

# HVB

HET VISSERIJBLAD



58 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 6 - 7 juni 1991 - 99,- BF - afgiftekantoor Oostende X

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

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

Esso's visie op smering geeft daarop het antwoord:

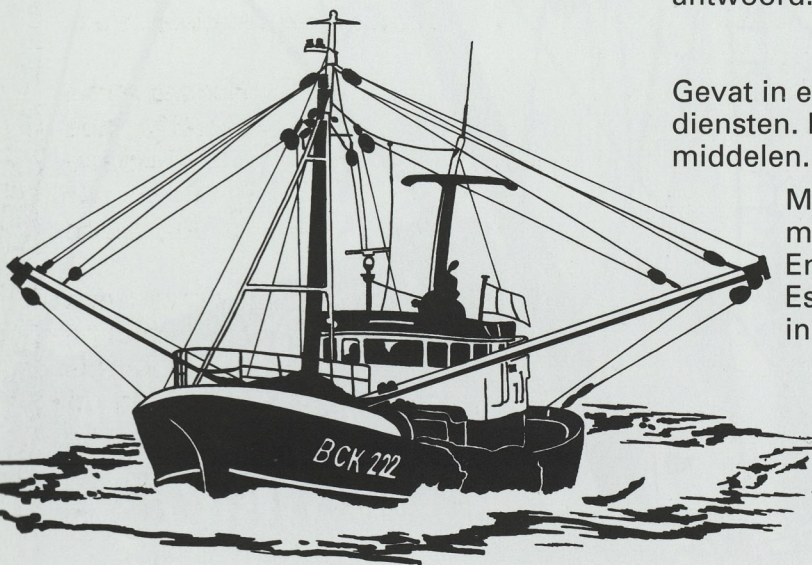
- top-prestaties van apparatuur,
- verlenging van de levensduur,
- optimaal rendement.

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

Met dit "Service Pakket" kunt u als ondernemer uw eigen noden en wensen formuleren. En gerealiseerd zien. Op maat.

Esso zet daarvoor al haar technische kennis in, gepaard gaande met:

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



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

Vraag daarom vandaag nog uw gratis smeerplan.

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

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

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



# HVB

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

## Colofon

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

ISSN: 0776-6912



SEAPRINT

H. BAELSKAAI 2  
8400 OOSTENDE

Tel: 059/32 55 59

Fax: 059/32 17 52

is verantwoordelijk voor het werven van publiciteit, de verzending en de technische realisatie van Het Visserijblad  
Openingsuren: elke werkdag van 9 uur tot 12.30 uur.

Abonnementen: 1 jaar (12 nummers) door overschrijving van 1 200,- (Nederland 1 900,- B.F.) op rekening 738-5012774-30 van SEAPRINT c.v., met vermelding: abo HVB. Steunabonnementen: 2 000,- B.F./jaar.

Subscriptions (one year) in other countries:  
Austria: S 676; Denmark Kr 375; Finland: MK 217; France: F 324; Germany DM 96; Greece Dr 8511; Ireland £ 36; Italy Lir 68 800; Norway: Kr 360; Portugal: Esc 8114; Spain: Pta 6000; Sweden: Kr 325; Switzerland: F 83; U.K.: £32.



Omslagfoto: Guido Walters

## 'Ekonomisme'

VOLGENS LESTER BROWN, de voorzitter van de Worldwatch Institute, was er tijdens de jaren '80 een toename van het Bruto Mundiaal Produkt (BMP) van 4,5 biljoen dollar en bereikte het totale aantal geproduceerde goederen en diensten het respectabele bedrag van 20 biljoen dollar in 1990 — een bedrag dat hoger ligt dan dat van het samengestelde BMP van de eerste jaren van de beschaving tot 1950. (Herlees toch nog even de laatste woorden, er staat wel degelijk: '...hoger...dan het samengestelde BMP van de eerste jaren van de beschaving tot 1950.')

De internationale handel groeide nog sneller, en nam tijdens de jaren '80 toe met ongeveer 50 procent. Ook de beurswaarden kenden tijdens deze jaren een enorme groei, die slechts af en toe werd onderbroken.

We zouden dan ook gemakkelijk kunnen besluiten dat de mensheid zich nergens zorgen dient om te maken, want ook de jaren negentig laten veelbelovende tendenzen zien. Uiteraard moeten we dan wel abstraktie maken van enige tijdelijke economische moeilijkheden. Zo kunnen we dit jaar nog af te rekenen krijgen met een recessie op wereldschaal. Maar zo'n dingen mogen de pret niet storen: wanneer de periode 1990 - 2000 bekeken wordt dan kan er alleen maar sprake zijn van euforie.

Euforie? Is daar wel reden toe? Wat heeft die economische groei eigenlijk om het lijf? Hoe meer het BMP stijgt, hoe meer mensen er honger lijden. Tegelijkertijd met de internationale handel breidt de woestijn uit. De stijging van de beurswaarden stimuleert de mens niet om de oorlogsbijlen te begraven, integendeel!

En in de visserij? Hoe zit het daarmee? Onlangs kwam een Vlaamse visser terug uit vakantie. Op zijn terugkeer had hij een pittoresk dorp in Normandië bezocht. Hij had er kennis gemaakt met een Franse visser die zijn dagelijks brood verdiende op een eigen kleine sloep. Hij werkte hard, die Franse visser... maar *niet* zo hard als zijn Vlaamse kollega die naast zijn brood ook nog zijn reis, zijn video, zijn auto en zijn eigen huis bijeen aan het werken was. Hij had het moeilijk die Franse visser... maar *niet* zo moeilijk als zijn Vlaamse kollega die al vroeg in het jaar niet meer op tongen mocht vissen. En hij klaagde een potje die Franse visser... maar *niet* zoveel als zijn Vlaamse kollega, die ongetwijfeld meer bijgedragen had tot de stijging van het BMP.

Leve de vooruitgang? Het is ons allemaal een beetje boven het hoofd gegroeid. We zijn het slachtoffer geworden van de 'vooruitgangsgedachte'. We willen alsmaar vooruit, alsmaar verder en we weten niet waar we zullen uitkomen. Zo?! Het BMP lag in 1990 hoger dan het samengestelde BMP vanaf de eerste jaren van de beschaving tot 1950. Ik heb niet de indruk dat we daar evenredig beter van geworden zijn. Het wordt tijd dat we eens gaan zitten, een bakje koffie drinken en nadenken over hetgeen we aan het doen zijn.

Flor Vandekerckhove

Dit is Belgisch!

# Nieuwe 'hoop' voor de Belgische visserij

NAUWELIJKS VIJF MAANDEN nadat het casco bij de Oostendse scheepswerven Seghers te water gelaten werd, doopte visserij-aalmoezenier Corneille de volledig afgewerkte Z.98 'Op hoop van zegen'. De plechtigheid greep plaats te Zeebrugge, waar scheepsbouwer De Graeve het vaartuig verder afgewerkt had.

Voor de inzegening van het nieuwe vaartuig — een co-produktie van de twee oudste werven van de Vlaamse kust — was heel wat volk samengestroomd. Het was visserij-aalmoezenier Corneille die 'kwistig met de kwispel' zwaaide. Op zijn, intussen klassiek geworden, ('Ik weet het niet met zekerheid, maar ik heb zeker méér dan honderd schepen gedoopt!') vrijevige manier zegende hij het schip en de talrijk opgekomen kijklustigen. Gelukkig was het mooi weer, zodat het overvloedig rondgezwierde wjwater snel weer kon opdrogen.

Voor de scheepswerf De Graeve is het meteen het 93ste vissersvaartuig dat afgeleverd wordt. Scheepsbouwer De Graeve heeft dan ook recht van spreken wanneer het over de ontwikkeling van de sektor gaat. In zijn toespraak wees De Graeve op de moeilijke situatie waarin de visserij thans verkeert. Veelbetekend is dat hij maar moeizaam zijn emoties kon bedwingen wanneer hij het over de toekomst had. Verwonderlijk is dat niet wanneer men weet dat de orderboeken van de Vlaamse scheepswerven nagenoeg leeg zijn.

## Uitrusting

Overigens kon dát de pret niet bederven van de vele toeschouwers die op het schip rondgeleid werden door eigenaar Stanley Vantorre, met mevrouw Francine Wittesaele-Engelrest en peter Steve Vantorre. Ook de bemanningsleden waren vol lof over de accommodatie op het vaartuig.

Wijzen we er ook op dat de nieuwe Z.98 'Op hoop van zegen' de gelijknamige bokkentruiler (ex GO.28) uit Goedereede vervangt die in 1979 door Amedée Vantorre werd aange-

kocht. De nieuwe Z.98 is wel drie spanten langer dan zijn voorganger en vooral veel beter uitgerust (zie technische gegevens)

## Vissersfamilies

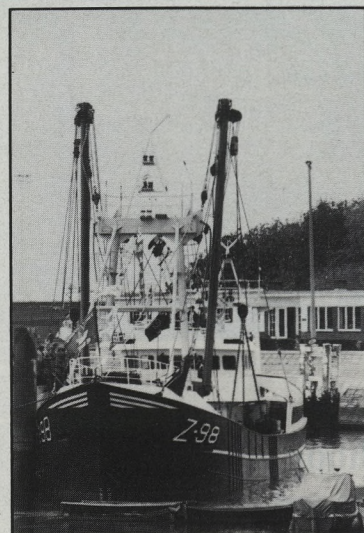
De Vantorres zijn een bekend fenomeen in de visserij. In de steekkaartenbak van de abonnees op HVB zijn meer dan tien Vantorres te vinden: een echte vissersfamilie dus. In dat verband is het ook vermeldenswaard dat het vorige schip dat bij de scheepswerven De Graeve van stapel liep (de Z.162 'Van Dyck') eigendom is van NV Bunkers-Dobbelaere met zaakvoerder Daniël Dobbelaere aan het hoofd. Deze laatste is geen Vantorre, maar wél familie. 'Op hoop van zegen', de naam van het nieuwste vaartuig van de Vlaamse vissersvloot is trouwens dezelfde als deze van de boot (Z.56, ex-H.21) waarmee de schoonvader van reder Stanley Vantorre, Emiel Dobbelaere ('Mielje van gats'), tijdens de oorlogsjaren het zee-gat uitvoer. Beter voorbeeld om het familiale karakter van de Vlaamse visserij te illustreren kunnen wijns maar moeilijk inbeelden. (fv)

## Technische gegevens

Lengte over alles: 33,58m. Breedte op spanten: 7,80m. Holte: 4,17m. Diepgang voor: 3,20. Diepgang midden: 3,60m. Diepgang achter: 4,00m. Visruim: 160m<sup>3</sup>. Brandstof: 100m<sup>3</sup>. IJswater: 40m<sup>3</sup>. Drinkwater: 10m<sup>3</sup>. Olie: 2M3. Lenswater: 2m<sup>3</sup>. Voortstuwing: Motor: Storck-Werkspoor-Diesel Type 6FG 240, 810 pk, 760 O/min. 2 hulpmotoren Daf 300 pk (220 kW) en één hulpset Daf 66kW (120 pk). Keerkoppeling Reintjes, type WGV 501, reductie 4,5/1. Schroef: straalbuis met nikkel-aluminiumschroef Van Voorden, diameter 2,4m. Vislier: elektrisch aangedreven vislier Brusselle met 8 trommels en automatische kabelbegeleider. Trekkracht-beveiligingssysteem Protec. Stuurmachine: hydraulisch, elektrisch aangedreven, merk Brusselle. Elektronische installatie: geleverd door SAIT. 2 radars, decca en video, shipmaidvideo, 2 kleurendieptemeters, SSB-post en GPS-plaatsbepaler.



Foto helemaal boven: Aalmoezenier Corneille, hard bezig met het schip grondig te zegenen  
Foto boven: in links naar rechts: scheepjongen Steve Compernele, schipper Leon Compernele, matroos Stefan Dierick, machinist Patrick Deleu, en matroos Jan Verbeke.  
Links: meter Francine Wittesaele-Engelrest en peter Steve Vantorre.  
Rechts: de nieuwe Z.98 aan de stijger te Zeebrugge. (Foto's KDB)

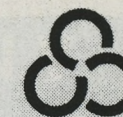


**Schipper en bemanning van de nieuwe Z.98 Op hoop van zegen Goede vaart, goede vangst en behouden thuiskomst! Dat wenst de Van Voorden Groep u toe.**

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

**VAN VOORDEN GROEP**

VAN VOORDEN GIETERIJ  
VAN VOORDEN REPARATIE  
PROMAC  
HODI-ZALTBOMMEL

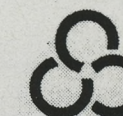


**Schipper en bemanning van de nieuwe BOU 201 Adriana Maria Goede vaart, goede vangst en behouden thuiskomst! Dat wenst de Van Voorden Groep u toe.**

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

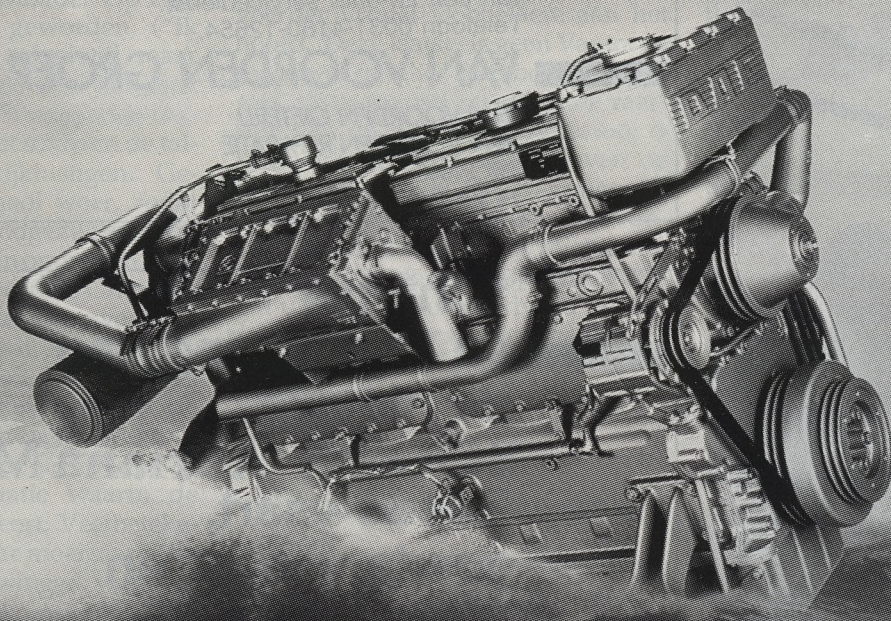
**VAN VOORDEN GROEP**

VAN VOORDEN GIETERIJ  
VAN VOORDEN REPARATIE  
PROMAC  
HODI-ZALTBOMMEL



**DAF DIESEL**

**STERK  
BETROUWBAAR  
EN VOORTVAREND**



**DAF**

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

Wij wensen reder en bemanning van de Z.98 'Op hoop van zegen'  
een behouden vaart en goede besommingen

# BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN 1 8620 NIEUWPOORT

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

**AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.98 Op hoop van zegen  
BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN**

Met onze beste dank voor het vertrouwen gesteld in het merk

## BRUSSELLE

Pionier in de toepassing van de meest verfijnde technieken op het gebied van:

Vislieren - met elektrische en hydraulische aandrijvingen  
- het meest uitgebreide programma ter wereld in alle mogelijke uitvoeringen:  
gekombineerde, gesplitste, hoofd- en hulplieren, polyvalente.

Nettrommellieren in alle grootten, elektrisch of hydraulisch gedreven.

Hydraulische stuurmachines: algemeen erkend als de veiligste en meest bedrijfszekere.

Voor alle nieuwbouwprojecten of modernisatie staan wij met onze meer dan 60  
jaren ervaring steeds gaarne te Uwer beschikking

**"BRUSSELLE"** HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

## In de vaart

Wij wensen rederij 'Op Hoop van Zegen' en de bemanning van de Z-98 een behouden vaart en veel succes met hun nieuwe schip.

De motor is een krachtige 6 cilinder F 240 en staat garant voor vele jaren trouwe dienst.

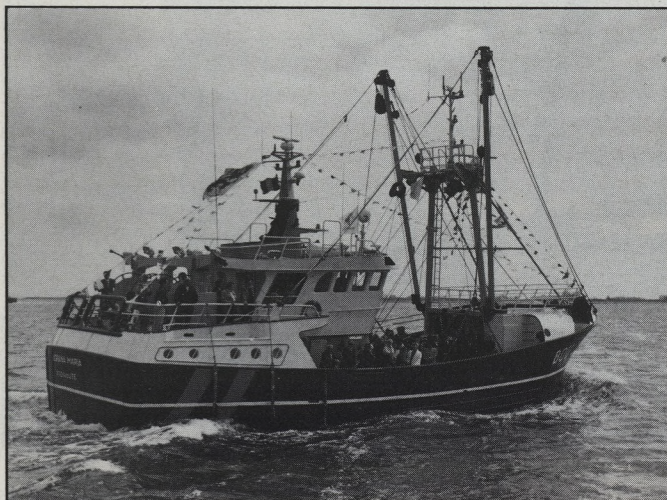
Kwaliteit en betrouwbaarheid, concurrerend zijn en een partner in 'Power'; dat zijn de uitgangspunten van Stork-Wärtsilä Diesel.



## STORK-WÄRTSILÄ DIESEL

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

# BOU.201 Adriana Maria: Belgisch vaarttuig voor Nederlandse eigenaars



Boven: De eigenaars van de BOU.201: Aart jr, Gerrit en Wim Maaskant, samen met hun vader Aart Maaskant  
Midden: De bemanning van de BOU.201 (v.l.n.r.): motorist Paul Schiewold, matroos Pieter Post, matroos Marinus Van Belzen, matroos Wim Maaskant en schipper Michel Hoozee uit Heist.  
Onder: De BOU.201 Adriana Maria tijdens de rondvaart met de genodigden. (foto's gw)

MAASKANT SHIPYARDS LEVERDE de imposante Eurokotter BOU.201 Adriana Maria af. Volgens technisch-kommercieel directeur Aart Maaskant een nieuw type Eurokotter waar het bedrijf veel van verwacht.

De BOU.201 werd gebouwd in opdracht van de Belgische nv Rederij Noordpas, een onderneming die voor het volle pond eigendom is van de groep Albatros B.V. van de familie Maaskant. Eigenaars van het nieuwe vaarttuig zijn de gebroeders Wim, Gerrit en Aart Maaskant junior, drie van de vier zonen van de Maaskant-boss.

De nieuwe Eurokotter is een vervanging van de oude Z.201 Marie-Madeleine, een houten garnaalschuit oorspronkelijk voor de Oostendse reder Albert Huys in 1944 gebouwd (1). Het vaarttuig werd van de officiële lijst afgevoerd in oktober 1989.

## New generation

Het casco van de BOU.201 is van Joegoslavische makelij. Maaskant bestelde vorig jaar op eigen risico vier dergelijke Eurokotterrompen in het Oostblok-land en nog eens twee 40 m-casco's die al een koper vonden in Lowestoft en Texel. intussen zijn ook nog enkele rompen in de maak in Polen, waarvan naar verluidt één bestemd voor de mogelijke vervanging van de Z.519 White Horse. Dat vaarttuig ligt reeds meer dan twee jaar aan kaai. Het liep bijeenstranding in Seaford (nabij Newhaven) zware schade op aan de romp. De bokkentreiler geraakte met sleepluip in

Oostende maar tot een herstelling kwam het niet. Het werd al verschillende keren genoemd als voorwerp van een nieuwbouwproject. De onderhandelingen met de huidige eigenaar zouden nu in een beslissend stadium verkeren.

De "Adriana Maria", genoemd naar de moeder van de eigenaars, is ontstaan op de tekentafels van het scheepsbouw-kundig bureau Herman Jansen in Monnickendam, een studiebureau dat al jaren borg staat voor de Maaskant-design. De multifunktionele BOU.201 is het prototype van een nieuwe generatie Eurokotters die bij Maaskant van stapel zal lopen. Het ontwerp is zo opgevat dat het vaarttuig ook in staat is buiten de 12 mijlszone te vissen. Dat vissen slaat dan zowel op de boomkor- als op de bordenvisserij. Opvallend is wel de indrukwekkende schroefdiameter van 2.500 mm voor een vaarttuig met een vermogen van slechts 300 pk. Lang zal het niet duren vooraleer meer dergelijke kotters in de vaart zijn. Rederijen uit Urk, Den Helder en een Duitse onderneming hebben al voor een bestelling getekend.

## Uitrusting

De bemanning van de BOU.201 bestaat voor vier vijfden uit Nederlanders en omdat het nu eenmaal moet volgens de voorschriften werd een Belgische schipper aangemonsterd. Die vond de rederij in de persoon van Michel Hoozee, een Heistse visser die tot voor kort op de Z.85 Morgenster diende. Aan boord ontbreekt het zeker niet aan comfort. In het in zeebestendig aluminium uitgevoerde stuurhuis staat een kostbaar arsenaal aan navigatie-apparatuur. De bemanningsakkommodatie omvat één éénpersoonshut en één zespersoonshut, douche- en toiletruimte, wasplaats en droogkamer voor kleding.

Voor de vangst ontwierp de scheepswerf een aangepaste visverwerkingsinstallatie met scharnierbare deklasten. De installatie bestaat verder uit een stortput in het werkdek, een afvalkoker met onderdekse doorvoering, een drievoudige visstorkoker, een visruimingang onder de buiskap, een elevator, sorteerband en spoelmachine. Voor de visopslag beschikt de Eurokotter over een gekoeld visruim. Maaskant Shipyards, een bedrijf dat 130 werknemers telt, zorgde ook voor de vislier. Op de BOU.201 staat een acht-

trommelige pneumatisch bediende vislier, aangedreven door een verstelbare hydromotor.

### Droom vervuld

De officiële overdracht van het vaartuig greep plaats op zaterdag 25 mei in de vissershaven van Bruinisse. Naar traditioneel gebruik scheepten de genodigden in voor een korte rondvaart. Het vaartuig volstond echter niet om alle aanwezigen aan boord te nemen en werd dan ook vergezeld door de mosselkotter YE.79. In open water hees mevrouw Maaskant de scheepsvlag en overhandigde scheepsbouwer Aart Maaskant de boorpaperen, zeewaardigheidsattest en visvergunning aan zijn zoon Wim. Hij dankte alle leveranciers en medewerkers in het bijzonder reders Dirk Claeys die tot enkele dagen voor de overdracht zaakvoerder was van de rederij Noordpas. "Een nieuw produkt lanceren is erg moeilijk en lokt veel kritiek uit" zei directeur Maaskant, "maar we hopen met dit vaartuig het redement van de onderneming te bewijzen." (gw)

(1) Zie "Vaartuig van de Maand", HVB 1 juli 1988

### Technische fiche

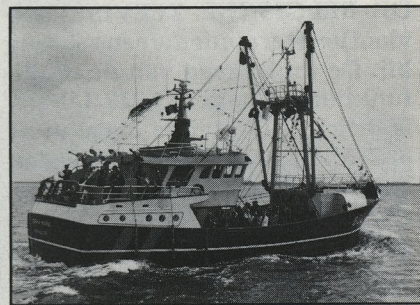
□ Lengte over alles 23,93m. □ Lengte tussen loodlijnen 21,02 m. □ Breedte 7,00 m. □ Holte 3,65 m. □ Diepgang 3,90 m. □ Hoofdmotor: Deutz TD 604-BL 6 □ Vermogen: 300 pk - 220 kw bij 1.340 tr/m. □ Hulpmotoren (2): Deutz D234-V8 □ Vermogen: 177 pk - 125 kW bij 1.500 tr/m. □ Keerkoppeling: Reintjes WAF 790 P □ Reduktie: 10,469 : 1 □ Stuurmachine: Promac □ Schroef: Van Voorden, vierblad, 2.500 mm. □ Straalbuis: Van Voorden VB-2500 rvs □ Boegschroef: Promac □ Vislier: Maaskant, 8 trommels, pneumatisch □ Visverwerkingsinstallatie: Van Rijn □ Scherfijsmachine: Promac □ Koeling: Promac □ Navigatie-apparatuur: Radio Holland:-Handic scanner 0080- Marco Quodfish videoplotter met 19" monitor- Elaceholood LAZ-2500- Furuno echolood FCV-251- Sailor wachtontvanger R-501- Scan wachtalarm V-500- Speedlog GA-120- Racal Decca trackplotter 350/T- Racal Decca navigator MK-53-G- Furuno navigator GP-500- Furuno radar FR-2010 met ARP-2 Gyro interface- Furuno radat FR-8050- VHF-marifoons (2) Sailor RT-2048- Scambler Sailor CRY-2001 F- Neco Autopilot NM-728- Observator kompas- Anschutz Gyrostar gyrokompas N-163S- Telefooninstallatie Sailor Compact-2000 met zender T-2031- Auto-telefoon



**VOGELENZANG DE JONG**  
ELEKTROTECHNIEK BV

2921 LE KRIMPEN AAN DEN  
IJssel, PARALLELWEG 13.  
TEL: 01807-14244 FAX: 01807-11871

Electrische installaties  
voor visserij schepen  
Nieuwbouw - reparatie -  
onderhoud

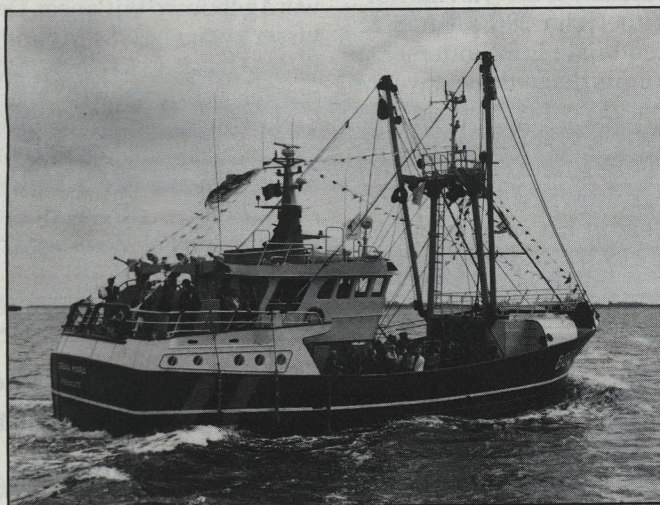


Wij wensen schipper en bemanning van de BOU 201 goede vangst en behouden vaart

## TOP ENGINES WORLDWIDE



Wij wensen reder en bemanning  
van de BOU 201 Adriana Maria  
een behouden vaart en rijke  
vangsten.



**DEUTZ MWM MOTOREN B.V.**

Sluisjesdijk 145, Postbus 59036, 3008 PA Rotterdam, Telefoon 010 - 428 73 99, Telefax 010 - 429 19 88



SERVICE  
SPARE  
PARTS

ENGINE  
SALES



## Oostende in Nederland

### Nieuwkomer in Colijnsplaat: O.229 Liberty

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ-vloot heeft opnieuw een vaartuig bij. De thuishaven van de multifunctionele kotter O.229 Liberty is officieel Oostende maar in de praktijk is dat de bekende Nederlandse garnaalhaven Colijnsplaat aan de Oosterschelde, een deelgemeente van Kortgene. Het gaat om een vaartuig eigendom van een vennootschap naar Belgisch recht. De eigenaar(s) en zaakvoerder zijn echter over de Moerdijk te zoeken bij het vissersgeslacht Siereveld.

HET SCHIP ZAL opnieuw het voorwerp uitmaken van hoogoplopende discussies. Men kan deze gang van zaken betreuren, maar juridische is daar geen speld tussen te krijgen. De nieuwe O.229 Liberty is op papier een Belgisch vissersvaartuig, onderworpen aan de controle van de Belgische Zeevaartinspectie, eigendom van een Belgische onderneming, vissend met een Belgische licentie op Belgische kwota en verzekerd bij een Belgische maatschappij (Hulp In Nood). Het is trouwens niet het eerste Belgische vissersvaartuig dat in die hoedanigheid verkeert en het is ook niet het laatste zijn zoals verder in dit nummer van HVB blijkt.

#### Geen Eurokotter

De O.229 Liberty is een stevige kotter, maar met zijn 396 pk niet te katalogeren bij de Eurokotters. De 12-mijlszone is dan ook geen werkterrein voor de treiler, tenzij de op één na Nederlandse bemanning de rondvistoer opgaat. Dat kan, want het schip is uitgerust met een stel nettenrollen op het achterschip en dus ook geschikt voor de borden-



Vader Henk Siereveld op de brug van de nieuwe Belgische kotter. (foto gw)

visserij.

Op de regenachtige en ijzigkoude zaterdagmiddag van 4 mei trok heel wat volk op naar het Noord-Bevelandse haventje om de nieuwkomer in ogenschouw te nemen. Een doop kwam er niet bij te pas. Het was naar aanleiding van de overdracht en de officiële overhandiging van de boordpapieren dat de scheepsbouwer de feestwijn en dito gebak liet aanrukken. Dat gebeurde niet aan boord maar in de warme beschutting van een voortreffelijk plaatselijk restaurant.

#### Vervangingsnieuwbouw

De O.229 Liberty vervangt de oude O.229 Roger-Jeanine die in 1963 voor de Oostendse visser Engel Calcoen werd gebouwd bij Panesi. De plankenvisser kwam in 1984 in handen van de PVBA Lasat-Corveleyn uit Bredene die de vennootschap vijf jaar later verkocht aan de familie Siereveld uit Colijnsplaat (niet te verwarren met de Sierevelds uit Arnemuiden van de ARN.7 en de ARN.44 die in oktober '88 bij de raid op Zeebrugge betrokken

waren). De zetel van de rederij verhuisde naar een Antwerps adres waardoor de onderneming Belgisch bleef. De oude O.229 opereerde sindsdien vanuit Colijnsplaat in afwachting dat het nieuwbouwschip van stapel liep. Het casco kwam bij Van der Werf en Visser in het Friese Irnsum tot stand terwijl de werf Welgelegen uit Zoutkamp de afwerking en het optuigen voor haar rekening nam. Namens laatstgenoemde werfdirectie bedankte de heer Leemburg vader Henk Siereveld en zijn zonen voor de opdracht in volgende bewoordingen: "We zeggen niet dat we de beste scheepsbouwers zijn, maar we hebben ook geen kritiek op anderen. We zijn wel zeer trots op de 38 viskotters van 16 tot 54 meter die we sinds 1982 gebouwd hebben. We vonden het dan ook een grote eer dit schip te mogen leveren. Over vier maanden zien we elkaar terug." Met die laatste zinswending zinspeelde de woordvoerder op de nieuwe KG.15 die momenteel bij Welgelegen in aanbouw is voor dezelfde Sierevelds. Even voordien had de vrouwelijke burgemeester van Kortgene zich ook al lovend uitgelaten over de ondernemerszin van de familie die in deze moeilijke tijden toch nog de nek durft uit te steken.

#### Deltawerken

De familie Siereveld is afkomstig uit Arnemuiden. Maar toen een dertigtal jaren geleden de Deltawerken het Veerse Meer afsloten voor de visserij volgde de exodus van de Arnemuidse vissers naar open water. Ook Henk Siereveld zag voor zijn drie zonen weinig vissers-toekomst in Arnemuiden. Ondertussen verstreken de jaren en hebben ze zich tot schipper opgewerkt. Zoon Gilles heeft het werk van zijn vader overgenomen en zal straks het roer nemen op de nieuwe KG.15. De

# 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

familie beschikt ook nog over het garnaalvaartuig KG.14 Jozina Maria (23,34 m., 300 pk) en de KG.12 Jozias Tannetje (22,96 m., 435 pk). Zijn broers Joop en Bertus Siereveld zitten op de Liberty als machinist en matroos. De Antwerpenaar - uit de koopvaardij gerecrueteerd - Wilfried Peeters is de enige Belg aan boord en fungeert officieel als schipper niettegenstaande beide broers ook al een schippersbrevet op zak hebben. Maar het reglement wil het nu eenmaal zo. Vanaf 1 januari 1993 bestaat binnen de EG echter vrij verkeer van werknemers en zal niemand nog moeten terugvallen op dergelijke kunstgrepen. Het nieuwe vaartuig zal ook enkele keren in ons land te zien zijn omdat dit nu eenmaal moet wil de rederij het Belgisch inschrijvingsnummer behouden. In dit verband liet Gilles Siereveld de naam van Zeebrugge vallen. (gw)



De bemanning van de nieuwe O.229 Liberty: de Belgische schipper Wilfried Peeters (met bleke vest) omring door de matrozen Adri Van Belzen, Rinus De Ridder en Joop Siereveld. Bertus Siereveld ontbrak. (foto gw)

### Technische fiche

- Lengte over alles: 23,95 m.
- Breedte: 6,80 m.
- Holte 3,80 m.
- Hoofdmotor: Caterpillar 3412
- Vermogen: 396 pk - 291 kW bij 1.400 tr.
- Hulpmotoren (2): Caterpillar 84 pk
- Schroef: Van Voorden
- Keerkoppeling: Van Stight
- Hydraulische vislier: Luyt (6-trommels)
- Radar (2): Raytheon R71
- Kleurenecholood: JMC V 122
- Autopilot: Robertson AP 45
- Koelinstallatie: Promac

De nieuwe O.229 Liberty (23,95 m.) in de thuishaven Colijnsplaat. (foto gw)



## 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**



# WEST MECHANICS N.V.

## SCHEEPVAART

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

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

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

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

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

Aanmaken van hydraulische slangen

Cathilleweg 43, 8490 Stalhille

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

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

n.v. NORTH  
SEA  
BUNKERS  
belgium

„NORTH  
SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN  
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



Bij de doop van drie vissersvaartuigen

## Internationalisering en schaalvergroting

OOK DE VISSERIJSEKTOR ontsnapt niet aan de buitenlandse greep op onze economie. Vooral in de voedingssector staat in dit verband nog heel wat te gebeuren. Wat reeds geldt voor de visverwerkende bedrijven (*La Couronne* zit in Franse handen, *McCain Frima* is Canadees, *Morubel* was eerste paar jaar Amerikaans vooraleer Brits te worden) geldt ook voor het redersbedrijf. Niemand kan voorspellen hoe de situatie zich verder zal ontwikkelen. Vast staat echter dat deze evolutie ongunstig kan zijn voor de handel, visveilingen en de werkgelegenheid in de bescheiden Belgische visserijsector.

Na 1992 kan niemand investeerders uit de EG-lidstaten verhinderen om buitenlandse werknemers in dienst te nemen. In wezen betekent dit dat de Belgische overheid minder vat krijgt op de tewerkstelling in vanuit het buitenland gecontroleerde ondernemingen. Een nationale overheid die gewonnen is voor een Europese eenheidsmarkt met 320 miljoen verbruikers kan zich niet met hand en tand verzetten tegen een schaalvergroting en doorgedreven internationalisering van de bedrijfssectoren. Toch houdt de totale ontgrenzing van Europa een bedreiging in voor regionale sectoren als onze kustgebonden visserij die binnen de Euromarkt geen zwaar weerwerk kan leveren. In de huidige omstandigheden kunnen kapitaalkrachtige buitenlanders met een relatief klein kapitaal een monopoliepositie binnen de visserij verwerven die op termijn leidt tot de uitverkoop van onze vloot. Op dit ogenblik is niet duidelijk hoeveel buitenlands kapitaal reeds binnen onze visserij circuleert. Vast staat wel dat een aantal vaartuigen onbetwistbaar in Nederlandse handen zitten. In de toekomst kunnen ook Franse, Britse of andere ondernemende lieden naar onze kwota lonken om hun vangstmogelijkheden te verruimen. Dat kan door het verwerven van de aan vissersvaartuigen gebonden licenties. Met de wetenschap in het achterhoofd dat voor alles een prijs bestaat is nagenoeg heel onze vloot te koop als er voldoende geld op tafel komt. Vooral rederijen waar de opvolging

problemen stelt komen eerst voor verkoop in aanmerking. Het familiaal karakter van onze rederijen, zoals we dat

zien bij de nieuwgedoopte Z.98 'Op hoop van zegen' - in de zin van *reder van vader op zoon* - geldt steeds minder. Steeds meer rederijen nemen een vennootschapsvorm aan en openen hun deuren voor externe kapitaalsinbreng. Het is een omkeerbare evolutie waarbij de vervreemding van het eigendomsrecht niet langer denkbeeldig is. Het is ook een evolutie die voor geografische verschuivingen van de aanlandingen kan zorgen. De eigenaar bepaalt immers waar de vis wordt verkocht. Liefst zo dicht mogelijk bij de visgrond als het kan. Komt een belangrijk deel van onze visserijvloot in buitenlandse handen dan staat de toekomst van de Belgische visserij op het spel. Onvoldoende aanvoer betekent ook een verplaatsing van de handel die zich kost wat kost wil bevoorraden. Geen soliede handel betekent ook geen goede prijsvorming. Wanneer de handel zich daadwerkelijk verplaatst worden de reders én de vismijnen daar uiteindelijk het slachtoffer van. Het is moeilijk te voorspellen hoe de toekomst van de aan banden gelegde Belgische visserijsector er uitziet. Er is echter meer nodig dan een nieuwe vismijn of een face-lift voor een aftandse konstruktie om een sector waar grote behoefte bestaat aan eensgezindheid, risicokapitaal, technologische vernieuwing en een toekomstgerichte strategie om te overleven. In de visserij staat men nog steeds huiverig tegenover kapitaalsinbreng van buitenuit. De risicokapitaalverstrekende vennootschap Fishlink die de vloot Belgisch wil houden kreeg de wind pal op kop. Beschuldigingen van ongevroegde inmenging van buitenuit waren niet uit de lucht toen de oprichting van de GIMV-dochter bekend geraakte. Maar veel keuze is er niet. Moet de sector alle heil verwachten van vaders Staat als het kapitaal voor de noodzakelijke vlootvernieuwing niet meer binnen onze eigen visserijsector te vinden is? Of moeten we er ons bij neerleggen dat over het lot van de Vlaamse visserij in buitenlandse hoofdkwartieren beslist wordt.

Guido Walters

De Belgische visserijvloot:

## drie op vier vaartuigen eigendom van een vennootschap

TIEN JAAR GELEDEN was de Belgische visserijvloot in handen van 128 partikuliere (éénmans)-bedrijven en een tachtigtal handelsvennootschappen. De evolutie zette de bedrijfsstructuur op haar kop. De vloot is nu eigendom van 157 vennootschappen en er blijven nog slechts 46 familiale bedrijven overeind. Drie op vier vaartuigen zijn dus eigendom van een vennootschap. De kleine personenvennootschappen onder de vorm van P.V.B.A.'s en B.V.B.A.'s hebben de overhand, maar ook het aantal N.V.'s neemt toe. Van de wettelijke mogelijkheid om een rederij onder te brengen in een éénpersoons-B.V.B.A. werd geen gebruik gemaakt, wellicht omdat die vennootschappen doorgaans om puur fiscale redenen worden opgericht. Ook het aantal Coöperatieve Vennootschappen bleef merkwaardig genoeg tot een minimum beperkt, niettegenstaande in het bedrijfslandschap een wildgroei van C.V.'s ontstond omdat er tot voor kort nauwelijks oprichtingsdrempels waren. Een en ander maakt het wel moeilijker om de ware eigenaars van de rederijen te achterhalen. Bepaalde families zijn (mede-)eigenaar van meerdere vennootschappen en bij N.V.'s kan na de oprichting met de aandelen geschoven worden zonder dat een buitenstaander daar weet van heeft. (gw)

Overzicht van de rechtsvormen van de Belgische visserijrederijen: (toestand einde april 1991, tussen haakjes toestand einde 1980)

.....Z	.....O	.....N	.....B	.....An.	.....Tot
Partik. 14 (071)	19 (35)	10 (21)	0 (1)	2 (0)	46 (128)
p/vvba. 74 (040)	34 (23)	19 (09)	0 (1)	0 (0)	128 (073)
NV ... 19 (003)	4 (05)	2 (00)	2 (0)	3 (0)	27 (008)
cv ..... 0 (000)	1 (00)	1 (00)	0 (0)	0 (0)	2 (000)
TOT. 107 (114)	58 (63)	32 (30)	2 (2)	5 (0)	204 (209)

# Vissershulde in Nieuwpoort

TWEEDE PINKSTERDAG staat in Nieuwpoort traditioneel in het teken van de visserij. Na de Vissersmis in de verkoopshal volgt de zegening van de vloot, de bloemehulde aan het monument en de huldiging van de verdienstelijkste reders.

Schepen voor visserij Willy Vermote zei in zijn toespraak aan het monument dat de Nieuwpoortse vissersgemeenschap tijdens het voorbije jaar gespaard bleef van scheepsrampen. Toch vielen er twee slachtoffers van arbeidsongevallen met blijvende letsels te betreuren. De visserij betaalde het voorbije jaar nochtans een zware tol. Spreker verwees hierbij naar de tien slachtoffers aan boord van Oostendse en Zeebrugse vaartuigen die sinds de vorige herdenkingsplechtigheid vielen. Daarna volgde een bloemehulde ter nagedachtenis van allen die op zee achterbleven. Dat de Nieuwpoortse gemeenschap nog sterk meeleeft met de visserij werd bewezen door het groot aantal bloemstukken, waarvan heel wat afkomstig van familieleden en vrienden van omgekomen vissers.

## Redershulde

Het sluitstuk van de plechtigheid is sinds jaren de huldiging van de verdienstelijkste reders in de feestzaal van de stedelijke vismijn. De eigenaars van de verschillende categorieën vaartuigen die voor de hoogste besommingen in Nieuwpoort zorgden, mochten een gedenkplaat in ontvangst nemen terwijl de echtgenotes de bloemen kregen.

Voor de garnalvissers was de eer, net als vorig jaar trouwens, voor

de reders van de N.555 Valentino van Albert Deramoudt en Hugo Mollet van rederij Dawenda. In de categorie vaartuigen van meer dan 250 pk waren Gilbert en Jan Desaever van de N.599 Horizon de laureaten. Bij de vaartuigen van 251 tot 299 pk mochten Norbert en Mario Vercoutter van de rederij Mare Nostrum, eigenaar van de N.402 De Norma, naar voor treden. Roger en Gina Calcoen presteerden opnieuw best in de categorie van 300 pk en groter dan 50 Brt met de N.73 Kotje. Ten slotte lauwerde men nog de eigenaar van het vaartuig dat de grootste besomming boekte in Nieuwpoort. Het was Alain Rathé van de N.75 Sarvy die door het stadsbestuur en de Vissershavenskommissie als algemeen laureaat werd gehuldigd. Ook vorig jaar behaalde rederij Cardijn met haar vaartuig de hoogste besomming. De aanvoer van de vijf laureaten was goed voor ongeveer één vierde van de totale besomming (152 miljoen) vorig jaar in Nieuwpoort.

(Tekst en foto's: gw)



De garnalvissers Albert Deramoudt en

Norbert en Mario Vercoutter van de N.402 De Norma.



## 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**



ugo Mollet van de N.555 Valentino.



Gilbert en Jan Desaever van de N.590 Horizon.

Roger en Gino Calcoen van de N.73 Kotje.



Algemeen laureaat Alain Rathé van de N.75 Sarvy



## OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

## VERHEYE JOEL N.V.

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

*Sedert meer dan 35 jaar werkzaam voor de vissertij*

Burelen en werkplaats: Vissersstraat 44 & Werfkaai 9-11 /

Achterhaven: L. Blondeellaan, Kaai 304

8380 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 45 41 — Fax: 050 / 54 58 37

# Bijkomende vangstbeperkende maatregelen voor platvis

DE TEKST VAN het Ministerieel Besluit dat op 1 mei in het Belgisch Staatsblad verscheen werd te laat vrijgegeven waardoor de belangrijke aanvullende vangstbeperkende maatregelen niet in ons vorig nummer konden opgenomen worden. Het vorige M.B. had betrekking op de periode van 1 januari tot 31 maart. Het lag dan ook voor de hand dat reikhalzend werd uitgekeken naar de aanvullende maatregelen voor het tweede kwartaal. Een ongerijmde situatie op een ogenblik dat de Noordzee barst van de tong.

De tijdelijke aanvullende maatregelen volgens het M.B. van 25 april luiden als volgt:

1. De aanvoer van schol met een lengte van minder dan 27 cm is verboden.
2. In de loop van 1991 is het verboden meer dan 95 vaardagen te realiseren voor 1 mei 1991 en meer dan 185 voor 1 september 1991.

Deze vaardagenregeling is niet van toepassing op de vissersvaartuigen die toelating hebben om in de IJslandse wateren te vissen. (*n.v.d.r. in casu enkel de O.129, O.216 en O.318*)

3. Voor de vissersvaartuigen die toelating hebben om in de IJslandse wateren te vissen is het tot en met 31 december 1991 verboden te vissen in wateren van de Europese visserijzone.

4. Ieder vissersvaartuig moet in de loop van 1991 een stilligperiode van tenminste tien opeenvolgende dagen respecteren.

5. In de periode van 1 april 1991 tot en met 30 juni 1991 worden de scholvangsten in de Ices-gebieden II, IV en VIIId, e als volgt geregeld:

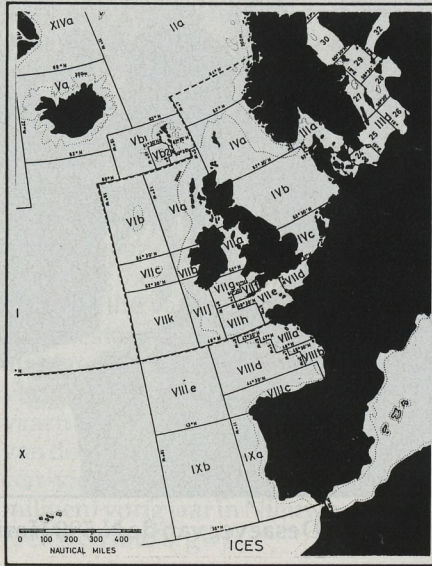
- een vissersvaartuig met een motorvermogen van minder dan 900 pk: maximum 75 ton schol

- een vissersvaartuig met een motorvermogen van 900 pk of meer: maximum 90 ton schol

6. In de periode van 1 april 1991 tot en met 30 juni 1991 is de totale tongvangst in de Ices-gebieden II, IV en VIIId voor een boomkorvaartuig met een motorvermogen van 900 pk of meer bepaald op 25 kg tong per vaardag.

7. In de periode van 1 januari 1991 tot en met 30 juni 1991 worden de totale tongvangsten in de Ices-gebieden II, IV en VIIId voor de andere vaartuigen als volgt geregeld:

- vissersvaartuig met motorvermogen van 300 pk of minder: maximum 10



ton tong

- vissersvaartuig met motorvermogen van meer dan 300 pk maar minder dan 500 pk: maximum 15 ton tong

- vissersvaartuig met motorvermogen van 500 pk of meer maar minder dan 700 pk: maximum 20 ton tong

- vissersvaartuig met motorvermogen van 700 pk of meer maar minder dan 900 pk: maximum 25 ton tong.

Alle vangsten worden uitgedrukt in aanvoergewicht.

Indien de hier bovenvermelde hoeveelheid tong wordt aangevoerd voor 30 juni 1991, worden vanaf dit ogenblik de tongvangsten in de Ices-gebieden II, IV en VIIId beperkt tot 25 kg per vaardag.

8. Elk boomkorvaartuig dat gedurende een zeereis de visserij uitoefent in de Ices-gebieden II, IV en VIIId mag gedurende die zeereis geen vis aan boord hebben die afkomstig is uit andere Ices-gebieden.

In de tekst die door de Dienst voor de Zeevisserij werd verspreid wordt er aan herinnerd dat alle gegevens in het logboek en in de aangifte van aanvoer leesbaar en onuitwisbaar moeten worden ingevuld.

## Eurokotters

Tot zover de officiële mededeling. Het laat zich raden dat het voorafgaand overleg niet zo gemakkelijk verliep. Ook de toepassing ervan zal reders en schippers veel kopzorgen baren.

Nieuw is in elk geval de verplichting dat elk vaartuig tien opeenvolgende dagen inactief moet blijven in de loop van het jaar. Op zich vormen die tien dagen geen probleem. Hiermee is wel het principe van een verplichte stilligregeling ingevoerd. Hoe men deze maatregel in de toekomst zal hanteren valt af te wachten.

Ergers voor onze in platvis gespecialiseerde visserijvloot zijn de stringente vangstbeperkende maatregelen die bij de ene rederij al voor meer wrevel zorgen dan bij de andere. Het is echter duidelijk dat de Eurokotters (max. 300 pk) het nog moeilijker krijgen. Hun vangstgebieden liggen nagenoeg uitsluitend in Ices-gebied IV (Noordzee) en VIIId (Oostelijk Kanaal). Zij mogen in de periode van 1 januari tot 30 juni maximaal 10 tong opvissen. Dat betekent dat de hoeveelheid die reeds voor het eerst kwartaal gold onveranderd blijft. Eenmaal die hoeveelheid uitgeput moeten zij vrede nemen met een niemendalletje van 25 kg tong per dag. Voor 2,5 kisten per week kunnen zij niet naar de visgrond stomen. Verontrustend is dat het hier om een aanzienlijk aantal vaartuigen gaat waarvan een groot gedeelte recent van bouw is. Kunnen zij de zaak rendabel houden met 75 ton schol waarover ieder vaartuig van minder dan 900 pk gedurende het tweede kwartaal beschikt?

## Meer ongenoegen

Dat betekent niet dat de nabije toekomst ook voor de andere boomkorvaartuigen erg rooskleurig uitziet. De grote bokkentreilers (+ 900 pk) beschikken wel over uitwijkmogelijkheden naar de Golf van Biscaje, de Liverpoolbaai en de Ierse Zee. Daar halen ze echter niet het redement dat de Noordzee biedt. Ondanks de aanzienlijke verhoging van het tongkwotum vorig jaar (van 1.165 ton naar 2.085 ton<sup>(1)</sup> in IIa en IV) kon er voor dit jaar nog iets bij (van 2.085 ton naar 2.250 ton). Niettegenstaande het hogere kwotum moet de tongvisserij al vrij vroeg in het jaar sterk worden afgeremd. Niet omdat de visserijinspanningen dermate zijn toegenomen, maar omdat de sterke tongpopulatie tot een vroegtijdige uitputting van het kwotum zal leiden. Van de beschikbare 2.250 ton is reeds ruimschoots 1.300 ton of tweederden opgevisst en het jaar is nog niet eens halfweg. Voor

de scholvisserij is de toestand nog niet zo dramatisch, maar het economische belang van de tongvisserij weegt zwaarder door.

Ook de grote kotters krijgen dus hun deel van de problemen, niettegenstaande zij tijdens het eerste kwartaal (te?) ruime vangstmogelijkheden kregen. Tijdens het tweede kwartaal kunnen zij in de Noordzee en het Oostelijk Kanaal niet meer op tongenjacht trekken. Voor schol kunnen ze er wel nog terecht (90 ton per vaartuig) als ze niet meer dan 25 kg tong per dag aan boord houden. Voor de meeste vaartuigen zit er dan ook niet veel anders op dan uit te wijken naar andere visgronden. Dat brengt extra-kosten mee maar geen betere prijzen.

Het blijft dus afwachten hoe de toestand verder evolueert. Spekuleren op een kwotumaanpassing door de EG lijkt niet direct de boodschap. Tenzij alle lidstaten die voor hetzelfde probleem staan één front vormen en al hun invloed aanwenden om bepaalde TAC's te herzien. Zelfs indien de EG daar oren naar heeft zal een dergelijke toegeving tijd vergen. Op korte termijn kan een ruiloperatie wat meer ademruimte creëren. Wat tong betreft moeten de verwachtingen niet te hoog gespannen staan, maar het scholkwotum zou links of rechts mischien wat kunnen aangedikt worden. Met de Denen werd ondertussen al een ruilakkoord afgesloten die 75 ton schol oplevert in de Noordzee en nog eens evenveel in het Skagerrak.

(1) Te verminderen met een kwotumruil van 102 ton met Denemarken voor 900 ton schol (28.5.90)

## Kwotaruil met Denen

België en Denemarken hebben vorige maand een kwotaruil afgesloten die onze vloot 150 ton schol oplevert. De ruil bestond uit het afstaan van 25 ton zeeduivel (van de 310 ton) in Ices-gebied Vb, VI, XII en XIV voor 75 ton tong in de Noordzee-zone. Daarnaast werd nog 25 ton zeeduivel uit zone VII (van de 3.060 ton) omgezet in 75 ton schol in het Skagerrak (IIIa) bovenop de 60 ton initieel. Daarmee beschikken we in het Skagerrak over 135 ton schol. In IIIa hebben we, in tegenstelling tot Nederland en Duitsland, geen tongvangstrechten.

## Reder J. Ackx: "Deze maatregelen betekenen voor mijn bedrijf het regelrechte faillissement."



Dat de vangstbeperkende maatregelen grote invloed uitoefenen op het dagelijkse leven van de vissers komt tot uiting in een brief die reder Ackx van de rederij Moby Dick stuurde naar staatssecretaris De Keersmaecker, verantwoordelijk voor de visserij.

"Als zaakvoerder van de BVBA Moby Dick," zo begint reder J. Ackx zijn brief, "werd ik in kennis gesteld van de tijdelijke aanvullende maatregelen tot behoud van de visstanden dd. 29.04.1991." En hij valt meteen met de deur in huis: "Deze maatregelen betekenen voor mijn bedrijf niets anders dan het regelrechte faillissement."

Vervolgens legt Ackx de situatie van zijn bedrijf uit waarbij in 1987 een eurokotter gebouwd werd (Z.63 Thalassa - 20 meter lang / 299pk) volgens de toen zeer strenge reglementeringen op het gebied van motorvermogen en afmetingen. Dat alles had dan weer zijn weerslag op de bunker-mogelijkheden, de leefruimte van de bemanning, de weergevoeligheid van het schip... Daardoor is het voor het vaartuig onmogelijk om verre visgronden te gaan opzoeken. En dan keert de briefschrijver terug naar de vangstbeperkende maatregelen,

die z.i. te laat bekend worden en hij vervolgt: "Meer specifiek betekent de huidige toestand voor mijn schip dat ik de visserijactiviteiten zal dienen stil te leggen gezien ik de 10 000 ton benader en ik enkel de visserij kan bedrijven in de bovenvermelde visgronden. Vis (buiten tong die massaal aanwezig is) wordt er voor het ogenblik niet gevangen en beterschap hierin kan slechts tegen juli augustus verwacht worden. Het is inderdaad spijtig dat de vissoorten hun laars lappen aan Uw maatregelen."

Tenslotte haalt reder Ackx nog enkele voorstellen aan die de toestand enigszins kunnen recht trekken. Hij vraagt de staatssecretaris:

"- Kunt u geen rekening houden met de verschillende mogelijkheden van de diverse schepen bij het bepalen van Uw maatregelen? Dit is thans op zeer summiere wijze het geval."

"- Kunt u voor onze categorie van vaartuigen geen deel van het kwantum reserveren en verdelen? Vorig jaar werd U door een groot deel van de reders van eurokotters de schriftelijke vraag gesteld zonder resultaat."

Tot op het ogenblik dat dit blad ter perse ging mocht reder Ackx van de staatssecretaris geen antwoord ontvangen.

# Achttien procent van aanvoer...in buitenland



Vorig jaar voerden Belgische vaartuigen meer vis aan in Nederlandse havens. Een gedeelte daarvan werd verkocht in de vismijn van Scheveningen. (foto gw)

VORIG JAAR BRACHTEN Belgische vissersvaartuigen 6.772 ton vis aan wal in vreemde havens. Daarmee namen de buitenlandse aanlandingen fors toe (+ 37 %) en wordt het hoogste cijfer sinds 1980 bereikt. Afgewogen tegenover de totale aanvoer vertegenwoordigt de aanvoer in vreemde havens niet minder dan 18 procent van de productie.

Nederland was met 3.909 ton (58 %) de belangrijkste afnemer, gevolgd door Denemarken (2.363 ton), Engeland (437 ton) en Frankrijk (70 ton).

De opvallendste stijging werd in Nederland genoteerd. In 1989 werd 1.460 ton in (noordelijke) Nederlandse havens aangevoerd, een aanvoer die vorig jaar met 170 % toenam. De Belgische aanvoer in Denemarken (-18 %), Groot-Brittannië (-9 %) en Frankrijk (-48 %) ging erop achteruit. De buitenlandse aanlandingen bestonden voor 65 % uit schol, 9 % uit tong en 9 % uit kabeljauw. De totale besomming in vreemde havens bedroeg 567 miljoen frank (+ 64 %), waarvan 249 miljoen afkomstig van schol en 146 miljoen van tong.

De Belgische aanvoer in vreemde havens evolueerde als volgt:

1990	6.772 ton	1989	4.952 ton
1988	4.959 ton	1987	3.829 ton
1986	3.662 ton	1985	4.386 ton
1984	4.386 ton	1983	5.404 ton
1982	3.819 ton	1981	5.199 ton
1980	7.366 ton	1979	7.675 ton
1978	4.969 ton	1977	4.408 ton
1976	3.403 ton	1975	4.711 ton

## Slechts 35 buitenlandse vaartuigen in eigen land

In de loop van 1990 werden in totaal 35 vangsten door vreemde vaartuigen in Belgische havens verkocht. Het waren op één vaartuig na Britse (19), Deense (11) en Nederlandse (4) die hoofdzakelijk in Oostende afmeerden. De totale aanvoer van deze vaartuigen bedroeg 49 ton die een besomming van 11 miljoen opleverde. De Britse aanvoer bestond vooral uit zeekeeft en krabben die 4,9 miljoen frank waard waren. Het was trouwens steeds hetzelfde vaartuig dat voor de aanvoer zorgde. De aanvoer van buitenlandse vaartuigen in Belgische havens staat dus niet in verhouding tot de aanvoer van Belgische vaartuigen in buitenlandse havens.

## 581 ton opgehouden en afgekeurde visproducten

Volgens de besommingscijfers over het voorbije jaar bedroeg de hoeveelheid opgevangen vis vorig jaar 570 ton. De hoeveelheid afgekeurde visserijproducten bedroeg 11,5 ton. Het betreft hier de hoeveelheid visserijproducten die in de Belgische havens ter ondersteuning van de prijsvorming of wegens bederf aan de markt voor menselijke consumptie werden onttrokken.

De hoeveelheid opgehouden vis lag 327 ton (- 36 %) lager dan het jaar voordien. Tegenover de totale aanvoer daalde de ter interventie aangeboden hoeveelheid visserijproducten van 3 procent in 1989 tot 1,9 procent in 1990. In Zeebrugge werd 227 ton gedenaaturaliseerd, in Oostende 210 ton en in Nieuwpoort 133 ton. De uit de markt genomen volumes in Nieuwpoort bestonden nagenoeg volledig uit haring (61 ton) en bot (60 ton).

In de andere havens bestond het opgehouden volume vooral uit schol. De totale scholopvang liep met meer dan de helft terug tot 227 ton of 1,8 procent van het aanbod. Gedurende de eerste maanden van het jaar ging het vooral om schol die de minimumprijs niet haalde. Opmerkelijk was de zware interventie voor schol in augustus (105 ton), wat wellicht verband houdt met de verlaagde fileerkapaciteit van de bedrijven tijdens de vakantieperiode. In 1990 werden 11,5 ton afgekeurde visserijproducten ter destructie afgevoerd. Drievierden van de afgekeurde visserijproducten was afkomstig van wijtingen en bederfgevoelige kraakbeenvissen als doornhaai, hondshaai en rog.

## Opgehouden visserijproducten in ton

(tussen haakjes % t.o.v. de aanvoer):

Schelvis	.....0,1	.....(00,0)
Kabeljauw	.....0,1	.....(00,0)
Wijting	.....41,5	.....(03,0)
Schol	.....227,1	.....(01,8)
Bot	.....64,1	.....(48,0)
Rog	.....46,6	.....(03,8)

Ponen	.....37,2	.....(06,3)
Hondshaai	...40,6	.....(08,4)
Andere demersale soorten	.....43,6	.....(00,5)
Andere pelagische soorten	.....69,3	.....(31,6)
Schaal- en weekdieren	....0,2	.....(00,0)

TOTAAL ....570,4 .....(01,9)

# Aanlandingen in vreemde havens nemen toe

ZOALS ELDERS IN dit nummer te lezen valt werd vorig jaar 18 procent van de aanvoer in buitenlandse visafslagen afgeleverd. Ook in april speelden de buitenlandse aanlandingen onze markten parten. Volgens de maandelijkse cijfers van de Dienst voor Zeevisserij hebben de resultaten in eigen havens daaronder te lijden. Ten gevolge van de toegenomen belangstelling voor vreemde markten ging de visaanvoer in april met niet minder dan 370 ton achteruit (-16%) t.a.v. april vorig jaar. Het rondvisaanbod (kabeljauw, schelvis en wijting) viel zelfs op de helft terug, maar ook de tongaanlandingen verzwakten met een kwart. Alleen de scholproductie ging resoluut tegen de trend in. Dat kan ook gezegd worden van de tarbot- en grietaanvoer maar wegens de beperkte omvang van deze duurder soorten is de impact op het totaalcijfer beperkt. De aanvoer van schaaldierenging evenmin op vooruit terwijl de weekdierenproductie nog meer te wensen overliet. Zowel de planken- als de garnaalvissers hebben al betere tijden gekend.

Samengevat zag de aanvoersituatie van de belangrijkste soorten er in april

zo uit:

	1991	1990	% +/-
Rondvis	366 ton	741 ton	- 50,6
Tong	441 ton	588 ton	- 25,0
Schol	713 ton	381 ton	+ 87,1
Schaaldieren	34 ton	53 ton	- 37,0
Weekdieren	36 ton	96 ton	- 62,5
ALG. TOT.	2.014 ton	2.385 ton	- 15,6

## Hogere besomming

De totale besomming voor april lag uiteraard ook lager dan vorig jaar. De afgeslankte aanvoer veroorzaakte een opbrengstvermindering van 21 miljoen frank. Voorlopige gegevens wijzen echter op een aanzienlijke toename van de besommingen in vreemde, vooral Nederlandse, havens van 40 miljoen frank. De aanvoerwaarde van de rechtstreekse uitvoer mag dan ook op 50 miljoen worden geraamd. In eigen havens verminderde de tongopbrengst met 35 miljoen, een verlies dat gedeeltelijk gecompenseerd werd door de verdrievoudigde scholopbrengst. De aanvoerwaarde van schaal- en weekdieren ging eveneens fel achteruit. Dit niettegenstaande de garnaalprijsen de pan uitrezen. Voor de eerste keuze werd gemiddeld 493

frank betaald (+36%), terwijl de gewone maat toch nog 287 frank haalde.

	1991	1990	% +/-
Rondvis	31,4 mlj	48,5 mlj	- 35,3
Tong	99,7 mlj	135,0 mlj	- 26,2
Schol	54,4 mlj	17,1 mlj	+ 217,4
Schaaldieren	9,6 mlj	14,2 mlj	- 32,6
Weekdieren	2,1 mlj	4,7 mlj	- 55,5
ALG. TOTAAL	242,6 mlj	263,4 mlj	- 7,9

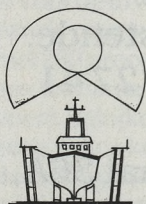
## Vishandelaar krijgt boete van 40.000 frank

De korrektionele rechtbank van Brugge heeft een vishandelaar uit Puurs veroordeeld tot een geldboete van 40.000 frank. De handelaar werd tijdens een controle van de Douanen en Accijnzen in het bezit gevonden duizend kilogram aan de veiling ontrokken vis. De controleurs kwamen de vis op het spoor door het onderscheppen van een illegaal circuit dat via een Zeebrugs café liep. Reeds geruime tijd werd in dit verband de handel en wandel van een aantal vissers, reders en kopers die de drankgelegenheid vlakbij de vismijn vaak bezochten in het oog gehouden. In de nacht van 16 op 17 december zetten de brigades van Kortrijk en Brugge in samenwerking met de Brugse politie een speractie op. Een aantal bestelwagens werden aan een controle onderworpen en dat leverde twee ton vis op. Tijdens de daaropvolgende verhoren kwam aan het licht dat een van betichten in het voorbije jaar ongeveer vijftien ton vis, vooral duurder soorten, aan de markt ontrokken had. In dit verband zullen in de komende maanden nog meer veroordelingen volgen.

## Overzicht aanvoer en besomming januari-april 1991

	AANVOER (in ton)	BESOM. (x 1.000 fr)	GEMID. PRIJS
Tong	1.579 (-14,6%)	347.322 (-24,3%)	220,0 (-11,4%)
Schol	4.340 (+1,7%)	259.018 (+40,6%)	59,7 (+38,2%)
Kabeljauw	983 (-26,0%)	18.123 (-27,4%)	68,7 (+9,9%)
Pelagische	162 (+92,9%)	1.044 (+24,6%)	6,5 (-34,3%)
Schaaldieren	107 (-27,2%)	31.678 (-12,3%)	294,7 (+19,9%)
Weekdieren	200 (-47,2%)	9.863 (-59,2%)	49,4 (-22,7%)
ALG. TOTAAL	10.123 (-10,6%)	946.340 (-11,8%)	93,5 (-1,3%)

(tussen haakjes verschil t.o.v. vorig jaar)



UITBATING SLIPWAY ZEEBRUGGE

# INDIMEC

SCHEEPSHERSTELLINGEN

Kielbankstraat 1/B — 8380 Zeebrugge — Tel. 050-54.41.89 — Fax. 050-54.71.49

### Nieuwe aanpak:

- flexibele werktijd
- week end service
- werkplaats naast slipway
- kaai bij Borlim nv Prins Filipisdok

### Dienstverlening:

- plaatwerk averijen
- schroefassen en bussen
- roeren en roerkoningen
- motorinbouw en revisie
- houtwerk/schilderwerk

### Raadpleeg ons:

- redelijke prijs
- kwaliteit
- snelheid
- total service

## Minder aanvoer en opbrengst in Oostende

TIJDENS HET EERSTE kwartaal verwerkte de Oostendse vismijn 3.301 ton vis, goed voor een besomming van 266 miljoen frank. Ten opzichte van vorig jaar is dat een achteruitgang van respectievelijk 7,7 % in aanvoer en 12,2 % in opbrengst. In het eerste kwartaal '90 werd 3.577 ton vis aangeland die voor een opbrengst van 303 miljoen zorgde.

Tijdens het eerst kwartaal werd in Oostende 368 ton tong (79 mlj. fr), 1.145 ton schol (62 mlj. fr), 460 ton kabeljauw (36 mlj. fr) en 325 ton wijting (13 mlj. fr) aangevoerd voor een totaal bedrag van 191 miljoen.

De garnaalaanvoer daalde tot 2.925 kg (1,2 mlj. fr) die tegen een gemiddelde prijs van 419 frank een koper vond.

## Lagere kwartaalaanvoer en besomming bij Zeebrugse Visveiling

TIJDENS DE EERSTE drie maanden van dit jaar bedroeg de totale aanvoer in de Zeebrugse vismijn aanzienlijk minder dan tijdens het eerste kwartaal vorig jaar. Ook inzake besomming moest de Zeebrugse Visveiling terrein prijs geven. Desalniettemin blijft de ZV de belangrijkste aanvoerhaven van de Belgische kust.

De aanvoer bij de ZV bedroeg 5.007 ton (-550 ton of -9,9 %), goed voor een besomming van 445 miljoen frank (-54 miljoen of -10,8 %). Vorig jaar bedroeg de aanvoer 5.557 ton en de opbrengst 499 miljoen frank.

De buitenlandse aanvoer scoorde met 456 ton hoger (+23,8 %) voor een

besomming van 30,4 miljoen (+30,5 %).

De aanvoervermindering wordt toegeschreven aan de gedaalde schol-aanlandingen die met 187 ton terugliepen (-7,2 %). Door de hogere prijzen werd ook een betere opbrengst genoteerd.

De tongaanvoer daalde met 96,9 ton (-11,7 %) maar ook de prijzen moesten lager waardoor geen betere besomming werd gehaald.

Ook in Zeebrugge steeg de garnaalprijs spektakulair. De opbrengst verdubbelde tot 8,5 miljoen

## Werken aan EVC lopen volgens planning

DE NV ZEEBRUGSE Visveiling heeft de werken voor het bouwrijp maken van het terrein waar het Europees Visserijcentrum tot stand moet komen toegewezen. De werken gingen half mei van start en rekening gehouden met het bouwverlof moet het terrein er tegen 1 september kant en klaar bijliggen. De kosten belopen zowat 50 miljoen.

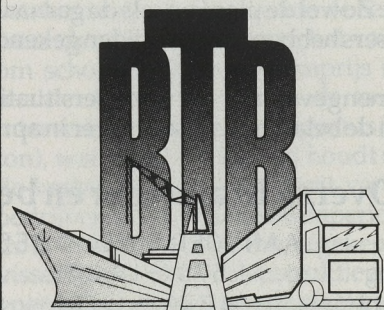
Ondertussen is het architectenbureau klaar met de samenstelling van het lastenboek voor de bouw van de nieuwe vismijn, het administratief gebouw en de visateliers. De aanbesteding is voor deze maand voorzien. Het moet dan ook mogelijk zijn de werken onmiddellijk na het bouwverlof op te starten.

Ondertussen zijn ook de verkoop-prijzen van de grond aan derden evenals de verkoop- en huurprijzen voor de werkplaatsen definitief vastgelegd. Met de bedrijven die reeds een optie namen op een strook grond

wordt ondertussen onderhandeld voor de ondertekening van het bouwcontract.

Intussen zijn alle palen voor de nieuwe aanlegsteiger geheid. Het is nu wachten op de voltooiing van de eerste 450 meter kaaimuur die Openbare Werken voor 15 juli voorzien heeft. De resterende 200 meter en de aanlegsteiger van 120 meter moeten tegen 1 december klaar zijn.

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



**BRUGGE - OOSTENDE**

**SEKRETARIS:  
IVAN VICTOR**

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

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

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

**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**

Invoer 214.000 ton (24,7 miljard frank) en uitvoer 53.000 ton (7,5 miljard frank) in 1990

## Visinvoer viermaal groter dan visuitvoer

ONS LAND IS een netto visimporteur. De invoer van vis en afgeleide produkten is viermaal groter dan onze uitvoer. In cijfers uitgedrukt bedroeg de import vorig jaar 214.197 ton voor een waarde van 24,7 miljard frank. De uitvoer vertegenwoordigde 53.232 ton ter waarde van 7,55 miljard frank.

WE ZOULDEN KUNNEN stellen dat de beschikbare kwota niet volstaan om de viskonsumptie in ons land te dekken, maar dat zou toch getuigen van een té eenvoudige voorstelling van de zaken. Er worden weliswaar grote hoeveelheden gekwoteerde soorten ingevoerd (o.a. 2.741 ton verse tong en 5.968 ton kabeljauw). Maar een groot gedeelte van de invoer bestaat toch uit visserijprodukten die niet door onze vloot worden aangevoerd en uit verwerkte produkten. De hoeveelheid ingevoerde verse of gekoelde vis maakt dan ook slechts één vijfde uit van het totale invoerpakket. In de ingevoerde produkten zit trouwens een gedeelte van onze uitvoer die na verwerking onder een duurdere vorm terug bij ons belandt.

### Meer uitvoer

DE JONGSTE JAREN wint de export aan belang, zonder echter het niveau van de jaren 1983-84 te halen. Vooral de waarde van de geëxporteerde visserijprodukten nam een hoge vlucht. Sinds 1980 nam de uitvoer toe met 22,7 procent (38,7 % voor de invoer), terwijl de waarde van de uitgevoerde produkten liefst met 230 procent toenam (tegenover een toename van 14,7 % voor de invoer). Bekijken we de uitvoercijfers even nauwkeuriger dan blijkt dat de belangrijkste uitvoer te vinden is bij de verse en gekoelde vis (geen filets) en schaaldieren. Op de derde en de vierde plaats volgen de bereidingen en conserven van vis en de bereidingen van schaal- en weekdieren. Samen vertegenwoordigen ze bijna tachtig procent van de uitvoer.

### Twaalf jaar in- en uitvoer van visprodukten in cijfers

(met inbegrip van zoetwatervis en vismeel)

JAAR	INVOER		UITVOER	
	Gewicht (in ton)	Waarde (x 1000fr)	Gewicht (in ton)	Waarde (x 1000 fr)
1990	214.197	24.710.715	53.232	7.550.874
1989	200.898	23.230.480	46.409	7.212.557
1988	176.412	20.817.200	42.485	6.334.832
1987	175.885	19.365.853	41.936	6.255.400
1986	173.736	18.584.105	37.133	5.606.879
1985	170.009	16.911.960	52.095	4.951.853
1984	170.974	16.261.000	81.620	5.018.000
1983	162.161	15.721.000	74.203	4.424.000
1982	172.948	14.089.000	52.651	3.304.000
1981	156.413	12.428.000	52.389	2.691.000
1980	154.648	11.507.000	43.386	2.288.000
1979	152.280	10.683.000	33.621	2.052.000
1979	100 %	100 %	100 %	100 %
1990	141 %	231 %	158 %	368 %

BRON: Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, BRC voor de visserij

### Periodes deeltijds zeevisserijonderwijs

De periodes voor het deeltijds zeevisserijonderwijs werden vastgelegd.

9 september tot en met 25 oktober:  
Vrije Visserijschool Paster Pype,  
Oostende.

12 januari tot en met 28 februari:  
Zeevisserijschool van het gemeenschapsonderwijs te Knokke-Heist.  
20 april tot en met 5 juni: Stedelijke  
Visserijschool John Bauwens te  
Oostende.

Herinneren we er de belangstellenden aan dat de uiterste datum van inschrijving is vastgesteld op 2 september 1991.

Wij vernamen het overlijden van de heer Jean Hoste, visser op rust. De heer Hoste was echtgenoot van mevrouw Maria Haevermaet. Hij werd geboren te Oostende op 12 maart 1927 en overleed er op 29 mei 1991. De begrafenis had plaats op 3 juni.

Het Visserijblad biedt langs deze weg de nabestaanden haar oprechte gevoelens van medeleven aan.

*Voor alle herstellingen  
aan uw schepsschroef*



**LIPS** n.v.

**ANTWERPEN**

schepsschroeven herstellingen

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

**Werkplaats:**

**KERKSTRAAT 46,  
2720 ZWIJNDRECHT-BURCHT**

**Tel. 03/252.73.42**

**Fax. 03/252.92.12**

# 'We zitten weer in d'ambiance.'

Lucy Loes : achter de rondborstige stem vermoed je een joviaal hart. De Westvlaamse La Esterella, de zangeres-maar niet-zonder-naam van onze vissers.

Een late roeping ook, die 63 jaar geleden op de Oostendse kaai is geboren en de visserij in hart en liedjes draagt.

ALS LUCIENNE VANBESIEEN op 24 januari 1928 in het 'huis der 1000 muizen' op de visserskaai 1 geboren wordt, dampst de armoede er nog tussen de kasseien van de povere straten rond de 'zwienemarkt'.

's Zomers hangt het kroostrijk gejoel er langs kaai en belendende stegen tot lang na schemerdonker in de lucht en 's winters zoeken veel te grote gezinnen wat warmte in veel te kleine woonkazernes. Maar solidariteit heelt veel ellende : men deelt er de armoede, de kleine en grote miseries en de pijn om hen die 'gebleven zijn'.

Als in juli 1924 een zware storm de Oostendse vloot onverwacht overvalt voor onze kust komt de eerste man van Luciennes moeder bij een heldhaftige reddingsoperatie om het leven. Ma Vanbesien hertrouwt met de broer van haar eerste man, een schipper bij de reddingsdienst en vader van Louis, in 1962 op zee gebleven met de Z227 'Golvenzang', Lucienne, Maria en Raymond "Ik vind het geen schande om uit een arm gezin te stammen", zegt Lucienne-Lucy-Loes, die haar kindertijd binnen de microcosmos van het visserskwartier sleet en zich dan ook de 'reis' naar de Godelieveprocessie in Gistel, na haar plechtige communie, herinnert als een forse reis.

Vooraf de ooms en tantes aan moeders kant waren zeer muzikaal. Wie kent haar neef en nicht Pete en Lucy Montje niet langs de kust ? Als kind van 4 à 5 jaar werd Luciennetje geregeld de stoel opgetild om zelf gefantaseerde liedjes te kwelen. Later liet ze bij de schoolfeestjes geen enkele toneel hoofdrol liggen en in menig kaaicafé wist ze met haar stem de bonken te ontroeren.

## Engeland

Haar eerste noodgedwongen 'cruise' met de familie bij het uitbreken van





WOII zal haar nog langer heugen. "Ik was 12,5 jaar en vader zorgde ervoor dat we met een vissersschuit meekonden naar Engeland". De zomerse meidagen '40 garanderen de 36 opvarenden een dagenlange maar rustige oversteek naar Brixham en later naar Liverpool. Vader Vanbesien volgt z'n familie later als hij met de 'Minister Anseele', een reddingsboot, de overtocht waakt. De vluchtelingen werden over diverse hulpgrage families verdeeld. De tomatensoep met suiker die Lucy daar te eten krijgt, tast haar toch niet zo kieskeurig smaakpalet aan "Maar de mensen waren erg vriendelijk voor ons". Nadien gaat het naar Londen en Preston. Na haar schooltijd werkte Lucy in een snackbar en koffiешop. Ook in Engeland waagde ze zich meer dan eens aan een zangcrochet. En of ze in de prijzen viel! Na de oorlog brengt een maalboot hen naar Oostende terug en vanaf nu helpt Lucy moeder in het huishouden. Het gezin verhuist achtereenvolgens van de Kaaistraat, de Schippersstraat en naar de bonenstraat, waar ze een appartement betrekken boven het café van haar broer Louis. "Als ik daar de traphalle aan het schoonmaken was en weer eens aan het zingen sloeg, vroegen de klanten beneden in het café om de deur naar de gang open te zetten om mij beter te kunnen horen en de zaterdagavond mochten we mee met pa en ma naar de

'Nieuwe Zaal' in de St-Franciscusstraat waar ik bij een zangwedstrijd eens tweede werd op 16 kandidaten".

## Moeder aan de haard

Als ze 18 is, zoekt en vindt Lucie werk in een Gentse weverij én veel plezier met de andere Oostendse pendelaars van haar leeftijd tijdens de dagelijkse treinreis van en naar Oostende. Op 19-jarige leeftijd leert ze haar man kennen. "Meer dan eens nam ik, tijdens de vrijage de jol van mijn vader en roeide ik met m'n lief tot aan 't kopje van 't hoofd. Op die manier konden we ongestoord onze geheimpjes kwijt!".

Wat later in 1948 stapt ze definitief in de boot en verlaat ze voor goed haar visserskwartier. Het jonge gezin woont achtereenvolgens in de Van Iseghemlaan, op Mariakerke en in Nieuwpoort-Bad om zich tenslotte in Zandvoorde te nestelen. Als moeder aan de haard brengt ze 7 kinderen, 3 zonen en 4 dochters, groot en blijft er in alle stilte van dromen om ooit een eigen café open te houden. Maar omdat haar man beroepsmilitair is en café houden in die optiek tot de oneerbare beroepen hoorde mag het niet. Maar zingen mag wel. "Toen ik in Zandvoorde voorzitter werd van de S.V.V. gingen we geregeld met een car op uitstap en toen moest ik altijd vooraan zitten om te zingen en moppen te tappen. Waren er twee cars, dan maakte ik de heenreis met de ene en stapte ik bij het weerkeren over op de andere bus. Zo was iedereen tevreden!".

Twaalf jaar geleden versoepelen de militaire reglementen en café houden voor vrouwen van militairen mag nu wel dus aarzelt Lucie geen seconde. Op de Konterdam weet ze een klein caféetje te huur en de zaak is zo beklonken. "Ik ben thuisgekomen en heb tegen m'n man gezegd: 'k heb een café overgenomen. Natuurlijk ging hij er niet mee akkoord. Er vielen een paar harde woorden maar na een tijdje luwde de ruzie want hij besepte dat ik al lang m'n eigen café wilde".

## Platen

En natuurlijk kon ze het zingen in haar café ook niet laten en kwam ook meer en meer de suggererende vraag van haar klanten of ze niet eens een plaatje wou maken? "Ik had er het geld niet voor. Maar door de steun van Urbain

Lust die mij altijd helpt in het café en de zaak openhoudt als ik er niet ben, lukte het me toch een eerste plaat op te nemen. Freddy Feys schreef de muziek en Jo Deensen de tekst. M'n eerste lief". En omdat Vanbesien niet meteen artistiek swingt op een hoer werd het Lucy Loes. Na een paar maand zijn er al 2600 singles verkocht en schreeuwen de fans om meer. Dezelfde auteurs kruipen weer in hun pen en 'Lucy van de Staminee' kwam op de markt. Wat later volgde 'Een visserslief'.

Haar caféetje wordt te klein en als een meubelwinkel in dezelfde straat haar deuren sluit, aarzelt Lucy geen moment. Op eigen kosten bouwt ze de zaak om tot café met bijhorende danszaal. Kort daarop verscheen 'We zitten weer in d'ambiance' op tekst van Bert Gevaert. Op de B-kant wordt het hartverwarmende 'Onk's avonds nor mien bedje goan' geperst. Eric Delduque een vrachtwagenchauffeur, tekent voor de tekst. "Een tekst die mij direct al koude rillingen bezorgde, zo was ik er door gepakt. Daarom zing ik het liedje ook niet veel. Zo sterk beroert de tekst mij nog telkens".

Ondertussen dragen 8 singles en 1 langspeelplaat het Loes-Label en gaat Lucy geregeld op pad voor gastoptredens. Maar de zaterdagavond speelt ze het liefst thuis want dan ontvangt zij in haar feestzaal haar trouwe klanten: de alleenstaanden en gehuwde 30-plussers. Nee haar café is geen echt buurtcafé, mensen uit de wijk tref je er omzeggens niet, wel veel volk uit pakweg Roeselare, Gistel, Koekelare, Koksijde, Bredene, Blankenberge, Heist... En ook veel arbeiders uit het industriepark of de U.C.B. zodat ze haar café, als die mensen buiten zijn, omstreeks 19u30 meestal kan sluiten. Weinig vissers ook maar dat wijt ze aan de ligging van haar zaak. Natuurlijk had ze die liever op de visserskaai zelf gezien. Alhoewel. "De visserskaai met de vele toeristen en al de restaurants is toch niet meer dezelfde als die uit mijn jeugd", zegt de zangeres die landelijke bekendheid kreeg door haar optreden deze winter in het zaterdagavondprogramma "Zeg maar Jessy" en in "Het Ei van Christoffels".

Graag zag Lucy weer een paar vissersliederen op haar repertoire en de vergelijking met haar in de zeventiger jaren gestorven nicht Lucy Montje dringt zich op: "uit respect voor haar heb

ik vroeger nooit op de planken willen staan, pas zoveel jaar na haar dood en dan nog enkel omdat mijn omgeving er me toe aanzette, heb ik de stap naar m'n zangcarrière gezet. Maar het zit wel in de familie, veel van m'n tantes langs moeders zijde, de familie KOTEN dus, hadden mooie zangstemmen".

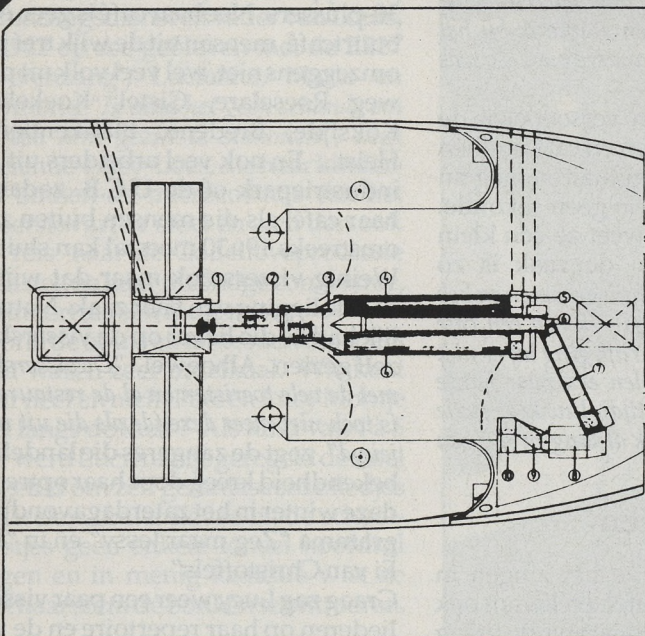
Met gul hart treedt Lucy Loes ook ieder jaar op op de Paulusfeesten en één avond neemt ze dan ook graag de presentatie voor haar rekening. En ook de Ibiskwekelingen weten tante Lucy wonen. Het Sinterklaasfeest met cadeaus is ieder jaar weer een toffe bedoening. Op onze hamvraag waarom iemand feitelijk nog een café opstart op een leeftijd dat anderen aan hun pensioen denken, zegt ze: "Het is een langgekoesterde droom uit m'n jeugd waar het leger helaas een stokje heeft voorgestoken maar nu voel ik me echt gelukkig. Ik moet volk rond mij hebben en het contact met de gewone man is mij erg dierbaar. Moest ik nu als gepensioneerde thuis zitten. Ik geef me zelf nog 3 maanden!" Gehoord, lezer? Allen daarheen!

Marc Loy



Lucy Loes: "Als ik zou moeten stilzitten dan geef ik mezelf nog drie maanden."

## Vangstverwerkingsapparatuur



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

1. Vangstopvangputten, voorzien van afvoerbuis voor het afvoeren van water en zand
2. Aanvoerelevators 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 - 207 00 - Telex 39454 rijnl - Telefax 01718 - 323 19

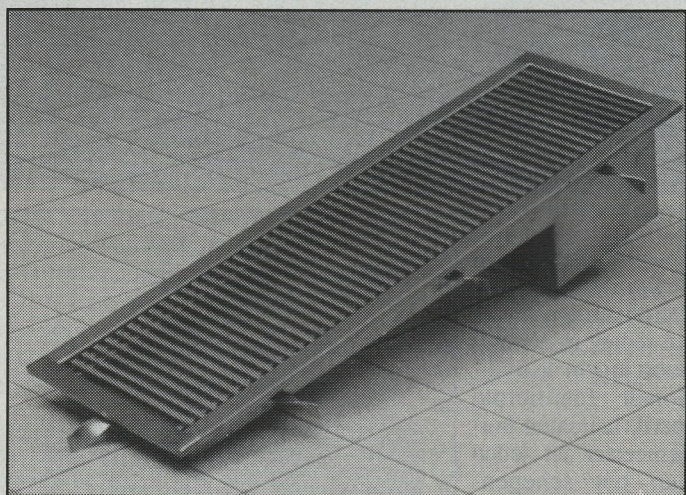


Van Rijn B.V. is lid van de wereldwijd opererende Siersema Groep



# VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT

## DE KONSTRUCTEUR VAN INOXINSTALLATIES



### INOX VLOERGOTEN

- met dekplaat of roostervormige goot
- verschillende uitvoeringen

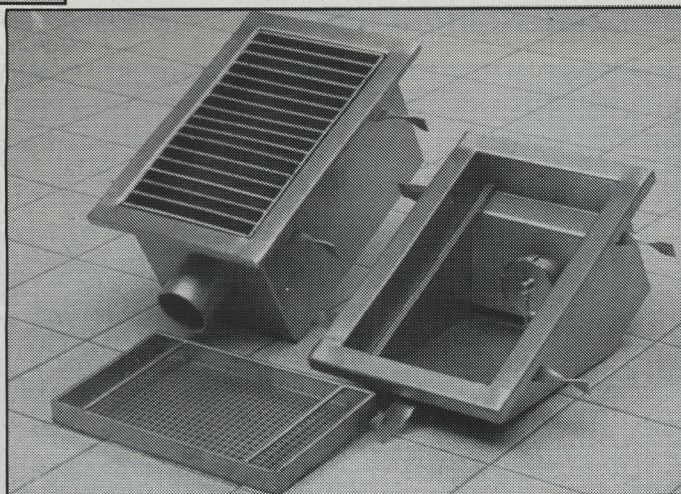
ALLE AFMETINGEN

### INOX VLOERPUTTEN

- met of zonder uitneembare  
vuilkorf

- met rooster of dekplaat

ALLE AFMETINGEN



Naast deze artikelen bestaat het gamma verder nog uit:

\* inox-rekken en tafels

\* vissorteerstystemen

\* inox wasbakken en lavabo's

\* visfileerstystemen

\* inox rook- en kookmateriaal

\* bakkenwasmachines

*Eigen studie en ontwerp — Alle maatwerk*

Albert I-laan 52, 8630 Veurne

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

# de maand in beeld



De optocht van de kerk van Bredene-Dorp naar het Visserskapelletje

Zondag 12 mei vielen de traditionele vissersbedevaarten van Blankenberge en Bredene op dezelfde dag. Na jaarlijkse gewoonte trok een groep Blankenbergenaars reeds bij het ochtendgloren te voet op bedevaart naar het dorpskerkje van Meetkerke. Na de misviering stapten ze samen met de leden van de in 1861 opgerichte "Gemeenzaamheid van O.-L.-Vrouw van Meetkerke", de plaatselijke bevolking en de Blankenbergse folkloristische groep "De Vrye Visscherye" mee op in de processie waarin het, volgens de legende, mirakuleuze O.-L.-Vrouwebeeld werd meegedragen. Ook in Bredene ging diezelfde dag de bedevaart van de kerk van Bredene-Dorp naar het Visserskapelletje in Bredene-Duinen door. Tientallen gelovigen maakten de ommeganck mee, terwijl ook heel wat mensen aanwezig waren op de zegening aan het het Visserskapelletje.

De landelijke processie in Meetkerke.



De "Hollandse Nieuwe" is er. Nadat de eerste maatjes reeds in Scheveningen, Antwerpen en Brugge werden voorgesteld lieten ook de plaatselijke handelaars te Oostende zich niet onbetuigd. Bij Ronny en Claudine in het Oostendse restaurant Gantois (links) presenteerde de Brugse vishandel Alloo de "nieuwe". Gerard Dangreau (rechts) deed hetzelfde in Le Basque. In beide gevallen ontbrak de oude klare niet.



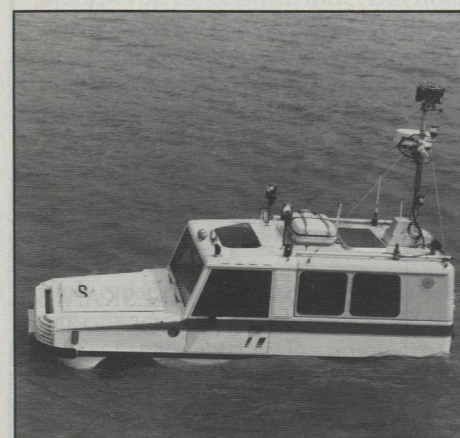
Ter gelegenheid van de jaarlijkse huldiging van de verdienstelijkste reders in Nieuwpoort mocht de traditionele familiefoto met de laureaten, burgemeester en leden van het schepencollege niet ontbreken.



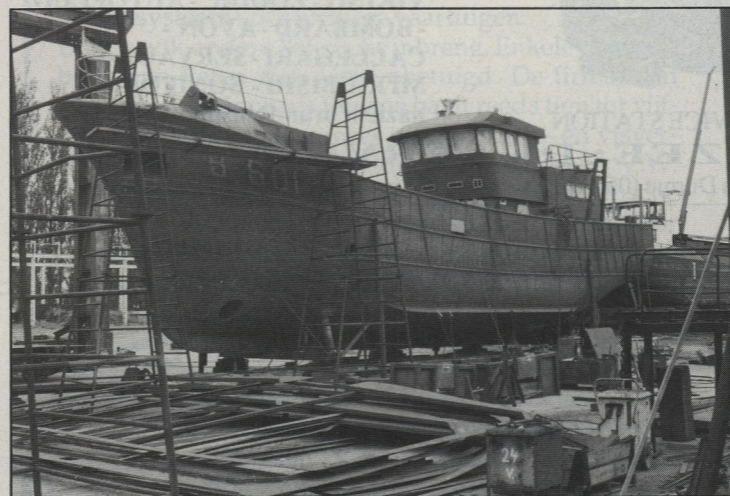
De onlangs door de nieuwe Zeebrugse rederij Jano verworven O.32 Jessica ligt al enkele tijd schijnbaar doelloos op de kielbank. Het staat echter zo goed vast dat het houten vaartuig eveneens zal ingezet worden voor een vervangingsniewbouw waarbij opnieuw Nederlands kapitaal gemoeid is.



Kommandant Roger Van Ransbeek, officier informatie en public relations van de Zeemacht, gaat de maand op rust. Hij wordt opgevolgd door Fregatkapitein De Saegher. Een van zijn laatste officiële opdrachten was de voorstelling aan de pers van het jaarlijkse Galakonzert van de Zeemacht dat op vrijdag 28 juni in het Oostendse kursaal plaats grijpt.

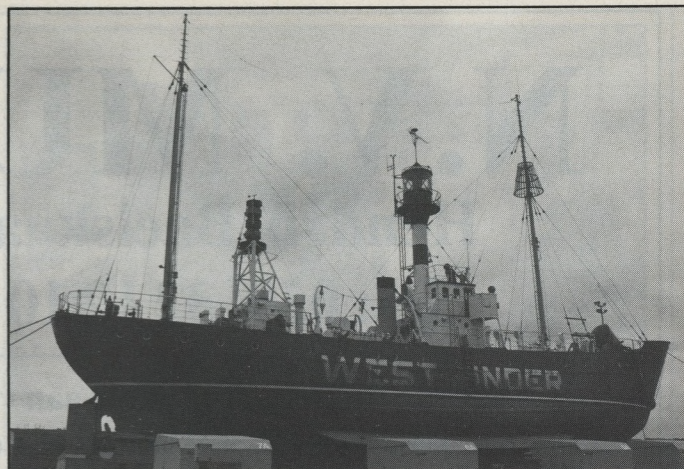


Dit ding werd de voorbije weken waargenomen in de Oostendse havengeul. Het gaat om een amfibievoertuig voorzien van gesofisticeerde meet- en peiltoestellen. De unieke Mercedesjeep van de firma Silt, een dochter van Baggerwerken Deelcloedt, heeft vijf miljoen gekost.

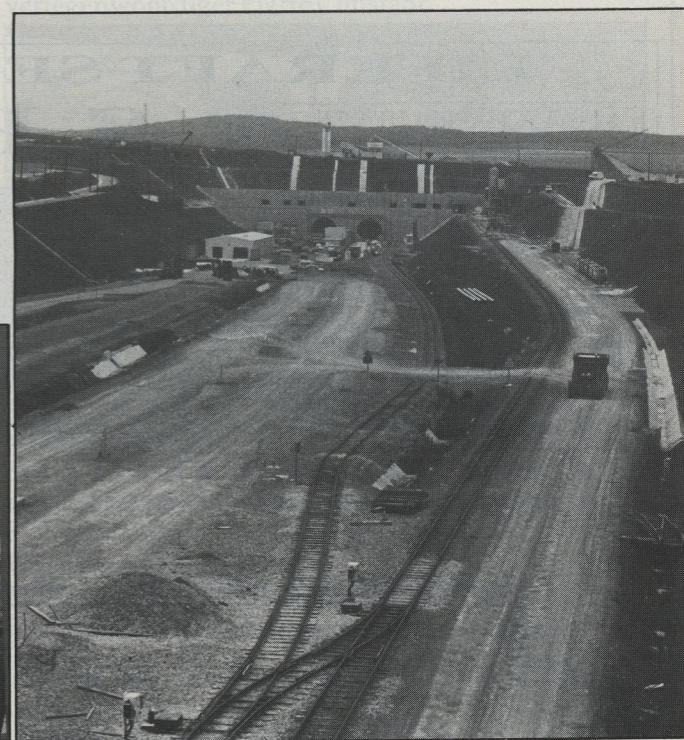


In de komende weken mag de tewaterlating worden verwacht van de nieuwe Eurokotter B.601 Van Maerlant van de Rederij Van Maerlant (André Balbaert) uit Heist. Het casco werd in onderaanneming gebouwd in Oostkamp voor rekening van de Zeebrugse Scheepswerven. Ondertussen is ook al de kiel gelegd en liggen de eerste sekties klaar voor de nieuwe Z.47 Saturnus, een vaartuig van 37 meter voor reder Pol Neyts.

Lichtschip 3 Westhinder ondergaat een onderhoudsbeurt op de scheepswerf Beliard Polyship in Oostende. De werf heeft intussen weinig ander werk om handen. Het blijft wachten op een nieuwe bestelling van een reeks (van tien?) polyesterrompen voor mijnvegers die ter studie zijn. Op woensdag 12 juni worden de laatste in Rupelmonde afgewerkte tripartiteschepen M.923 Narcis en M.924 Primula in Oostende gedoopt en overgedragen aan de Zeemacht.



Met twee volle bussen trok de Vriendenkring van het Noordzee Aquarium uit Oostende naar "Vlaggetjesdag" in Scheveningen. Ook de Oostendse folkloristische groep "De Zeepaardjes" nam aan de uitstap deel en vergastte de Nederlanders op enkele gewaardeerde Vlaamse dansen.



De schrik van Kanaalferries is de Chunnel. Wie geloofde dat de ondergrondse pijp tussen Engeland en het continent er nooit zou komen had het verkeerd voor. De werken zijn weliswaar stukken duurder uitgevallen dan voorzien, maar de openstelling van de Kanaaltunnel is in zicht. Met man en macht wordt nu ook gewerkt aan de aanleg van de spoorbedding en het wegencomplex rond de Chunnelingang in het Franse Coquelles.

# N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

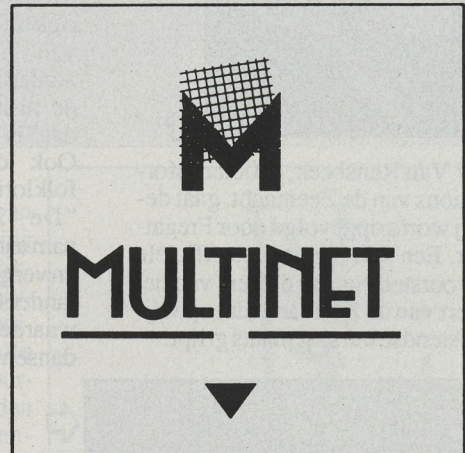
Tel: 059/32 12 10 Fax: 059/32 11 97

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



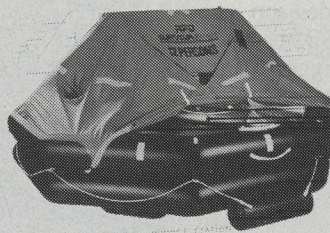
## LIFERAFT SERVICE CENTER

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL

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

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

## S.K.B.



ERKENDE SERVICE STATION

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

**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)

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

# Vlaamse bedrijven in Boulogne-sur-Mer

Hoeveel landgenoten *Boulogne Fisheries 91* en *Boulogne Seafood 91* met een bezoek hebben vereerd is ons niet bekend. De geringe afstand, amper 150 kilometer, is gemakkelijk in één dag te overbruggen. We weten evenmin of de organisatoren de beoogde 25.000 bezoekers op het *internationaal* salon dat vorige zondag zijn deuren sloot mochten verwelkomen. Maar er kwam zes dagen lang veel volk over de vloer. Wie echter speciaal oog had voor de scheepsbouw kwam niet aan zijn trekken. De Franse werven hebben het trouwens al even moeilijk als die bij ons. Maar volgende maand meer daarover. Een Poolse vertelde ons dat de pas afgelopen vakbeurs *Polfish '91* in Gdansk op dat vlak meer te bieden had. Toch viel er wat op te steken in Boulogne-sur-Mer. Kabelfabrikanten, winchconstructeurs, nettenleveranciers en elektronicabedrijven waren er wel vertegenwoordigd. Het grootste deel van de 8.000 m<sup>2</sup> exporuimte was besteed aan de *fishprocessing* en dito toeleveringsbedrijven. Dit om nog maar eens duidelijk te maken welke richting het in de visserijsector uitgaat. Ook het predikaat *internationaal* was niet direkt misplaatst. Er waren inderdaad bedrijven uit alle windstreken. Het moet ons toch van het hart dat de *Le Boulonnais* en de regio *Nord-Pas-de-Calais* zijn stempel op de beurs drukte. Dat hoeft dan weer niet te verwonderen in een plaats die zich de Europese draaischijf van de visverwerking noemt. Met een eigen aanvoer van 75.000 ton - ruim tweemaal het aanvoergewicht van de Belgische vloot - is Boulogne de belangrijkste Franse vissershaven. Daar bovenop wordt nog eens 300.000 ton visserijproducten behandeld, verwerkt en ogenslagen in de talrijke koelhuizen, waardoor de stad ook binnen de Europese markt tot de toppers behoort.

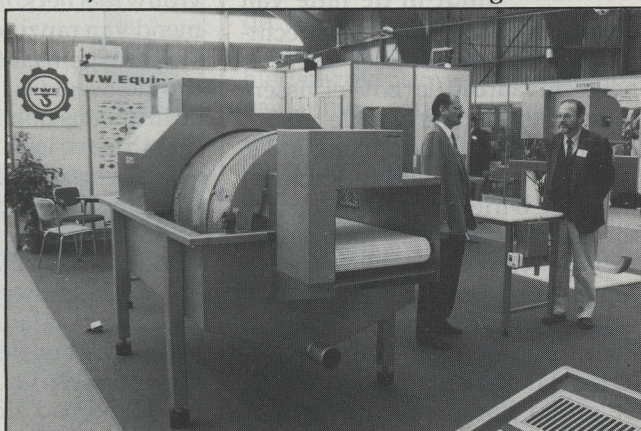
Ook enkele Belgische bedrijven waren van de partij. *Marelec* uit Nieuwpoort is geen onbekende meer op de Franse markt. Piet Rommelaere voorzag reeds meer dan vijftig Franse vaartuigen van zijn trekkrachtbeveiligingssysteem. Ter gelegenheid van het salon presenteerde de Nieuwpoortse bedrijfsleider het *Marelec SM-D*-systeem voor kleinere vaartuigen.

Er was ook andere Belgische inbreng. Enkele Vlaamse bedrijven lieten zich niet onbetuigd. De firma *Van Wijnsberghe Inox* uit Veurne haalt reeds tien tot vijftien procent van zijn omzet uit de visserij- en visverwerkende sector. In Boulogne presenteerde V.W. Equipments zijn viswasmachines, het pneumatische evakuatiekanon voor visafval en een kipsysteem voor containers naast het hele gamma inoxproducten, gaande van eenvoudige vloergoten en roosters tot ingewikkelde visfileerlijnen.

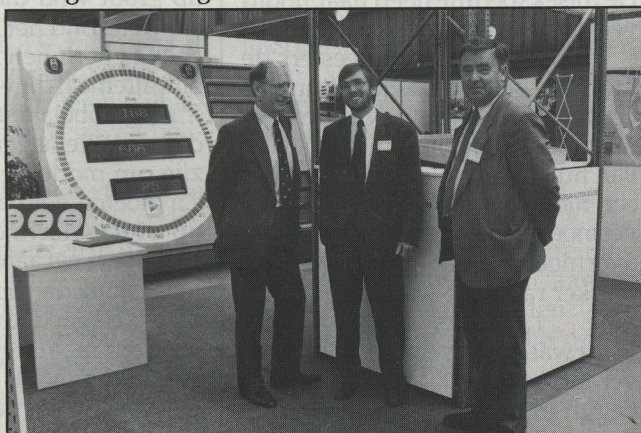
De derde exposant was *European Auction Builders* uit Wetteren, een partnership van zes bedrijven (waaronder de exportafdeling *Belcon* van de Bouwonderneming *Pieters-De Gelder* en ontwerper van elektronisch gestuurde veiligingsklokken *Schelfhout Computer Systems*) die veiligingsgebouwen-sleutel-op-de-deur leveren. In Frankrijk tekende EAB reeds voor een zevental groentenveilingen. De ontwerper van de nieuwe Zeebrugse vismijn is nu volop in onderhandeling met een achttal Franse visveilingen om er nieuwe projecten te realiseren. (Tekst en foto's: gw)



Piet Rommelaere van Marelec verwelkomt Johan De Groot, Emmanuel Vantorre en hun echtgenotes.



De heer Vanhaecke van Van Wijnsberghe Inox Construct en V.W. Equipments op de stand samen met de Franse vertegenwoordiger Pierre Constant.



Op de stand van European Auction Builders (EAB) was voorzitter Toon Vandevelde van de partij samen met de Franse en Britse vertegenwoordiger Marcel Anselin en Bryan Renn.

## Volgende maand een dossier-Boulogne

HVB BRENGT IN het julinummer verslag uit over het reilen en zeilen van de visserijsector in Boulogne-sur-Mer en de scheepsbouw in de regio Pas-de-Calais. Het kan immers nooit kwaad om even over te grenzen te kijken. De Franse visserijsector kampt al evenzeer met problemen als al de andere EG-lidstaten. Tegen het einde van het jaar moet de vloot met 100.000 kW (135.000 pk) afslanken, zeg maar tien procent van de totale capaciteit. Dat zal niet alleen pijn doen maar de Franse overheid ook veel geld kosten.

## Van schepen, van mensen en van de zee

(waarin Leon Inghelbrecht in feuilletonvorm een eigen geschiedenis over de trek naar Afrika schrijft)

**A**L LAAT SCHIPPER Labeke een weduwe en twaalf kinderen achter aan de gure Noordzee, begraven duidt in de hitte van de tropen geen uitstel. Is het rechtvaardig dat deze visser sterft, is het rechtvaardig dat zoveel vissers nimmer terugkeren van de reis? De dood, zelfs deze van een blanke, kan evenwel niet verhinderen dat de Grote Dirigent geestdriftig zijn dirigerestok hanteert voor de uitvoering van de dagelijkse symfonie, uitgevoerd door al het gevogelte van de Afrikaanse hemel in koor. De dood kan zelfs niet belletten dat de tamtam het ritme uit de grond stamp, de rituele dans van de bronst en de kittel aankondigt en het liefdesspel begeleidt. De Ibisexpeditie heeft haar hoofd verloren, de naald is van 't kompas! Vanhyfte en Schoolmeesters de moedige gezellen, zetten hun reis verder op de tonen van de sombere muziek die zij horen in de flarden van hun gemartelde ziel. Zij gaan een nieuwe wereld bouwen! Wij vermoeden dat zij straalden van overmoed maar dat achter dit masker radeloze wanhoop schuilging. Leven is ontgoocheling. Maar water ook gebeurt, zij moeten verder; zo gaat dat, je weet waar 't begint maar nooit waar 't eindigt. Beide vissers bereiken eindelijk hun bestemming: Pweto. De zon schittert krachtig op het water en verhit het beboste land met de open plekken en de korte bomen, bezaaid met rode termietenheuvels in alle vormen en volumens. Zij gaan er leven op de oever van de binnensee met de hutten in rode aarde, de mango bomen, de scorpionen, waar de dagen in 't regenseizoen windstil zijn, zonder stem, waar enkel in de verte een dwarrelwind poogt de grond te strelen. Ze zijn aangekomen in een land waar de persoonlijke rijkdom niet bestaat uit aardse goederen.

Netten, prauwen en pagaaien zijn van iedereen, van de hele klan, men kent er de prive eigendom niet. En och, ze hebben ook geen grote behoeften. De enige norm voor eigendom is de vrouw met het korte kroezelhaar glimmend van ranzige olie gekleed in een stuk stof gemaakt uit boomschors, zij die niet weet wat lingerie betekent en er trouwens ook niets bij verliest. In dit kurieuze land leeft een veelwijver als rentenier op de nek van zijn dames en de oude vader ontvangt zelfs de bruidschat voor zijn dochter. De wetten van de klan maken van de negerin een dwaas schepsel veroordeeld tot schaduw, onderdanigheid, bestemd voor 't werk en de voortplanting, zij is een voorwerp voor dagelijks gebruik. In die tijd had zich de Britse kolonel Waverley in Pweto begraven nadat hij afstand had gedaan van bezittingen. Het is een rijke burger, jager op groot wild dat hij in ruime mate aantreft rond het meer. Hij zei dat hij geen negerinnen rond zich wilde "ze zijn allemaal dieveggens, ze stinken en 't zijn kibbelaarsters...". Het is waar dat niet alle negerinnen goed genoeg zijn om model te staan, integendeel. Zij moeten het paradijs van de jeugd op vroege leeftijd verlaten want de tijd vreet snel aan allen. Er is dikwijls meer stank dan lichaam. Maar, 'tis goed te weten dat Waverley, de kolonel, Engeland had moeten verlaten omdat hij betrokken was geweest in een der vuile zaakjes van Oscar Wilde. En die had helemaal geen open gevoel voor dames. Prins Albert, de latere koning, die op zijn kosten het Koninklijk Werk Ibis in 't leven riep en zijn eigen boot liet ombouwen tot opleidingsvaartuig, was hier geweest nog voor onze vissers. Hij lag mede aan de basis van hun opdracht. Hij schreef in die tijd: "alles is hier zoals in 't steentijdperk. Den negers zijn sympatiek het zijn brave mensen en helemaal niet zo vuil als men zegt, de dames zijn beter gewassen dan deze uit het Leopoldkwartier te Brussel... toch", zegt hij, "oefent het klimaat een terneerdrukkende invloed uit, een

tastbaar gevolg is de afstomping van de geestelijke vermogens, de temperatuur bedraagt 33 graden..." De ekspeditie heeft in Lukandu haar hoofd verloren maar Schoolmeesters en Vanhyfte moeten de handen uit de mouwen steken, zo goed en zo kwaad als het kan. Toch laat de Ibis haar koloniale niet in de steek! Deze hebben inmiddels zelf vastgesteld dat de inlandse vissers enkel varen voor eigen behoeften, dat zij geen andere noodzaak kennen. Zij leven beslist niet als onze vissers die bovendien het hele bestaan gegeseld worden door een klimaat waartegen zij moeten vechten om te overleven. In 't droogseizoen gaan de negers vissen in de monding van de rivieren en er wordt met de fuik al eens een mirakuleuze vangst gedaan, dan trekken zij verder met de migrerende vis, van noord naar zuid, met alle hebben en houden en dat is weinig, eigenlijk niets. De Inlandse visser kent geen noodzaak, hij weet dat hij toch nooit anders zal kunnen leven dan zijn klanbroeders. Wil hij anders zijn dan zal hij niets dan haat en wraak ontmoeten van zijn klan, die door zijn vertrek van haar levenskracht zal hebben verloren. Er is van enige maritieme bedrijvigheid op de vlakte weinig te bespeuren. Er is genoeg te vangen onder de wal, verderop in de eeuwige stilte die over het water hangt waren de geesten en daar hebben vissers uiteraard niks verloren! Dertig jaar al zijn de blanken in het land en nog bestaat er zelfs geen schim van enige praktische opleiding al hebben her en der de missies lagere schooltjes opgestart. In Pweto zijn Britse zendelingen aan het werk. De geschiedenis herhaalt zich, zij spelen er de rol van de kloosters uit de middeleeuwen.

Vervolgt

LIN

# Greenpeace investeert zwaar in 'Solo'



De nieuwste aanwinst van Greenpeace, de hoogzeesleper 'Solo', met een motorvermogen van 16 000 pk. Het schip was tot nogtoe bij ons niet te zien. (Foto gw)

DE MILIEU-ORGANISATIE Greenpeace voert al twintig jaar aktie voor een beter leefklimaat. "De strijders van de regenboog" herdachten die historische verjaardag op 25 mei met een Greenpeace-dag in diverse Vlaamse steden. De eerste Greenpeaceers waren echter geen Vlamingen, maar jonge Canadezen en Amerikanen die in september 1971 op weg waren naar Amchitka in Alaska waar ze een ondergrondse atoombuis wilden verhinderen. Met hun zeilbootje Phyllis Cormack zetten ze onderweg voet aan wal aan de Canadese kust waar ze door de plaatselijke indianen als "Rainbow Warriors" werden onthaald. Volgens een oude indianenlegende kwam er ooit een dag waarop de "Strijders van de Regenboog" zouden verschijnen om de aarde haar schoonheid terug te geven. Sindsdien is Greenpeace uitgegroeid tot een wereldwijd vertakte organisatie met meer dan vijf miljoen leden in 26 verschillende landen. De afdeling Greenpeace België kwam er in 1983 en telt reeds meer dan 60.000 leden.

## Greenpeacevloot

In 1989 werd Amsterdam de zetel van Greenpeace International en van de Greenpeace Marine Divisie die de

milieuvloot beheert. De milieu-activisten beschikken over acht schepen, twintig rubberboten, een helikopter, een laboratoriumbus en twee helikopters.

De laatste aanwinst is ongewettigd de "Solo", net als de "Gondwana", speciaal uitgerust om te opereren in Antarctica.

De twaalf jaar oude hoogzeesleper "Smit Houston" werd vorig jaar aangekocht van het bergingsbedrijf Smit International uit Rotterdam en omgedoopt tot "Solo". Het is een kanjer van 67 meter lengte op een breedte van 14 meter. De "Solo" beschikt over een vermogen van 16.000 pk. De grote middelen dus. Hoeveel de boot Greenpeace heeft gekost is niet bekend, maar minder dan 2,5 miljoen dollar zal het volgens deskundigen niet geweest zijn. Maar de aankoopkosten zijn slechts klein bier tegenover de uitgaven om een schip van die omvang in de vaart te houden. Met gespecialiseerd personeel aan boord zal het Solo-project de milieu-organisatie jaarlijks tientallen miljoenen kosten. De afgelopen maanden is het milieuschip verbouwd, aangepast en van de regenboogkleuren voorzien op de IJssel-Vlietwerf in Slikkeveer. De "Solo" vaart onder Nederlandse vlag en heeft

Rotterdam als thuishaven. Enkele weken geleden werd de "Solo" voor het eerst ingezet voor een aktie tegen een kernafvaltransport op de Noordzee.

## Noordzeeschip

De "Solo" wordt in de eerste plaats een patrouilleschip, dat alles in huis heeft om eerste hulp te bieden aan mensen, schepen en dieren bij calamiteiten op de Noordzee. Aan boord is een helikopterdek, een volwaardig hospitaal voor zeedieren, een laboratorium en tentoonstellingsruimte. Greenpeace wil in de eerste plaats metingen van de luchtkwaliteit boven de Noordzee en controles van het zee-water uitvoeren. Het schip beschikt hiervoor over een vaste twaalfkoppige bemanning, aangevuld met een zestal mensen die het wetenschappelijk onderzoek onder hun hoede nemen.

Met dit patrouilleschip wil Greenpeace optreden als de autoriteiten of gespecialiseerde maatschappijen het laten afweten als het gaat om in te grijpen bij rampen op de Noordzee. Naast bijstandverlening zal de "Solo" illegale lozingen opsporen van schepen die tegen alle Marpol-konventies in nog steeds hun ruimen in volle zee spoelen of olie en andere chemicaliën lozen in de drukste bevaarde zee ter wereld. Bovendien bevinden zich in de Noordzee 160 offshore-platformen waarop jaarlijks talrijke ongelukken gebeuren die haast allemaal vervuiling veroorzaken. Naar schatting komt jaarlijks zowat 100 miljoen liter olie in het Noordzeewater terecht door lozingen en door de zogenaamde oil-spills bij het boren naar ruwe olie. Die laatste vorm van zeeverontreiniging zou enorme afmetingen aannemen maar veel gegevens worden daarover niet vrijgegeven. Ook die milieubelastende aktiviteit zal Greenpeace angstvallig in het oog trachten te houden. (gw)

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



**VÓOR & NA SCHADE - RAMING  
ROERENDE & ONROERENDE  
GOEDEREN**

**(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95**

**GRATIS INFORMATIE**

## Zeemacht controleerde 109 vissersvaartuigen

Uit het overzicht van de activiteiten van de Zeemacht blijkt dat vorig jaar binnen de 12-mijlszone evenveel Belgische als buitenlandse beroepsvisserijvaartuigen werden gecontroleerd. De Zeemacht inspecteerde 50 Belgische vaartuigen en 51 buitenlandse visserseenheden (42 Nederlandse, 4 Britse, 4 Franse, 2 Duitse en 1 Deens vaartuig). Daarnaast werden nog 6 sportvissers aan een controle onderworpen.

Tijdens een overlegvergadering tussen vertegenwoordigers van de Zeemacht, het Ministerie van Landbouw, het Ministerie van Verkeerswezen en de Ridderscentrale werd met verbazing kennis genomen van de zienswijze van de EG-kommissie (zie vorig HVB) die de Belgische controle onvoldoende acht. In de toekomst ziet het er wel naar uit dat de controle strenger wordt. Vanuit de lucht zullen helicopters met videocamera's de scheepsbewegingen vastleggen, waarbij de aandacht ook zal uitgaan naar de activiteiten van de sportvissers.

Op de bijeenkomst werd ook medegedeeld dat de bouw van een patrouillevaartuig nog steeds tot de mogelijkheden behoort. Naar verluidt zouden volgend jaar de nodige kredieten voorzien worden voor de bouw van het schip. Het patrouillevaartuig zou niet alleen instaan voor de visserijcontrole maar ook andere politieopdrachten vervullen. In het verleden werd voor de bouw van een dergelijk vaartuig een kostprijs van 300 miljoen geciteerd.

## EG besteedt 28,4 miljoen ecu aan visserijsector

De Europese Commissie financiert dit jaar 316 projecten voor de modernisering van de visserijvloot en 104 projecten van viskweek. Hiermee is een totaal bedrag van 28,4 miljoen ecu (1,2 miljard) gemoeid. Ons land diende slechts drie projecten in voor de modernisering van de vloot en geen enkel viskweekvoorstel. De EG-steun aan de Belgische visserijsector blijft dan ook beperkt tot 39.000 ecu (1,65 miljoen fr.)

De EG-steun kadert in het driejarenplan ter ondersteuning van de commercialisering en de transformatie van de visserij- en aquacultuurprojecten.

## 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:

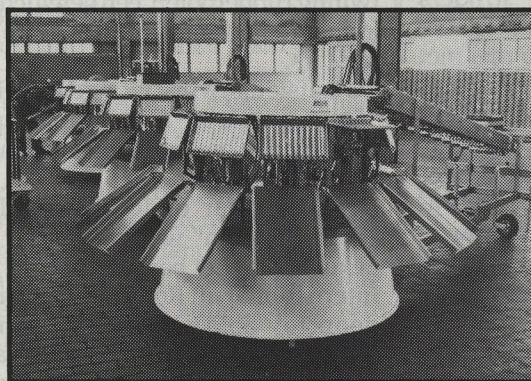
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46

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

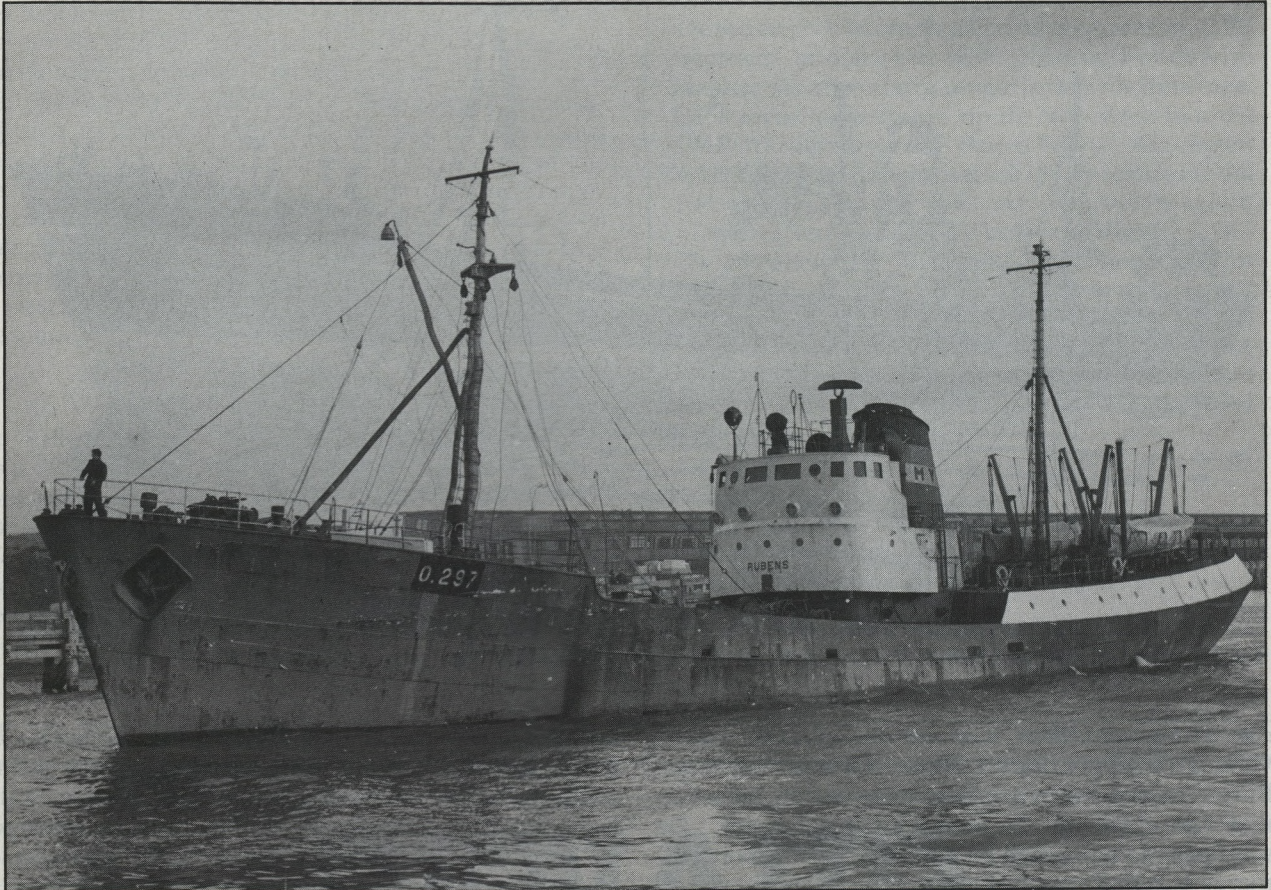


Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, op het bord in de vismijn en telefonisch aan de sassen van de vissershaven. Tel: 059 / 32 12 86

Seaprint: 059 / 32 55 59

# Schipper Roger Brackx over...

## Het einde van de 'Rubens'



De O.297 'Rubens' van de NV Motorvisserij bij het verlaten van zijn thuishaven.

IN DE MAAND oktober van 1960 was het rond IJsland mooi weer. Bij mooi weer vang je er geen vis. Veel treilers sukkelden van west naar oosten kwamen tenslotte terecht op visgrond Berufjardar Diep, een veertig zeemijlen uit de zuidoostkust van het eiland. De matrozen verafschuwden deze visserij: het was 'foefelen' tussen de stenen met veel gescheurde en te herstellen korren als gevolg. Zo'n 120 vadem diep bevond zich een plateau. De vissers korden langs de rand. Soms bleef het net leeg, maar soms haalde je er, zelfs bij goed weer, een sleep grote kabeljauwen boven. Op deze visgrond van 'geen uitweg meer' gebeurde hieronder beschreven aanvaring.

### Aanvaring

In de vroege morgen van dinsdag 11 oktober 1960 bevindt de O.297 'Rubens' zich aan de zuidelijke rand van het Berufjardar plateau. Het net is overboord gezet en het vaartuig neemt snelheid om de kabels te laten uitvieren. De O.297 loopt koers van zuid naar noord.

Schipper Brackx houdt nauwgezet een Brits vaartuig in het oog die vanuit een ondiepte van het plateau zijn korre wegschiet en de O.297 nadert in oostelijke richting. Hij voorziet dat beide treilers elkaar veel te dicht zullen kruisen. Aangezien het Britse vissersschip steeds meer snelheid neemt besluit Roger zelf te stoppen en de Brit voor zijn boeg te laten voorbij varen. Daarna neemt hij terug snelheid om zijn net verder te laten ontplooiën, denkende dat de Brit naast hem zal vissen, maar in dieper water.

Eens de 110-vademlijn (ongeveer 200 meter diep) overschreden loopt de rand van het plateau snel tot zeer grote diepte af. De Britse schipper ervaart dat zijn net naar beneden valt en hij zich in veel te diep water bevindt. Hij stuurt bij in westelijke richting. Water verder gebeurt op de brug van het Brits vaartuig is voor ons moeilijk te rekonstrueren. De fouten stapelen zich op. Een feit is dat de Brit plots tegen zijn touw in draait, zijn eigen korre overvaart en recht afstevent op de O.297. *"De theorie gebiedt u zus of zo te reageren als een schip recht op u afkomt; in werkelijkheid is*





De ST 'Apollo'. ST staat voor Steam Trawler. De H.592 kwam in 1948 in de vaart en werd in 1974 afgevoerd.

daar weinig aan te doen, zeker met een net achter u aan", verklaart schipper Brackx. Hij beveelt stuurman Engel Butseraen nog stuurcorrecties uit te voeren, maar kan niet vermijden dat de aanvaring plaatsgrijpt. De schipper, de stuurman en de markonist Robert Dumarey zien met verschrikte ogen hoe de steven van de H.592 "Apollo" zich met groot geraas onder hun brug diep in hun zijkant boort en de wand van de motorkamer over vele meters openscheurt. In een flits ziet schipper Brackx dat er niemand staat op de brug van de Britse trawler.

Zijn eerste gedachte gaat naar zijn volk en er wordt geroepen en getierd om iedereen op dek te krijgen en te tellen. Daarna denkt hij aan de theoretische richtlijnen om op zee gaten te dichten. Van in de motorkamer heeft hij snel door dat wegens het grote gat en de hoge druk van het binnenstromend water het gevecht tegen het zeewater een verloren strijd zou zijn. De treiler blijft recht liggen maar het achterschip zakt snel. Terug boven gebiedt hij het schip te verlaten. Bij een traag zinkend schip kan men de reddingsboten buitenzetten, maar hier is daarvoor geen tijd. De zelfopblaasbare 'lifecraft'-vloten hebben reeds hun intrede gedaan, maar de matrozen zijn er nog niet mee vertrouwd. De eerste wordt op het bootdek opengebroken en in zee gegooid. Daardoor komt hij omgekeerd in het water. De drie andere tonnen gooien ze in het water zoals het hoort. De bemanning neemt plaats in de vloten. Schipper Brackx daalt nogmaals af richting motorkamer om zich te vergewissen van de toestand en om te kijken of het sluiten van een of andere deur of schot het vaartuig toch niet drijvende kan

houden. Hij hoort het water reeds klotsen op het bootdek en aanvaardt dat het schip verloren is. Terwijl zijn schip onder zijn voeten wegzakt, stapt hij haastig en als laatste over in het vlot dat nog aan het vaartuig bevestigd is. De vloten peddelen snel van de dodelijk gewonde 'Rubens' weg. De 0.297 zinkt en blijft hangen met enkel zijn steven en het bovenvlak van zijn schouw boven water.

## Hulp

Zo'n mijl of twee daarvandaan vist de 0.80 'Duchesse de Brabant' op dezelfde lijn als de 0.297 van noord naar zuid. In de brug ziet men het onheil aankomen. De Nederlandse markonist Nicol De Koning roept zijn verbazing uit en stuurman Henri Lusyne zegt: "Zo'n groot gat!" In de kaartenkamer hoort schipper Frans Pots de Britse schipper praten over de radio tijdens de aanvaring. Het is negen uur in de morgen. Schipper Brackx vraagt om bijstand, de 0.80 begint te winden. Ook de 'Apollo' windt zijn net terug binnen. Zeven minuten later herhaalt Roger de vraag om bijstand en meldt dat zijn motorkamer onder water staat. Om kwart over negen meldt de 'Rubens' dat het volk het vaartuig verlaat. De 0.80 nadert de plaats van de ramp. Een leeg omgekeerd vlot drijft voorbij. Een paar honderd meter verder drijft nog een vlot met zes zwaaiende mensen.

Plots, een hevige knal.... Het schot dat het visruim van de voorsteven afscheidt weerstaat niet langer aan de druk van het zeewater. Al de nog aanwezige lucht in de 0.297 wordt uit het vaartuig geperst. Met een hoog opspuitende waterstraal schuift de 'Rubens', loodrecht, voorgoed de dieperik in. Alhoewel het visdek vol ligt

met drijfbaar materiaal, laat het wrak geen stukje wrakhout na. Wegens de zuigkracht draaien de nog in het water liggende vloten rond als tolleren. Het is nu halftien. Tien minuten later pikt de 0.80 zes drenkelingen o.a. motorist Louis Vanthourout en Engel en Jef Butseraen van het vlot. Acht minuten later meldt de 'Apollo' der tien man aan boord te hebben. Iedereen is dus gered. Terwijl de bemanning bekomt van de opgedane emoties overleggen de drie schippers wat hen te doen staat. Roger Brackx en de zijnen zouden graag hun mensenervoegen op de 0.80. Schipper Frans Pots wil echter nog enkele dagen te vissen om zijn reis af te ronden. De schipper van de 'Apollo' stelt voor de ganse bemanning bij zich te nemen. Alhoewel hij pas op de visserij aangekomen is, zal hij naar Hull terugvaren om zijn gedeukte voorsteven te herstellen. Om tien uur stappen de zes geredde vissers terug in het vlot en drijven over naar de 'Apollo'. Om halfelf vaart de 'Apollo' naar huis en maakt de 'Duchesse de Brabant' zich klaar om verder te vissen. Op de plaats van de ramp drijft alleen roet uit de schouw van de 'Rubens'.

### Epiloog

De 'Rubens' kwam terecht op de rand van het plateau, zo'n 120 vadem diep. De contouren van het schip kwamen duidelijk voorop de dieptemeters van vissende vaartuigen. Nadat enkele Britse trailers er met hun korre op vast sloegen moet, volgens Duitse bron, het vaartuig in beweging zijn gekomen. Het wrak schoof verder de helling af tot 160 vadem (ongeveer 290 meter diep). Duitse schippers hebben er het wrak nog

gelokaliseerd. Sedertdien komt het niet meer voor op de diepteroelen. De 0.297 zonk op 46 en een kwart mijl van Streitishorn en 43 en een halve mijl van Hvalness.

Daniël Pots

### De drie Rubens

De rederij NV Motorvisserij nam een eerste 0.297 'Rubens' in dienst in 1938. Koning Boudewijn maakte als zevenjarig jongetje de proefreis mee. Dit vaartuig verdween op de Noordzee in april 1941, in dienst van de Britse Navy. Algemeen werd aangenomen dat het schip kapseisde omdat het zonder lading (bv. vis, ijs, vol mazout, visgerief, enz.) te hoog op het water dreef.

De tweede 0.297 'Rubens' werd gebouwd in Engeland in 1946. Na tien jaar vaart vanuit Oostende, werd het verkocht aan een rederij uit Hull in 1956. Het voer er verder als de H.86 'Crispin' voor de Boston Deep Sea Fisheries tot 1965. Het werd toen naar een schrootwerf verwezen.

De derde 0.297 'Rubens' kwam in 1956 in de vaart en kwam in 1960 aan zijn einde.

Voor vergelijkend fotomateriaal verwijzen we naar 'Van Mannen en de Zee' door Marcel Poppe, blz. 49 en 'De Oostendse Visserij' door Roland Desnerck, bladz. 114.

# 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        |   |

Personeelstekort verantwoordelijk voor grote achterstand

## Veranderingen in samenstelling onderzoeksraad

MEER DAN VEERTIG jaar zetelde Valeer Cnockaert in de onderzoeksraad. Zodoende heeft hij mede beslist over 930 dossiers. tijdens de zitting van 15 mei werd afscheid genomen van deze tachtiger. Voorzitter Gepst en rijkskommissaris Carly hielden bij die gelegenheid toespraken.

De zitting van 22 mei werd dan weer aangevangen met het aanstellen van twee nieuwe bijzitters. Fernand Werbrouck (°1925) volgt Cnockaert op. Tweede nieuweling is Norbert Hennaert (°1951). Als bijzitter volgt hij zijn overleden vader Pedro op.

### Verjaringen

Feiten zijn verjaard wanneer ze 12 maanden eerder gebeurd zijn én de rechtspleging niet in die termijn begonnen is. Hetzelfde geldt voor feiten die meer dan twee jaar nadat het on-

derzoek, d.m.v. een bijeenroeping van de raad, gestart is nog niet beslecht zijn. Zo werden op de zitting van 16 januari zaken verjaard verklaard waarbij de Z.85 Morgenster, Z.507 Desiré, Z.89 Sandra, O.216 Henri Jeanine en Z.321 Aurora betrokken waren. Op de zitting van 27 februari vielen de Z.596 en de Z.70 't Westdiep uit de 'prijzen'. Op 15 maart was het de beurt aan de Z.507 Desiré, de Z.66 Nelson, de Z.99 Terra Nova, de Z.97 Cleopatra en de Z.37 Orca om van de lijst geschrapt te worden. Op de zitting van 22 mei tenslotte waren het de Z.582 Asanat, de O.309 J. Van Maerlant en tenslotte de Z.506 Noordpool die door de gong gered werden.

### Onbemand varen

Helaas ging de verjaring niet op voor schipper Jacques Sanders van het

sportvissersvaartuig 'Eben Haezer'. Hij werd met een schorsing van zes weken bestraft. Schipper Sanders heeft herhaalde malen de bemanninglijst vervalst, alsook bemanningsleden aan boord genomen die niet over de vereiste certificaten beschikken.

### Verkeersscheidingsstelsels

Schipper Freddy Lagast van de Z.583 'Angelina' heeft op 18 december '88 in de SW-lane van de Dover Strait de verkeersbaan niet onder een rechte hoek gekruist en werd daarvoor bestraft met een schorsing van drie dagen.

Schipper Frans Van Dierendonck van de Z.79 'Thorn' kruiste op 26 februari '89 de SW-lane niet onder een rechte hoek en gebruikte de 'inshore traffic zone', wat voor een vaartuig van meer dan 20 meter lengte niet toegelaten is. De raad bestrafte hem met drie dagen schorsing.

Schipper Roland Lambrecht van de N.719 'Atlantic' heeft op 4 maart '89 ook de SW-lane in de Dover Strait niet onder een rechte hoek gekruist en werd daarvoor acht dagen geschorst.

ALL ROUND UNDERWRITING

**B.D.M. n.v.**

**BRACHT, DECKERS & MACKELBERT n.v.**

LEADING MARINE AND NON-MARINE INSURERS

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

LANGE NIEUWSTRAAT 17  
2000 ANTWERPEN

FAX 03 / 233 76 18  
Tx 34.917

Tel. 03 / 233 78 38

Tijdens het verhoor had de schipper beweerd dat de stuurinrichting defekt was, maar hij liet wel na dit te melden, hij minderde geen vaart, hees de daarvoor bestemde dagmerken niet en noteerde evenmin het voorval in zijn logboek.

Tenslotte werd ook schipper Charles Vlietinck van de Z.568 'Venus' voor drie dagen geschorst om op 11 maart '89 de inshore traffic zone gebruikt te hebben.

Herhaalde malen hebben we gehoord dat schippers aan de H.M. Dover Coastguard de toestemming vragen om met schepen van meer dan 20 meter lengte in de kustzone te varen. Naar zij beweren wordt hen die toestemming ook gegeven. De onderzoeksraad stelt evenwel in haar uitspraken dat de Dover Coastguard daartoe noch de bevoegdheid, noch het recht heeft.

### Gastankers

Op 27 december '88 naderde de Z.72 Aquarius de gastanker Methania tot op 0,32 mijl. Ook de Z.14 Brandon Star naderde de Methania te dicht. Omdat schepen een minimumafstand van 5 kabels (0,5 mijl ofte 926 meter) van de gastankers of L.N.G.-schepen moeten in acht nemen werden de schippers Joseph Bassens (Z.72) en Danny Devos (Z.14) voor drie dagen geschorst.

### Aanvaringen

Op 19 december '88 werd de O.500 De Hoop aangevaren door het Liberiaanse schip Petros. T.a.v. schipper Jean Vantorre van de O.500 werden geen beroepsfouten ten laste gelegd en de kosten van het onderzoek zijn ten laste van de staat.

Op 9 januari '89 wordt de Z.79 door een onbekend gebleven koopvaardij-schip aangevaren. De Z.79 is aan het

vissen. Op de brug staat stuurman Michel Houzee, de rest van de bemanning rust benedendeks uit. Na onderzoek van de feiten is de raad de mening toegedaan dat de hoofdoorzaak voor de aanvaring bij het onbekende koopvaardij-schip ligt, maar dat anderzijds stuurman Houzee met drie dagen schorsing bestraft moet worden omdat hij niet tijdig maatregelen nam om de aanvaring te vermijden en omdat hij op het ogenblik van de feiten de SE-lane niet zoveel mogelijk onder een rechte hoek aan het kruisen was.

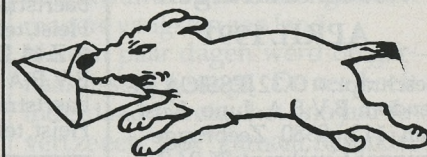
Toen schipper Ronny Bil op 11 november '89 met de Z.186 'Shannon' in de haven van Zeebrugge binnenvoer kwam hij — in dikke mist — in aanvaring met de dukdalf. Omdat hij deze feiten niet meldde aan de zeevaartpolitie werd hij bestraft met drie dagen schorsing.

### Tucht

Op 13 januari '89 liep de Z.70 't West-diep de haven van Boulogne binnen om er te schuilen voor het slechte weer. De drie bemanningsleden Van Hove, Samyn en Van Clevn (†) gingen aan wal en kwamen volgens schipper Julien Lowyck stomdronken terug. Tussen de bemanningsleden en schipper Lowyck ontstond een fikse woordenwisseling. Omdat deze laatste verdere moeilijkheden vreesde besloot hij samen met zijn vrouw in een hotel te overnachten. 's Anderendaags bleef de toestand dusdanig gespannen dat Lowyck besloot terug naar Oostende te varen.

Omdat de verklaringen van Van Hove en Samyn enerzijds en van Lowyck anderzijds elkaar volledig tegen spreken is de raad de mening toegedaan dat er onvoldoende elementen aanwezig zijn om een tuchtstraf tegen Georges Van Hove en Dirk Samyn uit te spreken. (R.C.)

## brieven



Op 26 april ll. ben ik op de rechtbank van Veurne veroordeeld tot het betalen van een boete van vierduizend frank. Tegen mij was door de Nieuwpoortse VVW klacht ingediend omdat ik met het sportvissersvaartuig Bounty I bij het binnenvaren der haven een konstante snelheid zou aangehouden hebben van ongeveer 20 km/uur, daarbij golven veroorzakend van 1,5 tot 2 meter hoogte.

In zijn pleidooi schilderde het Openbaar Ministerie (O.M.) mij af als een gevaar voor de maatschappij. Mijn advocaat voerde o.a. aan dat mijn logboek aantoonde dat ik die dag geen verkeersovertreding kon begaan hebben. (Voor de afstand tussen het havenhoofd en mijn ligplaats af te leggen (ongeveer 2 km) had ik die dag 35 minuten gevaren.) Tevens zegde mijn advocaat dat de beschuldigingen enkel gebaseerd waren op getuigenissen en dat ze niet vastgesteld werden door officiële instanties. De hoge hekgolven werden m.i. veroorzaakt door een op hoge snelheid langsvarende zodiac met zware buitenboordmotor, die reeds lang uit het gezicht verdwenen was vooraleer de getuigen dit konden vaststellen.

Dit laatste argument werd door de hoofdgetuige (die zich voordeed als een specialist terzake) gewoon onder tafel geveegd. Volgens deze getuige kan een zodiac nooit hoge golven veroorzaken, ongeacht de snelheid van dat type vaartuig.

Het proces liep dus in mijn nadeel uit en achteraf beschouwd heb ik een aantal bedenkingen: (1) waarom heeft het O.M. nooit mijn logboek geraadpleegd; (2) dat de deskundige hoofdgetuige (onder ede nogwel) zo'n onzin over zodiacboten uitkraamt stemt toch tot nadenken; (3) de maximale snelheid die de Bounty I kan halen is 9 knoop, hoeveel kilometer/uur dat is laat ik aan de deskundigen over...

Het spreekt vanzelf dat ik mij afvraag wat er achter de beschuldigingen steekt. Ikzelf heb er geen enkel belang bij snelheidsovertredingen in de haven te maken en ook niet om mij te verlagen tot pesterijen t.a.v. de jachtlui (waarvoor ik het meeste respect heb). Overigens heb ik aan tal van manifestaties ingericht door jachtclubs en andere watersportverenigingen meegewerkt.

Wel stel ik me de vraag of ik de haven van Nieuwpoort en zeker de VVW nog moet aanbevelen aan mijn vele vrienden zeelui en yachtsmen, daar ik nu sterk het gevoel gekregen heb dat 'buitenstaanders' er niet welkom zijn. (ingekort)

Hubert Cattoor  
Schipper ter visserij 1ste klasse.

**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**

## Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen APRIL 1991

Geschrap: □ O.32 JESSICA, eigendom B.V.B.A. Juno, Kustlaan 112, 8380 Zeebrugge - Brugge 5 Geschrap: 26.04.91  
□ O.229 ROGER-JEANINE, eigendom B.V.B.A. Lasat-Corveleyn, Fruithoflaan 124 bus 14, 2600 Antwerpen Geschrap: 26.04.91

Verandering van eigendom: □ Z.483 CAROLINA, eigendom N.V. Rederij Nathalie, Pannestraat 237, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.33.34 Zeebrief: 11.04.91

Verandering van de Scheldevisserstvoot naar de visserijvloot en in te schrijven bij "andere": □ A.2 NANCY, eigendom B.V.B.A. Gebroeders Schroeyers, Zandvlietsedorpstraat 36, 2040 Antwerpen, tel. 03-568.84.78 Roepnaam OPAB; l.o.a. 21,39 m.; Gt. 53; bouwjaar 1964, werf 41, staal; motor Deutz 213 kW-290 pk, bouwjaar 1964; boomkorvisserij. Zeebrief: 18.04.91

Verandering tonnage en kW: □ N.57 TERRY, eigendom B.V.B.A. La Marée, Verbouwenlaan 18, 8460 Koksijde Bt. 95 - Nt. 28, kW 220 Zeebrief: 18.04.91

Nieuw vaartuig en in te schrijven bij "andere": □ BOU.201 ADRIANA-MARIA, eigendom N.V. Rederij Noordpas, Monnikenwerve 25, 8000 Brugge, tel. 050-31.68.25 Roepnaam OPHS; l.o.a. 23,90 m.; Gt. 156; bouwjaar 1991, werf 17, staal; motor Deutz 220 kW - 299 pk, bouwjaar 1991; boomkorvisserij. Zeebrief: 19.04.91

Inbouw nieuwe motor: □ Z.470 ODIN, eigendom N.V. El Mar, Onderwijsstraat 105, 8301 Knokke-Heist Motor Mitsubishi 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1990 Zeebrief: 22.04.91

Inbouw nieuwe motor en adresverandering: □ N.75 SARVY, eigendom B.V.B.A. Cardijn, Cardijnlaan 13, 8620 Nieuwpoort, tel. 058-23.74.73 Motor Cummins 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1990 Zeebrief: 29.04.91

Verandering benaming onderneming: □ N.563 ZEE-ADEL, eigendom B.V.B.A. Zee-Adelt, Wilgenweg 2, 8620 Nieuwpoort

Verandering Scheldevisserstvoot - verandering van eigendom: □ BOU.6 ANJA, eigendom N.V. Ammodytes, F. Van

Torrestraat 32, 8301 Knokke-Heist

Adresverandering: □ Z.43 PANDORA, eigendom B.V.B.A. Rederij Caine, H. Lybaertstraat 88, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.31.74

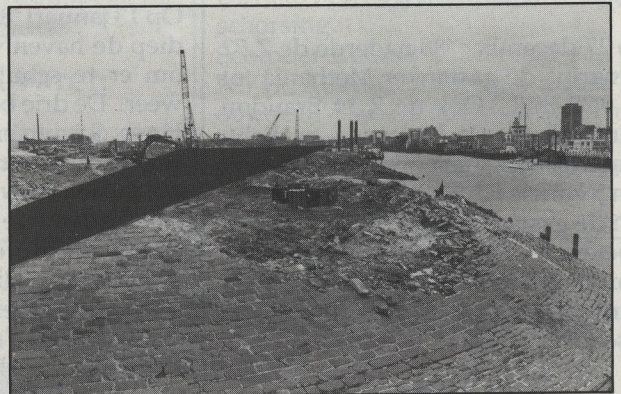
□ Z.44 DE CAINE, eigendom B.V.B.A. Rederij Caine, H. Lybaertstraat 88, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.31.74

### TELEX - TELEX - TELEX - TELEX - TELEX - TELEX

□ Vrijdag 3 mei werd bijna meer tong dan andere vis verkocht in de Oostendse vismijn. Ruim 38 ton tong werd geveild. □ De O.231 St.-Carolus en de Z.596 De Zwerver zorgden vooraanvoer per container van respectievelijk 7.000 en 6.200 kg tong uit de Liverpoolbaai en de Z.96 Jan van Gent voerde nog eens 6.000 kg tong aan. □ De in Brunisse afgewerkte Eurokotter BOU.201 Adriana Maria maakte in de nacht van 3 op 4 mei een tweede proefvaart. □ Begin mei waren zestien Belgische treilers bedrijvig in de Ierse Zee. □ De volgende week werden al zeventien boomkortreilers in het gebied signaleerd. □ De Z.85 Morgenster kwam bij Padmos langs voor motorrevisie. □ De Z.70 Marleen verkocht op 1 Mei-dag in Scheveningen. □ Ook de grote Belgisch-Nederlandse bokkentrieler Z.571 Custos Deus kwam in Scheveningen. □ Een week later verscheen de Z.70 Marleen er opnieuw en ook de Z.80 Silverpit koos voor Scheveningen. □ De Z.14 Brandon Star werd in IJmuiden drooggezet met een kromgeslagen schroefas. □ De Z.5 Drakkar kwam eveneens naar IJmuiden, maar dan voor de veiling. □ In Lauwersoog werden de Z.91 Noordhinder en de Z.37 Orca opgemerkt. □ De Zeebrugse Visveiling zette ook in mei de verkoop van diverse soorten verder. Op de vloer was opnieuw dorade, koolvis, heilbot en zalm te koop. □ Belgen losten hun vangst in Lauwersoog en Scheveningen. □ Bij BSM in Breskens kwamen de Z.128 Rembrandt, Z.134 Mercator, Z.196 Zeeduivel en O.705 Morning Star langs voor een dokbeurt. □ De Oostendse grote slipway was even buiten gebruik, maar het euvel was vrij spoedig hersteld. □ Maandag 27 mei dook de Britse krabbenvanger SY.86 weer op in de Oostendse vismijn met 600 kg levende kreeft, 100 kg levende krab en wat krabbepoten. □

## Maanlandschap in Oostendse haven

IN DE OOSTENDSE haven wordt met de grote middelen gewerkt om de ondertussen gedoopte maar nog niet varensklare RMT-jumboferry Prins Filip half augustus (?) te ontvangen. Het lukte niet altijd om de onderaannemers aan het werk te houden tijdens de talrijke feestdagen en verlengde weekends in de meimaand. Toch schieten de zaken goed op. In zoverre dat reeds de eerste matten gelegd zijn voor de nieuwe helling. Maar de baggeraars, drillboren en bulldozers moeten nog een groot stuk van de oude kaaimuren ontmantelen en afvoeren. Uiteindelijk moet de havengoed over de volle lengte van 100 op 175 meter worden gebracht en een vaargeul van 60 tot 75 meter met een diepgang van 6,2 tot 8,5 meter opleveren om de haven bij alle getijstanden toegankelijk te maken voor schepen tot 10.000 dwt. Dit onderdeel van de werken is toevertrouwd aan de Tijdelijke Vereniging NV De Meyer-Dredging Internationaal voor een bedrag van 166 miljoen.



Het zwarte vlak toont de ligging van de nieuwe glooiing aan. Er is dus nog werk aan de winkel.



De eerst matten zijn reeds geplaatst en ook met het storten van recuperatiemateriaal als versterking is reeds begonnen. (foto's gw)

**TE KOOP: eiken sportvissersvaartuig nummer 535.  
Lengte: 10,40 m. Breedte: 3,55m. Motor Lister  
Blackstone 88pk. Inl: Maranes-Van Volssem,  
Waterkasteelstraat 16, 8370 Blankenberge.**

# De visserij tijdens de tweede wereldoorlog (II)

Causerie gehouden door Jef Verbanck, gewezen vismijnbestuurder van Nieuwpoort, op vrijdag 12 januari 1990 in café De Peerdevisscher op het binnenplein van het visserijmuseum, lokaal van de modelbouwclub De Dissel.

De herkomst van de spreker, de functie die hij uitgeoefend heeft en de plaats waar de voordracht plaatsgreep, brengen met zich mee dat de gegevens vooral Nieuwpoort betreffen.

Het eerste gedeelte van de tekst verscheen, in een bewerking van Willem Lanszweert, in HVB 5, 1991.

'T IS ALLEMAAL MOOI om te vertellen en 'tis waar dat de mensen op alle mogelijke manieren probeerden hun plan te trekken, maar er zijn tijdens die oorlog ook heel wat slachtoffers gevallen. Er zijn schepen in de lucht gevlogen, er waren beschietingen door Engelse vliegtuigen, enz. Ik heb Gust Viaene's sloop zien de lucht in vliegen. Ik heb het schip van Frans Beyen zien ontploffen, en andere ... en andere. Op 22 februari 1942 werden we zelf beschoten. We waren uitgevaren in zeer streng vriesweer. Als gevolg van de bittere koude zweefden er dikke nevelslierten vlak boven het wateroppervlak. De masten van de andere vaartuigen waren zichtbaar doch de schepen zelf waren niet te zien. We hadden een flinke hoeveelheid haring in onze korren en we werkten meer dan een uur om de rijke vangst aan boord te krijgen. De lading bestond uit 9000 kg haring. De visput lag vol en de rest werd op het dek geladen. Uiteindelijk klaarde de mist op. De zon brak door, we kregen het mooiste weer van de wereld en we liepen naar de haven. Tijdens de oorlogsjaren viel de havengeul van Nieuwpoort bij laag water praktisch droog. Wachtend op de vloed van het water lagen we ter hoogte van Nieuwpoort-bad. Plots scheerde een vliegtuig rakelings over de daken van de villa's. Het Engelse oorlogsvliegtuig kwam recht naar ons toe gevlo-

gen en de mitrailleurs barstten in alle geweld los. André Verbanck, onze zestienjarige scheepsjongen, stond op het dek. Zijn hersenen werden door een kogel doorboord. Het schip begon te zinken. Ik duwde de schroef aan — wat doe je in dergelijke momenten — en omdat de motor op zeer zwakke kracht draaide viel deze stil.

Ik ben naar beneden gelopen en ik zag water binnenstromen op de vloer van de machinekamer. Ik ben terug naar boven gestormd, en hoe het ik zijn werk is gegaan weet ik niet, maar ik had een vod en een schroefdraaier bij. Ik heb me over de reling gelegd en de mannen hebben mij bij mijn benen vastgehouden. In de zijde van mijn vaartuig heb ik het gat gevoeld en met behulp van de schroefdraaier heb ik de vod in het gat geduwd. Op het ogenblik van de beschieting was ik beneden. De ongelukkige, André Verbanck, en matroos Verstraete Emiel waren op dek. Ander bemanningslid was Albert Legein. De jongen droeg dezelfde naam als ik maar was geen familie. Zo zijn we verder blijven liggen. Bij de vloed van het water zijn we binnengelopen. Later stelden we vast dat onze kor, die over de verschansing lag, in flarden was geschoten. We telden 68 kogelgaten in de verschansing, in het dek en in het stuurhuis.

WAAR DE GARNAALVANG-

STEN in de zomer van 1941 zeer lonend waren geweest was dit in de zomer van 1942 niet het geval. Vaartuigen die zich op deze visserij toelegden, en die de visserij op verschillende plaatsen probeerden, kwamen met buitengewoon magere vangsten aan land.

Na een paar dagen werd de garnaalvisserij gestopt. De zee heeft inderdaad kuren... het ene jaar levert zeeën "pak" garnaal, het andere jaar dan weer niets! Maar in plaats van garnaal was er vis gekomen; veel vis. Vis eet garnaal en misschien was dit juist de reden waarom er geen garnaal te vangen was.

Eénentwintig juli 1942 werd ook een dag die we nooit meer zouden vergeten en dat was niet omdat de Nationale feestdag op deze dag gevierd wordt. We waren allemaal uitgevaren en rond drie à vier uur in de middag was heel de vloot op weg naar huis want om 4 à 4u30 moesten we binnen zijn. Het water zou later te laag staan in de havengeul om te kunnen binnenvaren. Op zeker ogenblik hoorden we vliegtuigmotoren. Zover het oog van oost tot west strekte zagen we één lange rij vliegtuigen op masthoogte boven zee. Dus op 10 à 15 m. boven het water was dat één lange zwarte rij Engelse oorlogsvliegtuigen. Na onze recente nare ervaring wisten we niet wat aan te vangen. We waren bang. De ene vluchtte naar beneden in de machinekamer, de andere zocht veiligheid in de visput maar... er bleef er één op dek staan. 't Was zijn eerste reis en 't was weer de scheepsjongen. Ook hij was, precies zoals zijn voorganger, op verzoek van zijn moeder bij ons aan boord. Hij woonde te Lombardisijde en zijn naam was Georges Vandebohede. En Georges stond te roepen en te tieren op het dek; met zijn armen open: "En 't zijn Tommy's; en 't zijn Tommy's!".

In een flits heb ik boven de stuurkabine uitgekeken. Ik zag een vliegtuig dat op enkele meters naast ons schip voorbijvloog. De machine was zo dichtbij dat ik de piloot duidelijk kon zien zwaaien met zijn hand. 't Was een pak van mijn hart dat er geen schoten vielen.

Waarschijnlijk kwam heel die horde vliegtuigen van Brussel. Ik heb immers nadien gelezen dat vliegtuigen het gebouw van de Gestapo

# VISSCHERS OMGEKOMEN TIJDENS DEN OORLOG 1940-45



te Brussel op die bewust Nationale feestdag hebben beschoten. Enkele van deze vliegtuigen hebben de kaai van Nieuwpoort gemitrailleerd. Op dat ogenblik stonden er heel wat mensen te wachten tot onze vloot binnencwam. Gelukkig zijn er toen geen slachtoffers gevallen doch van heel wat huizen langs de kaai werden de ruiten aan diggelen geschoten.

Eén vaartuig werd eveneens onder vuur genomen. Waarom dit gebeurde is nooit achterhaald. Georges Pylser van de Panne, eigenaar van de boot, werd niet getroffen doch Jacobus Zwervagher bijgenaamd Ko Ghysels werd in het roef van het kleine bootje doodgeschoten.

Het werd voor ons allemaal gevaarlijk wanneer de Duitsers in aktie kwamen. De Duitse batterijen opgesteld te Westende en aan de Groendijk hadden die Engelse Tommy's natuurlijk ook gezien. Ze richtten hun geschut zodanig dat de "obussen of schrapnels" ter hoogte van de vliegtuigen, dus op 10 à 15 m. boven het water, ontploften.

't Regende brokstukken in de zee. Weer sloeg de schrik ons om het hart. We wisten geen raad. Moesten we verder varen in de richting van de kust, moesten we terug de zee op of was het heel veiligste te blijven liggen?...

T WERD WEER WINTER en de Nationale Voedingscorporatie

en het zeewezen dacht dat er enorme massa's haring te vangen zouden zijn rond Grevelingen en Calais. Voor de oorlog werd daar zeer veel haring gevangen. Nu waren er pakken haring aan onze kust dus dacht men dat deze vissoort ter hoogte van Calais en Grevelingen nog veel dikker zou zwemmen. Er werden vrijwilligers gezocht om vanuit Duinkerke en Grevelingen de haringvisserij te bedrijven. Uiteindelijk zijn er drie groepen van twaalf vaartuigen vertrokken. De grootste schepen werden voor deze visserij ingezet. Men verwachtte grote vangsten en hoge besommingen. Vanaf het moment dat deze vaartuigen een besomming zouden maken van meer dan 100.000 frank zou er 5% afgedragen moeten worden. Zodoende zou er een fonds gespijsd worden waaruit de vissers die de visserij in het kanaal niet zouden beoefenen betaald zouden worden.

De kleine vaartuigen — toch nog een vloot van een 70-tal vaartuigen — die hier bleven brachten evenwel evenveel haring aan land als deze die waren uitgeweken. Er is zelfs een periode geweest dat er in het kanaal geen haring te vangen was en dat de vloot naar onze kust kwam afgezakt om de visserij hier te bedrijven. De 5% voor het fonds werd dan van allemaal afgehouden. Dit bracht uiteindelijk de globale som op van 12.000.000,-fr.

Er werden inderdaad zeer grote

vangsten binnengebracht; 9000, 10000, 12000 en zelfs 20000 kg. haring per schip. De grootste vaartuigen, ondermeer de schepen van Brunet, konden van 30000 tot 35000 kg. haring vangen in één dag. Men zou geneigd zijn te denken dat de haring zomaar uit zee te scheppen was; dat het volstond het net in zee te werpen en terug vol boven te halen. Dit was evenwel niet zo. De, weliswaar, dikke haringscholen moesten dagelijks gezocht worden en daarvoor was een degelijke stielkennis steeds noodzakelijk. Dieptemeters en echoloodmeters waarmee de schepen nu zijn uitgerust en waarmee ook vis wordt opgespoord waren er toen nog niet. Het grote hulpmiddel bij het beoefenen van de haringvisserij was de zeemeeuwenpopulatie. Als men een grote groep meeuwen regelmatig naar het water zag duiken betekende dit dat er een haringschool in de nabijheid was. Ook de kleur van het water werd nauwlettend in het oog gehouden. Als de groenachtige schijn van het water verstoord werd door een bruine donkere plek, waar het water heel troebel en donker was, kon men op deze plaats met veel sukses het net uitwerpen. Bij een zeer rustige zee kon zich nog een ander fenomeen voordoen. Zo kon het gebeuren dat bij het doorvaren van een bepaalde plaats de zee de indruk gaf open te gaan en dat

er, door het draaien van de schroef, een hele "wiereling" haringen naar boven kwam.

IN 1943 DEED er zich een drama voor in ons visserijmidden.

**Fons Dumon** was dé bemiddelaar voor de visserij bij de Duitse overheid.

Als gevolg van de hoge getalsterkte van de vloot en de massale aanvoer van vis was het bureau van Fons Dumon een drukke bedoening geworden. Er was immers heel wat werk aan de winkel.

De vloot was, zoals eerder gezegd, verdeeld in groepen van ± 12 schepen. Per groep bepaalde het lot welk schip als wachtboot dienst zou doen. De wachtboot mocht niet vissen. Ditschip werd vergoed op basis van berekeningen gemaakt op het bureau. Per dag werd een globale besomming gemaakt van de vissende schepen per groep. De wachtboot kreeg het gemiddelde van de groep uitbetaald. Al naar gelang de individuele vangst werd dan op basis van een procent uitgerekend hoeveel frank ieder schip moest afdragen. Zo moest een vaartuig met een kleine besomming minder betalen voor de wachtboot dan een schip die veel vis aan wal had gebracht. Daarbij eiste de bezetter 2% van de vangst. Dit deel was bestemd voor het Duitse leger. Deze berekeningen werden eveneens in het bureau van Fons Dumon gemaakt.

Dat het bureau van Fons Dumon nog andere werkingen deed stond buiten kijf. Wanneer er schepen van Oostende naar Nieuwpoort wilden komen varen moest daar een toelating voor bekomen worden van het zeewezen. Die toelating was vrij eenvoudig te verkrijgen doch ook de Duitse overheid moest haar instemming betuigen. Vanuit deze hoek werden wel soms moeilijkheden gemaakt. De vloot mocht niet groter worden, de vloot dit, de vloot dat, ... Er is daar wat omkoperij gebeurd. Er werd wel eens "gefoefeld" met die 2% die van de aanvoer voor het leger werd voorbehouden. De vis werd wel afgehaald maar kwam niet altijd, of niet altijd volledig, bij het leger terecht. Er werd een handeltje mee opgezet.

Op zekere dag werd Fons Dumon aangehouden. De kommandant met zijn vier of vijf officieren ondergingen hetzelfde lot. De gearresteerden werden voor de krijgsraad gebracht te Oostende die plaats had in het hotel "du parc" aan het Marie-Joseplein. Op de eerste verdieping werd het vonnis geveld. Fons Dumon werd ter dood veroordeeld. Deze doodstraf werd later omgezet in levenslang. Hij werd naar Duitsland overgebracht en is later naar Nieuwpoort teruggekeerd. De kommandant en zijn officieren werden tot gewone soldaten gedegradeerd en werden verwezen naar de U-boten (onderzeeërs) of naar het Oostfront. Er is dan een andere kommandant en een ander officierenkorps naar Nieuwpoort gekomen en ik moet zeggen dat het er vanaf dat ogenblik veel strenger is aan toegegaan. Men kon niet op de kaai en men kon er niet af zonder de "schein" (doorlatingsbewijs) te tonen. Op zee werden de schepen zeer vaak onderzocht door een marinepatrouille om na te gaan of er geen Engelse piloten verborgen waren. Er werd ook gezocht naar het verboden kompas. Het kompas aan boord was tijdens de oorlogsjaren immers verboden. Het werd ook moeilijker om aan een losserskaart te komen. Fons Dumon was er immers niet meer. Toen hij er was ging dit nogal gemakkelijk.

TOEN WERD OOK het gevaar op zee groter. Er brak een periode aan waarin we af te rekenen kregen met de gevreesde "kurkjemijnen". Die mijnen werden door de Engelsen vanuit vliegtuigen gedropt of werden door Engelse speedboten gelegd. Dit oorlogstuig zonk tot op de bodem van de zee. Aan de springtuigen was een lijn verbonden met kurkjes. Als er een schip door de lijn voer was de kans zeer groot dat deze gevaarlijke draad rond de schroef draaide waardoor het ontstekingsmechanisme in werking werd gesteld met een zware en fatale ontploffing voor gevolg. Vooral voor onze vissersvaartuigen waren dergelijke mijnen zeer gevaarlijk. Men kon zo'n springtuig met de korre opvissen met een enorme ontploffing voor gevolg. Door dit gevaarlijk oorlogstuig zijn veel vaartuigen

in de lucht gevlogen. Zo zijn er op één dag drie schepen compleet verwoest geworden. Die akelige dag was 28 februari 1944. **Karel Wittewrongel** en **Gerard Popelier** werden de slachtoffers bij de ramp met het schip B.32. **Alexander Neyts**, **Honoré Vandevelde** en **Eugene Vlietinck** verloren het leven wanneer hun schip de Z.8 dezelfde dag op een mijn liep. De N.11 snelde ter hulp en kon twee drenkelingen — **Couwijzer** en **Snauwaert** — oppikken. De schipper van de Z.8 werd opgepikt door de N.148. De schipper van de N.11 besloot de twee drenkelingen over te geven aan de N.148. Op deze wijze ontsnapten de matrozen **Couwijzer** en **Snauwaert** voor de tweede keer aan de dood, want de N.11 liep na het verrichten van de reddingsoperatie zelf op een mijn. Dit vaartuig was slechts enkele maanden oud. De bemanning die bij deze laatste ramp het leven verloor bestond uit **Prosper Rassaert**, schipper; **Oscar Bourgois**, motorist; **Julien Dequick**, matroos; **Louis Vilain**, matroos; **Francis Deroo**, lichtmatroos en **Henri Veranneman**, scheepsjongen. Van geen enkel bemanningslid werd ooit een spoor teruggevonden. Op die fatale 28ste februari verloren dus elf mensen het leven als gevolg van de verschrikkelijke oorlogsgruwel!

Uiteindelijk wilden we niet meer naar zee. Dan heeft de Duitse overheid ingezien dat die mijnen ook voor hun schepen, die door die passen en in de vaarwaters opereerden, zeer gevaarlijk waren. Er werden twee vissersvaartuigen ingezet; onder andere de "Kurkzak" waar **Pol Legein** aan boord was. Deze vaartuigen hadden Duitse soldaten van de ontmijningsdienst aan boord. Hun uitrusting bestond uit lange buizen. Gevuld met dynamiet lieten ze de buizen tot op de zeebodem zakken. Deze ladingen werden tot ontploffing gebracht en door de schokgolvensprongen de "kurkjemijnen" die in de omgeving lagen met vier à vijf tegelijk. In het voorjaar van 1944 mocht nog gevaren worden. Dan werd het te gevaarlijk en werd de visserij stopgezet. Er werd gewerkt aan de Rommelversperring en er werd overal gewerkt aan de versterkingen op het strand "pit en stake". De kaaimuren van

Nieuwpoort werden met behulp van dynamiet verwoest. De sasdeuren van de vlotkom werden de lucht in geblazen en het staketsel van de vlotkom werd afgebroken. Het staketsel langs de kant van Lombardsijde en dit langs de kant van Nieuwpoort, het groot staketsel dus, werd met een produkt overgoten en in brand gestoken. Van varen was er dus geen sprake meer. Op tweede paasdag gebeurde er alweer zo'n drama. Grote Amerikaanse bombardementsvliegtuigen kwamen boven onze stad gevlogen en lieten een resem bommen vallen. Een gedeelte van de stad werd platgesmeten en er vielen veel slachtoffers. Aan de kaai werden acht schepen de grond ingeboord. Ondermeer het schip van Henri Coulier van Oostduinkerke, Zeevint's schip, het bootje van Louis Legein, bijgenaamd Bikje van Oostduinkerke. We kregen de toelating, of liever het bevel, van de Duitse overheid onze schepen weg te brengen. De Oostendse vaartuigen liepen terug naar hun haven. Zeebrugse schepen deden hetzelfde. Wij, van Nieuwpoort, vluchtten de kanalen op. We meerden onze vaartuigen af in de Brugse vaart en in de IJzer. Er lagen schepen bij Diksmuide. Er zijn er die langs de Brugse vaart verderop gevaren zijn, zelfs tot tegen Gent. Heel de vloot van Brunet lag verschanst in de Brugse rijen, in het minnewater. In het visserijmuseum hangen twee foto's waarop deze vaartuigen te zien zijn. Vorige maand drukte HVB trouwens één van die foto's af.

DE HARINGAANVOER TIJDENS de oorlogsjaren voorkwam veel hongersnood. Onderstaande cijfers zullen U dit allicht bewijzen

	41/42	42/43	43/44
Nieuwpoort	4357000	26000000	26730000
Oostende	815000	7774000	12390000
Grevelingen/ Duinkerke(*)	4880000	10082000	4940000
Zeebrugge/ Blankenberge	60000	796000	2700000
Kustvisserij	33700	1080000	725000
Totaal	10148000	45700000	47478000
Algemeen totaal : 103326000 kg.			

haring!!  
Bovenstaande cijfers zijn getallen bij benadering. De honderdtallen zijn niet opgegeven.

(\*) De getallen opgegeven voor Grevelingen/Duinkerke betreffen de cijfers voor de Vlaamse schepen die vanuit deze havens opereerden.

Tijdens het seizoen 41/42 neemt de vloot die vanuit Nieuwpoort opereert 42% van de totale aanvoer voor haar rekening; in het haringseizoen 42/43 is dit 57% en het jaar daarop 56,25%.

HET FONDS VAN de voedingscorporatie was uitgegroeid tot een bedrag van 12000000,-fr. Na de oorlog werd de landbouw- en voedselcorporatie ontbonden. Na tal van besprekingen wist men niet wat met dit bedrag aan te vangen. Men vroeg zich af of men dit geld aan de reders terug zou geven die dan aan hun medevarende matrozen parten zouden moeten uikeren. Er werd voorgesteld een monument voor zeelieden op te richten te Oostende. Ook dit voorstel viel in het water. Uiteindelijk werd van overheidswege beslist deze gelden te verdelen onder de kleine vishandelaars; gekend als "viskopertjes" met een klein zakencijfer en die het tijdens de oorlog erg moeilijk hadden. Deze mensen konden tijdens de oorlog zeer moeilijk aan vis geraken om hun handel te bedrijven. Ze kregen nu een bedrag van het fonds; als het ware een schadevergoeding voor het verlies dat ze tijdens de oorlog hadden geleden.

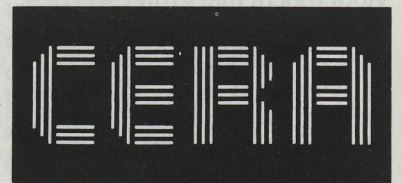
Vanuit visserijmiddens had men niets in de pap te brokken betreffende de besteding van deze gelden.

De cijfers van de haringaanvoer zijn werkelijk indrukwekkend maar de cijfers van het aantal oorlogsdrama's en -slachtoffers zijn dit jammer genoeg evenzeer.

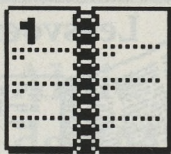
Vanaf september '39 krijgen Frankrijk en Engeland grote moeilijkheden met Duitsland. Buiten de driemijlszone, de territoriale wateren van België, werden reusachtige mijnenvelden aangelegd. We kregen zeekaarten met de aanduiding

van deze mijnenvelden. Door het breken van de verankeringskabels kwamen nogal wat mijnen los. Ze kwamen aan de oppervlakte en sloegen op drift. 's Nachts kon men dus op deze mijnen varen met alle noodlottige gevolgen vandien. Tussen september 1939 en 8 mei 1945 zijn er 41 vissersvaartuigen in de lucht gevlogen. Na de oorlog bleef het gevaar bestaan. Die mijnen drevven immers nog steeds in zee. Na 8 mei 1945 — dag waarop de oorlog werd stopgezet — zijn er nog 10 schepen gebleven met 46 doden voor gevolg. In totaal zijn er dus 51 vissersvaartuigen door oorlogsgeweld verwoest en verloren; als gevolg van mijnontploffingen en beschietingen, verloren 208 vissers het leven. Dat is een grote groep mensen. In alle vissersfamilies heerste sombere droefheid om het verlies van dierbare naastbestaanden. In al deze vissersfamilies was er geen sprake van miljoenen kilogram haring! Na de oorlog zijn we beloond geweest door ons ministerie. We kregen elk een medaille! Ik heb die medaille meegenomen naar huis en ik heb ze in de doos gelegd waar reeds de vele "aanslagbriefjes" van de fiscus zaten opgeborgen. Briefjes waarop geen vermindering was genoteerd voor "bibbergeld"!! Een visser krijgt dit niet. Ik geloof dat dit dé juiste plaats was voor het bewaren van die oorlogsmedaille.

J. Verbanck



# Kalender



## JUNI

- 8 Folkloristisch vissersfeest in Koksijde
  - 9 6de Festival van het Visserslied in Knokke-Heist
  - 10-12 "Aquaculture Europe '91" in < Dublin (Ierland)
  - 11 Officiële ingebruikstelling van de walradarketen in Vlissingen
  - 16 Vissersmis St.-Antoniuskerk, Vuurtorenwijk, Oostende
  - 21-23 Vlootdagen bij de Koninklijke Marine in Den Helder (Ned.)
  - 22 Trawlerrace in Brixham (GB)
  - 22-23 "Garnaalfeesten" in Oostduinkerke
  - 23 "Garnaalstoet" in Oostduinkerke (start 16 uur)
  - 25-27 "European Workboat Show" in Port Solent, Portsmouth (GB)
  - 28-29 "Efttex '91", 10de European Fishing Tackle Trade Exhibition in Amsterdam (RAI-komplex)
  - 29 Aankomst eerste Zeeuwse mosselen in Assenede
  - 29 "Vlaggetjesdag" in Den Helder
  - 30 Jaarlijkse Zeewijding en Ommeganck in Oostende
  - 30 Zeewijding en "Duynewake" in Bredene en onthulling gedenkteken voor op zee gebleven vissers
- ## JULI
- 8 Bijeenkomst Europese visserijministers in Luxemburg
  - 5 Visserijfolkloremarkt in het Visserijmuseum, Oostduinkerke (vanaf 18 uur) - elke vrijdag in juli en augustus
  - 12-14 "Vlootdagen" op Zeemachtbasis in Zeebrugge

- 14 "Dag van de Zeelieden" in Zeebrugge
- 14 Start "Cutty Sark Tall Ships Race" in Milford Haven (GB)
- 14 Zeewijding in Blankenberge
- 14 Garnaalkruisersfeest in Westende

- 18-21 "Sea Fisheries Exhibition and Boat Show" in Killybegs, Donegal (Ierland)
- 20 Garnaalfeesten in De Haan (Vosseslag)
- 27 "Fraserburgh Fish Festival", Fraserburgh (Schotland)



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



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

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

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

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

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

## VAN VOORDEN GROEP

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

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

## Sait Marine in Deurne

Sait Marine International, een gespecialiseerd departement van de de groep Sait Electronics, nam een nieuwe produktieruimte in gebruik aan de Herentalsebaan in Deurne-Antwerpen. Sait Marine International is een gespecialiseerde afdeling voor maritieme radio-kommunikatie met een omzet van 800 miljoen. De produktie van elektronisch materiaal is nagenoeg volledig in handen van een honderdtal werknemers.

Met het oog op de nieuwe reglementering voor radiokommunikaties is in de scheepvaartsector heel wat apparatuur aan vervanging toe. De nieuwe regelgeving treedt in voege op 1 januari 1992 voor nieuwe schepen en voorziet dat deze zonder navigatie-officier zullen mogen varen. Oudere vaartuigen krijgen nog tot 1999 de tijd om hun communicatieapparatuur aan de nieuwe wetgeving aan te passen. De beursgenoteerde moedervennootschap Sait Electronics realiseerde vorig jaar een omzet van 4,925 miljard. Dit resultaat was goed voor een gekonsolideerde nettowinst van 185 miljoen tegenover 125 miljoen het jaar voordien. Sait Electronics is van 72 procent eigendom van de holding Cobepa en haar filiaal Mosane en iets meer dan tien procent van de aandelen zijn bij verzekeraar Assubel te vinden. Bij de Sait-groep werken ongeveer 900 mensen, waarvan 500 in ons land.

## Brandstoffenbedrijf Rosseel met nieuwe merknaam Petros

Op 1 juni vierde de petroleumproduktenhandel Rosseel uit Brugge haar 25-jarig bestaan. Meteen de gelegenheid om over te stappen naar een andere merknaam. De AVIA-produkten worden voortaan onder het Petros-label verkocht.

Toen Carlos Rosseel in 1965 zijn petroleumproduktenhandel op poten zette vond hij een belangrijke afzet in de visserijsector. Kwaliteitsproblemen bij de toeleveringsbedrijven zorgden echter voor problemen, een zaak die juridisch nog steeds niet volledig afgehandeld is. Intussen werkte Rosseel zich op tot de grootste onafhankelijke verdeler van het land. De Rosseel-kombinatie, bestaande uit een twaantal bedrijven, vertegenwoordigt 40 tot 50 procent van de omzet van de onafhankelijke verdelers en heeft nu een omzet van 3.000 ton brandstof per dag. Met een gekumuleerd zakencijfer van 14 à

15 miljoen per jaar behoort Rosseel tot de top 30 van de Belgische bedrijven. Het eigen vermogen van de groep bedraagt 278 miljoen. Carlos Rosseel stelt een zeventigtal mensen te werk.

Voortaan gaat het bedrijfschip onder de nieuwe merknaam Petros. De 110 zelfstandige brandstofstations en het wagenpark zijn reeds voorzien van het nieuw Petros-logo. De belangrijkste afnemers van de Petros-produkten zijn de particuliere verbruikers, het netwerk van benzine-stations en industriële bedrijven.

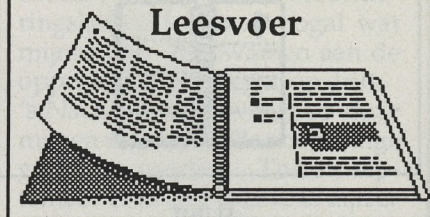
In Brugge overleed op 85-jarige leeftijd Maurice Van den Abeele, vooral bekend als motor van het gespecialiseerd visverwerkingsbedrijf en groothandel aan de Brugse Pathoekeweg "Van den Abeele NV". Maurice Van den Abeele zette hiermee de kroon op het werk van zijn voorouders die reeds in de negentiende eeuw in de vishandel zaten. Het was echter zijn vader August die het familiaal bedrijf in de jaren dertig op industrieel niveau bracht en de merknaam "Appetit" in het leven riep. Samen met zijn zonen moest hij na de oorlog het bedrijf heropbouwen. De wonderbare haringvangst speelden hierbij een belangrijke rol, waarbij Maurice Van den Abeele van nabij betrokken was. Ook in de oprichting van de NV Zeebrugse IJsfabriek en Frigo en de NV Maatschappij voor Hoogzeeverij (die het fabrieksschip Z.565 Narwal in de vaart bracht) had hij de hand.

We vernamen ook het overlijden van Désiré Vanhaverbeke, echtgenoot van mevrouw Paula Deckmyn. De overledene was tijdens zijn actief leven visser en RMT-arbeider. Hij is geboren te Oostende op 4 augustus 1910 en er overleden op 22 mei 1991.

Op 1 mei 1991 overleed te Oostende Pierre Acken, echtgenoot van mevrouw Celina Desmit, visser en matroos RMT op rust. Pierre Acken werd op 6 juli 1908 te Oostende geboren. Hij werd er begraven op 7 mei 1991.

De redactie van HVB houdt eraan haar blijken van medeleven over te maken aan alle nabestaanden.

## Leesvoer



### "Oud Oostende in beeld"

In het najaar verschijnt het vijfde en laatste deel van de reeks fotoboeken "Oud Oostende in beeld" van fotoverzamelaar André Van Caillie. Het prentenalbum bevat opnieuw 200 zeldzame foto's en postkaarten van verdwenen Oostendse stadsgezichten. Het boek telt 208 blz, 20 x 20 cm, ingebonden en voorzien van geplasticieerde harde kaft. Voorintekenen (uiterlijk tegen 30 juni 91) door storting van 1.100 fr. (verzendingskosten niet inbegrepen) op rek. 000-0486754-08 van Van Caillie A. of betaling ten huize van de samensteller, Verenigingstraat 36, 8400 Oostende.

### "Maritiem Journaal '90"

In het naslagwerk komen de laatste ontwikkelingen in de maritieme sector ruimschoots aan bod. Zowel scheepvaart, scheepsbouw, de offshore-industrie, havens, maritiem onderzoek, navigatie, communicatie, milieuproblematiek en een overzichtelijke lijst van maritieme boeken komen er ruimschoots aan bod. Niettegenstaande de nadruk op de Nederlandse koopvaardij, marine en overheidsdiensten als Rijkswaterstaat ligt bevat het journaal voor insiders heel wat boeiend referentiemateriaal.

"Maritiem Journaal '90" is een uitgave van Uitgeverij De Vey Mestdagh BV, Markt 61, 4331 LK Middelburg (NL) en kost 61,50 gulden + 3,5 gulden verzendingskosten.

### "Jaarboek visserij '91"

Het "Jaarboek visserij '91" is een volledig bijgewerkte schepenlijst van zowel de Nederlandse als de Belgische visserijvloot, met adressenlijst van de rederijen, scheepseigenaars, visserijorganisaties en toeleveringsbedrijven voor de visserij. Het naslagwerk van 200 blz bevat ook een fotografische overzicht van nieuw in de vaart gekomen en naar het buitenland verkochte (Nederlandse) vaartuigen en een terugblik in vogelvlucht over het voorbije jaar.

"Jaarboek visserij '91" is een uitgave van Uitgeverij Borghouts in Scheveningen en is niet in de boekhandel te koop. Enkel te bekomen bij de uitgever door storting van 21,50 Gulden (verzending inbegrepen) op postgiro 5533513. Info: tel. 070-352441.

## Aktie bij de RMT

DE INVOERING VAN een nieuw tijdschema voor het varende personeel van de Regie voor Maritiem Transport viel niet in goede aarde bij werknemers. Het plan (dat al maanden bekend is) voorziet dat de bemanningen een hele week aan boord blijven en daarna een week rust krijgen. Met dit doel zijn overigens aan boord van de nieuwe jumboferry Prins Filip voldoende akkommodaties voorzien. Volgens het personeel wordt de hervorming ingevoerd uit besparingsoverwegingen en zal het nieuwe werkschema 200 banen kosten. Ook de veiligheid aan boord zou er niet op verbeteren. Het personeel klaagt nu over onvoldoende manschappen om de nodige dek- en garagewachten te lopen. De Christelijke en Socialistische vakbonden verzetten zich dan ook tegen de voorgesteld hervormingen. Zij voeren aan dat dergelijke arbeidsschema's sociaal en familiaal niet verantwoord zijn. Beide vakbonden hebben nu in gemeenschappelijk overleg beslist om met hun bezwaren naar Verkeersminister Dehaene te stappen aangezien de uiteindelijke beslissing in zijn bevoegdheid ligt. Tevens werd beslist om een aktiecomitee op te richten dat ten gepaste tijde in aktie zal schieten. Een eerste werkstaking ging door op vrijdag 24 mei. Het is ook niet uitgesloten dat het Kanaalverkeer op de lijn Oostende-Dover tijdens de zomermaanden heel wat hinder zal ondervinden.

## RMT-vrachtrafiek beter in april

RMT-DIREKTEUR BEYEN ontkent dat de verminderde vrachtrafiek tijdens de eerste drie maanden van het jaar een gevolg is van de trafiekafleiding door de Britse rederij P&O. Volgens sommige bronnen zou de Britse partner van de RMT doelbewust trafiek afleiden van Oostende naar

Zeebrugge en Noordfranse havens. Volgens directeur Beyen bewijzen de cijfers het tegendeel. In maart ging Oostende-Dover en Zeebrugge-Dover respectievelijk 20 en 23 procent achteruit. In april was dat nog 0,96 procent voor Oostende en 13 procent in Zeebrugge. Zeebrugge doet het volgens de RMT-topman dus minder goed. Dat de veerdienst Sally-Schiaffino een vooruitgang boekte op Oostende-Ramsgate is geen doorslaggevend bewijs dat dit ten koste van de RMT gebeurt omdat het om kleinere volumes gaat. Beyen ziet de oorzaak van de kwakkelende goederenrafiek over het Kanaal eerder in de stagnerende Britse economie. Volgens de directeur gaan de onderhandelingen met P&O om de bestaande overeenkomst aan de passen aan de evolutie van de commerciële realiteit gewoon door. De overeenkomst die vorige zomer per 31 december 1991 werd opgezegd zou in de eerstkomende maanden in een aangepast handelsakkoord omgezet worden.

## Sally Line volgend jaar vanuit Oostende?

DE FINSE rederij Sally Line onderzoekt de mogelijkheid om haar reeds tien jaar bestaande Kanaalverbindingen uit te breiden tot Oostende. Sally verscheepte vorig jaar met twee veerboten (Sally Sky, 1.600 passagiers en Sally Star, 1.800 passagiers en 500 personenwagens) tussen Duinkerke en Ramsgate 1,6 miljoen passagiers. Dagelijks verzekert de rederij vijf overtochten in beide richtingen waarvan steeds meer Belgen - vorig jaar 200.000 - gebruik maken. Vorig jaar nam Sally ook de vrachtveerverbinding Oostende-Ramsgate van Schiaffino over. Sally onderzoekt de mogelijkheid om volgend jaar grotere schepen in te zetten op deze verbinding en zowel vracht als passagiers mee te nemen. Anderhalf jaar geleden werden enkele Sally-ferries afgeleid naar Zeebrugge door stakingen in de Franse haven. Toen al deden spekulaties de ronde dat Sally een nieuwe aanlegplaats op het oog had. Het management van Sally ziet echter weinig brood in Zeebrugge. Om hinderlijke stakingen in de toekomst af te wentelen sloot de rederij met de Franse zeeliedenvakbonden geen uniek akkoord meer af.

## 31 procent minder winst voor P&O

De vastgoed- en scheepvaartaktiviteiten van de Britse rederij P&O European Ferries (een dochter van Peninsular Oriental Steam Navigation) brachten vorig jaar een winst op van 261 miljoen pond (bijna 16 miljard frank) voor belastingen. Dat is 31 procent minder dan in 1989. De omzet groeide met negen procent tot 6,04 miljard pond (368 miljard frank). De resultaten werden onder meer negatief beïnvloed door de slechte gang van zaken in de cruisevaart, een gevolg van de weakke economische toestand.

## Steeds minder vracht

Uit de jongste cijfers blijkt dat het vrachtvervoer bij de RMT drastisch daalt. Tijdens het eerste trimester verminderde de vrachtwagenrafiek tussen Oostende en Dover met een kwart t.a.v. vorig jaar. De regie verscheepte in de eerste drie maanden van dit jaar 20.741 vrachteenheden. De daling op de RMT-lijn ligt hoger dan op de andere korte Kanaalroutes tussen Frankrijk en Engeland. Het aantal verscheepte personenwagen bedroeg 37.183, een stijging met 1,4 procent. Met het passagierstransport liep het nog beter. De jetfoils vervoerden 46.327 reizigers in het eerste kwartaal of één derde meer dan vorig jaar. Op de ferries nam de passagiersbezetting toe met 4 procent tot 222.554 personen.

De RMT werkt nog tot het einde van het jaar binnen een samenwerkingsakkoord met P&O European Ferries. Dan is de overeenkomst aan herziening toe. De vraag blijft echter of het akkoord wordt verlengd gezien P&O er steeds meer op aanstuurt om de vracht vanuit Zeebrugge te vershippen.

## 3.000.000 passagiers

De RMT-jetfoil verwelkomde op 10 april de drie miljoenste passagier sinds de vleugelboten tien jaar geleden werden ingelegd. De eer viel te beurt aan een Britse dame die in Oostende inscheepte voor de terugreis naar Dover. De lady werd in de bloemetjes gezet en mocht een geschenk in ontvangst nemen.

## Winnende nummers John Bauwensschool Oostende

99	2671	5175	7362
204	2708	5248	7373
260	2732	5404	7404
418	2739	5471	7425
469	2819	5648	7556
494	2870	5674	7624
698	2985	5688	7633
713	3287	5714	7769
726	3335	5753	7859
786	3538	5767	7864
898	3583	5903	7877
1028	3809	6137	7888
1069	3862	6179	8039
1202	3944	6192	8143
1259	4009	6205	8319
1457	4042	6268	8808
1557	4199	6753	8978
1623	4382	6758	8991
1640	4502	6818	9239
1898	4583	7005	9509
2044	4898	7080	9528
2360	4924	7157	9531
2505	5017	7228	9663
2568	5143	7264	9865
2638		7276	9931

## Sait Marine in Deurne

Sait Marine International, een departement van de de groep Sait Electronics, nameen nieuwe produktieruimte in gebruik te Deurne-Antwerpen. Sait Marine International is een afdeling voor maritieme radiokommunikatie (omzet van 800 miljoen). De produktie van elektronisch materiaal is nagenoeg volledig in handen van een 100-tal werknemers. Met het oog op de nieuwe reglementering voor radiokommunikaties is in de scheepvaartsector heel wat apparatuur aan vervanging toe.

De nieuwe regelgeving treedt in voege op 1 januari 1992 voor nieuwe schepen en voorziet dat deze zonder navigatie-

officier zullen mogen varen. Oudere vaartuigen krijgen nog tot 1999 de tijd om hun kapparatuur aan de nieuwe wetgeving aan te passen.

## Brandstoffenbedrijf Rosseel met nieuwe merknaam Petros

Op 1 juni vierde de petroleumproduktienhandel Rosseel uit Brugge haar 25-jarig bestaan. Meteen de gelegenheid om over te stappen naar een andere merknaam. De AVIA-produkten worden voortaan onder het Petros-label verkocht.

Toen Carlos Rosseel in 1965 zijn petroleumproduktenhandel op poten zette vond hij een belangrijke afzet in de visserijsector. Kwaliteitsproblemen bij de toeleveringsbedrijven zorgden echter voor problemen, een zaak die juridisch nog steeds niet afgehandeld is. Intussen werkte Rosseel zich op tot de grootste onafhankelijke verdeler van het land. De Rosseel-kombinatie, bestaande uit een 12-tal bedrijven, vertegenwoordigt 40 tot 50 procent van de omzet van de onafhankelijke verdelers en heeft nu een omzet van 3.000 ton brandstoffen per dag. Met een zakcijfer van 14 à 15 miljoen per jaar behoort Rosseel tot de top 30 van de Belgische bedrijven. Het eigen vermogen van de groep bedraagt 278 miljoen. Carlos Rosseel stelt een zeventigtal mensen te werk.

De 110 zelfstandige brandstofstations en het wagenpark zijn reeds voorzien van het nieuw Petros-logo. De belangrijkste afnemers van de Petros-produkten zijn de partikuliere gebruikers, het netwerk van benzinstations en industriële bedrijven. In Zeebrugge bevoorraadt Petros vooral de ferry-maatschappijen en een aantal internationale scheepvaartondernemingen.

## Zeebrugse visambassadrice gaat nationaal

De Oostendse sekretaresse Christel Gouwy-Vanhourhout (26) kaapte tijdens de verkiezing in het Brusselse Sheratonhotel de titel van "Nationale Visambassadrice" weg. De werkneemster van de Zeebrugse vishandelaar Daniël Pieters werd vorig jaar al uitgeroepen tot "Ambassadrice van de Zeebrugse Vis", een titel die ze nog tot juni volgend jaar mag voeren.

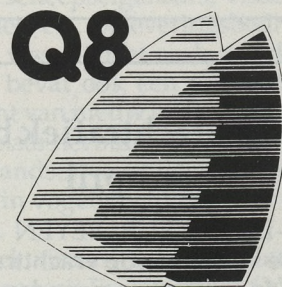
Voor trouwe lezers van HVB is de visambassadrice geen onbekende meer. Het was naar aanleiding van haar verkiezing tot "Ambassadrice van de Zeebrugse Vis" op 30 juni 1990 dat de jongedame onze voorpagina sierde.

Het was opnieuw met een handig duwtje in de rug van haar werkgever dat Christel deelnam aan de verkiezing, opgezet door de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten (NDALTP), het tijdschrift *Visaktua*. en de organisatoren van de vakbeurs *Visexpo '91*. De Oostendse regentes won het van de vier andere kandidaten. Ter gelegenheid van de nationale persdag op de "Visexpo '91" in Hasselt trad zij volop in de schijnwerper. De Visambassadrice moet nu gedurende twee jaar de Belgische visserijsector vertegenwoordigen op talrijke evenementen en feestelijkheden in binnen- en buitenland.

# 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



## Omzet Nederlandse visafslagen: 13,5 miljard

DE SOM VAN de opbrengsten van de elf Nederlandse vismijnen bedroeg vorig jaar 752 miljoen gulden of ruim 13,5 miljard frank. Dat is 49 miljoen gulden meer (850 miljoen frank) meer dan de globale besomming van 1989 die 705 miljoen gulden of 12,7 miljoen frank beliep. In Nederland (en ook in tal van andere landen) bestaat echter geen veilplicht. Vissersschepen kunnen dan ook rechtstreeks leveren aan de groothandel en sommige verwerkingsbedrijven beschikken over eigen vaartuigen om in hun bevoorrading te voorzien. In werkelijkheid ligt de aanvoerwaarde dan ook aanzienlijk hoger, maar in de huidige omstandigheden zijn daar geen precieze cijfers over beschikbaar.

De belangrijke Nederlandse visafslagen wisten vorig jaar hun omzetcijfer te verhogen, behalve Urk.

De opbrengsten in miljard frank:

.....1990	.....1989
Urk .....	3,33 .....
IJmuiden .....	1,94 .....
Den Helder .....	1,69 .....
Goedereede .....	1,33 .....
Lauwersoog .....	1,28 .....
Harlingen .....	1,27 .....
Scheveningen .....	0,96 .....
Vlissingen .....	0,72 .....
Den Oever .....	0,36 .....
Breskens .....	0,35 .....
Colijnsplaat .....	0,27 .....
TOTAAL .....	13,50 .....
	.....12,70

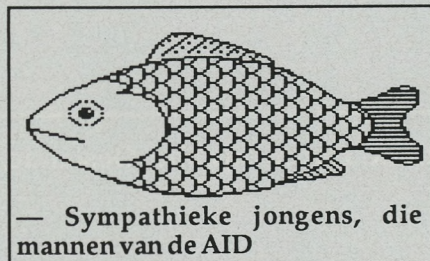
## Ministerie slankt af

HET NEDERLANDSE Ministerie van Lanbouw, Natuurbeheer en Visserij moet het personeelsbestand met tien procent terugschroeven. Dit is een gevolg van de bezuinigingsmaatregelen van het kabinet-Lubbers om het financieringstekort terug te dringen. De maatregelen moeten leiden tot een efficiënter en goedkoper overheidsapparaat. In de praktijk betekent dit dat in de nabije toekomst bij Landbouw mogelijk 850 van de 11.740 arbeidsplaatsen verdwijnen. Bezuinigen op de personeelskosten zou mogelijk zijn door diensten te decentraliseren of op te heffen. De weerslag van de maatregel (die ook

op andere ministerie van toepassing is) op het visserijgebeuren is niet direct duidelijk. In visserijkringen vraagt men zich af of het legertje AID-ers dat de kaaien bevolkt zich nu ook minder op pietluttigheden zal werpen.

## Vangst in beslag genomen

DE ALGEMENE Inspektiedienst (AID) nam in de vissershaven van Lauwersoog de volledige vangst van een Urker boomkorteiler in beslag. Het schip werd tijdens een controlevlucht van de kustwacht betrap op de visserij binnen de 12-mijlszone. Toen het schip met zijn weekvangst binnenliep werd de vangst verbeurd verklaard.



— Sympathieke jongens, die mannen van de AID

## Mosselseizoen

De laatste mosselveiling in Yerseke greep plaats op 19 april nadat de voorgaande weken, ten gevolge van het zachte voorjaar, de mosselmarkt reeds vroegtijdig in elkaar stortte. Door de zachte temperaturen scheidden de moedermossels reeds vroegtijdig de witte substantie af waaruit het mosselzaad ontstaat. Hierdoor gaat de kwaliteit van de mossel sterk achteruit. In die omstandigheden liep de vraag naar de Zeeuwse schelpdieren sterk terug. Heel wat handelaars bleven hierdoor met aanzienlijke voorraden in de verwaterpercelen zitten, voorraden die ze niet meer kwijt kunnen.

Verse mosselen die nu nog worden aangeboden kunnen geen Zeeuwse zijn, maar geïmporteerde uit andere landen. Voor de eerste echte Zeeuwse mosselen blijft het wachten tot de eerste mosseltransporten op gang komen. Begin juli zijn de zwarte schelpen reeds volop te koop.

# CREVITS Louis & Zonen B.V.B.A.

Import - Export

Allerlei kettingen en kettingmatten  
Ankers

Herbruikbare materialen

Visserijbenodigdheden

Rubber bollen en rubber ringen

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

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



Maurice Blicq. Haven bij ebbe. Oostende, kunsthandel P.&L. Seghers



Willem Delsaux, Marine (1898). Bredene, privéverzameling

## Maurice Blieck & Willem Delsaux

**M**aurice Blieck (Laken / Brussel, 1876 - Brussel, 1922) deed zijn studies aan de Academie voor Schone Kunsten Te Brussel ca. 1894-96. Hij zou zich later profileren als schilder van portretten, landschappen & marines, havengezichten ook.

Hij debuteerde met "Pont-neuf te Parijs" en "Smeltende sneeuw" (Salon van "Le Sillon" 1896, Brussel). Blieck was stichtend lid van "Le Sillon", samen met Jef Lambeaux, Alfred Bastien, Jean Laudy & Maurice Wagemans.

Na zijn Academiestudies te Brussel vervolmaakte hij zich enige tijd te Parijs, ca. 1895, in gezelschap van bevriende kunstenaars als Maurice Wagemans, Alfred Bastien en Frans Smeers.

Tijdens de eerste Wereldoorlog verbleef hij achtereenvolgens te Parijs en in Groot-Brittannië.

Woonde Albertlaan, 230 te Brussel/Ukkel

Werken:

portretten : Mevrouw Maurice Blieck, de schilder Frans Smeers, de letterkundige Georges Eeckhoud

"De ontschepingsplaats" (1908 - Berlin; Ausstellung Belgischer Kunst)

"Rivierlandschap", "Kanaal te Venetië", "Staketsel in de mist" en "Zonsondergang in de winter" (Lentesalon 1909, Brussel)

**W**illem Delsaux (Elsene 1862-1945) verdeelde zijn aandacht tussen het schilderen, het beeldhouwen, de grafiek -ets en litho- en de ceramiek.

Zijn opleiding ontving hij aan de Academies van Brussel en Parijs. Delsaux schilderde en graveerde landschappen, stadsgezichten en marines in een vrij ruwe, door het impressionisme beïnvloede stijl met een heel persoonlijk cachet.

Zijn marines, gaande van vredige avondstemmingen tot woeste stormzeeën, zijn veelal door de Belgische kust geïnspireerd.

Net als Blieck is Delsaux een waardevol, nog te herontdekken meester.

Het deed ons dan ook een groot genoegen hem te zien in Jan D'Haeses selectie voor zijn thematentoonstelling "Schilders van de zee" te Beauvoorde-Vinkem en As in 1989 en in het Anto Diezcentrum te Bredene in 1990.

FRANKRIJK

## Twee Nederlanders aan de ketting in Le Havre

TWEE NEDERLANDSE vaartuigen werden einde april door een Frans visserijwachtschip en een vaartuig van de douane gedwongen koers te zetten naar Le Havre. De Urker kotters UK.89 Joos Johannes (800 pk) en de UK.307 Hiltje Jacoba (515 pk) werden ervan beschuldigd in verboden gebied te hebben gevist. Beide vaartuigen visten op schelpen buiten de 6-mijlszone wat volgens de EG-regelgeving mag. Frankrijk houdt er echter een andere reglement op na waardoor beide vaartuigen in overtreding werden genomen. Door tussenkomst van de Nederlandse Vissersbond die erop wees dat het EG-recht primeert boven de nationale wetgeving mochten de schepen twee dagen later vertrekken.

SOVJETUNIE

## Visserijverdrag geschonden

HET NATIONALE visserijbedrijf van Peru EPSAP daagde de Sovjetrusische maatschappij Sevibra voor de rechter. Sevibra mag overeenkomstig een bestaand akkoord jaarlijks 400.000 ton opvissen in de Peruviaanse wateren, waarvan minimum 17,5 procent moet afgestaan worden aan EPSAP. Naar verluidt werd aan die voorwaarde niet voldaan. De Sovjetonderneming mocht bovendien nog op hulp rekenen van van de Peruviaanse staatsmaatschappij waarvoor geen vergoeding werd betaald. De Peruviaanse staat vordert nu 18 miljoen dollar schadevergoeding van de Sovjetunie wegens kontraktbreuk en inbreuken op het visserijverdrag, en dit op straffe van verwijdering van de Sovjetvaartuigen uit de Peruviaanse wateren.

SCHOTLAND

## Hondshaai van 26 jaar

VISSERS VANUIT Sumburgh op de Shetlandeilanden vonden in hun vangst een hondshaai (*Scyliorhinus canicula*) van 26 jaar oud. De ouderdom van de haaiachtige konsumptievis werd afgeleid uit een merkteken dat zoveel jaren geleden werd aan-

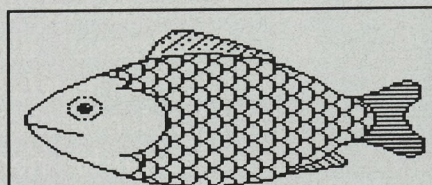
gebracht. Een medewerker van het Aberdeens Marine Laboratory zei dat de ouderdom van de *dogfish* niet uitzonderlijk was. Hij had weet van exemplaren die 60 tot 70 jaar oud geworden waren.

IJSLAND

## Opnieuw EG-overleg

NADAT DE IJslandse regering ermee bedreigd had de verdere besprekingen met de Europese Gemeenschap te boycotten wegens gebrek aan vooruitgang in de besprekingen rond de visserijproblematiek heeft Reykjavik nu een soepeler standpunt ingenomen. IJsland wil opnieuw deelnemen aan het overleg over een handelspakt tussen de landen van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA/EFTA) en de EG. Maar de IJslandse overheid voegde er onmiddellijk aan toe dat haar standpunt over de visserij onveranderd blijft. De lidstaten van de Europese Vrijhandelsassociatie (Oostenrijk, Zwitserland, Liechtenstein, Noorwegen, Zweden, Finland en IJsland) zijn het

niet eens over de toetredingsmodaliteiten die tot het EG-lidmaatschap moeten leiden. Dat bemoeilijkt de oprichting van een Europese Economische Ruimte (EER) waardoor Europa één grote vrijhandelszone zou kunnen worden. IJsland houdt nog steeds vast aan zijn soevereiniteit. Net als de Noren voelen zij er niets voor om Spaanse, Portugese en vissersvaartuigen uit andere EG-lidstaten in hun wateren toe te laten. De Spaanse visserij-industrie kijkt nochtans reikhalzend uit naar de rijke visgronden bij IJsland en Noorwegen en oefent dan ook een sterke druk uit om het vrijemarktprincipe ook hier toe te passen. IJsland weigerde aanvankelijk om hierover verder te praten omdat haar economie te afhankelijk is van de visserij.



— Als IJsland vasthoudt aan zijn soevereiniteit dan doen wij dat ook.

—  
—  
**BBL**  
—

# 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.**

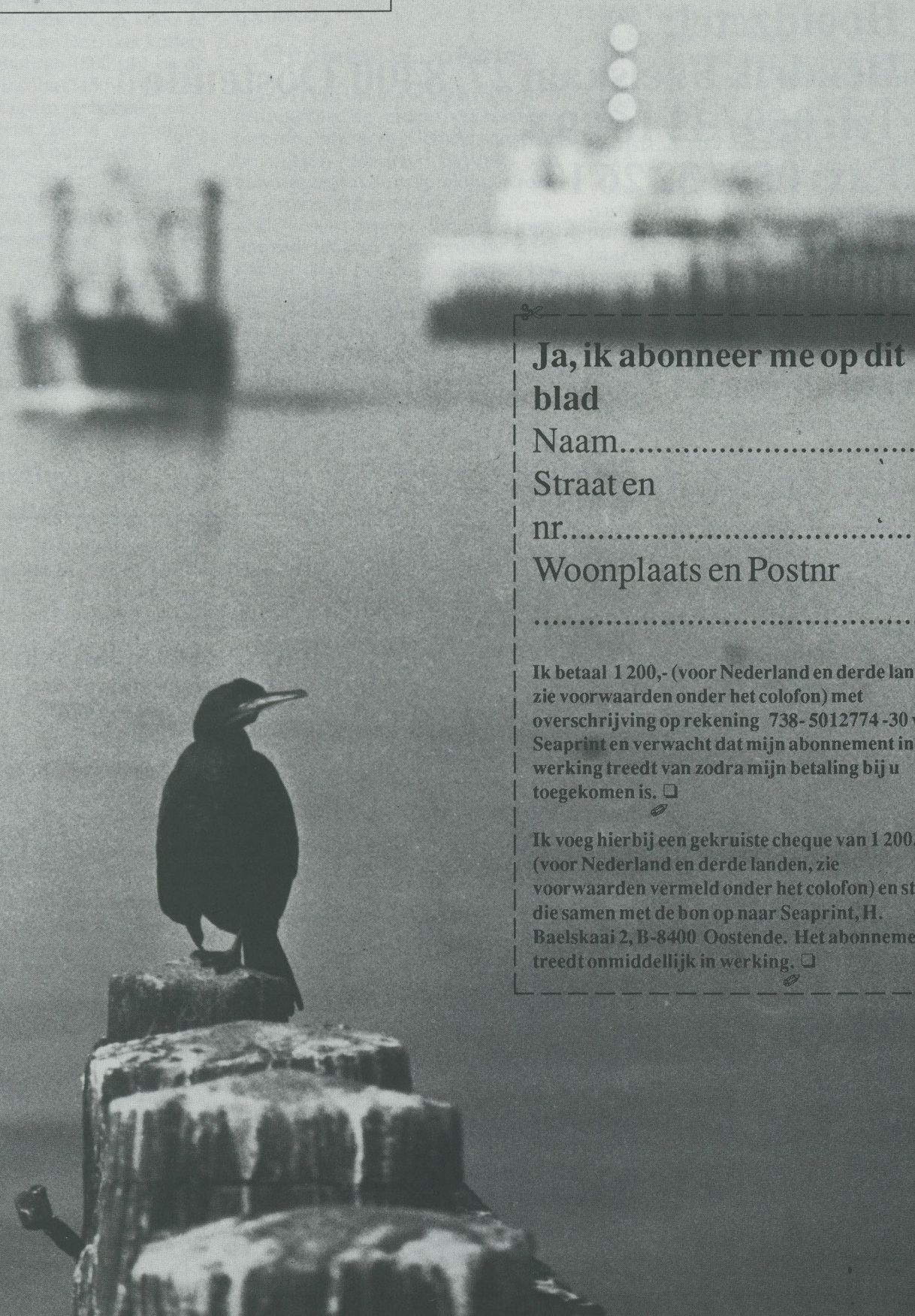
**DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER**

**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.