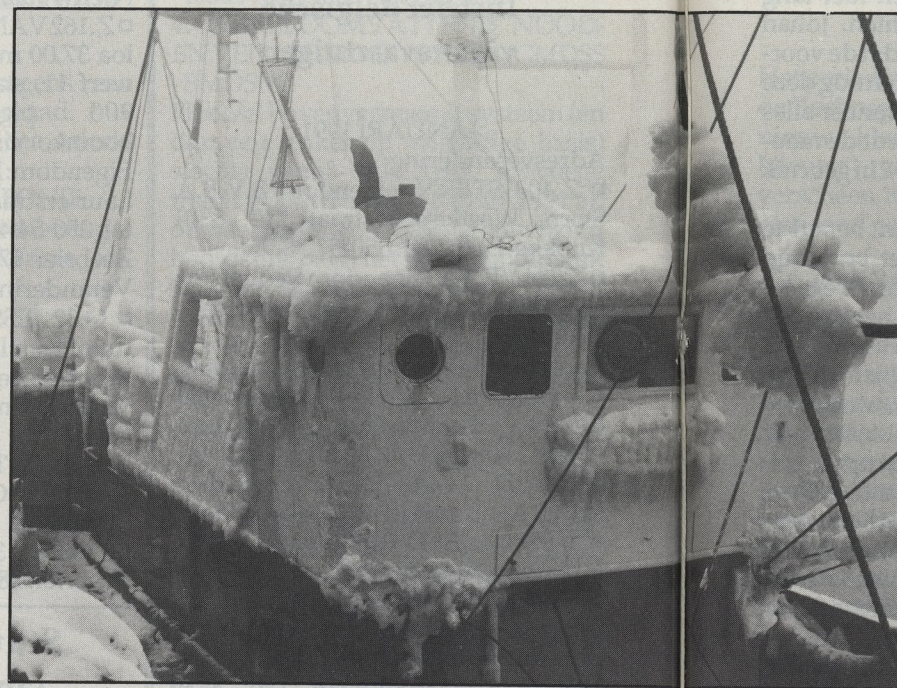
**Fortstraat 27, OOSTENDE**  
**Bruggelaan 12, BREDENE**

**☎ (059) 32 31 80**

# de maand in beeld



De gebeurtenis tijdens de voorbije maand in Nieuwpoort was de sluiting van de plaatselijke visserijschool. Van huis tot huis werden handtekeningen opgehaald en het kwam zelfs tot een betoging. Zelfs gewezen burgemeester Dewulf van Koksijde en pastoor Pattou van Nieuwpoort (foto onderaan) steunden het verzet.



Sneeuw en ijzel teisterden niet alleen onze wegen. Ook de visserij kreeg haar deel. Visservaartuigen die binnenliepen in Zeebrugge (links) en Oostende (rechts) zagen er dan zo uit.

De vriendenkring van het Noordzeeaquarium hield vorige zaterdag zijn eerste feest in het Oostendse Koninginnehof. Pas op 1 juli gestart, telt de vriendenkring al 430 leden. Ruim de helft was aanwezig op de feestmaaltijd die werd opgeleurd met optredens van Lucy Loes, Jef Klausing en dansen van De Zeepaardjes. Burgemeester Goekint zat in het gezelschap van voorzitter Robert Coelus en reder Norbert Hennaert. Lucy Loes, die door de aanwezigheid van de BRT-televisie bijzonder in de schijnwerpers stond, brengt hier een nummertje aan de eretafel.



De Zeebrugge havenkapitein, kommandant René Van Haverre bereikte op 2 februari de pensioenge-rechtigde leeftijd. De Waaslander zwierf na een opleiding aan de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen jaren de wereld rond. Na enkele jaren als haven-luitenant van de sluizen en droogdokken in Antwerpen belandde hij in 1966 in Zeebrugge waar samen met wijlen kommandant Paul Beeken de havenka-piteinsdienst uitmaakte. Gedurende 25 jaar zag hij Zeebrugge groeien tot wat het nu geworden is.

Nog een niet alledaags beeld op de Oostendse Baelskaai. Langlaufers vonden het een geschikte plaats om de skiën aan te binden. Voor een keer moesten de skilopers het niet in de Hoge Venen zoeken.



De RMT-jetfoils hebben een rekordjaar achter de rug. Ze vervoerden vorig jaar niet minder dan 351.411 passagiers, eën stijging met meer dan acht procent. Sinds het inzetten van de vleugelboten maakten reeds meer dan 2,5 miljoen reizigers gebruik van het snelle transport over zee.



Het volkscafé Ferry Boats op de Oostendse Visserskaai is dicht. Door de jaren heen kreeg het populaire café veel vissersvolk over de vloer. Voor de uitbaters Roger en zijn echtgenote kwam er na 34 jaar een einde aan en meteen verdween ook het laatste visserscafé op de kaai. (twee bovenstaande foto's)



Bouwwerken nieuwe vismijn deze maand van start

## ZV zet beste besommers in de bloemen



Door de uitzonderlijke weersomstandigheden waren niet alle reders, schippers en bemanningen van de gelauwerde vaartuigen aanwezig, maar toch voldoende om er een groepfoto aan over te houden.

DE ZEEBRUGSE VISVEILING maakt er de laatste jaren een gewoonte van om de reders en de bemanningen van de vaartuigen met de beste jaarbesomming per scheepskategorie te huldigen. Dat gebeurde op de ijsgladde maandag 11 februari opnieuw in de taverne Nautic Club aan de rand van de vissershaven. De bloemen en herinneringsschalen waren deze keer voor de Z.69, B.65, Z.41, Z.582 en Z.12.

In afwezigheid van algemeen directeur Pollet en de leden van de raad van bestuur voerde technisch directeur Johan Van de Steene het woord. Hij maakte van de gelegenheid gebruik om toelichting te verstrekken rond de komende bouwactiviteiten in de achterhaven.

"1990 was een jaar om niet te vergeten" zei Van de Steene, verwijzend naar de lage tongprijzen en de totale ineenstorting van deze markt op het einde van het jaar, om van de problemen in de Golf van Biscaje te zwijgen. "Ook voor de ZV was het een spannen jaar: eind september vorig jaar stonden wij nog met een minderbesomming van 130 miljoen ten opzichte van de opbrengst in september '89, maar uiteindelijk werd 1990 afgesloten met een nieuwe rekordjaarbesomming van 1.842 miljoen, een stijging van acht miljoen" bracht de spreker nog even in herinnering. Hij schreef dit resultaat toe aan de hogere besommingen die

per vaartuig in Zeebrugge werden gehaald. Vandaar dat de ZV eraan houdt de trouwe reders te belonen. Het behalen van deze topbesomming is vooral aan hen te danken. Het was de bevallige Zeebrugse Visambassadrice Christel Vanthournout die de trofeeën mocht overhandigen.

In de categorie grote boomkorvaartuigen werd de beste jaarbesomming gerealiseerd door de Z.69 De Kaper van reder Bart Schiltz en schipper Remi Carton. Bij de Eurokotters was de familie Vandewalle van de B.65 Artevelde aan het feest. In de categorie Kreefteputters behaalde de Z.41 Pieterjan van Jozef Rappé en Walter De Grootte het beste resultaat in Zeebrugge. De Z.582 Asannat van de redery Versluys en Franky Vantroyen ontpten zich als de best renderende gullenvangers. Tenslotte kon de Z.12 Sabrina van schipper-reder Eric Dobbels zich net als vorig jaar onderscheiden bij de garnaalvissers. Door de erbarmelijke weersomstandigheden waren niet alle laureaten opgedaagd, maar in die omstandigheden zal men hen dat niet ten kwade duiden.

### Bouwwerken van start

Nu de ZV de bouwvergunning voor het 'Europees Visserijcentrum en de definitieve toezegging van de FEOGA-

steun op zak heeft kan de start der werken in de achterhaven niet lang meer op zich laten wachten. Johan Van de Steene bevestigde dat de voorbereidende werkzaamheden nog deze maand van start gaan. Wanneer alles volgens plan verloopt wordt de nieuwe vismijn op 1 januari 1992 in gebruik genomen.

De ZV schreef reeds een beperkte aanbesteding uit voor het bouwrijp maken van de 21 hektaren Texacogronden. Streefdoel voor het kant en klaar hebben van de bouwzone is 1 mei. Om praktische redenen zal de eigenlijke bouw van de nieuwe vismijn pas na het bouwverlof starten. Er wordt immers nog gewacht op de voltooiing van de eerste 450 meter kaai-muur, door Openbare Werken voorzien voor 15 juli. De resterende 200 meter en de aanlegsteiger van 120 meter moeten tegen 1 december klaar zijn.

Na het bouwverlof beschikt de ZV nog over vijf maanden om de constructie voor de visveiling op te trekken. Op zich is dat geen probleem aangezien gebruik wordt gemaakt van prefabmaterialen. De helft van de voorziene pakhuisen moet eveneens tegen de openingsdatum overeind staan.

Ook met de bedrijven die al een optie namen op een strook grond wordt in de eerstkomende weken onderhandeld over het bouwdoosier. Van zodra het terrein er bouwrijp bij ligt kunnen ook deze ondernemingen aan bouwen denken. (gw)

† Op het ogenblik dat ons vorig nummer van de persen rolde overleed de Blankenbergse reder Louis D'Hondt, sinds meer dan 25 jaar eigenaar van de Zeebrugse bokkentreiler Z.586 Mermaid. De 71-jarige reder, echtgenoot van Rachel Bossier, stierf op 1 februari na een zware ziekte en werd op 6 februari ten grave gedragen.

† Op 13 februari overleed de 66-jarige Nieuwpoortse reder op rust Hilaire Rammeloo, echtgenoot van Clary Denys, in de St.-Augustinuskliniek in Veurne. De overledene, tot in 1975 eigenaar van het houten kustvaartuig N.36 Nadine, werd maandag 18 februari in Nieuwpoort ten grave gedragen. Hilaire Rammeloo was de oudste broer van de Nieuwpoortse reders Hubert en André Rammeloo.

† Ook werd ons medegedeeld dat reder-oprust Christiaens van de oud-O.243 is deze maand overleden. De overledene woonde te Gistel in de Eigen Haardstraat.

† Te Oostende overleed op 75-jarige leeftijd Charlie "Pipper" Pauwaert, op rust gesteld visser. Hij werd er begraven op 8 februari. De in 1915 te Engeland geboren overledene was weduwnaar van mevrouw Adolphine Schoukens.

## ZV-Nieuws in nieuw kleedje

Het periodieke informatiebulletin van de Zeebrugse Visveiling steekt in een nieuw kleedje. Het eerste "ZV-Nieuws"-nummer van het nieuwe jaar verscheen in twekleurendruk en op glanzend papier.

## ZV-koeltransporten uit Noord-Nederland

De Zeebrugse Visveiling heeft nu ook de organisatie van koeltransporten uit Noord-Nederlandse havens op poten gezet. Voortaan is aanvoer per as vanuit Eemshaven, de meest noordelijk gelegen Nederlandse zeehaven, en vanuit het aan de Eemsmonding gelegen Delfzeil mogelijk. In beide havens zorgde de ZV voor opvang van de vis en vervoer per koelwagen naar Zeebrugge. Hierdoor kunnen Belgische vaartuigen die in de Duitse Bocht actief zijn hun vangsten rechtstreeks naar huis laten overbrengen. Op die manier sparen de rederijen op brandstof én op zeedagen. Het ligt voor de hand dat de ZV de aanvoer liever naar de thuishavens afleidt. Er zijn immers regelmatig Zeebrugse vaartuigen die in de Nederlandse afslagen van Lauwersoog en Den Helder verkopen. In het verleden zette de ZV reeds koeltransporten op uit Britse (o.a. Milford Haven, Liverpool e.a.), Franse (Saint-Nazaire en La Pallice) en Deense havens. Vorig jaar was deze aanvoer goed voor 1.416 ton vis ter waarde van 80 miljoen frank.

## Herrie rond partij afgekeurde rode poon

Om de handel op niet-veildagen te stimuleren probeert de ZV sinds vorig jaar IJslandse vis te slijten. Dat gebeurt

doorgaans op dinsdag en donderdag. Zo ontstond dinsdag 5 februari in de Zeebrugse vismijn heibel rond de keuring en de verkoopbaarheid van een partij van 10 ton uit IJsland aangevoerde rode poon. Een keurder van het I.V.K. vond de knorhaantjes ongeschikt voor menselijke consumptie. De ZV liet echter een tegenexpertise verrichten en ook deze keer vond de roodbaard geen genade in de ogen van de veearts-keurder. De lading werd voor een derde keuring door een deskundige overgebracht naar een laboratorium van de Gentse Rijksuniversiteit. Die expertise leverde slechts 800 kg ongeschikte poon op. De betwisting sleepte uiteindelijk drie dagen aan. De rode poon werd uiteindelijk op donderdag 7 februari geveild. Dat de prijs van de IJslandse vis in deze omstandigheden geen hoge toppen zou scheren lag voor de hand. Toch was er heftig protest van de Federatie van Visgroothandelaars omdat niet alle kopers vooraf op de hoogte waren van de verkoop van het grootste gedeelte van de partij die uiteindelijk tegen de gunstprijis van 30 frank het kilogram werd toegewezen.

## België ontloopt achtdaagse stilligregeling

Het ziet er niet naar uit dat de Belgische overheid de verplichte maandelijkse achtdaagse stilligperiode zal opleggen aan haar rondvissers. Ons land is de mening toegedaan het onder de uitzonderingsbepaling in de Europese vangstverordening valt die het mogelijk maakt dat lidstaten opteren voor een (gedeeltelijke) ontheffing. Dit kan wanneer voor de Europese Commissie kan worden bewezen dat de lidstaat door toepassing van de 8-dagenmaatregel niet in staat zal zijn om dit jaar haar kwotum op te vissen.

## Duurdere standplaatsen aan de visstrap

Het Oostendse stadsbestuur mag voortaan tien procent meer vragen aan de standhouders op de visstrap. De gemeenteraad keurde een verhoging van de belasting op openbare markten goed. De zestien visverkopers moeten voor hun standplaats voortaan 66.000 frank betalen. De vernieuwde visstrap levert nu meer dan één miljoen op aan de stadskas.

**REDERS en VISSERS,**

**voor uw**

**SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING**

**wendt U in volle vertrouwen tot de**

**BEROEPSVERENIGING**

**HAND IN HAND**

**VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01**

**O.V.A.**

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

**Onderlinge Visafslag Oostende**

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

**Dè coöperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring**

# N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

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

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

Uw vertrouwen waard voor:

- \* NETTEN VOOR DE ZEEVISSERIJ  
(BOKKENVISSERIJ - GULLEN -  
HARINGVANGST - EUROKOTTERS -  
GARNAALVISSERIJ)
- \* TOUWWERK - GARENS - BESPEKKINGEN  
(kwaliteit MONOFIL ORANJE 0,50 mm)
- \* KORRETOUWEN STALEN KABELS
- \* ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



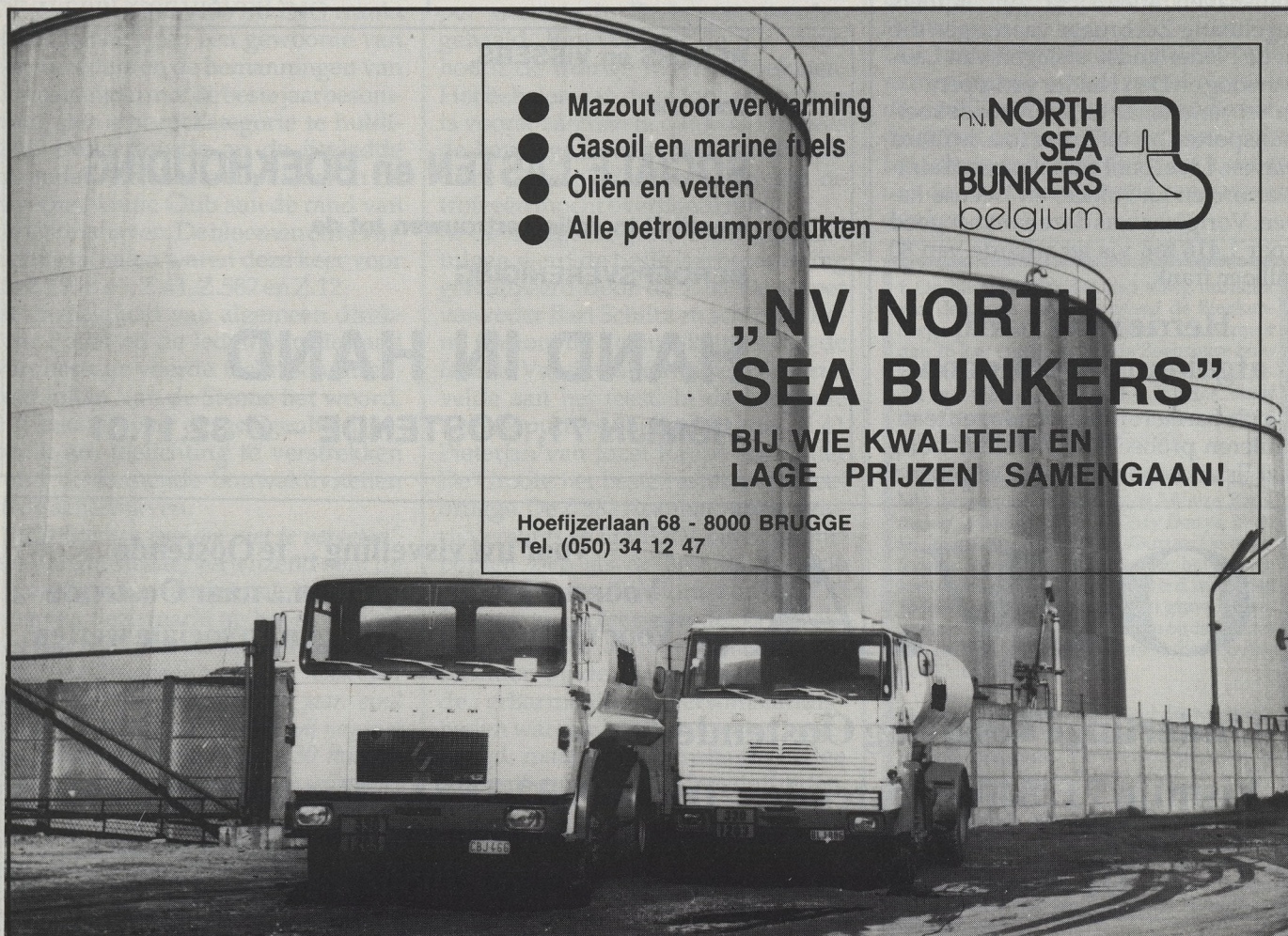
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumprodukten

n.v. NORTH  
SEA  
BUNKERS  
belgium

„NV NORTH  
SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN  
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



# Het Ware maar Droeve Verhaal

van Paul Korneel Loy

---

(opgetekend door zijn nazaat Marc Loy)

TOEN DE WEGEN er in de voorbije weken zo glad bijlagen dat zelfs onze hoofdredakteur uitgleed over de gedachte om ons de weg op te jagen voor het maandelijks Visserijblad-interview, overviel ons — in een luxueus moment van nietsdoen — de vraag waarom wij eigenlijk 'freelancen' voor dit blaadje.

Akkoord. Deze maritieme periodiek houdt ene Flor Vanderkerckhove van de straat af en belet ene seniele vuurtorenwachter dat hij neurotisch tegen z'n eigen zwaailicht gaat praten, begint te ruzieën met het redactie-antwoordapparaat of zijn vuurtoren omverzaagt, maar voor de rest...?

Waarom slijp ik iedere maand weer mijn pen voor dit 'onafhankelijk magazine van de zee'?

Ja, waarom? Dat wilden we echt wel eens weten. We sloten ons drie dagen op, koppelden de fax aan het automatisch antwoordapparaat, aten en dronken amper en banden alle Golf- en voetbaluitslagen.

Toen werd het ons stilaan duidelijk: onze latente zucht naar de zee en scheepsdek, naar schuimkoppen en zeilen zit al eeuwenlang in 't bloed.

Buiten het rekreative om hebben we persoonlijk zelfs geen directe binding met de zee, maar mijn vader Alfred voer z'n leven lang als scheepswerktuigkundige 1ste klasse, zowel op de Kongoboten als bij het Zeewezen op de Oostende-Doverlijn. Mijn grootvader Leopold was scheepstimmerman en de zoon van zijn broer, August, runde de scheepswerf 'Loy' aan het — nu verdwenen — derde handelsdok in Oostende. M'n grootvader Leopold kwam in 1865 om met zijn sloep 0.98 'Leonce', in een sneeuwstorm in Helgoland. En toen... Ja toen was ik beter uit de stamboom gevallen, de schotels beginnen afwassen, me gaan bezuipen of iets van die strekking, want wat toén — vòòr 1850 — uit de boot viel was niet mooi meer. Bloed en tranen waren ons deel.

'TBEGONER al mee dat ene Cornelis Philippus Loy, een broer van mijn overgrootvader, op 59-jarige leeftijd, als visser, stierf aan boord van de sloep 'Manzaniello' (zie ook 'Ter herinnering aan onze vissers' van Victor De Meester, ps 310-311) en waarvan de overlijdensakte door stuurman Korneel Loy werd ingeschreven op de monsterrol.

Vader Cornelis Francis van deze Cornelis Philippus was ook een Oostends visser en zijn vader, Philip Jacob was schoenmaker. Naar het schijnt komt dat in de beste families voor.

Uit het tweede huwelijk van de op zee gestorven Cornelis Philippus wordt op 12 december 1828 Paul Corneel Loy geboren. De rechtstreekse neef van mijn overgrootvader dus. Of mijn overgrootvader, dat mijn jongste zoon (12 jaar) ook Korneel heet dient bij verdere lezing als een hoogst vreemd maar vanaf nu te verwaarlozen detail beschouwd te worden.

Wie verder leest weze gewaarshuw. Vanaf nu wordt het wreed en bloedig!

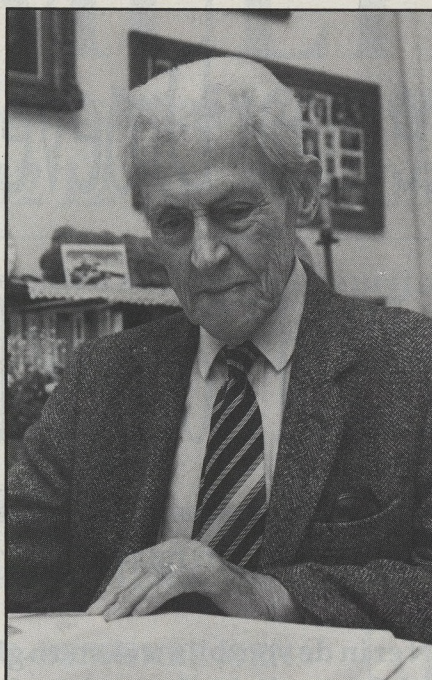
## De feiten

OP 13 MEI 1849 zeilt het Belgische vrachtschip 'Marie-Antoinette' — een schoener van 163 ton — weg vanuit Antwerpen naar havanna (Cuba), met een lading nagels, jenever en vloerstenen. Kapitein is Leopold Lauwers, stuurman is Lodewyck De Jonghe, bootsman is Christiaan Kassens en als matrozen varen Paul Korneel Loy (21), Jan Francis Haesebroeck (27), Juliaen Hadber, Hendrik Reinhard en Francis Barbé.

Omwille van tegenwind gaat het vaartuig op de Schelde voor anker en deserteren de matrozen Hadber en Reinhard. Wegens ziekte gaat ook Francis Barbé van boord. De stuurman monstert in Antwerpen matroos Leopold Vandeweghe (19) en scheepsjongen Jan Joseph Filaert (23) aan. Vanaf dan is Paul Loy de kok aan boord. Alle matrozen zijn geboren en getogen Oostendenaars, behalve Filaert die een Bruggeling is.

Op 25 mei kan het schip dan eindelijk onder zeil en begint een dramatische transat.

Uit het later gevoerd gerechtelijk onderzoek blijkt dat de bemanning door stuurman en kapitein on-



Alfred Loy bevoer, de familietraditie getrouw, de wereldzeeën, zijn zoon Marc daarentegen geraakte nooit verder dan het Veeerse Meer. (foto gw)

beschouwt en hardhandig aangepakt werden en dat doodsbedreigingen scheringen inslag waren. De matrozen hadden overigens reeds afgeproken klacht neer te leggen bij de Belgische konsul.

Dit provocerend gedrag beu stelt matroos Haesebroeck aan Loy voor de kapitein te vermoorden. Paul weigert eerst nog, maar na de zoveelste jenever stemt hij uiteindelijk toe. De overige matrozen worden op de hoogte gebracht. Ook Vandeweghe keurt na enig voorbehoud het voornemen goed en zegt zijn medewerking toe. Intussen heeft Haesebroeck de messen al gewet en wanneer hij een bijl voor de dag haalt laat ook de bange Filaert alle verzet varen.

Loy brengt dan de bootsman op de hoogte (die weigert alle medewerking). In de vroege namiddag trekt Loy naar de kajuit van de kapitein en doodt hem.

Op dek ziet hij hoe de dronken Vandeweghe de stuurman aan de hals gewond heeft. De stuurman smeekt om genade, belooft het schip naar Havana te loodsen, maar de twee kornuiten zijn onverbiddelijk. Beiden maken ze een einde aan het leven van de stuurman.

Tijdens het hele dram heeft de bange Filaert het kombuis niet verlaten.

Haesebroeck voert het roer. Loy wil zich ook nog vergrijpen aan bootsman Kassens, maar Vandeweghe overtuigt hem daarvan af te zien.

Opmerkelijk is wel dat Loy aanstoker Haesebroeck — die niet aan de moordpartij heeft deelgenomen — nu zelfs erg kordaat moet aanmanen te helpen de lijken over boord te kieperen. Wanneer de klus uiteindelijk geklaard is geeft de bemanning zich voor de rest van de dag over aan de drank.

Er wordt koers gezet naar New York met de bedoeling het schip daar tot zinken te brengen, maar de bootsman speelt het spel niet mee en voert een mee zuidelijke koers.

Op 10 juli kruisen ze een Amerikaanse bark en ze vertellen de bevelvoerder dat de kapitein en de stuurman dodelijk door de bliksem werden getroffen. De Amerikanen stellen nog voor hun tweede stuurman als loods op het schip te plaatsen, maar dat voorstel wordt door de Vlamingen afgewimpeld.

ter hoogte van de Bahama's noteren ze nog een ontmoeting met een schoener uit Abaco die de lading onderzoekt en drank, brood en vlees meejat. Omdat die zeerovers hen steeds maar blijven volgen besluit bootsman Kassens een noordwestelijke koers aan te houden, richting kaap Kanaveral en van daaruit naar Havana te varen, maar op 12 augustus loopt het schip vast op een rif. Tegen betaling helpen kustbewoners het schip weer vlot en enkelen varen als loods mee tot in Havana.

En weer wordt het vroegere plan opgevat het schip tot zinken te brengen en zich met de boten te redden. Kassens kan hen op andere gedachten brengen en wanneer blijkt dat de kust van Florida nogal wat groot wild herbergt is men de bootsman bijna dankbaar.

Wanneer Havana in zicht komt vertelt Loy aan Kassens dat ook hij over boord zal gaan. Wanneer Loy en Vandeweghe het schip verlaten hebben om te bunkeren vertelt Kassens het hele voorval aan de Amerikanen die aan boord gebleven zijn. Loy en Vandeweghe worden in de boeien geklonken. Haesebroeck en Filaert blijven vrij, maar hun handel en wandel wordt scherp in de gaten gehouden.

Op 25 augustus komt de 'Marie



De O.98 'Léonce', waarmee Leopold Loy (grootvader van Marc) in 1865 om het leven kwam. Glasraam in het bezit van Alfred Loy. (foto gw)

Antoinette' op Keywest, Cuba aan. Daar wordt de gerechtsprocedure door de vice-konsul opgestart en in Havana neemt de konsul de zaak over.

Op 22 november 1848 komen Loy en Vandeweghe met de 'Theodore' in Antwerpen aan. Op 7 februari 1850 volgen Filaert en Haesebroeck met de 'Maria'.

### Ter dood

OP 5 JUNI begint voor het Antwerpse Hof van Assisen de rechtspraak die een grote weerklank vindt in de pers en een grote publieke belangstelling geniet in de zaal zelf.

na de ondervraging van de vier matrozen — waarbij Loy door Kassens nog beticht wordt van een (niet bewezen) moord in Gistel — komen reder Spilliaert en J.F. Chockel getuigen. Deze laatste is vol lof over matroos Filaert die vier jaar bij hem gevaren heeft.

Volgens de procureur generaal is de zaak duidelijk: Loy en Vandeweghe hebben hun misdaden bekend, Haesebroeck is de opstoker en voor wat Filaert betreft laat hij de beschuldiging vallen.

De advocaat van Paul Loy, mr Van der Meersch probeert zijn klant vrij te pleiten van voorbedachtheid, omdat deze het voorstel van Haesebroeck niet onmiddellijk heeft aanvaard en pas nadat hij door deze laatste dronken werd gevoerd in-

stemde met de uitvoering van de moordplannen.

Nadien komen ook nog de verdedigers van de andere betichten aan het woord en op 8 juni 1850 valt het vonnis.

De jury is van mening dat Loy en Vandeweghe de moorden gepleegd hebben met voorbedachte rade. Filaert en Haesebroeck worden vrijgesproken.

In de krant kon je de dag daarop lezen: 'De beschuldigen worden binnengeleid. De houding en aanzigt van Vandeweghe zijn onrustig; hij verstigt moeilijk zijne tranen, die hij weldra ongestoord laat vloeijen. Loy is kalm, zelfs koud.'

Na deliberatie spreekt het hof de doodstraf uit tegen Loy en Vandeweghe.

De pers:

'Loy blijft even kalm bij die uitspraak en neemt onverschillig een weinig tabak, hetgeen de matrozen een 'chique' noemen.'

Omdat het verzoek tot cassatie verworpen wordt blijft alleen de genade van koning Leopold I over die de executie van Vandeweghe omzet in levenslange dwangarbeid.

Paul Korneel wordt op 2 september 1850 op de Grote markt van Antwerpen met de guillotine gehalsrecht, onder een massale volkstoeeloop want de Antwerpenaars houden — dat is bekend — van een goeie show, zeker wanneer een brute Westvlaming ten tonele wordt gevoerd.

Maar laten we het verslag volgen dat een reporter (met een niet te stelpen

drang tot gemoraliseer) in 'Het Handelsblad' van 2 september 1850 neerschreef.

'Het is eenige weken geleden, dat men met belangstelling de droevige debatten volgde, welke voor de assisen van Antwerpen plaats hadden. Vier matrozen verschenen voor het gerechtshof, beschuldigd van den kapitein en den stuurman wreedaardiglijk vermoord te hebben.

Men verbeelde zich het vaertuig, omzwalpende op de eindlooze zee, waerop zich het, voor een gedeelte, oproerig scheepsvolk bevindt, dat deszelfs bevelhebbers aen zijne wraek heeft opgeofferd, en op den bloedigen bodem van het schip eene brasserie, een zwelgpertij begaet, ge wis om de naberouw in den drank te versmooren. Dit feit maekte de daed nog bezwarend. Twee van hen, die zich op de bank der beschuldigen bevonden, werden onschuldig verklaerd en op vrije voeten gesteld; de twee anderen werden veroordeeld tot den dood.

...

Loy, de geharde misdadiger, heeft heden (2 sept.) den dood ondergaan. Het menschelijk regte eischte het leven, hetwelk het zich als een eigendom had toegeëindigd, om er naer goedvinden mede te handelen. Loy wordt niet beklagd, hoe jong hij ook de trappen van hetschavot is opgetreden, hoe jong hij datschandelijk einde, ook aen zijn jeugdig leven vindt. Men zag in dat 21 jarig slagtoffer een mensch, die al zijn driften, en dit op de hevigste wijze, in zich vergaderde.

Dezen morgen ten 6 ure werd aan Loy berigt gegeven, dat zijnch dood nabij was. Onbeschaemd ontving hij het berigt. Men heeft geen toiletis gemaekt, dewijl men het niet noodig dacht voor de strafuitvoering. Loy is in zijn laetste oogenblikken bijgestaen door den eerw. heer Beerten, onderpastoor van St Andreas-kerk. In de kapel gekomen, heeft hij de misse gehoord en is de H. Communie genaderd. Na de misse te hebben bijgewoond, vroeg Loy, een borrel jenever, en echige minuten voor 9 ure trad hij op de noodlottige bar, nam een chic, even als hij deed toen hij zijn doodvonnis hoorde uitspreken en verzocht, dat men een goedendag

zou doen aan zijnen jeugdigen makker Vandeweghe, die zijn droevig leven in den eeuwigdurende dwangarbeid, zal zien ver- gaen. ...

Op den weg was Loy zeer gerust, zag soms over het volk heen en weder, en antwoordde op de litanie, die de priester hem voorbad. Een detachement jagers opende den togt en een tweede detachement sloot denzelfde. Een korps gendarmen omringde de bar. Een vigilant volgde, om den biechtvader huiswaerts te voeren. Aan het schavot was een bataljon linietroepen geplaatst, om de orde te handhaven. De weg, langs welken de veroordeelde komen moest, was door eene ontelbare menigte volks bezet; de Groote Markt was zulks niet minder. Elke raem, balkon, de daken en dakvensters waren door eene talrijke menigte opgevuld. De vrouwen, uit alle standen, van de armste tot de rijkste, waren er in meerderheid. Men kwam een mensch, door de hand van de beul, in de eeuwigheid zien geslingerd worden. Aan den voet van het schavot kuste Loy het kruisbeeld. Hij trad het schavot op, en op dit oogenblik kon zich ieder overtuigen, dat hij niets verloren had van dien blos van gezondheid, welken men in den assisen bij hem opmerkte, niets van dien hardnekkigen oogslag, die hem zo kenmerkte. ...

De mensch, die vandaeg door de hand des regts in de eeuwigheid geslingerd werd; heeft familie, bloedverwanten, die welligt denzelfden naem dragen, dien de geschandvlekte droeg — welnu, verban het vooroordeel der wereld,

dat de schande van het schavot op bloedverwant of familie terugvalt. Weigert hun de achting niet van vroeger, verstoot ze niet uit de boezem der samenleving, om eene misdaed die de hunne niet was;...want uit uwen afkeer zou de menschenhaat, de wanhoop, de misdaed kunnen voortvloeien— en de samenleving zou een strunkelsteen worden voor eergevoel en deugd."

Ja. Lees die laatste alinea nog maar eens, leer hem desnoods van buiten en onthoud dat mijn voorouderlijk familielid waardig het schavot heeft bestegen en in die laatste ogenblikken niets van zijn koppige oogopslag verloren heeft. En al is dat wellicht toe te schrijven aan een stevige familietrek, het strekt hem ook tot eer dat hij die laatste borrel niet afgeslaan heeft. Overigens is het al evenzeer waar dat geen enkele Loy, na hem, nog zoveel Antwerpse schonen op de been heeft kunnen brengen.

140 jaar geleden viel het hoofd van de toen 21-jarige Paul Corneel onder het guillotinemes. Voorwaar een strenge straf! Maar bedenk daarbij dat ondergetekende maandelijks tot de 'deadline' veroordeeld wordt in dit eigenste Visserijblad. Of hoe diep men wel kan vallen! Maar kom, verban het vooroordeel der wereld. Ook die mens heeft familie... en een hoofdredakteur.

Marc Loy

Met dank aan mevrouw Clicteur-Devisch voor de duidelijke tekst. v.m. de strafuitvoering en de heren Bob Vanhoofdstadt uit Antwerpen (voor het geduldige krantengesnuister) en Jan Coopman (voor het familiekundig spuurwerk).

b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU  
**CAFMEYER & C<sup>o</sup>**



VÓÓR & NA SCHADE - RAMING  
ROERENDE & ONROERENDE  
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

**OOSTENDSE  
TAXI ONDERNEMING**

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

**Stalen vissersvaartuig  
O.349 'Lady', type hekreiler  
met tweelingnetten:**

-lengte: 16,55m

-BRT: 68 ton

-Netto 20 T

- Bouwjaar 1988

-Motor 300 pk (470 pk)

Voor alle inlichtingen: Advokaat  
Paul Daems, curator, Leopold III  
laan 15, B-8400 Oostende.

Tel: 059/80 24 12 — fax: 059/80 88 38

**n.v. quintiens**

**SCHEEPS- EN INDUSTRIELE  
GROOTHANDEL ELECTRICITEIT**

SIEMENS - BBC - TELEMECANIQUE - DANFOS - ELIN - RADIUM - BOSCH

**KIELBANKSTRAAT 6, 8380 ZEEBRUGGE - (050) 54 41 72 „DAY AND NIGHT SERVICE“**

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

## The African Fish Exporters Guide

Infopêche, de regionale informatie-dienst en koöperatie voor kommercialisering van visserijprodukten in Afrika, publiceerde een uitgebreide gids over de Afrikaanse exportbedrijven. Ze omvat een alfabetische adressenlijst per land met vermelding van de ondernemingen en de uitgevoerde visserijprodukten. Ook alle Handelskamers en professionele organisaties zijn opgenomen, evenals de internationale standaardcode voor de douane en een uitgebreide Frans- en Engelstalige index.

"The African Fish Exporters Guide", 156 blz., kost 270 Fr. fr. en is te bekomen door het sturen van een check of betaling via American Express bij Infopêche, 01 B.P. 1747, Abidjan 01, Côte d'Ivoire (fax (225) 21.80.54.

### De "Red Star Line"

Onlangs verscheen een boek over de geschiedenis van de "Red Star Line" die in 1871 in Philadelphia werd opgericht door de rederij International Navigation Compagny (INC). Op 20 januari 1873 vertrok uit Antwerpen de "Vaderland", het eerste Red Starschip. Intussen was in Antwerpen ook al een dochtermaatschappij, de S.A. de Navigation Belge-Américaine (Samba) opgericht die schepen met aardolie uit de Verenigde Staten naar Europa zou brengen en als terugvracht duizenden landverhuizers naar de Nieuwe Wereld zou voeren. In het boek schetsen de twee Antwerpse auteurs de geschiedenis van een van de rederijen die Antwerpen de grootste internationale uitstraling en bekendheid hebben gegeven tot ze in 1935 verdween. "Red Star Line: Antwerpse vergane glorie" door André Kint en Robert Vervoort, 132 blz., werd uitgegeven door C. De Vries-Brouwers, Antwerpen-Rotterdam. Kostprijs in de boekhandel: 885 fr.

### Letterlijk gelezen

□ In Visserijnieuws (1.2.91) over Z.162: "... Een Stork met een vermogen van 900 pk (?) zorgt voor de voortstuwing, voor zover daar nog sprake van kan zijn ..." □ In Stuurboord (1.2.91): "... De GO 25 was laat, maar loste wat zwartvis en wat platvis. Persoonlijk zou ik het aantal kilo's zwartvis die gelost worden willen aangeven. Aar aan de andere kant moeten we de vissers te vriend houden, dus zullen we dat niet doen ..." □ In Industrie Magazine (2.91): "... Ook de Belgische visverwerkende nijverheid is aan schaalvergroting toe. Zelfs groteren als Vandenabeele (800 miljoen fr. omzet) en Pieters (2 miljard fr.) zijn in Europees verband nog kleine visjes ... Bedenk maar even dat er hier nog slechts 120 bootjes vis aanvoeren ..." □

# CREVITS Louis &

## ZONEN B.V.B.A.

### Import - Export

Allerlei kettingen en kettingmatten

Ankers

Herbruikbare materialen

Visserijbenodigdheden

Rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggeaan 137,  
8380 Lissewege BRUGGE

Tel: 050/54 48 33

Tijdokstraat 3,

ZEEBRUGGE

Tel 050/54 45 85

H. Baelskaai 18,  
OOSTENDE

Tel: 059/32 50 13

vanuit Nederland

09.32.50.54.48.33

Fax: 050/ 54 79 11

## INVESTERINGSKREDIETEN: ONZE SPECIALITEIT

### PROFITEER VAN

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

### DE G-BANK. UW VUURTOREN.



**Generale Bank**

## Van schepen, van mensen en van de zee

DE IBISEXPEDITIE HEEFT om te beginnen een lange reis voor de boeg, eerst en vooral overzee en vervolgens door een land van natuur en water, waar de tijd niet bestaat, waar men stelt: "dat een haastige mens een slang in haar midden beetpakt..." (en zodoende gebeten wordt). Wij zeggen gewoon dat haast en spoed zelden goed is.

Zij trekken naar een land waar een gans andere opvatting bestaat over het verschijnsel tijd. Inderdaad zwarten kennen noch gisteren noch morgen. Vóór hen leefden de ouders, zijzelf leven in de tegenwoordige tijd, nu, en later zullen hun kinderen het leven hebben. Voor hen zijn de gebeurtenissen altijd aanwezig en zij komen ze dan tegen tijdens hun levensreis. Het eeuwige nu.

Onze vissers zijn beslist niet de eersten die naar ginder reizen, heel wat andere mensen zijn hen voorafgegaan met vreedzame bedoelingen, het waren toch niet allemaal barbaren? Eduard Mantau, een Belgisch stuurman ter koopvaardij, trendsetter uit een ras dat aan het verdwijnen is. Hij heeft de majestueuze stroom, de weelderige plantengroei en de oprukkende blanke aanwezigheid in vele schilderijen vastgelegd. Bekoorlijke beelden van een wereld die in werkelijkheid veel harder is, veel geslepen, waarvan de blanke weinig, wellicht niets begrijpt.

Er is Frans Hens, een kunstschilder uit Antwerpen, aan wie ons beste Visserijblad een boeiende bijdrage leverde. Hij bereikte in 1886 Isangali, tussen Matadi en de Stanley-pool en hij legde er de eerste kollektie tropische vissen aan. Er is nog Spélier, een Oostendenaar die reeds in 1881 aan de evenaar verblijft. En Banks, een gewezen zee-kapitein die in 1890 in Bolenge woont in gezelschap van zijn (blanke) vrouw.

Als de Belg Lemaire, een militair-niet precies een kostschooljuffrouw- met het stoomschip "Ville de Charleroi" de rivier opvaart vluchten de vissers voor hem. Hij kan hen nooit meer te vriende maken want zeggen ze: " ... ge hebt het

water doen stijgen om met uw boot door te kunnen varen, zodat wij nooit meer vis zullen kunnen vangen...". Voor hen is het metalen schip een monster, een mengeling van magie en geloof. Zij voelen zich bedreigd in hun bestaan door het geweld van de techniek.

Wat is er gebeurd met hun Goden die zich toch zelden vergissen? Zij hebben hen toch de rijke vangsten geschonken? Wat gebeurt hier?

De vissers verliezen hun oude zekerheid en het verstand van de blanke heeft zijn eigen gevoeligheid gedoofd. De Europeaan beseft zelfs nog niet dat ook de neger lijdt onder de verzen-gende zon en de ziekte van zijn eigen menselijke conditie.

Wat zijn dat voor raadselachtige schuiten die gekke blanken bouwen! Zij zijn gemaakt uit ijzer! Laat men een stuk ijzer in 't water vallen dan is het al gauw opgeslokt. Deze grote boten zijn ook uit ijzer gebouwd en ze blijven op het water, ze drijven en varen!

*"Europeanen waren inventieve, creatieve mensen, dat moest worden toe-gegeven. Maar omdat ze slechts één kant van de menselijke natuur benadrukten of ontwikkelden maakten ze op Afrikanen de indruk van kinderen en soms leken ze door hun talenten op enfants terribles..."*, schrijft Naipaul.

Och, reeds hadden ze kennis gemaakt met de blanke die niet gekomen was om te beschaven maar om te plunderen, uit te buiten en te moorden, ivoren rubber dat waren de slag-woorden. En dan de slavenhandel! Alle negers kennen die verschrikkingen, de jungle drum stuurt de berichten nog sneller dan de telegraaf. En dan, de stammentwisten...!

Ze hadden hem al leren kennen de blanke, de man die altijd haast heeft, met een geest zwart als de zonde, gedreven door grimmige heerszucht en betweterij. Blanken die denken dat ze alles weten! En, zegt de "musee", de oudste van het dorp voor wie iedereen buigt en naar wiens wijsheid iedereen luistert: "wat weten ze eigenlijk?". "Weten zij het dat ze alle menselijkheid hebben verloren?"

Onerlijkheid verving de deugd en de verdwazing was totaal. Kwaad van alle tijden. Dardenne, een Brussels kunstschilder, trok in 1898 voor een duur van twee jaar naar Kongo en hij

schreef meteen" ... ik die in Europa nog de geur van verse vis niet kon verdragen ben nu, gedwongen een rotte vis te tekenen...."

Er is nog Paul Matieu die in 1911 penseelde aan de stroom, er bestaat van hem een treffend schilderij dat de "chaudron" voorstelt, een duivelse hindernis bij het varen naar Matadi.

Ontdekkingsreizigers, missionarissen van vele kerken, avonturiers, geleerden, kunstenaars, een hutsepot van alle pluimage, zwevende idealisten en sluipende raven gaan in het verre Kongo zoeken wat ze elders niet vinden of kwijtraakten. Zij verlaten hun nest om evenveel redenen als er mensen zijn zodat iedereen er in zijn eigen tropenwereld leeft. Zij drijven in hun droom. Zij hebben er zich aan de primitiviteit aangepast en hoeveel zijn er al niet die verslaafd zijn aan de zwarte tijdloosheid? Het zijn ongemakken die hen sterker maken, al hebben ze hun eigen ziel meegebracht. En 't is wel zeer de vraag of het in dit gezegende jaar des Heren 1910 in Europa ook zo paradijslijk was; daar valt wat over te zeggen. Maar schipper Labeke en zijn helpers gaan deze hutsepot van zoekers vervoegen. Zij trekken naar "de Kongo" een land waar tussen 1877 en 1908 een paar miljoen negers verdwenen zijn, waar amper 25 geneesheren en een enkele apotheker werken waar geen medische dienst bestaat en geen hospitalen.

Maar waar meer dan honderd stoomschepen, businessbeesten, varen die zonder schaamte aankondigen hoeveel belangrijker de ekonomie eigenlijk wel is dan de ...schamele neger.

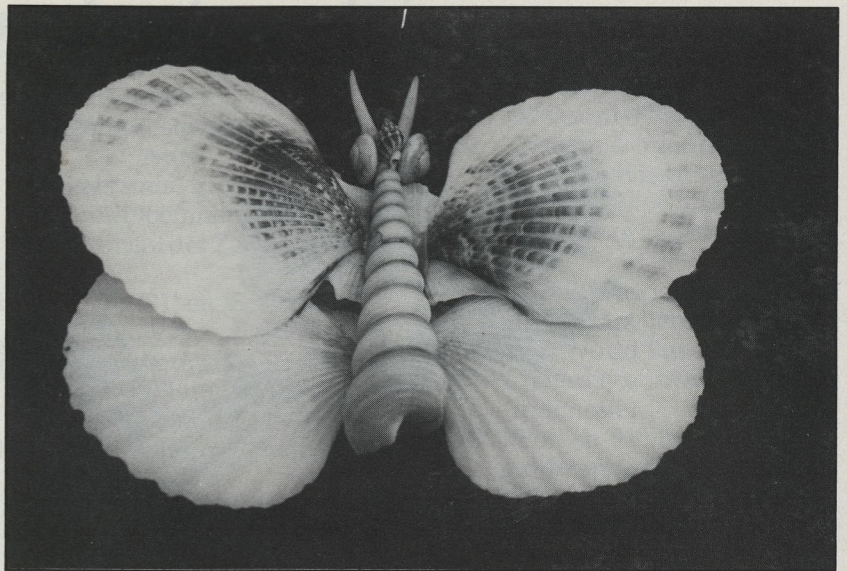
Er zijn geen seizoenen en de dames lijken allemaal op mekaar, zei Orsanna. 't Is ook een land waar het vrouwelijke schoon vluchtig is als het visioen.

't Is voor onze vissers de Grote Verwondering. Zij die slechts één enkel geluid kennen: de zee.

En die legt iedereen het zwijgen op.

(Vervolgt)

LIN



Vlinder, gemaakt met schelpen

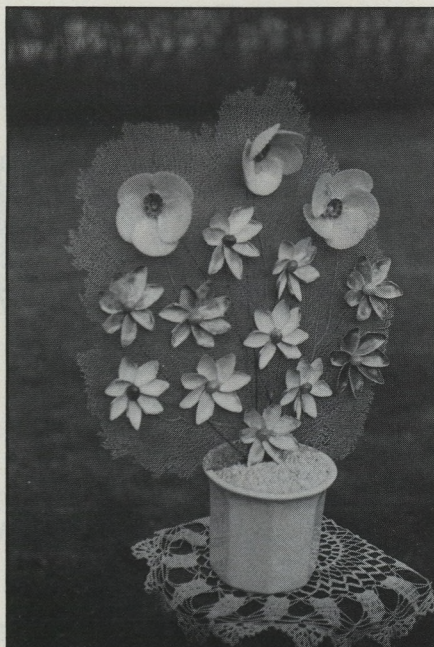
# Shellcraft II

INHETHVB van februari '91 hadden we het over shellcraft in het algemeen en nu gaan we nader in op het ontwerpen van enkele sieraden met schelpen.

## Zeg het met bloemen

Vele tweekleppigen lenen zich tot het maken van bloemkroonbladen. Voor ons is het nonnetje of *macoma balthica* zeer dienstig. We vinden deze schelpjes gemakkelijk in de vloedlijn op het strand. Daar heteen zandbewoner is van het littoraal gebied zijn er ook vele levende exemplaren te vinden vooral na een koude oostenwind. De nonnetjes zijn zeer kleurrijk gaande van wit, geel en roze tot donkerrood. Levende schelpdiertjes worden best eerst wat gekookt en van het vlees ontdaan. We gebruiken de schelpjes met de binnenzijde naar boven omdat juist de binnenzijde de mooie kleur heeft. Met een vijftal klepjes van gelijke grootte en kleur kunnen we gemakkelijk een boterbloem vormen. Voor de bolle stamper van de bloem gebruiken we een stomp alikruikje waarvan

ook gele exemplaren zijn. Op een ondergrond van plasticfolie deponeren we een bolletje montagedek en drukken er de klepjes in een

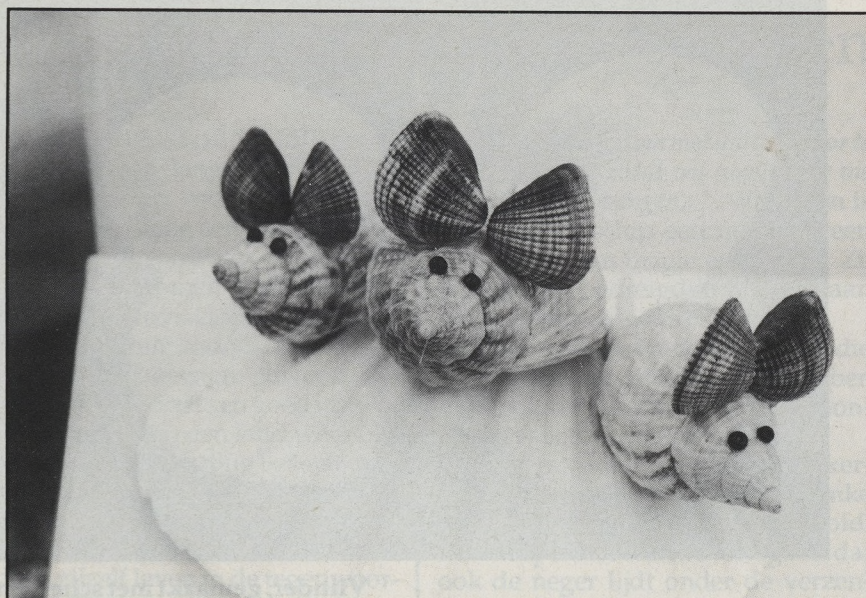


Bloemencompositie

kransje erin vast. Dan komt het alikruikje in het midden. Na het drogen kunnen de bloempjes gemakkelijk van de plasticfolie afgetrokken worden. Nu voorzien we de schelpbloemen van een groene bloemendraad en kunnen we de bloempjes samen monteren tot een boeket. Naast de nonnetjes zijn de purperen zaagjes of donaxen en kleine mantelschelpen als bloembladen te gebruiken.

## Muisjes die niet knagen

Een bolle klep van een St Jakobsschelp als ondergrond, een wulk voor het lichaam, een venusschelp of een halfgeknotte strandschelp voor de oortjes, een dentalium voor het staartje en een paar zwarte kraaltjes voor de oogjes daarmee tover je een spitsmuis. Zet een grote moedermuis in het midden met een paar kleintjes erbij en de muizenfamilie is compleet. Het materiaal daarvoor is al moeilijker op het strand te vinden maar in de viswinkel zijn wulken en St Jakobsschelpen gemakkelijk te



Muisjes

verkrijgen. De oortjes van onze schelpenmuis zijn op het strand in massa te vinden want de strand-schelpjes (*spisula subtruncata*) zijn er in massa. Dentaliums of olifant tandjes zijn wel moeilijker te vinden maar eventueel kan het muizenstaartje gemaakt worden van een pijpekuisertje.

### Madame "Belle Epoque"

In souvenirwinkels zijn naast schelpendozen ook dikwijls schelpenpoppen te vinden. Deze popjes zijn meestal gemaakt uit tropische schelpen maar met onze eigen noordzeeschelpen kunnen we even goed en misschien nog mooiere popjes maken. Voor de rok gebruiken we de wijde mantels of queens, die alweer niet op het strand te vinden zijn maar heel dikwijls in de viswinkels omdat het vlees van de wijde mantel even lekker is als dat van de St Jakobs-schelp. Met wijde mantels kan men naar eigen vindingrijkheid een mooie drapage maken voor een lange rok en belle epoque-mode. Verder gebruiken we voor de popperomp een stevige wulk en voor de opperarm een kleine wulk. Met penhorens vormen we de benedenarmen. Een bolle tepelhoren doet dienst als hoofd en wordt opgetooid met

zeer kleine alikruikjes of fuikhorentjes als krullend haar. Met een paardezadel, een grote kokkel of een kamschelp kunnen we de hoed vormen en met kleine schelpenbloemetjes tooien. Alles wordt gekleefd met montagekid of met een kleefpistool. Op de tepelhoren nog een snoetje tekenen met chinese inkt en na een vernislaagje kan madame "Belle Epoque" pronken in de vitrienkast. Een parasolletje en een handtasje alles uit schelpjes voltooien het geheel.



Madame Belle Epoque

### Schelpenkorfje en schelpenvlinder

Wanneer we de twee kleppen van een grote hartschelp omgekeerd op elkaar kleven vormt dit de basis van een schelpenkorfje. We vullen de bovenste klep met polifilagips en terwijl de specie nog zacht is drukken we verschillende kleine kleurrijke horentjes in het gips. We monteren in het gips een pipe-cleaner als handvat en achteraan een waaivormige mantelschelp. Een vlinder monteren vraagt heel wat handigheid maar ook moet men over schelpen beschikken met symmetrische tekeningen.

Mantelschelpen zijn zeer geschikt voor vlindervleugels, maar geen enkele mantelschelp heeft totaal dezelfde tekening als een andere. Sommige lijken wel enigzins op elkaar en daarom moet men over veel materiaal van wijde mantels beschikken om een mooie schelpenvlinder te ontwerpen.

Al wie zich wil wagen op het terrein van shellcraft kan daarover in ons taalgebied weinig boekwerkjes vinden.

Toch voor de eventuele liefhebbers enkele bibliografische gegevens:

1. "Werken met Schelpen" door Valérie Fauré uitgeverij A.J.G. Strenholt Naarden. Dit boekje beschrijft eenvoudige figuren die met noordzeeschelpen kunnen gemaakt worden.
2. "Objets en Coquillages" door Elisabeth Schwetster Editions Fleurus Paris. Een handig boekje voor beginners met als pronkstuk een kerstkribbetje in schelpen.
3. "Art from Shells" by Stuart and Leni Goodman Edition George Allen and Unwin Ltd Londen. Dit boek beschrijft juwelen, sculpturen, collages en figuren uit schelpen. Om het nog duidelijker te maken zijn er 372 foto's en 21 kleurplaten ter illustratie.
4. "Gebinde aus Muscheln" door Marianne Wittkamp Frech-Verlag Stuttgart. Dit boekje behandelt het maken van bloemen met noordzeeschelpen. Arrangements en composities van schelpenbloemen worden uitvoerig beschreven en prachtige kleurenplaten laten de resultaten zien.

Robert Coelus

## Het (jaar) ging verbazend snel vooruit

### Maart

- 1 Uitreiking "Garnaaltrofee" in Oostende
- 2 Heropenstelling museumschip Mercator in Oostende
- 6-10 "The boat, fisheries and water activities exhibition" in Dublin (Ierland)
- 11 Officiële opening "Nautische Centrum" in Zeebrugge (17 uur)
- 12-14 "The international Boston Seafood Show" in Portland (VS)
- 15-24 56ste Internationale Bootshow in Stockholm, grootste Skandinavische watersportbeurs
- 16 Aanstelling van premier Martens tot lid van de "Orde van de Paardevisser" in Koksijde
- 28 Voordracht "De Westvlaamse havens in de Middeleeuwen" door J. Termote, VVF-lokaal, dr.L.

Colensstraat 6, Oostende (20 u. 30, toegang kosteloos)

### April

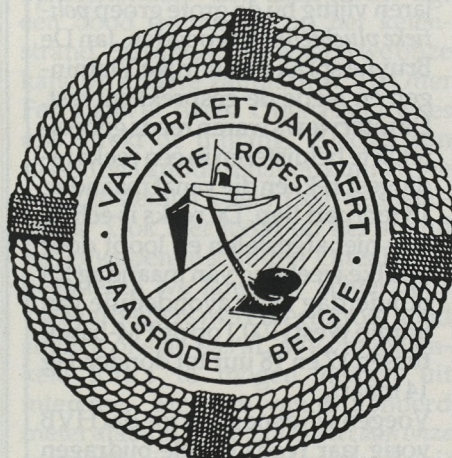
- 1 "Vissersmis" in de dekenale kerk en bloemnhulde aan het Monument der Zeelieden in Oostende
- 11-13 "Fishing '91" en "Seafood '91" in Glasgow
- 13-21 25ste Jaarbeurs van Oostende, de kust en Hinterland in Media Center, Oostende (14-19 u.)
- 14-19 "World Fisheries Congress" in Athene (Griek.)
- 23 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

### 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 (NI)
- 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
- 20 Vissermis en bloemenhulde aan het monument der vissers in Nieuwpoort
- 18 "Vlaggetjesdag" in Scheveningen
- 21 Verkoop eerste aanvoer nieuwe haring
- 23-26 "International Fair of professional fishermen" in Ancona (It.)
- 24 Doop van RMT-jumboferry "Prins Filip" op Boelwerf in Temse

# VAN PRAET - DANSAERT n.v.

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust.

☎ (052) 33.24.66 - B.T.W. 400.332.559

## Goed Belgisch havenjaar

In de drie belangrijkste maritieme overslagcentra van ons land werden voor 1990 nieuwe goederenbehandelingsrekords opgetekend. Met 100 miljoen ton kon Antwerpen zijn positie van koploper in Noordwest-Europa versterken. De Zeebrugse haven kende voor de zevende opeenvolgende keer de belangrijkste groei (+18%) in de Hamburg-Le Havre range. Door een toename van 435.000 ton goederenoverslag werd de kaap van 30 miljoen ton gerond. Voor Zeebrugge betekent deze aanhoudende groei een verdriedubbeling van de omzet van 1982 en een verdubbeling van de resultaten van 1986. Ook de Gentse haven pakte uit met positieve cijfers. Het maritiem goederenverkeer in de Gentse haven bedroeg vorig jaar 24,4 miljoen ton (+6%).

## "CMB Esprit" Luxemburgs

De laatste aanwinst van de CMB-vloot, de "CMB Esprit", is het eerste koopvaardijchip van de grootste Belgische rederij dat onder Luxemburgse vlag vaart. Na de vlagwisseling is de thuishaven van het vrachtschip met passagiersakkomodaties nu de hoofdstad van het Groothertogdom Luxemburg op het hek vermeld. Ook de andere schepen van de CMB zullen in het Luxemburgse scheepsregister ingeschreven worden. De eerste die aan de beurt komen zijn de "Temse" en de "Methania".

## Rederij Vroon wil veerdienst Breskens- Vlissingen

Rederij Vroon uit Breskens heeft de provincie Zeeland voorgesteld om de overzetsdienst van Breskens naar Vlissingen over te nemen. De Zeeuwse rederij is ook bereid een nieuwe veerboot in te zetten om een eind te maken aan de lange wachttijden. Deze worden vooral veroorzaakt door de onderbezetting van het vrachtvervoer. Het provinciaal bestuur heeft de onderhandelingen niet afgewezen maar wacht af in hoeverre de Nederlandse overheid bereid is om een nieuwe veerboot te subsidiëren. Het lot van de veerdienst is ook afhankelijk van de beslissing rond de vaste oeververbinding over de Westerschelde.

## "Exxon Valdez" terug als "Exxon Mediterranean"

De "Exxon Valdez" die vorig jaar op een klip liep nabij de kust van Alaska en voor een zware milieuramp zorgde is weer in de vaart genomen door de Exxon Shipping Company. Aangezien het olietransport uit Alaska naar andere delen van de Verenigde Staten afneemt werd de mammoettanker ingezet voor transport tussen het Midden-Oosten en de Middellandse Zee. De omvang van het schip maakt het ongeschikt voor routes naar andere Noord-Amerikaanse havens. De naam van de tanker is dan ook aangepast. De "Exxon Valdez" vaart voortaan als "Exxon Mediterranean" onder Amerikaanse vlag.

## Vlaamse vissers in Zuid-Amerika op Radio 2

Radiojournalist Jan De Bruyne keerde na een week verblijf in het Argentijnse Mar del Plate terug met een pak interviews met uitgeweken Westvlamingen. De *Vlaamse kolonie* aan de Atlantische kust van Argentinië telt een negentigtal families, waarvan een groot gedeelte afstammelingen zijn van vissers die zich tijdens de crisis in de jaren vijftig bij de grote groep *politieke vluchtelingen* voegden. Jan De Bruyne sprak met talrijke Vlamingen en legde de gesprekken vast. De interviews waren reeds gedeeltelijk te beluisteren in een reeks radiogesprekken die vanaf maandag 18 februari liep. De reeks is echter nog niet afgesloten en loopt door op elke weekdag van maandag tot donderdag in de avondeditie van Studio West (100.1 op de FM-band) tussen 17 en 18 uur tot donderdag 14 maart.

Voegen wijer nog aan toe dat HVB vorig jaar reeds enkele bijdragen aan het onderwerp besteedde. Ze zijn terug te vinden onder de titel *"Vlaamse vissers in de wereld"* in de nummers 9 (sept.), 10 (okt.), 11 (nov.) en 12 (dec.) van vorig jaar en het eerste nummer van de nieuwe jaargang. Binnenkort wordt de reeks in ons blad trouwens verder gezet.

## TELEX - TELEX -

□ Maandag 12 februari waren tien vaartuigen aan de markt in Oostende die 90.000 kg vis en bijna 14.000 kg tong verkochten. Behalve de IJslander O.318 was er geen enkel vaartuig uit de thuishaven. □ Een week later waren op de maandagveiling vijftien vaartuigen, waaronder acht Oostendenaars. De markt kreeg 142.000 kg vis en 15.000 kg tong te verwerken. □ Op de vernieuwde scheepshelling van Duivendijk in Bruinisse werd de Z.501 Asterias drooggezet voor herstelling aan de schroef en het aanbrengen van een nieuwe buitenboordafsluiter. □ Eind januari verkochten Belgische vaartuigen in Den Helder en een viertal in Lauwersoog. □ De B.65 Artvelde stond voor onderhoudswerkzaamheden droog in Den Oever en kreeg een nieuw vissorteerinstallatie. □ De Z.207 Adamtje lag bij Padmos in Stellendam voor hermotorisering motor en vervanging van de koppeling. □ Renaud Diesel plaatste een 300 pk-motor en een nieuwe keerkoppeling in de O.148 Snipe. □ Hetzelfde Oostendse bedrijf reviseerde de motor van de N.723 Pallieter en voorziet de N.402 De Norma van een nieuwe keerkoppeling. □ De Nieuwpoortse catamaran N.95 Jonas moest de visserij stopzetten toen een net in de schroef draaide. □ Begin februari was de Z.232 Stormboy In Scheveningen. □ Een dag later volgden de Z.48 Wodan en Z.576 Ostara dit voorbeeld. □ Bij BSM in Breskens kreeg de O.100 Emilie een vernieuwd visruim en een nieuw uitlaatsysteem. □ Hetzelfde bedrijf voerde ook onderhoudswerkzaamheden uit in Zeebrugge aan de Z.27 Mercurius, Z.128 Rembrandt, Z.134 Mercator en Z.196 Zeeduivel. □

## Gregory: welkom aan boord

Mario Decuypere en Katrien Savels lieten ons weten dat hun zoontje Gregory op 7 februari geboren werd. Mario is mede-eigenaar van de O.51 'Stormvogel'. Vanwege HVB een welgemeende proficiat!

# Zalm in Schotland

VERDRIJFT DE ZALM-TEELT ooit de traditionele schapenteelt in de Schotse hooglanden? Daniël Pots stond erbij en hij keek er naar.

1. 1975 - 1979:

## Experimentele fase

TOEN OM ALLERLEI redenen de zalm schaarser en de vraag op wereldniveau groter werd, kwam o.a. in Schotland de zalmcultuur tot stand. Men richtte 'fishfarms' op naast snelstromende rivieren. Aan weerszijden op de oevers verschenen een tiental cilindervormige kweekbakken. De stroom werd onderbroken en het water in bakken geleid (zie tekeningen). In de eerste plaatste men de jonge larven. Tijdens het opgroeien schoven de visjes op en eindigden uiteindelijk als marktrijpe zalm in de laatste bakken. De kracht van de rivier zorgde voor de nodige stroming van het water in de cilinders, nodig om de zalm tot ontwikkeling te brengen. De rivier zorgde steeds voor vers water en voldoende zuurstof. Na het laatste bad stroomde al het water terug in de rivierbedding en vervolgde de stroom zijn weg. De zalmteelt verkeerde nog in een experimentele fase en de zalmboeren nodigden betalende toeristen uit om zich van een inkomen te voorzien. De teelt lukte niet altijd. Er volgden nogal wat falingen.

## 2. Noorse 'know-how'

Ondertussen ontwikkelen de Noren proefondervindelijk de juiste manier om zalm te telen. Omstreeks 1987 pompen Noorse zalmteelers vers kapitaal en hun wetenschap in onrendabele Schotse zalmboerderijen. Ze gaan "jointventures" aan. Het devies van de Noren is, door massaweek, de zalm zo goedkoop te krijgen dat ze op ieders bord terecht kan. Sedertdien worden overal in Schotland fishfarms opgericht. Het gaat zodanig snel dat de Schotten zich met moeite aanpassen

aan het feit dat hun (tijdens eeuwen ongerepte) lochs en zeeëngten ont-sierd worden door het aanwezige materiaal. Alhoewel momenteel meer zalm gekweekt wordt dan de markt aankan, bloeit de zalmteelt door de ingevoerde gepatenteerde productieprocessen. Dit brengt mee dat de toerist niet meer welkom is. De meest installaties worden aangebracht op voor de modale bezoeker ontoegankelijke plaatsen.

Om de lezers van Het Visserijblad tekst en uitleg te verschaffen besluiten we een zalmboerderij te bezoeken. We dweilen een schiereiland van de provincie Strathclyde (westkust) af. De farms te Tighnabraich, Loch STRIVEN en Loch ECK zijn slechts per boot te bereiken. We trekken naar Portavadie waar Scand-Fish een zalmboerderij uitbaat in een kunstmatig aangelegd haventje. Aan de ingang maakt men ons duidelijk rechtsomkeer te maken. Een hoge afrastering belet iedere toegang, opgehoogde wallen weren iedere blik. We kunnen de zalmboerderij slechts in oenschouw nemen door een hoge heuvel te beklimmen. Zalmteelers hekelen zeehonden die belust zijn op een deel van hun kweeksel. Op de heuvel zien we eenkweker schieten op zeehonden. Een eind verder ligt een dood exemplaar op het keienstrand. 's Namiddags wagen we onze kans op andere zalmfarms. Te Otter Ferry zijn er twee. Otter Fish I wees ons direkt de uitgang. Slechts van tussen een kudde schapen kunnen we een foto nemen (stelen) van de installaties. Ook hier loopt op het strand een gewapende schutter. Otter Fish II benaderen we langs de achterzijde. Twee arbeiders met elk een grote hond snijden ons de pas af. We vragen enkele foto's te mogen nemen uit interesse. Het kan vanop honderd meter afstand. "We willen niet dan onze installaties in alle kranten van België verschijnen", is de uitleg. De arbeiders keren ons de rug toe. De honden blijven staan. Gelukkig zijn er lenzen..

## 3. Bezoek

Een Schot vertelt ons dat we overal bot zullen vangen. Alléén op boer-

derijen, gespecialiseerd in de kweek van zalmforel, zijn bezoekers welkom. 's Anderendaags rijden we naar Inveraray en bieden ons aan op de Glenaray Fish Farm (een afdeling van Castle Fisheries), waar we de installaties bezoeken. De sympathieke zaakvoerder Mister John Mac Pherson verschaft ons uitleg.

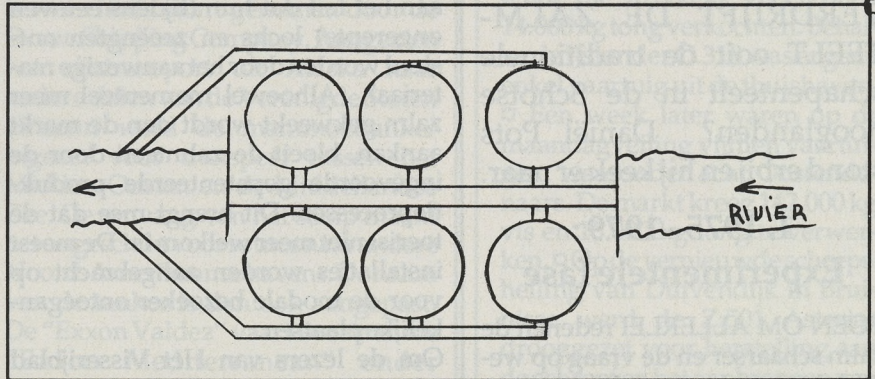
Het water van het riviertje de Aray wordt omgeleid in een tiental recht-hoekige vijvers (tekening 2). In de Glenarayfarm leggen de telers zich toe op het kweken van zalm-, regenboog- en bruine forel. Het geheim van het produktief kweken van vis is dat ze tijdens de verschillende stadia van hun groei en verdere leven dezelfde factoren ondervinden als in de vrije natuur.. Doordat deze processen beschermd en begeleid plaatsvinden heeft de vis een hoge overlevingskans.

De 'brood stock' is geselecteerde volwassen vis die moet zorgen voor een nieuw broedsel en de volgende oogst. Hiervoor kiest men de gezondste en vinnigste vissen van de vorige jaren. Om niet aan inteelt (met degeneratie als gevolg) te doen, koopt de boer regelmatig vers broedsel of vissen uit andere haremms. De vrouwtjes kunnen tot zesmaal toe produktief eitjes leggen. De tweede en derde afscheiding leveren eitjes van de hoogste kwaliteit. Een vrouwtje produceert 800 tot 1.000 eitjes per pond lichaamsgewicht. In 1990 leverden de uitverkorenen van Glenaray ongeveer 3.800 eitjes per 'hen'. Legrijp worden de vrouwtjes in de winter. In de hen toegewezen vijver graven ze, agressief t.o.v. elkaar, kuultjes om hun toekomstige kroost in onder te brengen. Dit is het teken voor de bewaker om de vis uit het water te nemen en ze voorzichtig leeg te duwen in een teil. Kleine perforaties in de eitjes zuigen het zaad van de mannetjes op. Binnen de drie minuten moet het zaad voorzichtig worden uitgeduwd over de eitjes. Anders zijn de eitjes onherroepelijk verloren. Met een (reiger)veer (1) wordt het zaad en de eitjes omgeroerd om te bevruchten. Daarna worden de eitjes in stromend water gelegd om te verharden en op te zwellen. Het broedsel blijft rood. Het onbevruchte wordt wit en

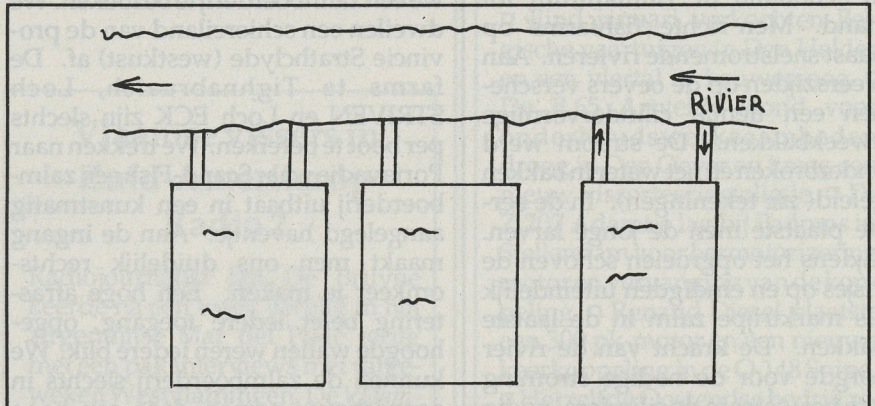
verwijderd. De moeders lijden bijna altijd aan post-natale depressies. Na gevechten om een rustig plaatsje in de vijver, het graven van kuultjes en het afscheiden van de eitjes zijn ze erg verzwakt. Ze liggen op de grond en eten niet. In de vrije natuur zijn ze dan sterk onderhevig aan bacterieën (bijv. van uitwerpselen van vogels) en sterven meestal. Op een boerderij gaan deze vissen naar een hopsitaalvijver waar ze veel ruimte en rust krijgen om te overleven. Van de +3.400 eitjes per moedervis zijn er ongeveer 2.500 bevrucht. Ongeveer 1.800 zalmforellen worden volwassen. In de vrije natuur levert één broedsel slechts 30 volwassen zalmen op. Na 60 tot 80 dagen breken de eitjes open. Bij de larfjes blijft het eitje als eerste voedsel op hun buik. Tijdens hun 'eerste stappen' blijven ze in kalm water. Volgens lengte en ouderdom veranderen ze van bad of vijver om kannibalisme te vermijden. Tijdens iedere groeifase wordt het juiste natuurelement teweeggebracht, nodig voor hun verdere ontwikkeling. Na zes maanden zijn de visjes vier cm groot, na zeven maanden zes cm. Tijdens hun 'tienerjaren' maken ze allerlei ziektes door. Ze ontwikkelen snel door het krachtig zwemmen in sterk stromend water (raceway) en het opspringen tegen wanden. Door te voldoen aan hun oerdrang krijgen de vissen stevig, dik en lekker vlees. De snelste groeiers worden het best verzorgd. De hoeveelheid voedsel per dag dat wordt toegediend hangt af van vele factoren zoals de temperatuur van het water, het weer, de grootte van de vis en de fluktuaties van de markt. Ruwweg wordt het visbestand drie tot viermaal per dag gevoederd in de zomer en één tot tweemaal per dag in de winter. Naast het natuurlijk voedsel dat ze uit het rivierwater halen krijgen ze korrels vervaardigd van vismeel, proteïne en olie met soya als bindmiddel. De 'babies' krijgen dezelfde voedingsstoffen onder poedervorm. In Zuid-Schotland is de zalmmarkt rijp na 18 tot 24 maanden. Wegens het koudere water duurt dit in Noord-Schotland langer. De regenboogzalmforel groeit het snelst. Na 14 tot 16 maanden kan ze worden verkocht. Bij de visteelt wordt hoofdzakelijk

gewerkt om de voedingsnijverheid te voorzien van zalm en forel. Soms krijgt een farm opdrachten om lochs en rivieren van nieuwe bewoners te voorzien. Glenaray kan tot 100.000 panklare vissen per jaar produceren.

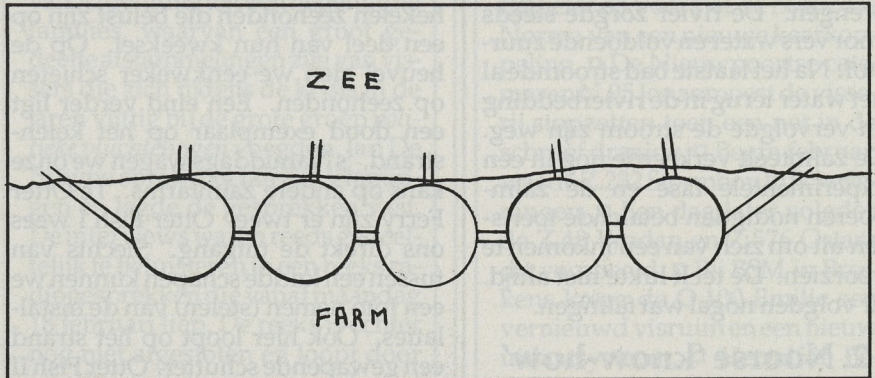
De versheid wordt gegarandeerd. Bij verkoop wordt de vis 's avonds gevangen., 's nachts vervoerd en 's morgens levend of afgeijst op de veilingen te Glasgow, Fleetwood, Liverpool en Londen te koop aan-



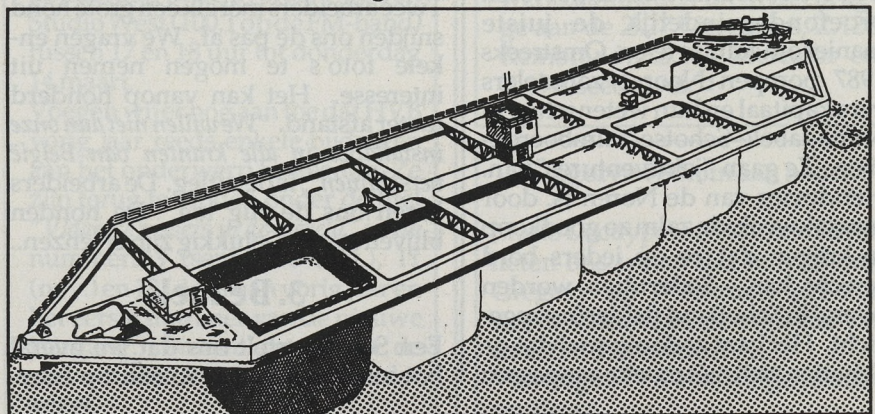
Experimenteel: de rivier wordt onderbroken en het water wordt afgeleid.



Glenary Fish Farm: het water wordt opgevangen in rechthoekige vijvers.



Aan de rand van de zee of zeeëngte



drijvende visboerderij in volle zee

geboden.

Antwoordend op de vraag waarom we op zijn boerderij wel en op de andere farms niet worden toegelaten, zegt Mac Pherson dat op de echte 'Salmon Farms' de productie gelijkaardig verloopt maar dat mislukkingen aangewezen worden aan bezoekers die bacillen binnen brengen. De echte reden is echter dat bepaalde productielementen nog experimenteel zijn (bijv. hoeveel vissen per bad, hoe de stress van het kunstmatig kweken tegengaan, de juiste kruising, het voedselprobleem, enz.) en de producenten de nieuwe ervaren geheimjes voor zichzelf willen houden.

Zullen de visboerderijen de schapenteelt in Schotland verdringen? We durven ons aan geen voorspelling wagen. Wat we wel weten is dat dankzij de fishfarms in Schotland, Shetland, Far Oer, Ierland, de Scandinavische landen, Canada, IJsland en verder, de proteïnerijke zalm en forel, vroeger een luxevoedsel, nu bijna volgens ieders beurs beschikbaar is. Hierbij moeten we wel vermelden dat gekweekte vissen verschillen van de echte natuurspecimen, zowel qua konstitutie als in smaak.

Daniël Pots

(1) De Glenaray farm wordt soms bezocht door een in den nabijheid wonende hongerige reigersfamilie. De zaakvoerder van de farm vindt dat ze in ruil voor de opgeslokte vissen een aantal veren moeten afstaan om het broedsel te helpen bevruchten.

## Walter Debrock 80

Degene die wij niet zonder fierheid onze trouwe medewerker Walter Debrock mogen noemen bereikte op woensdag 13 februari de respectabele leeftijd van 80 jaar. Geboren in Oostende in 1911 bouwde hij een indrukwekkende loopbaan uit waarvoor we verwijzen naar het interview in ons oktobernummer van vorig jaar (HVB nr. 10, 1990). Met zijn historische beslagenheid en maritieme kennis heeft hij onze lezers ongetwijfeld al veel bijgebracht. Wij zijn hem hiervoor dankbaar en drukken hierbij de wens uit dat hij zich nog lang "jong" mag voelen.

## B.V.B.A. VISLOSSERSBOND

### G. VAN WAES

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

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

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

#### Zaakvoerders:

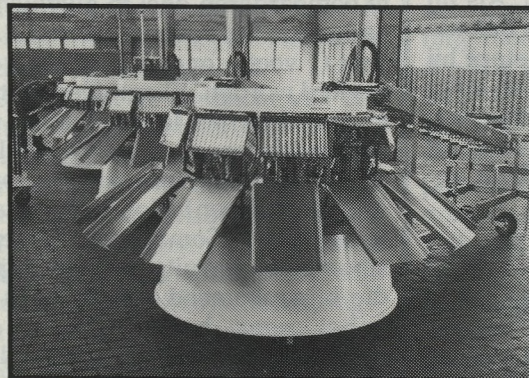
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46

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

#### Ploegbazen-sorteerders:

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

Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene Tel: 059 / 32 13 74



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

Seaprint: 059 / 32 55 59

80-jarige Vandierendonck maakte het mee

## Het verlies van de O.309

JACQUES WORDT IN de wieg gelegd om timmerman te worden. Van zodra hij zelf kan beslissen kiest hij echter voor het ruime sop. Zijn leertijd brengt hij door op grote visbakken. Tijdens zijn levensschets vermeldt hij de O.160 'Ernest Solvay' en de O.163 'Christ Mahlman' van de Rode Vloot en namen als Theodore 'de Krak' Asseloos, Arsène Blondé, Edward Brys en Charles Gonsales. Bij het uitbreken van WOII vlucht hij als bemanningslid op de O.25 'Koning Albert' van Henri 'Witte' Lambreght naar Engeland. Te Swansea komt hij terecht bij de Britse zeemacht. Na de oorlog vaart Jacques zes jaar als schipper op de O.282 'Adronie Camiel' van 'Kos' Christiaens en verder nog op de O.300 'Jonge Frans' van reder Huysseune, de O.227 van reder Crop, de O.342 van Gust Lenaert en koestert herinneringen aan Louis Klütsch, André Viane en vele anderen. Zijn laatste vaartuig is de O.183, een door de overheid aangeslagen vissersschip dat voorlopig wordt uitgebaat door Alex Vieren. Als hij met dit vaartuig met een defekte motor moet binnenlopen stopt hij als vijftigjarige het vissen en stapt over naar het bedrijf 'Baggerwerken Declodt'. Na een hartaanval komt hij op zestigjarige leeftijd tot gedwongen rust.

### 1940 - 1944 - de ballonbarrage

Tijdens de oorlog verzeilt Jacques Vandierendonck in dienst van de Britse Admiralty (navy). Heel wat grote Britse stoomtreilers en uitgeweken Belgische treilers worden door de zeemacht opgeëist om oorlogstaken te vervullen. De Engelse IJslanders bouwen ze om tot mijnenvegers en bemannen ze deels met soldaten en deels met vissers. Een aantal Belgische treilers met hun vissers worden ingezet bij het uitoefenen van de ballonbarrage. Om aanvallen van Duitse vliegtuigen te bemoeilijken worden konvoien en aanlooproutes naar havens voorzien van grote ballons. Zowel op varende schepen (in konvoien) als op grote stoomboten



Zes jaar voer Vandierendonck als schipper op de O.282 'Adronie Camiel'.

(her en der verankerd op aanlooproutes) zijn ze bevestigd. Ze verhinderen vliegtuigen een te beschieten of te bombarderen doel in glijvlucht te naderen. De ballons kunnen 3.000 voet (1 voet = ongeveer 32 1/2 cm) gevierd worden. Vliegtuigen die toch hun vracht willen lossen, kunnen niet doelgericht te werk gaan. Vijandelijke piloten die zich er tussen wagen lopen veel kans aan een ballon of stalen kabel te haperen. Sommige stilliggende stoomboten zijn uitgerust met mijnen die, bij aankomend geronk, langs een kabel naar boven vliegen en ontploffen, in de hoop zodoende vliegtuigen te beschadigen, te vernietigen of af te schrikken. Op schepen zijn ronde ballons, op kaaien en hinterland zeppelinachtige toestellen bevestigd. Nadat de O.25 heeft meegelopen bij de vlucht van het Britse legerkorps vanuit Duinkerke blijft het vaartuig stilliggen (1). Jacques heeft dus geen werk. Reder Henri Verhaeghe van de opgevorderde O.105 'Jacqueline Florimond' vraagt aan schipper Vandierendonck over te komen naar Cardiff, een bemanning samen te stellen en als bevelvoerder de verplichte taak op zich te nemen. De O.105 werkt gans WOII vanuit Milford. Het heeft een meerplaats aan een pier, recht over een loods. In de loods worden de ballons

opgeblazen en met 5 à 6 soldaten bij mooi weer en 10 à 12 bij winderig weer aan boord van de O.105 gebracht. Het schip kan er drie tegelijk vervoeren: één aan de voorsteven, één midscheeps en één op de achtersteven. De O.105 kiest dan zee en vaart naar stoomboten die op een vaste plaats liggen om volle ballons over te geven en lege terug mee te brengen of bevoorraadt vrachtvaarders die achteraf een plaats innemen in een konvoi. Tijdens een normale werkdag kan één vissersschip twaalf ballons overgeven. Ze bestaan uit een zilvergrijze stof die hetzelfde kleur heeft als een bewolkte lucht. Kapotgeschoten ballons vissen onze vissers op. Thuis wordt de stof verwerkt tot overgordijnen, kussens, matrassen, enz. De zijden voering toveren onze vissersvrouwen om tot gordijnen. Op dergelijke wijze opereren vanuit Milford drie vissersboten: de O.105 'Jacqueline Florimond', een Zeebrugse treiler en de Britse 'Gratitude'. Naast de gewone bemanning varen telkens vier Britse marinen mee. Te Milford bemannen 24 Herefordsoldaten de loods die onder leiding van 'Officer Papa Ross' verantwoordelijk zijn voor het opblazen van de ballons. Het geheel van de operaties wordt

gekoördineerd door de Schotse luitenant Benny Jenkins.

Zo varen vanuit Britse en Ierse havens verschillende gevluchte vissersboten. Sommigen hebben installaties aan boord om de ballons op zee op te blazen, zoals bijv. de 0.220.

1935

### het verlies van de 0.309

Om de rubriek 'Nacht en Ontij' van een gepast onderwerp te voorzien komen we tot het eigenlijke doel van ons bezoek, nl. het verlies van de 0.309 'L' Indépendance' van de rederij Seghers in 1935. Vòòr 1940 trekken veel van onze treilers naar Spanje en Portugal om tong te vangen. Op het einde van voornoemd jaar vertrekt de 0.309 naar zijn visgronden voor de Portugese kust. De bemanning bestaat uit schipper Frans Beyen met zijn broers Gaby en Antoon, stuurman Jacques Vandierendonck, zijn broer Louis en motorist Arthur Anys. Nadat ze de Golf van Biscay oversteken en een eind de Spaanse kust volgen, valt de motor uit ter hoogte van de havenstad Oporto. De werktuigkundige kan de motor op zee herstellen; ze draait echter alleen nog op kracht 'slow'. Deschipper neemt contact op met zijn rederijen vraagt om wisselstukken. Zaakvoerder Victor Seghers belooft de gevraagde onderdelen mee te geven met de 0.54 'Espérance' (de ex-Stijn Streuvels van de Motorvisserij NV), van dezelfde rederij, die onder bevel van Arthur Lusyne uit Oostende vertrekt. Aan vissen valt niet te denken. Schipper Beyen beslist zijn schip in afwachting voor anker te leggen in een baai nabij Oporto. Het is mooi weer en het schip ligt vast aan twee ankers.

's Avonds komt men nog twee ankers brengen. De schipper is verwonderd. De Portugese bevelvoerder meldt dat een grote Atlantische storm op komst is en dat ze de extra ankers zeker zullen kunnen gebruiken. Vanuit een voor- en een achtergalg worden dus nog twee ankers in zee gevierd.

's Nachts steekt de storm op en raast als een tempeest over de baai. 's Morgens knapt een anker af. 's Middags breekt nog een ankerketting en 's namiddags slaat nog een anker los. De schipper schat de dramatische toestand in en zegt: "We



De 0.309 'L' Indépendance' gestrand nabij Oporto, Portugal.

zullen dit schip verliezen"! Tegen de avond breekt de vierde ketting en het vaartuig slaat op drift, richting kust. Slechts over kracht 'slow' beschikkend krijgt men het vissersschip niet naar open zee.

De baai ligt vol vaartuigen: Portugese schoeners, vier Britse kustvaarders, één grote Noorse vrachtvaarder en veel kleine 'paraja's' (2). Tijdens die 24 uur durende storm zinken in de baai tweeëndertig schepen. Het Noorse schip loopt aan de grond.

De 0.309 trekt de aandacht van een Portugese reddingsboot (met reeds 32 drenkelingen aan boord) door op de hoorn te blazen. De boot passeert de 'L' Indépendance' maar vindt het riskant nog zes mensen bij te nemen. Onder de geredden zijn Engelse zeelui. Zij zetten de schipper van de reddingsboot onder druk. Hij geeft toe, vaart langs zij de 0.309 en neemt het volk over. Hoge golven doen het schip geweldig tekeer gaan. Uit vrees te kapseizen durft de schipper de 0.309 niet op sleeptouw nemen. Aan zijn lot overgelaten drijft ons vaartuig af naar een rotsformatie die een strandje afsluit. Het vissersschip slaat tegen de rotsen. Hoge aanrollende golven en een kolkende branding lichten het vaartuig op en leiden het meter per meter over de rotsen heen tot op het strand, waar het tegen een zeedijk beukt. Bij afgaand tij wordt het vaartuig terug naar zee gezogen, maar blijft uiteindelijk tegen de stenen liggen.

De geredden worden te Oporto aan

land gezet. Hulp komt traag op gang: "We liepen nog vier uur rond in onze 'natte kazak' vooraleer te worden ondergebracht in een hotel". Bij volgend hoogtij krijgt hun vaartuig het hard te verduren. Het schip komt op zijn zij te liggen en het stuurhuis verdwijnt. De volgende dagen vernielt de zee het vaartuig volledig. De verzekeringsmaatschappij stelt een agent aan die zich om de bemanning moet bekommeren. De hotel-directie krijgt de opdracht dat het de zes Belgen aan niets mag ontbreken. Andere drenkelingen worden goedkoper behandeld en protesteren. Qua voeding hebben onze vissers niets te kort, maar rijst valt nog niet in de smaak. Hun borden rijst schenken ze weg aan bedelende kinderen. Zaakvoerder Seghers komt over om het vaartuig te bekijken en zich van het wel en wee van de bemanning op de hoogte te stellen. Intussen loopt de 0.54 binnen te Oporto met de onnodig geworden wisselstukken. In plaats van zich naar zijn visgronden te begeven, neemt hij de onfortuinlijke vissers aan boord en zet terug koers naar Oostende. (Daniël Pots)

(1) De 0.25 'Koning Albert' wordt nadien overgebracht naar Noord-Schotland.

(2) Paraja's waren kleine vissersschuiten. Ze werkten dikwijls samen met schepen van onze vloot. Na een sleep kwamen de Portugese vissers op dek alle ondermaatse vis (die anders over boord gespoeld werd) op hun vaartuig werpen. Deze 'vangst' werd in de dorpen verkocht. In ruil werden onze vissers bedacht met een aantal flessen geestrijke anisette, wijn, sinaasappelen, druiven en typische Portugese sjalen

## O.L.Vrouw van 't Boompje te St. Andries

OP EEN PRENTJE uitgegeven in 1943 staat een lofzang afgedrukt.

De eerste strofe maakt gewag van de vinding van het Mariabeeld.

Op de andere zijde staat, naast een afbeelding van het Mariabeeld, wat geschiedenis over dit wonderbaarlijk beeld te lezen. Ook hier duikt een vertrouwd verhaal op.

Twee vissers zouden het beeld gevonden hebben aan een linde langs de Ieperleet. Het beeldje werd aan de pastoor gegeven die het ter verering in de kerk plaatste. De volgende dag vond men het terug aan de lindeboom. Ook dit beeld koos dus zelf de plaats van bestemming.

In 1662 vraagt jonker Andries de la Coste, heer van Ter Lucht, eigenaar van het domein waar de linde groeide, toestemming om bij de linde een kapel te mogen bouwen. Op 16 januari 1663 gaat de Paus op zijn voorstel in op voorwaarde dat ook de bisschop zijn instemming betuigt. Na het akkoord van de bisschop op 11 april 1663 wordt de kapel gebouwd. De kapel is volledig af in het najaar van 1664.

O.L.Vrouw van 't Boompje werd door de bevolking als miraculeus beeld vereerd. Onze Lieve Vrouw heeft ontelbare gunsten aan haar kinderen verleend: zo lezen we op een prentje uitgegeven in 1942.

Tot in het begin van de negentiende eeuw waren er zo nu en dan schoten te horen op de Ieperleet (de vaart van Brugge naar Oostende)

De schepen met geschut aan boord hadden de gewoonte een salvo te lossen ter ere van O.L.Vrouw wanneer ze de Boompjesdreef voorbijvaarden. Zeelui hadden dus ook verering voor dit Mariabeeld.

Aan het gewelf van de kapel hing tot

voor enkele jaren nog steeds een scheepsmodel met geschut aan boord. Het model zou dateren van 1683 -dit volgens de tekst op het prentje van 1943-. Scheepsluisonken het model aan O.L.Vrouw van 't Boompje omdat ze aan stormen en zee geweld waren ontsnapt.

In oktober 1981 vinden we deze merkwaardige ex-voto terug in het Nationaal Visserijmuseum. Het model zat onder een dikke stoflaag, het was "pottezwart", totaal vervuild en er hadden zowaar vogels in gewoond. In de kanoogaten werden immers vogelnesten gevonden. Op verzoek van de heer Christian de Baseghem, eigenaar van het kasteel Ter Lucht en dus ook van de kapel, werd het scheepsmodel door Gaston Desnerck, toen konservator van het visserijmuseum, gerestaureerd. Het scheepsmodel werd tot op het dek afgebroken; afgeschrobd, hersteld en opnieuw in de originele kleuren gestoken. De tuigage werd volledig vernieuwd. (tuigage: aanbrengen van rondhouten, blokken, tuuwwerk en zeilen)

In 1982 maakte het scheepsmodel deel uit van de tentoonstelling 'Brugge en de zee'.

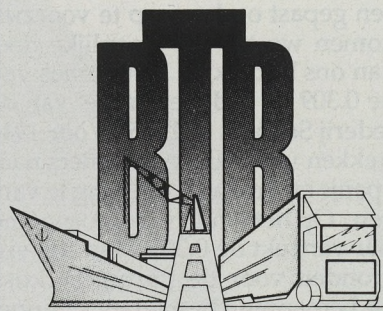
Uit "veiligheidsoverwegingen": dus om beschadiging, verval, vandalisme en diefstal te voorkomen hangt het niet langer meer in de kapel maar wel in de woonvertrekken van het kasteel.

Willem Lanzsweert

Bronnen:

- Prentje uitgegeven te Brugge op 1 september 1943
- Prentje uitgegeven te Brugge op 25 augustus 1942
- 300 jaar oud scheepsmodel hersteld Nieuwsblad 28/11/'81
- Krantenartikel: Pinas voor "Brugge en de Zee 1982

VOORAL 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



## Srandwerkgroep 10 jaar

Op negen en tien februari vierde de Oostendse Strandwerkgroep haar tienjarig bestaan in jeugdherberg "De Ploate" Langestraat Oostende.

De Strandwerkgroep is een vereniging die zich tot doel stelt studie, determinatie en inventarisatie van mariene en brakwaterfauna en -flora van de Belgische kust in het bijzonder en de Westeuropese kusten in het algemeen. Het driemaandelijks tijdschrift "De Strandvlo" is het contactblad van de vereniging waarin ook de neerslag te vinden is van de biologische waarnemingen op het strand en de kust. Zo heeft de SWG ook enkele nieuwe organismen ontdekt voor de Belgische kust.

Tijdens de jubileumviering werden een twaalfstal korte voordrachten gehouden door biologen van ULB, RUG en RVZ. De deelnemers konden ook een merkwaardige tentoonstelling over het zeeleven en een maritieme boekenstand bezoeken.

Een belangrijke publikatie van de vereniging is het boek "Zeevissen van België". Deze brochure verscheen in december 1987 en werd gratis ter beschikking gesteld van alle Belgische vissersschepen met de bedoeling dat het een naslagwerkje zou zijn aan boord. Guido Rappé en Eddy Eneman waren er de samenstellers van en de brochure werd opgedragen aan Arthur Rappé (Brozen van Koengels) bij de 100ste verjaardag van zijn geboorte. In dit boekje wordt ook een oproep gedaan tot de vissers om de rariteiten die ze vangen mee te brengen en af te geven in de vismijnen. Tijdens de viering kreeg de voordracht door Frank Redant, bioloog van het RVZ, een zeer speciale aandacht.

F. Redant is specialist voor de studie van het nieroogkreeftje of langoestientje. Hij was tevens in 1989 de voorzitter

van de internationale werkgroep "on nephrops stocks" een onderafdeling van de internationale Raad voor de exploitatie van de zee waarvan de zetel gevestigd is te Kopenhagen. Deze voordracht zou zeker ook zeer interessant zijn voor de reders en schippers van onze "kreeftenputters".

Wie meer wil weten over de Strandwerkgroep of lid wil worden kan daarvoor terecht bij de voorzitter Guido Rappé, Kapelstraat 3, 9890 Ursel, tel 091/74 39 68

R. Coelus

## Stuur eens een kaartje

De Vriendenkring van het Noordzee-Aquarium te Oostende heeft een reeks van negen kleurrijke prentbriefkaarten uitgegeven. Deze zijn verkrijgbaar in het Aquarium Visserskaai Oostende. Het is maar zelden dat er zeeorganismen op prentbriefkaarten te zien zijn en voor alle briefkaarten verzamelaars is het zeker interessant gezien ook de beperkte oplage. Maar wie van de zee houdt stuurt ook eens een kaartje met een zeemotief naar zijn vrienden.

De reeks werd zodanig samengesteld dat er van elke zeedierengroep een vertegenwoordiger is. Kleurfoto's daartoe werden genomen in het Aquarium zelf en dit door de gids-promotor Eddy Eneman. Aldus omvat de reeks: 1. Het Noordzee Aquarium 2. de snotdolf 3. de zeekat 4. de blauwpootzwekkrab 5. de scharlakenrode zee-ster 6. de zeewolf 7. de eetbare zee-appel 8. de bandvenusschelp 9. de heremietanemoon.

Prijs per reeks 150 fr, afzonderlijke kaart 20 fr.

De reeks kan ook besteld worden door overschrijving van 150 fr op rekening 280-0706209-86 van Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende.

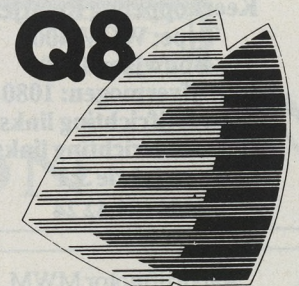
## Oudleerlingen- en Vriendenbond van de Zeevisserijschool

### Tombola

16747	16032	37895
17089	17353	23986
16828	18672	26362
39281	14808	24132
32325	28317	39534
38199	33681	15323
32984	22704	14758
19192	26504	13620
32565	18481	26318
11356	23958	16043
19894	31701	27816
27499	25676	15953
20433	32971	35117
29419	37057	38242
32470	19077	26138
18127	24643	36428
33670	19790	37432
27640	33098	30679
30889	11127	10838
35516	25906	28978
25197	12775	28570
27123	17128	17613
14172	30778	
32561	27231	
35847	13634	
25786	28973	
10100	30852	
17458	29358	
34580	12053	
20023	24429	
26837	24587	
32318	18867	
35335	23153	
32716	24649	
11040	35762	
12615	38431	
29148	12126	
13133	25178	
29445	20659	

Prijzen af te halen tijdens de schooluren, op de school, Kursaalstraat 55 te 8301 Knokke-Heist en dit tot 15 maart 1991.

# Kuwait Petroleum (Belgium)



★ 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

## Nederlandse kabeljauwvisserij door stilligregeling nog meer aan banden

De Nederlandse kabeljauwvisserij moeten vanaf de maand februari per maand acht aaneengesloten dagen aan de wal blijven. Dat maakte minister voor visserijzaken Bukman bekend in uitvoering van een besluit van de Europese visserijministers. Die oordeelden in december vorig jaar dat de vangst op kabeljauw en schelvis aan beschermende maatregelen toe is om beide vissoorten te beschermen.

In totaal moeten de Nederlandse rondvissers dit jaar 193 dagen stilliggen. Zij mogen zelf de periode kiezen, maar moeten dit telkens melden aan de Algemene inspektiedienst (AID). Doen ze dat niet, dan gelden de laatste acht dagen van een maand als verplichte stilligperiode. Deze regeling geldt voor de rondvissers die tussen 1 januari 1989 en 30 juni 1990 meer dan honderd ton kabeljauw hebben aangevoerd en die voor hun inkomen voor tenminste veertig procent afhankelijk zijn van de kabeljauwvisserij.

De Europese Commissie kan een lidstaat ontheffen van deze maatregel, als blijkt dat het toegestane vangstkotum niet wordtolgevist. Minister Bukman toonde zich reeds bereid om voor 1 april in Brussel te pleiten voor een alternatieve maatregel als de visserijsector dat wenst. Het Produktschap voor Vis en Visprodukten (PVV) toonde zich in principe geen tegenstander van de stilligregeling omdat volgens voorzitter

Langstraat de beperking van de visserijzetting gemakkelijker te controleren valt dan de aanlandingen zelf. Voor kleinere schepen kan de maatregel echter nieuwe problemen opleveren. Zij worden bij stormweer gemakkelijker aan de kade gehouden en door de acht-dagenregeling zijn ze nog meer beperkt in hun bedrijfsvoering.

Samen met de invoering van de stilligregeling wordt nu de kistenregeling voor rondvissers afgeschaft. Tot nog toe mochten de rondvissers wekelijks veertig kisten vis aanlanden. De visserijsector is echter voorstander om de oude kistenregeling om te vormen tot een maatregel die voor een heel kwartaal geldt. Dan zou de verplichting om elke maand acht opeenvolgende dagen aan de kaai te blijven kunnen worden opgeheven. Het overleg hierover gaat door.

## Zeelandse sportvisserij in kaart gebracht

De toeristische dienst van de Nederlandse provincie Zeeland bracht in samenwerking met de sportvissersverenigingen een fraaie kaart uit die ongetwijfeld in de smaak van de sportvissers zal vallen. Onder de titel "Zeeland-Waterland-Visland" wordt een compleet overzicht gebracht van alle visvoorzieningen in Zeeland. Doel is de sportvissers te informeren over de vele hen onbekende visplaatsten en de talrijke beschikbare voorzieningen. Volgens de initiatiefnemers maken meer dan honderduizend hengelaars gebruik van de Zeelandse waterplassen, waaronder heel wat Belgen.

Op de achterzijde van de kaart staat informatie over de viswateren, de te vangen soorten, het aas en de vereiste documenten. Aandacht voor de natuur en natuurgerichte gedragsregels ontbreken niet.

De viskaart kost 3,50 gulden en is verkrijgbaar in de VVV-kantoren en bij de hengelsportorganisaties in Zeeland.

Meer info bij VVV Zeeland, postbus 123, 4330 AC Middelburg, tel. (00-31) 1180-33.000.

## Nederlandse kwota

Ook de belangrijkste Nederlandse kwota verschillen weinig van de vangsthoeveelheden van vorig jaar. Ze zien er als volgt uit (in ton):

SOORT	1991	1990	+/-	%
Tong	19.460	18.000	+1.460	+8,11
Schol	85.370	88.754	-3.384	-3,13
Kabeljauw	10.905	11.480	-575	-5,01
Makreel	33.750	31.945	+1.805	+5,65
Haring	77.014	84.140	-7.126	-8,47

Naast de kwotaruum met België in de Golf van Biscaje sloot Nederland reeds akkoorden met Denemarken (o.a. 250 ton tong in de Noordzee voor 1.600 ton schol in de Noordzee), Spanje (20 ton heek voor 800 ton horsmakreel) en Engeland (alle kwota in het Kanaal, de Ierse Zee, ZW-Ierland en enkele onrendabele hoeveelheden tong en haring in de Noordzee voor 16.150 ton schol in de Noordzee).

## LIFERAFT SERVICE CENTER

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL

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

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

# S.K.B.



ERKEND SERVICE STATION

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

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

AFDELING KUST

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

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

## Acht-dagen-regeling fel gekontesteerd

"We fish on" blokletterde het Britse visserijweekblad "Fishing News". Meteen een uiting van het felle protest tegen de acht-dagen-regeling voor de rondvisvloot die op 1 februari inging. En het zijn niet alleen de Britse vissers die zich hardnekkig verzetten tegen de verplichte maandelijkse stilligregeling.

SPANJE

## Handen vol met nieuwbouw

Scheepswerven aangesloten bij de *Spanish Association of Private Shipbuilders* boekten vorig jaar ruim 130 bouworders voor vissersvaartuigen van meer dan 100 brt. Slechts een zestigtal vaartuigen is bestemd voor de Spaanse visserijvloot. De andere vaartuigen zijn voor Liberia (29), Marokko (26), Noorwegen (6), Madagascar, Panama, IJsland, USA, Argentinië en Chili. Spektakulair is de bestelling van vijftien fabrieksschepen van 105 meter (5.000 brt, 8.000 pk) voor Liberia. Ze worden bij drie Spaanse scheepswer-

ven gebouwd voor de Noorse onderneming *Bergen Industries and Fishing*. De schepen zullen wel onder Liberiaanse vlag varen voor rekening van Russische rederijen. Dergelijke ingewikkelde combinatie is echter geen alleenstaand geval. Ook een gedeelte van de voor Marokko bestemde schepen zullen in werkelijkheid eigendom zijn van de Franse maatschappijen *Copesud* en *Société de Pêche Marona*. Het feit dat buitenlandse ondernemingen voor Spaanse scheepswerven kiezen heeft alles te maken met de aantrekkelijke prijzen. Zelfs de zwaar gesubsidieerde Noorse scheepbouwsector kan daar blijkbaar niet tegen op.

POLEN

## Privatisering visserij

Eén van de vijf Poolse staatsrederijen wordt een private onderneming. De Baltische rederij *Szkumer*, een bijhorende herstellingswerf, verwerkingsbedrijven en een nettenmakerij zullen in overeenstemming met de privatiseringswet publiek te koop worden aangeboden. De vloot opereert vanuit de Baltische havenstad Wladyslawowo in het noordenwesten

van de bocht van Gdansk. De vloot voerde vorig jaar 19.500 ton vis aan. Verwacht wordt dat de rederij na de privatisering 10.000 ton meer kan aanvoeren en de kosten gevoelig lager zullen liggen dan tot nog toen het geval was.

SCHOTLAND

## Duikbootbasis dicht

De *Clyde Fishermen's Association* (CFA) is opgetogen over de voorgenomen sluiting van de Amerikaanse duikbootbasis van Holy Loch aan de Clyde-rivier. Sinds de komst van de basis in de jaren zestig verloren de Schotse vissers heel wat visgronden in de verboden submarine-area. De aanwezigheid van onderzeeërs in de Clyde en de Ierse Zee leidde herhaaldelijk tot incidenten tussen de marine en de vissers. In een aantal gevallen geraakten duikboten verstrengeld in de netten, wat de oorzaak was van meerdere scheepsongevallen. Door het wegvallen van de Amerikaanse basis zou het onderwaterverkeer niet volledig wegvallen aangezien ook de Britten er nog een basis aan de Clyde op na houden.

# VAN BORGVEER TOT BRANDSTOFSYSTEEM

Een snelle reparatie en revisie van uw Mitsubishi scheepsdiesel, staat of valt met de levertijd van de onderdelen. De Mitsubishi magazijn-service van Padmos is speciaal opgezet om levertijd-problemen te voorkomen. Het magazijn levert uit voorraad maar liefst 120.000 Mitsubishi-onderdelen, nieuw of gereviseerd, voor de motortypes: DQ/SE/DS/DB/DE/D-14, D-16, D-20/SB/SA/SN. De service is gebaseerd op een computer-controle die de voorraad bijhoudt en automatisch nieuwe bestellingen uitschrijft. Lange levertijden zijn hiermee dus verleden tijd geworden; de magazijnvoorraad is altijd toereikend.

Machinefabriek Padmos heeft bovendien een uitgebreid leveringsprogramma met: Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren, aggregaten, generator- en havensets.



• Ruim 120.000 Mitsubishi-onderdelen direct uit voorraad leverbaar.

Uniek is de Padmos ruilservice; uw onderdelen of gehele Mitsubishi dieselmotoren worden vervangen door volledig gereviseerde exemplaren; een systeem dat geld en tijd bespaart.

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

**zekerheid uit voorraad leverbaar.**



**PADMOS**  
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

Stellendam: Postbus 23, 3250 AA  
Deltahaven 18. Tel.: 01879-1766/1792  
Fax: 01879-1623. Dok tel.: 01879-1933  
Bruinisse: Postbus 1, 4310 AA  
Havenkade 12. Tel.: 01113-1551/1488  
Fax: 01113-1317.



**MITSUBISHI**  
DIESELMOTOREN

# Hulp in Nood

**Hoofdzetel:**

**Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende**

**Tel: 059 / 32 16 89**

**Fax: 059 / 32 26 17**

**Bijkantoor:**

**Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge**

**Tel: 050 / 54 55 27**

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



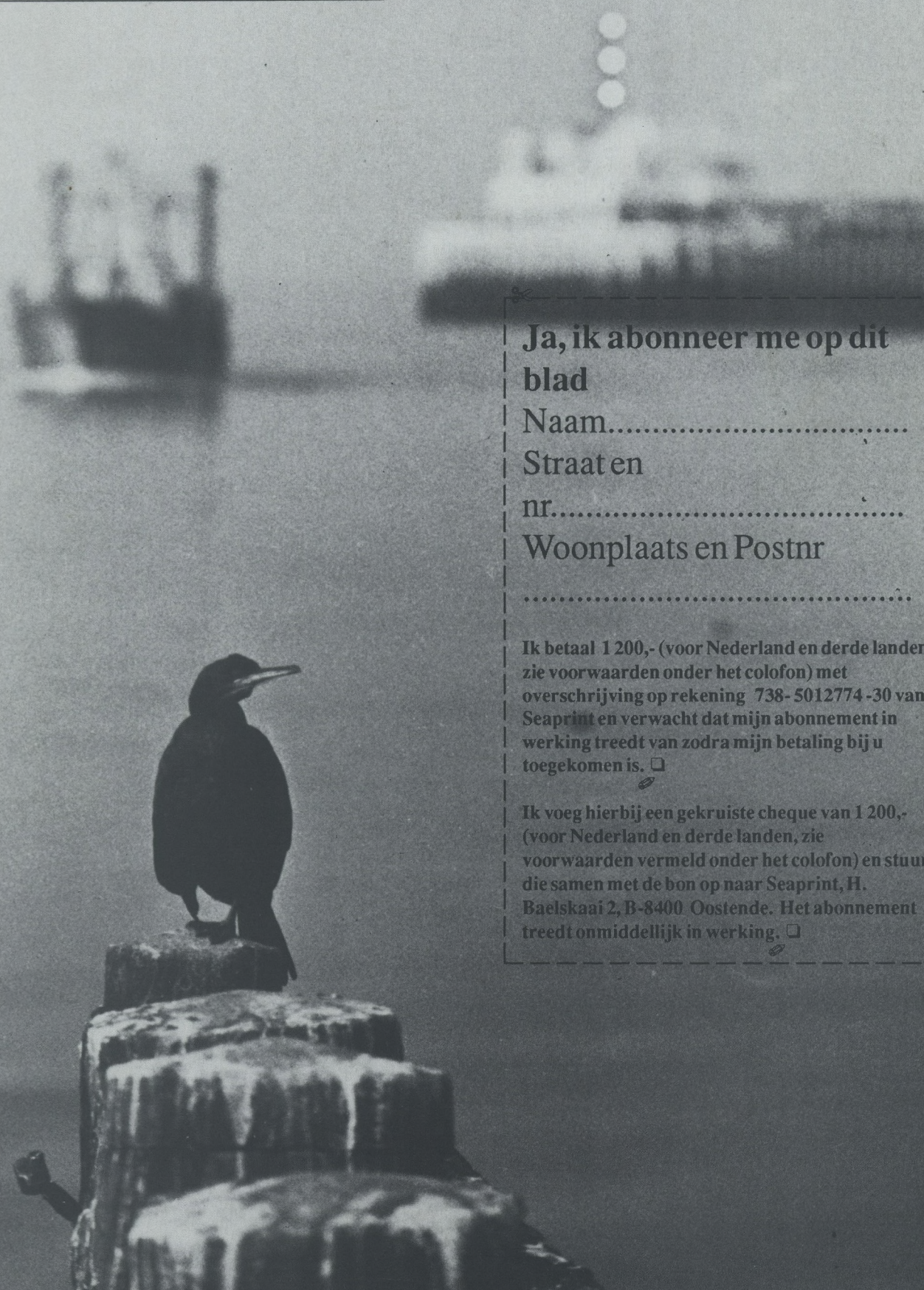
---

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

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

# HVB

HET VISSERIJBLAD



Ja, ik abonneer me op dit  
blad

Naam.....

Straat en  
nr.....

Woonplaats en Postnr

.....

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

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