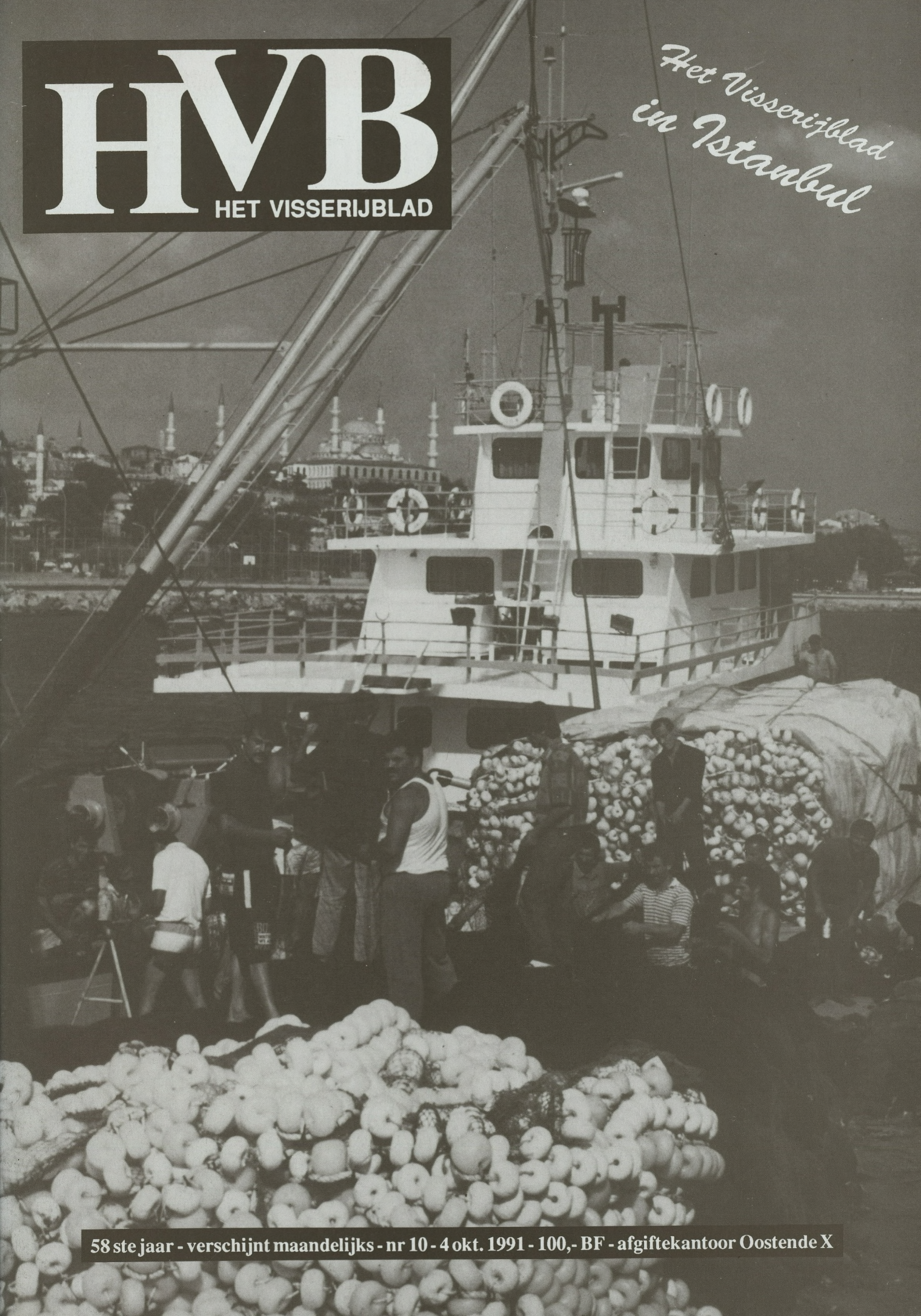
HVB

HET VISSERIJBLAD

Het Visserijblad in Istanbul



58 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 10 - 4 okt. 1991 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

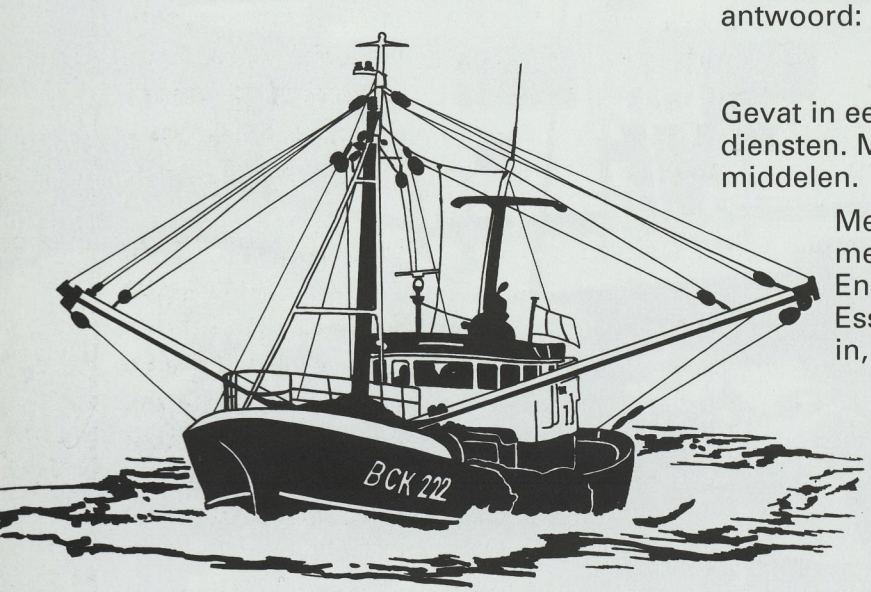
ESSO

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

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

Esso's visie op smering geeft daarop het antwoord:
- top-prestaties van apparatuur,
- verlenging van de levensduur,
- optimaal rendement.

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



Met dit "Service Pakket" kunt u als ondernemer uw eigen noden en wensen formuleren. En gerealiseerd zien. Op maat.
Esso zet daarvoor al haar technische kennis in, gepaard gaande met:
- uitvoerig advies,
- heldere en ter zake kundige documentatie,
- aanbieding van nieuw ontwikkelde technieken om - efficiënt en economisch - de smering te vergemakkelijken en te perfectioneren.

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

Vraag daarom vandaag nog uw gratis smeerplan.

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

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

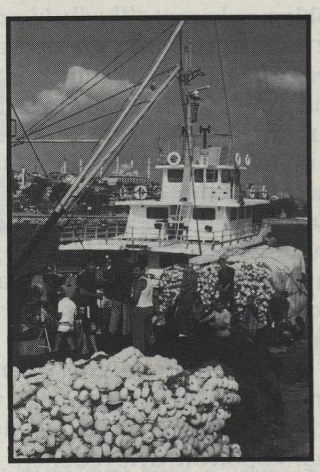
A. Vandaele - Tel. en fax: 050/33 32 98
Werfstraat 43-45, 8000 Brugge

Esso
LUBRICATION SERVICE
EXXON

HVB
HET VISSERIJBLAD
onafhankelijk magazine van de zee
Losse nummers: 100,- B.F.
Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove
REDAKTIERAAD: Marc Loy, Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Edward Brouckxon, Robert Depoorter (tekeningen), Robert Coelus, Walter Debrock, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (de laatste), Guido Walters
REDAKTIESEKRETARIAAT: Linette Minne
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. Vanaf 1 jan. 1992 worden gewone abonnementen automatisch verlengd.
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.



editoriaal

Alles is in beweging. Deze eenvoudige zin is eerste wet van het moeilijke dialektische denken. Die regel geldt zeker voor de visserij. Veranderingen zijn er troef. Het meerjarig oriëntatieplan dat de basis vormt voor het vlootbeleid loopt op zijn laatste beentjes. Binnenkort zullen nieuwe normen de wet stellen. De internationalisering van het kapitaal in de kleine visserij-rederijen is een feit geworden en de Vlaamse reders zoeken, veelal elk voor zich, zoals die mensen dat gewoon zijn — hetzelfde geldt trouwens voor de Vlaamse vissers — hoe ze voordeel kunnen halen uit de nieuwe situatie.

De tijd dat reders en bemanningen ervan uitgingen dat het allemaal *'onze tijd nog wel zou meegaan'* ligt definitief achter ons. De wijzigingen die zich in het visserijlandschap voordoen zijn haast niet te volgen. Waar is de tijd dat we er konden vanuit gaan dat het spreekwoord: *'We dronken een glas, we deden een plas en alles bleef verder zoals het was'* vereenzelvigd kon worden met de Vlaamse visserij? Waar is de tijd dat een tiental mensen besliste hoe het er in de sektor zou aan toegaan? Vandaag blijft gewoon *niets* meer zoals het was en de visserij wordt beheerst door een haast onvatbaar spel dat boven iedereen uittorent.

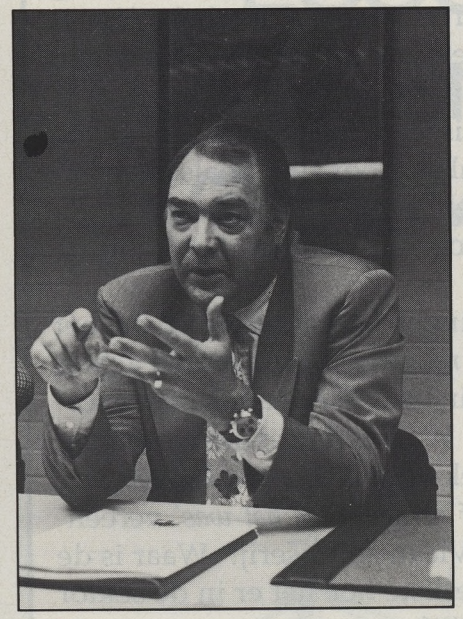
Het dialektische denken heeft nog andere 'wetten'. Bij de verdere toename van kwantitatieve veranderingen plegen deze om te slaan in *kwalitatieve*, zo luidt er één van. Of met andere woorden: de veranderingen die zich nu opstapelen dreigen het bouwwerk dat eronder ligt te doen instorten. De Vlaamse visafslagen zijn zich daarvan bewust. Er wordt gevreesd voor de toekomst. Ook andere verantwoordelijken uit de sektor én veel individuen zien de toekomst somber in. Ze kunnen gelijk hebben, maar...

Op dat inzicht kunnen verschillende antwoorden geformuleerd worden. Een eerste groep mensen slaat op de *vlucht*. Zij verkopen hun schip, zij zoeken werk aan de wal. Een andere groep mensen zoekt *individuele* oplossingen *binnen* de sektor. Een derde groep tenslotte probeert vooralsnog een eigen — gemeenschappelijke — strategie uit te werken. Deze groep heeft het het moeilijkst. Zij gaat in tegen haar zgn. 'natuur' (d.i. het individualisme, de 'kapellekenspolitiek', het uitsluiten van wie zgn. 'onbelangrijk' is, het presenteren van nederlagen als overwinningen...) en nochtans moet het antwoord uit *die* hoek komen. Van de eerste én van de tweede soort zijn er veel voorbeelden op te sommen, de derde soort mensen daarentegen is maar moeilijk te bespeuren. Spijtig!

Flor Vandekerckhove

Minister De Batselier maakt nieuwe steunmaatregelen voor de visserij bekend

1,3 miljard



GEMEENSCHAPSMINISTER DE Batselier wil een studie laten uitvoeren naar de haalbaarheid van de bouw van een prototype kustvissersvaartuig. Deze studie moet uitvinden hoe en door wie een typevervangingsvaartuig voor de sterk verouderde kustvloot zou kunnen ontwikkeld worden. Het is duidelijk dat de studie bedoeld is om één of meer scheepswerven aan het werk te houden en niet om het (buitenlands) marktaanbod te onderzoeken. De Batselier wil een modelprojekt laten ontwikkelen om te vermijden dat overjaarse vissersvaartuigen door tweedehandse eenheden worden vervangen. Een en ander bracht hij ter sprake tijdens zijn bezoek aan het Rijksstation voor Zeevisserij waar hij zijn steun voor projekten binnen het impulsprogramma voor de regio Oostende-Blankenberge uit de doeken deed.

WAT ZIJN NU precies kustvaartuigen? De oorspronkelijke 50 BT-grens waarmee in 1975 werd gestart heeft niet lang stand gehouden. Onder druk van onze Noorderburen (toen al met tientallen vaartuigen in de Belgische 12-mijlszone aanwezig, terwijl de kontrolebevoegdheid van de Waterschout maar 3 mijl ver reikte), die eigenlijk op de afschaffing van de brutotonnagegrens voor de kustwateren aanstuurden, kwam de grens op 70 BT.
Gaan we nog even terug in de tijd dat stoten we op een advies van de Bedrijfsraad voor de Visserij van 1983. Daarin luidde het: *"In de sektor kustvisserij is de dringende vernieuwing van het vlootbestand noodzakelijk"*. Toen het Ministerie van Landbouw het jaar daarop al uitpakte met een slooppremieregeling zonder nieuwbouwverplichting en een (tijdelijke) bouwstop waarbij enkel nog vervangingsnieuwbouw zou toegelaten worden, werd een uitzondering gemaakt voor de kustvaartuigen. De Eurokotters (70BT-300pk) werden niet langer onder de kustvaartuigen gerekend, maar wel *vaartuigen van 17 meter tussen de loodlijnen (20 m. l.o.a.) met een motorvermogen van maximaal 200 tot 250 pk die niet langer dan 24 uur op zee vertoeven.* Toen was reeds duidelijk dat stimulerende middelen nodig waren om in de vervanging van de uit de vaart genomen garnaalschepen te voorzien. Stemmen gingen op om een voordelige kredietregeling op punt te zetten. Daar kwam uiteindelijk weinig of niets van in huis. Op de binnenlandse markt waren dergelijke vaartuigen trouwens nauwelijks te vinden en de kandidaat-kopers waren op het buitenland aangewezen om aan een modern vaartuig te geraken.

Oudste rompen

Het jaarverslag over de evolutie van vissersvloot in 1990 levert in dit verband objektieve cijfers op. Het aantal kleinere vaartuigen nam met de jaren af. Zoals uit bijgaande tabel blijkt viel het aantal vaartuigen van minder dan 35 brutoton sinds '75 op de helft terug (van 37 naar 19). Tijdens de voorbije vijftien jaar werden nauwelijks nieuwe vaartuigen gebouwd, behalve de O.64, O.82, Z.86, N.49 en de catamaran N.95. Dat betekent dat de gemiddelde leeftijd van de rompen in de kleinste kategorie 23 jaar en 10 maanden bedraagt, tegenover een gemiddelde voor de vloot van 18 jaar en 8 maanden.
Door de bouwrage van Eurokotters viel het aantal vaartuigen in de tweede kategorie (35 tot 70 bt) minder sterk terug (van 67 tot 59). Toch ligt de gemiddelde ouderdom van de rompen ook hier nog bijna vier jaar boven het vlootgemiddelde en bedraagt het dubbele van de sterkst vernieuwde kategorie IV (180 tot 400 bt). Het is reeds jaren duidelijk dat de vervanging van de kleinste eenheden van de vloot geen gelijke tred kon houden met de vernieuwing van de grotere boomkortreilers. Dat heeft veel te maken met de verhouding van het rendement van de kleinste eenheden ten opzichte van de kostprijs van een nieuwbouwvaartuig. Het jaarlijkse statistisch onderzoek door de Dienst voor Zeevisserij laat daar trouwens geen twijfel over bestaan. Uit de verwerkte gegevens blijkt dat de (officiële) opbrengst per zeedag van de vaartuigen van kategorie I nauwelijks meer bedraagt dan de helft van de opbrengst van de Eurokotters. Niettegenstaande de kosten een stuk lager liggen blijkt het brutobedrijfsresultaat onvoldoende om de kostprijs van een nieuwbouwprojekt te kunnen dragen.

Prototype

Uit de verslagen van de werkgroep die zich met de scheepsbouwproblematiek inliet en uit persoonlijke kontakten leerde De Batselier dat de kustvisserij met een aantal specifieke problemen kampt. *"Ik wil u hier vandaag dan ook een voorstel formuleren en uw mening horen"* zei de minister tot zijn gehoor dat hij meteen met een aantal strukturele problemen konfronteerde: het nominatief vastgesteld aantal kustvaartuigen met een beperkt motorvermogen tot 300 pk, de veroudering van dit vlootsegment doet vragen rijzen over de ekonomische leefbaarheid en de sociale implikaties voor de bemanningen.
De minister toonde zich geen voorstander van de vervanging van de oudere vaartuigen door tweedehandse aankopen om drie redenen:
- de prijs van de tweedehandsvaartui-

Vergelijking aantal vaartuigen per scheepsklasse 1975/1990

	Oost.	Zeebr.	Nieu.	Bl.	And.	TOTAAL
I ...- 35 BT	20/13	9/1	7/4	1/1	0/0	37/19
II 35-70 BT	9/16	44/26	14/15	0/1	0/1	67/59
II70-180 BT	43/17	72/42	14/13	0/0	0/1	129/73
IV180-400 BT	11/11	7/36	1/1	1/0	0/0	20/48
V400-1000 BT	2/0	0/1	0/0	0/0	0/1	2/2
TOTAAL	85/57	132/106	36/33	2/2	0/3	255/201

gen ligt kunstmatig hoog door de beperkingen op de vlootuitbreiding en de invoering van de vismachtigingen. Hierdoor staat de prijs niet in verhouding met de werkelijke ekonomische waarde van het betrokken vaartuig.
- tweedehandsvaartuigen kunnen hun visserijaktiviteit niet konkurrentieel uitoefenen tegenover moderne eenheden.
- tweedehandsvaartuigen vragen meer onderhoud en vergen soms dure investeringen om de bedrijfszekerheid in stand te houden.

"Willen we bepaalde visserijsegmenten in stand houden, dan is er nood aan wetenschappelijk onderzoek en moeten we betere technieken en betere vismetodes mogelijk maken" zei de minister aan de (niet zo talrijk) aanwezige visserijverantwoordelijken. Hij stelde dan ook een studie voor naar de haalbaarheid van de bouw van een prototype *"het kustvaartuig voor de toekomst"*. Deze studie moet uitmaken hoe en door wie een mogelijk prototype zou kunnen ontwikkeld worden, een onderzoek naar de bedrijfsekonomische rendabiliteit omvatten en uitsluitsel geven over de financiering van het projekt. In dit verband suggereerde de minister dat de uitvoering van deze studie zou kunnen gebeuren onder begeleiding van een stuurgroep met werkgevers, werknemers, de administratie van de ekonomische diensten en de met de zeevisserij vergroeide kustscheepswerven. Indien de sektor bereid is om deze uitdaging aan te gaan, beloofde De Batselier van zijn kant deze studie financiëel te ondersteunen.

1,3 miljard

Het nieuwe dekreet tot instelling van een steunregeling voor de scheepsbouw, de koopvaardij en de zeevisserij kan wellicht nog voor het jaareinde in werking treden. Het dekreet verwijst de tot op heden gehanteerde wet van 1948 naar de vergeethoek. De wet op het scheepskrediet was vooral afgestemd op het herstel van de (koopvaardij)vloot na de tweede wereldoorlog. In het belang van de ekonomische heropbouw werd de wet opgemaakt met het doel de scheepsbouw op eigen werven aan te zwengelen. *"Door de jaren heen is duidelijk geworden dat de wet van '48 steeds meer als noodinstrument werd gebruikt voor de koopvaardij- of de scheepsbouwsektor, naargelang de sektor die in een krisis verkeerde"* gaf Gemeenschapsminister De Batselier zijn publiek mee, en verwijzend naar de rol van de visserijsektor voegde hij daar nog aan toe dat de zeevisserijsektor inzake terugbetalingen van uitstaande scheepskredieten een vrij goede stabiliteit vertoonde en daarmee instond voor de ondersteuning van andere sektoren. Het totaal aantal verrichtingen binnen de wet van '48 had dan ook voor 65 procent betrekking op de zeevisserij.

De minister had het tijdens zijn bezoek ook uitvoerig over het nieuwe dekreet waarin de eigenheid van de visserijsektor wordt erkend met de bedoeling de rederijen in staat te stellen hun vloot permanent te moderniseren, rekening houdend met het door de Europese Kommissie gevoerde beleid dat verschillen vertoont naarmate het om het scheepsbouwbeleid, het vervoerbeleid of het zeevisserijbeleid gaat. Volgens de minister moet de kwalitatieve verbetering van de vloot gebeuren door moderniseringswerken aan de bestaande vaartuigen en het bouwen van nieuwe nieuwe eenheden. In het nieuw op te richten *Fonds voor de Zeevisserij* wordt de financiering bij dekreet verzekerd onder de vorm van rentetoelagen, een terugbetaalbaar voorschot, een waarborgverstrekking of een kombinatie van de ondersteunende mogelijkheden. In totaal worden zeven steunvormen gecreëerd die afgestemd zijn op de aard van het projekt en de aanvragende rederij. Het *Fonds voor Zeevisserij* blijft exclusief voorbehouden voor steun aan de visserijsektor. Het wordt op de eerste plaats gespijsd door terugbetalingen van vroeger toegekende kredieten aan de zeevisserij en de terugbetalingen van de steun die werd toegekend in toepassing van het nieuwe dekreet. Dit betekent dat momenteel met zekerheid al 1,3 miljard aan kapitaalmiddelen ter beschikking staan van de zeevisserijsektor

De betrokkenheid van de sektor gebeurt via de vertegenwoordiging in een technisch komitee dat een veel grotere bevoegdheid krijgt dan in het verleden het geval was. (gw)

Kuwait Petroleum (Belgium)

Q8

★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

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

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

Schorsing Ministerieel Besluit wekt woede tongvissers op

DE VISSERIJSEKTOR is (voor het eerst?) verwikkeld in een procedure met de Raad van State (RvS) met de schorsing van een aantal vangstbeperkende maatregelen als gevolg. In een demokratisch land staat het iedere rechtsonderhorige vrij gebruik te maken van de wettelijke voorzieningen. Sinds de RvS nu ook over de bevoegdheid beschikt om op verzoek administratieve besluiten te schorsen is een procedure mogelijk die een zekere verlamming van het overheidsapparaat kan bewerkstelligen.

De vraag of het belang van een individu primeert op het algemeen belang is hier niet relevant. Een eerbiedwaardige instelling als de RvS spreekt zich niet uit over belangen, maar over *schendingen van de grondwettelijke rechten van de burger die een zeer ernstig en onherstelbaar nadeel kan aantonen.* De Belgische reder Dirk Claeys, zaakvoerder van de N.V. Dirk uit Brugge acht zich in zijn grondwettelijke rechten geschaad door bepaalde vangstbeperkende maatregelen. Hij gaf al eerder te kennen zich benadeeld te voelen omdat er geen aanvaardbare verhouding bestond tussen de verdeling van de vangstmogelijkheden en de vangsten uit het verleden (historische rechten) en de vangstcapaciteit van zijn vaartuig waarvoor het ministerie een licentie afleverde. Hij maakte dan ook gebruik van de mogelijkheid tot schorsing van het MB van 26 juni 1991. Dit gebeurde zowel door een dagvaarding in eerste aanleg bij de rechtbank in kort geding te Brussel (en niet in Brugge zoals elders geschreven) als door een procedure bij de RvS. Een kort geding kan in principe ook tot een schorsing leiden, zelfs wanneer de RvS de vordering zou verwerpen. De rechter in kort geding is daar echter niet op ingegaan. De *vordering tot schorsing* die bij de RvS werd ingeleid werd door de auditeur *niet kennelijk onontvankelijk of kennelijk ongegrond* (zo luidt de juridische omschrijving) bevonden. De voorzitter die het auditeursadvies autonoom beoordeelt sprak zich in een arrest gunstig uit t.v.v. de *vordering tot schorsing*. Door het aanvaardingsarrest blijft de schorsing van het betwiste besluit van kracht in afwachting van het arrest inzake het *verzoekschrift tot vernietiging* dat binnen de zes maanden moet volgen.

Chronologisch verloop

DONDERDAG 4 JULI
- Verzoekschrift neergelegd bij de RvS.

MAANDAG 22 JULI:
- De vordering tot schorsing van het M.B. van 26.06.91 wordt niet kennelijk onontvankelijk of kennelijk ongegrond bevonden.

MAANDAG 12 AUG
- Het M.B. van 26.06.91 wordt door het instellen van een ontvankelijke vordering tot schorsing automatisch geschorst.

DINSDAG 20 AUGUSTUS
- Arrest 37526 wordt betekend aan de betrokken partijen, i.c. het Ministerie van Landbouw en de N.V. Dirk

DONDERDAG 22 AUGUSTUS
- Arrest 37526 ontvangen door aanvrager en verwerende partij

DINSDAG 27 AUGUSTUS
- Ministerie van Landbouw brengt Rederscentrale telefonisch op de hoogte.

DONDERDAG 29 AUGUSTUS
- Besprekingen tussen het Ministerie van Landbouw en de Rederscentrale over inhoud van nieuw M.B. Geen eensgezindheid over de tekst.

VRIJDAG 30 AUGUSTUS
- Tekst arrest 37526 verschijnt in het Belgisch Staatsblad.

MAANDAG 2 SEPTEMBER
- Dienst voor Zeevisserij verstuurt tekst van nieuw M.B. van 30.09.91 aan de rederijen.

DINSDAG 3 SEPTEMBER
- Kennisgeving van de Dienst voor Zeevisserij ter bestemming

WOENSDAG 4 SEPTEMBER
- Nieuw M.B. van 30.09.91 treedt in werking

VRIJDAG 6 SEPTEMBER
- Nieuw M.B. van 30.09.91 verschijn in het Belgisch Staatsblad

VRIJDAG 20 SEPTEMBER
- Ministerie van Landbouw legt verweer neer tegen arrest 37526.

Geen Nederlander

Net voor het ter perse gaan van ons vorig nummer verscheen een nieuw MB. Onder de titel *Tongvangst Noordzee beperkt tot 100 kg per vaartdag* konden wij nog melding maken van de schorsing van het M.B. van 26.06.91 en van de voornaamste passages uit de nieuwe verordening. Intussen is de zaak al in de media breed, maar niet altijd korrekt, uitgesmeerd. Het verbaasde ons her er der te lezen dat de *Bruggeling* Dirk Claeys plots als *Nederlander* in de nieuwsberichten opdook. Niet dat er nooit eerder een Nederlandse zaakvoerder in de Belgische visserij heeft rondgezworven. Maar dat is niet van toepassing op de 36-jarige Bruggeling. Veel dichter bij de waarheid is dat Dirk Claeys niet direkt een gemakkelijke jongen is, wel een doordrijver, die geen lid (meer) is van de Rederscentrale, maar toch medeeigenaar van een van de grootste boomkorvaartuigen van de vloot. Hij bracht de BOU.319 *Zeldenrust* (40,25 meter) eind 1989 in de vaart als vervangingsnieuwbouw voor de Z.319 *Philadelphian*. Het in Polen gebouwde casco werd bij Maaskant in Stellendam afgewerkt en kreeg Breskens als thuishaven. Een forse investering die uiteraard binnen de kortste tijd moest renderen. Dat leek aardig te lukken ook. Vorig jaar viste de treiler 188 ton tong en 296 ton schol bijeen. Niemand deed beter. De Z.571 *Custos Deus* van de rederij Rudo met zetel in Knokke-Heist (maar over de Nederlandse identiteit van de eigenaars bestaat geen twijfel) kwam op de tweede plaats met 177 ton tong en 251 ton schol. Beide vaartuigen worden in Belgische visserijkringen argwanend bekeken omdat zij op Belgische kwota vissen maar bijna uitsluitend in Nederlandse havens verkopen. Door de opeenvolgende aanvullende vangstbeperkende maatregelen komt het rendement van dergelijke kostbare treilers in het gedrang. Om het even waar de rederijen hun kapitaal ontleend hebben, op de aflossingsvervaldagen moet er boter bij de vis zijn. De elkaar in snel tempo opvolgende vangstbeperkende maatregelen deden menig reder naar het hoofd grijpen. En zoals u elders in dit nummer kunt lezen bezorgt de gang van zaken ook reders die zich nog aan nieuwbouw wagen nachtmerries. ☞

Schorsingsbesluit

Eigenaars van vaartuigen met een vangstcapaciteit als de BOU.319 (zo zijn er meer) waren al op hun adem getrapt toen ze de zeer ingrijpende maatregelen voor het tweede kwartaal onder ogen kregen. Voor het derde kwartaal kwam de 25 kg-regel uit de bus. De kwotaverdeling was telkens gebaseerd op het motorvermogen. *"Het regelrecht faillissement van mijn bedrijf"* schreef reder Ackx van de Eurokotter Z.63 *Thalassa* ons (HVB 7 juni '91) op het ogenblik dat zijn 10.000 kg tong nagenoeg opgevist waren. De groten worden *'bevoordeligd'* luidde het elders. Maar de 30 ton tong in de Noordzee van de BOU.319 was op 12 maart al opgevist. Ook voor zaakvoerder Dirk Claeys was de maat vol. Hij probeerde nog enkele andere visgronden, wat hem wel veel vaartdagen kostte maar niet het verwachte resultaat opleverde. Na rijp beraad nam hij het besluit juridische stappen te ondernemen. Op dat ogenblik was nog 200 ton van de 2.250 ton Noordzeetong beschikbaar. Intussen is de beschikbare vangsthoeveelheid al geslonken tot ongeveer 150 ton waarmee de vissers tegen 100 kg tong per vaartdag het jaar moeten rondkomen.

Het schorsingsbesluit moest aan die onhoudbare situatie een eind stellen. De betrokken partijen (de aanvrager Claeys en verwerende partij het Ministerie van Landbouw) werden op de hoogte gebracht van de inhoud van het arrest. Door het arrest bleven de beperkende maatregelen vervat in het M.B. van 26.06.91 opgeschort. Als belanghebbende partij was reder Claeys, op dat ogenblik nog vissende in de Golf van Biscaje, daarvan op de hoogte. Enkele dagen later kon hij de tongvisserij in de Noordzee hervatten. Langer dan een achttal dagen heeft dat niet geduurd want een nieuw M.B. stelde orde op zaken. Het is duidelijk dat heel wat andere vissers toen geen weet hadden van de opheffing van de vangstbeperkende maatregelen in de Noordzee. **De meesten kregen pas lucht van de schorsing toen de omzendbrief van de Dienst voor de Zeevisserij met het M.B. ingaande op 4.9.91 per 3 september in hun bus viel.** In de huidige omstandigheden is het zeker niet te verwonderen dat de tongvissers verbolgen reageerden. De Oostendse volksvertegenwoordiger Laridon heeft dan ook een parlementaire vraag gericht aan de staatssekretaris voor Europese Zaken en Landbouw waarin hij vraagt:

1. Waarom zijn kabinet de tongvissers niet onmiddellijk op de hoogte stelde van het arrest van de Raad van State, teneinde te vermijden dat een **Nederlandse** (?) reder dagenlang onrechtmatig bevoordeeld was?
2. Welke maatregelen hij hiertegen zal nemen?
3. Of het in het besluit van 4 september 1991 toegelaten tongkwotum wel ekonomisch haalbaar is en niet van aard om het tongvissen gewoon stil te leggen?

We zien belangstellend uit naar het antwoord van minister De Keersmaeker. Hoe hij op de eerste vraag reageert staat reeds gedeeltelijk elders op deze bladzijden te lezen. En is er wel een zinnig antwoord op de laatste vraag mogelijk? (gw)

Wij vernamen het overlijden van oud-visser en gepensioneerd ambtenaar van Bruggen en Wegen **VICTOR ANTIERENS**. Hij werd geboren in Milford Haven op 28 september '15 en overleed in Oostende op 27 september '91.

RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

- leidingwerk
- Slipwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van *alle* dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling

Schorsingsbevoegdheid van de Raad van State

"De Raad van State beschermt de aanvragers van vergunningen en vrijwaart ook de rechten van de gemeenschap" (J. Putzeys, hoogleraar UCL). Het werkterrein van de Raad strekt zich uit van het definiëren van de rechtstermen, waardoor interpretatieproblemen kunnen vermeden worden, tot het opleggen van van een motiveringsplicht van de administratieve handelingen. Bovendien heeft de Raad van State door een van zijn allereerste dekreten twee uiterst belangrijke demokratische beginselen in stand gehouden: geen afwijking van een reglementering door een individuele beslissing, zelfs indien beide door dezelfde overheid uitgevaardigd zijn en geen wijziging van een individuele en definitief geworden beslissing.

De wet van 16 juni 1989 verleent aan de Raad van State de bevoegdheid om, op verzoek, administratieve besluiten te schorsen. De schorsingsbevoegdheid werd wel beperkt tot klachten gebaseerd op de schending van artikel 6 van de grondwet (het gelijkheidbeginsel), artikel 6bis (non-discriminatie) en artikel 17 (vrijheid van onderwijs). Daarmee kreeg de Raad van State ten aanzien van administratieve besluiten dezelfde bevoegdheid als het Arbitragehof verworven had in de staatshervorming van 1988-89 ten aanzien van wetten, dekreten en ordonnanties. Inzake administratieve geschillen wordt het rechtscollege voorgezeten door een beroepsrechter.

Van zodra een verzoek bij de Raad van State ontvankelijk is, wordt het betrokken besluit geschorst tot de Raad uitspraak doet over het verzoek, dit in tegenstelling tot het Arbitragehof waarbij de schorsing pas ingaat na een uitspraak van het hof.

"Het overwegen van de schorsing kan slechts plaatshebben wanneer de verzoekende partij, of zijn raadsman en slechts deze, het vraagt. Dit moet trouwens gebeuren in een afzonderlijke akte en de vordering tot schorsing moet bovendien gerechtvaardigd worden" en *"Er moeten ernstige middelen aangevoerd worden die wijzen op een mogelijke schending van art. 6 (gelijkheid), 6bis (discriminatieverbod - rechten minderheden) op 17 (vrijheid onderwijs) van de grondwet"* (W. RvS, art. 17).

Bou 319 Zeldenrust kon zijn voordeel halen uit de schorsing van het M.B. (foto gw)

Die aangevoerde middelen moeten in zoverre ernstig zijn dat zij een vernietiging laten voorvoelen (*voldoende ernstig* is echter niet hetzelfde als *gegrond*). Over de wijze waarop de art. 6 en 6bis geïnterpreteerd worden bestaat reeds een overvloedige jurisprudentie. Het Rechtskundig Weekblad (nr 42 - 16 juni 90) citeert in dit verband: *"De onwettelijkheid die louter zijn grond zou vinden in een ongelijkheid is niet voldoende om tot een schorsing te leiden. De ongelijkheid moet op zich een onwettelijkheid vormen, buiten de andere onwettelijkheden"* en *"De schending van het gelijkheidprincipe mag niet worden verward met de ongelijke behandeling die voortvloeit uit elk gedrag van de administratieve overheid die een regel schendt ten voordele of ten nadele van een particulier ten opzichte van andere burgers. Het inroepen van het recht op een korrekte toepassing van de wet als het recht van elke burger, volstaat niet. De ongelijkheid moet op zichzelf een onwettelijkheid vormen die op autonome wijze tot een vernietiging kan leiden, onafhankelijk van elke andere schending van de wet."*

De artikelen 6 en vooral 6bis worden zowel door de Raad van State als Het Arbitragehof gebruikt als kapstok om wetten en besluiten ook te toetsen aan alle rechten en vrijheden voorzien in internationale verdragen. Volgens rechter Suetens van het Arbitragehof houdt het gelijkheidsbeginsel niet in dat iedereen op dezelfde wijze moet behandeld worden. Een ongelijkheid is volgens de rechtspraak van de hoge rechtscolleges gerechtvaardigd indien aan vier voorwaarden is voldaan: er is het specifieke doel, het onderscheid heeft een objektief karakter, de maatregelen zijn adekwaat en er bestaat een redelijke verhouding tussen de maatregel en het beoogde doel. Of aan de eerste drie voorwaarden is voldaan moeten de rechtscolleges grondig nagaan. Voor de vierde voorwaarde moet het hof zeer voorzichtig handelen (marginale toetsing) vindt prof. Suetens, anders plaatst het hof zich in de plaats van het bestuur.

Deze nieuwe schorsingsmogelijkheid op bepaalde bevoegdheidsterreinen vond nogal wat bijval. Het systematisch aanvechten van de besluiten voor de Raad van State wekte grote ergernis op bij de betrokken ministers die zich in hun beleid beperkt voelden. Vooral het automatisme van de schorsing werd van bij de aanvang zwaar bekritiseerd. De voorzitter van de kamer van de RvS waar de zaak is ingeleid kan zonder enige procedurevorm de schorsing opheffen in geval de klacht manifest ongegrond is. Inzake reglementen en algemene besluiten werd ook het automatisme van de schorsing afgeremd (KB 6.12.90).

De schorsing is dan ook meer dan een formaliteit. In de vordering moet immers aangetoond worden dat de verzoekende partij een moeilijk te herstellen nadeel ondervindt van het geviseerde besluit. De verwerende partij kan opmerkingen en kommentaren aan het dossier toevoegen. De voorzitter kan beide partijen horen.

Reder Pol Neyts trekt aan de alarmbel:

'Investeren wordt onmogelijk!'

DE REGEN VAN *'bijkomende vangstbeperkende maatregelen'* die het ministerie van landbouw over de vissers laat neerdalen zorgt voor extra moeilijkheden, zo blijkt ook elders in dit blad. Sommige reders zien het dan ook *'echt niet meer zitten'*. Zo publiceerden we in juni (HVB 6/1991) uittreksels uit een brief die reder Ackx naar staatssekretaris De Keersmaeker stuurde en waarin de zaakvoerder van de rederij *Moby Dick* noch min noch meer stelde dat de *'aanvullende maatregelen tot behoud van de visstanden van 29 april'* zijn bedrijf op het faillissement deden afstevenen.
Op 16 september kregen wij copie van een brief die reder Leopold 'Pol' Neyts van rederij Saturnus stuurde aan de leden van het *'Technisch Comité voor Scheepskrediet'*. Ook voor deze reder blijken de *'aanvullende maatregelen voor het behoud van de visstanden'* maar moeilijk te verteren. Maar laten we hem zelf aan het woord.
'In 1990 heeft de Bvba Rederij Saturnus een kontrakt getekend van vervangbouw voor de Z47 voor een totale waarde aan investering (zonder eerste nettten, enz...) van 126 miljoen frank. Op dat ogenblik was gekend dat, om een gunstig krediet te bekomen, er 10% diende verminderd te worden voor wat betreft de motor-pk....'.
Maar tot grote ontsteltenis van reder Neyts begint het nadien *'tijdelijke aanvullende maatregelen'* te regenen. Schepen worden ingedeeld in kategorieën volgens motorvermogen — wat voor de rederij Saturnus zeer nadelig was — en er werden quotabeperkingen doorgevoerd.
Reder Neyts onkent niet dat er maatregelen moeten getroffen worden voor het behoud van de visstanden, maar hij stelt onomwonden: *'Het probleem werd tot nu toe nooit ten gronde aangepakt, zodat door de "lap"-maatregelen telkens opnieuw "paniek reaktie"-maatregelen getroffen worden...'*.
Waar wringt het schoentje dan volgens Neyts?
'Bij al deze maatregelen, hoe goed ze ook mogen bedoeld zijn, wordt nooit rekening gehouden met de bedrijfseconomische toestand van de rederijen. Door de grote investeringskost tegenwoordig van een modern vissersvaartuig, maken al deze maatregelen de rendabiliteit zeer marginaal. De rendabiliteit van de eigen en de vreemde middelen kan al in vraag gesteld worden reeds vooraleer de investering volledig gerealiseerd werd! Dat een schip dat minstens 130 miljoen zal gekost hebben vooraleer het voor de eerste keer in zee gaat, onmiddellijk reeds in een tweede of derde kategegorie zou vallen met alle gevolgen vandien, is toch tegen elke bedrijfsekonomische logica. Het gevolg van dit alles is natuurlijk grote onzekerheid, en zeker niet alleen bij ons, maar wij maken ons sterk om te zeggen dat alle reders met eventuele investeringsplannen, om nog maar niet te spreken van de scheepsbouwers en hun toeleveringsbedrijven onder de voortdurende onstabiliteit van maatregelen te lijden hebben..."
Leopold Neyts heeft dan ook konkrete eisen: *'Wij vragen dat de kategorieën per motorvermogen afgeschaft blijven want anders wordt elke investering nu en in de toekomst onmogelijk, en daarenboven dat wanneer er maatregelen getroffen worden dat zij op langere termijn gepland worden en niet om de haverklap gewijzigd. Een langetermijn investering is onmogelijk wanneer maandelijks maatregelen getroffen worden die de rendabiliteit van uw investering onmogelijk maken.'*

Ook de V.S.V. (de Vlaamse Scheepsbouwvereniging) schreef terzake een brief naar dezelfde leden van het Technisch Comité. Ook zij zijn niet te spreken over de jongste maatregelen: *'De Belgische vangstquota voorschriften, die door een recent rondschrijven van het Ministerie van Landbouw voorlopig werden geschorst, maakten het voor velen van onze kliënten behoorlijk moeilijk nog voldoende rendabiliteit te halen. Inderdaad werd niet alleen het motorvermogen beperkt bij nieuwbouw (vervangbouw) doch later werd een beperkt vangstquotum opgelegd, gekoppeld aan het reeds verkleinde vermogen.'*
En de VSV gaat bij monde van E. Vanvolsem verder: *'Wij stellen vast dat de voortdurende beperkingen, die worden opgelegd de beslissingen tot verdere investeringen in deze sector uitermate beïnvloeden. We slagen er momenteel niet meer in kliënten te sensibiliseren voor de dringend noodzakelijke verdere modernisering van de vissersvloot, om de redenen hierboven uiteengezet.'*
'We durven dan ook aandringen op weloverwogen verdere maatregelen in verband met de Belgische vangstquota. Dit zowel in het belang van de visserijsector als in het belang van de scheepsbouw...'
En de briefschrijvers besluiten: *'De inspanningen die gedaan worden om de scheepsbouwsctor opnieuw concurrentieel te maken, vragen om coherente maatregelen bij ons kliënteel.'* (fv)

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

50 miljoen voor pilootinstallatie pootviskwekerij

Rijksstation voor zeevisserij start modelprojekt

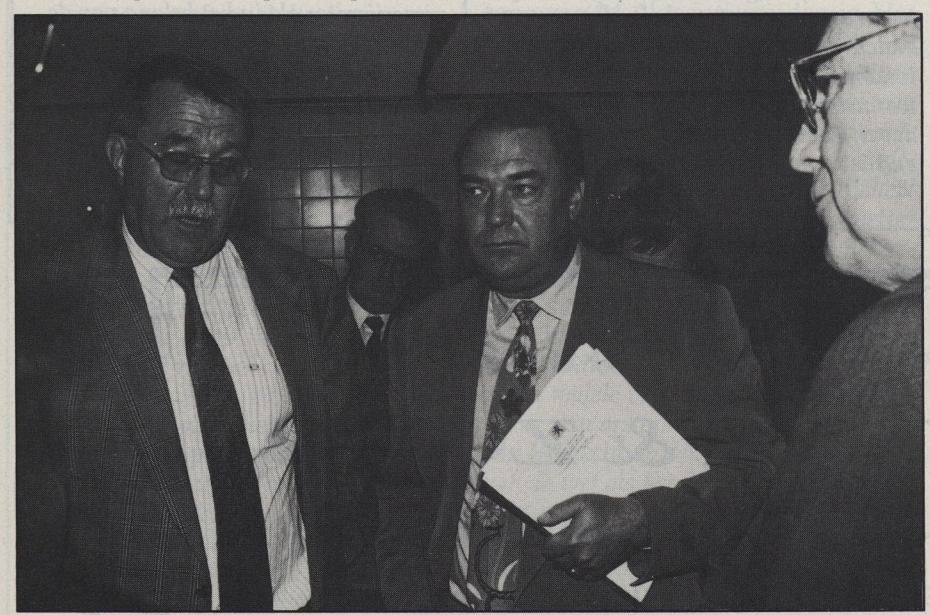
Aquacultuur

ONS LAND STAAT eigenlijk nog nergens op het gebied van industrieel gekweekte te zeevis. De techniek is niet nieuw. reeds in Multatuli's *Max Havelaar* (1860) lezen we dat Saïda en Adinda aan een vijver komen waar *bangus* wordt *gekweekt*. Intussen is de artisanale viskweek uitgegroeid tot een volwaardige *bio-industrie*. Het aangekondigde aquacultuurprojekt van het Rijksstation voor Zeevisserij is dan ook niet revolutionair, maar een stap om onze achterstand in deze technologie wat op te halen. Het projekt kadert in het impulsprogramma van de Vlaamse Executieve dat in ekonomisch achtergebleven gebieden inhaalprogramma's financieel ondersteunt.

Op diverse plaatsen in de wereld vindt de bevolking in de artisanale kweek van vis een alternatief voor de visserij. Op de Filippijnen strekken zich 200.000 ha visgronden te land uit en in Indonesië, nu goed voor 250.000 ha visgrond, worden al honderden jaren milkfish- of banguslarfjes met filternetten uit zee geschept en uitgezet in brak rivierwater. Op dezelfde wijze vindt op uiteenlopen plaatsen in Azië vetmesting van scampi's en garnalen voor uitvoer naar Japan, de Verenigde Staten en Europa plaats.

Ook in Europa rijzen de aquacultuurbedrijven uit de grond. Geen land dat met de zee vergroeid is bleef achterop. De Scandinavische landen hebben op dit vlak een lange weg afgelegd, maar ook Spanje, Portugal, Frankrijk, Italië en andere landen investeren steeds meer in viskweekbedrijven. De totale aquacultuurproduktie omvat wereldwijd 15 tot 20 miljoen ton, waarvan de helft vissen, 24 procent algen, 20 procent mosselen en 4 procent kreeften en andere dieren. De Europese aquacultuurproduktie bedraagt reeds meer dan één miljoen ton waarin 240.000 ton vis en 650.000 ton weekdieren. De Nederlandse weekdierenproduktie bedraagt 117.000 en staat hiermee op de derde plaats in Europa. In ons land staat de aquacultuur nog in de kinderschoenen. De produktie is beperkt tot enkele paling- en (zalm)forelkwekerijen en de kweek van vis in de schaduw van de koeltorens van de kerncentrales van Meer en Doel (zeebaars) en Tihange (tilapia, karper, meerval en siervis).

In ons land speelt Dr. **Patrick Sorgeloos** van de Gentse universiteit in deze materie nochtans een voortrekkersrol. Hij houdt zich vooral bezig met de kweek van *artemia* of pekelkreeftlarven als voedsel voor kweekvis. Hij ontpopte zich tot een autoriteit met groot aanzien in het buitenland. In zijn universitaire labo's wordt nog steeds research gedaan (o.a. in opdracht van de wereldvoedselorganizatie F.A.O.) met de kweek van moeilijke larven. Het was dan ook geen toeval dat in augustus jongstleden het *"Fish and Crustacean Larviculture Symposium"* in Gent plaats greep.



Gemeenschapsminister Norbert De Batselier tijdens zijn rondleiding met direkteur Pierre Hovart in het Oostendse Rijksstation voor Zeevisserij. (Foto gw)

Larvenkweek

Uit wat voorafging is duidelijk af te leiden dat aquacultuur een industrietak in volle ontwikkeling is. Een evolutie die ook het Rijksstation voor Zeevisserij niet ontgaat. Er werd dan ook werk gemaakt van de opstelling van een proefopstelling die moet uitgroeien tot een piloot-demonstratie-eenheid ten behoeve van geïnteresseerde bedrijven. De verdere uitbouw van het projekt kan nu gebeuren met 50 miljoen uit de begroting van het impulsprogramma. Het gaat hier meer specifiek over de uitbouw van de voorzieningen voor larvale kweek en de aanwerving van wetenschappelijke medewerkers.

Het programma voorziet in de eerste fase in een opstelling van kweekbakken voor de ontwikkeling van kweekvisjes, de moeilijkste fase in het proces. De ontwikkeling van de (aangekochte) broedproduktie tot visjes van enkele centimeter groot gaat gepaard met een hoog sterftecijfer, en het voeden van de larven is een apart probleem. Door de kostprijs van de kunstmatige voeding heeft het alleen zin om die vissen (tarbot, griet, tong) en schaaldieren te kweken die hoge marktprijzen halen. De overlevende visjes belanden uiteindelijk in vetmesterijen die voor de produktie van verkoopbare vis instaan. Het proefprojekt wil zich beperken tot produktie van minuscule pootvis uit extern broedsel. ☞

Volgens prof. Sorgeloos is het Noordzeewater zeer geschikt voor aquacultuur. Het bedrijf *Sepia International* in het Noordfranse Grevelingen slaagde er reeds in op grote schaal zeebaars en tarbot te kweken. Aan de Belgische kust (zonder estuarium of inhammen) is het anderzijds moeilijk om een plekje te vinden dat nog niet door het toerisme is ingenomen. Viskwekerijen nemen nogal wat plaats in en bovendien moet het water een bepaalde konstante temperatuur bereiken. In Grevelingen wordt gebruik gemaakt van de waterverwarmingsinstallatie van de plaatselijke kerncentrale. Een dergelijke relatief goedkope warmtebron is aan de kust niet voor handen. Het hoeft geen onoverkomelijk probleem te zijn. De warmterekuperatie van de Oostendse verbrandingsoven of van de geplande elektriciteitscentrale in Zeebrugge zou volstaan om een aquacultuurbekken mogelijk te maken. De kommerciële viskweek aan de kust ligt echter nog niet in het bereik.

Tijdens zijn bezoek aan Oostende maakte gemeenschapsminister **De Batselier** bekend dat hij het wetenschappelijk experiment wil aanmoedigen en financieel ondersteunen. Tijdens een rondleiding in de werkruimten van het Rijksstation kon hij kennis maken met de eerste resultaten van de tarbotkweek. Met méér middelen kan het wetenschappelijk personeel de opstelling verder uitbouwen in de hoop dat ook de privé-sektor interesse vertoont voor de kommercialisering van de kweekproduktie.

Komplementair

Visserij-bioloog **Rudy De Clerck** bevestigt dat door het samenwerkingsakkoord met de Gentse (prof. **Patrick Sorgeloos**) en de Leuvense (prof. **Frans Ollevier**) universiteiten voldoende wetenschappelijke know-how aanwezig is om het opstarten van een modelopstelling te verantwoorden. *"Aquacultuur is helemaal niet konkurrentieel maar komplementair aan de traditionele visserij. Het totale aanbod van gekweekte zeevis is relatief klein en beperkt zich hoofdzakelijk tot duurdere vissoorten."* Het grote voordeel van aquacultuur is de uitschakeling van de seizoenen en de daaraan verbonden groeistoten en —vertragingen. Gekweekte vis neemt dan ook sneller volwassen proporties aan. *"Toch blijft aquacultuur een high-risk industrie"* verduidelijkt Rudy De Clerck. *"Op de eerste plaats door het hoge sterftecijfer, maar ook door ziekten en problemen met de pigmentering. Ook het ongekontroleerd gebruik van cortisone en ander farmaceutische produkten kan nadelige gevolgen hebben op het eindprodukt."* Voor de voedselbevoorrading van het kweekgoed zijn er geen problemen. Er is voldoende opgevangen vis en visafval beschikbaar die na verwerking tot droge stof als basisvoedsel geschikt is. Een ander probleem vormt de zeewatervoorziening. Het Rijksstation beschikt wel over een installatie voor het stockeren, filteren en op temperatuur houden van zeewater. De opslagkapaciteit van 100 m^3 zal echter niet volstaan om de waterbehoeften te dekken. Er werd dan ook meteen gedacht aan een aftakking van de pipeline naar het militair hospitaal.

Een van de belangrijkste aspekten van de viskweek is de beschikbaarheid van kwaliteitslarven. Ook op het vlak van onderzoek naar de voedingsbehoeften van de larven is nog verder onderzoek nodig. Daarom is de steun van wetenschappelijke instellingen als het *Laboratorium voor Maricultuur* (prof. **G. Persoone**) en het *Artemia Reference Center* (prof. **Sorgeloos**) van de Gentse universiteit en het *Laboratorium voor Ecologie en Aquacultuur* van Leuven onontbeerlijk. (gw)

Aquacultuurproduktie wereldwijd

De wereldproduktie van aquatische organismen (aquacultuur) is in 1989 gestegen tot boven de 13 miljoen ton (11 miljoen ton in 87). De cijfers zijn bekendgemaakt door de wereldvoedselorganizatie F.A.O.. Met een gemiddelde groei van 9,2 procent per jaar is de aquacultuur een van de sterkste groeiende sektoren ter wereld.

Behalve in Noord-Afrika bestaat in Afrika weinig belangstelling voor aquacultuur. Door het klimaat, de zuivere kustgebieden en de afwezigheid van tyfonen of aardbevingen draagt zwart-Afrika alle mogelijkheden voor de aquacultuur en dus ook voor een (gedeeltelijke) oplossing van het voedselprobleem in zich.

Wereldproduktie in cijfers:

Azië	11.100.000 t.	84,00 %
Europa	1.047.593 t.	7,93 %
Noord-Amerika	449.993 t.	3,41 %

Aziatische produktie:

China	5.600.000 t.	42,60 %
Japan	1.226.190 t.	9,32 %
Zuid-Korea	876.788 t.	6,70 %
India	746.300 t.	5,67 %

Aquacultuurproduktie per soort:

Vissen	6.800.000 t.	51,40 %
Zeewieren	3.140.000 t.	23,80 %
Molusken	2.670.000 t.	20,20 %
Kreeftachtigen	574.906 t.	4,40 %

(Bron: F.A.O., 1989)

VERHEYE JOEL N.V.

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

Sedert meer dan 35 jaar werkzaam voor de visserij

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

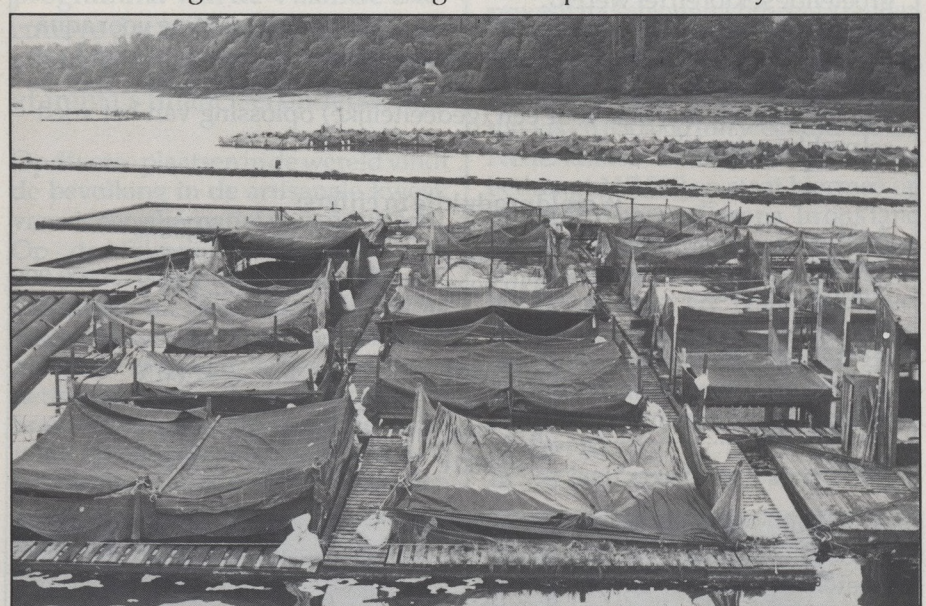
Visteelt vooral in Wallonië

DE VISKWEEK IN ons land, hoofdzakelijk in Wallonië, omvat naast kreeften een dertigtal soorten zoetwatervis. Door het koude water in de Waalse rivieren is de traditionele visteelt er vooral gericht op zalmvissen: de beekforel of fario en twee Noordamerikaanse soorten, de regenboogforel en de fonteinforel.

Wallonië produceert slechts 13,5 procent van de Belgische forelbehoeften en het lijkt niet zo gemakkelijk om de produktie op te drijven. De kweekomstandigheden zijn niet zo gunstig als in andere landen. De ongunstige faktoren zijn te zoeken bij het te kleine debiet bij de laagste waterstand, de zuurtegraad van het Ardense water.

Nieuwe technologieën

Alhoewel een eigén forelbevoorrading niet haalbaar is, kent de Waalse visteelt sinds een tiental jaren een elan door de toepassing van nieuwe technieken (monosexteelt, kontrole bij de rijping van de fokdieren) en het overschakelen op nieuwe soorten (barbeel, ellerling, zalm). Ook bij de kweek van traditionele soorten doen nieuwe technologieën (o.a. ingreep op de genen) hun intrede. Op die manier werden aasvissen gekweekt (ellerling, grondel) en de kweek van barbeel, rivierzalm en zalm heruitgezet. Ook de teelt van siervissen deed zijn intrede met aquariumvissen als de carrassinvis en koïcarpers. Wat het houden van aquaria betreft bezit Wallonië reeds een technologische voorsprong op de andere Europese landen, dank zij het kweekprototype *Piscicol*, een zonneserre die een tropisch micro-ecosysteem creëert waarin bepaalde vissoorten gedijen.



Ook Pieters Visbedrijf participeert reeds in de viskweek. Onder andere in de tarbotkwekerij "Aquaturbot" in Trédarzec, Bretagne, waaraan HVB vorig jaar reeds een reportage wijdde. (Fot gw)

Maaszalm

Vroeger leefde zalm in talrijke West-europese rivieren. De vangst was overvloedig van Rijn tot Maas. De menselijke aktiviteit heeft daar een einde aan gesteld. Vervuiling, stuwdammen en overdreven visvangst hebben zowel de zalm als de steur, de zeeforel en de elft doen verdwijnen.

In juni 1983 werden tijdens een routinekontrole heel toevallig vier soorten zeeforel en een trekkende zalmachtige (her)ontdekt in de Basse-Berwinne in Lixhe. Hierop hebben de universiteiten van Luik en Namen het projekt *Meuse Saumon 2000* voorgesteld voor het *Europese Jaar van het Milieu*, een projekt dat in 1987 op de financiële steun van het Waalse Gewest mocht rekenen. Na een uitvoerbaarheidsstudie volgden in 1989 de reïntroduktieakties. Tijdens de voorstudie werden verschillende aspekten behandeld: de viskwekerij, de wetenschappelijke opvolging van de reïntrodukties, de visliften en de internationale kontakten. De in dit kader opgerichte viskwekerijen werden beheerd door de Condroz-kwekerij in Tavier. Door problemen met de watertemperatuur en door de ontbinding van de kiemblaas bij de pootvissen is de produktie niet van de grond gekomen. Een nieuwe poging met 43.000 ingevoerde eitjes van een wilde Schotse zalmsoort leverde betere resultaten op. De eitjes werden te broeden gelegd in de viskwekerij van de Visserijdienst van Emptinne. Negentig procent van het broedsel leverde jonge zalmen op die uitgroeiden tot volwassen vissen van 12 centimeter.

De Aisne, de Ourthe en de Samson werden vervolgens uitgekozen als eerste pilootrivieren voor de reïntroduktietesten. De keuze viel op deze rivieren omdat hun psycho-chemische en ☞

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

biologische kenmerken goed gekend waren. Bovendien is de Ourthe gekenmerkt door een hoog produktiepotentieel. Hier werd trouwens in 1920-30 de laatste Waalse zalm gevangen. Wat later kreeg ook het Semoisbekken een beperkt aantal zalmen. De Semois heeft eveneens een hoog produktiepotentieel en er bestaat een grote lokale vraag naar zalm voor alle rivieren van het bekken ten behoeve van de publieke visvangst beneden Herbuemont en een Zalm-Semois projekt met Frankrijk. De zalmbevoorrading nam de laatste jaren toe. Tot 10.000 zalmen in '88, 60.000 in '89 en 72.000 vorig jaar. Het ging telkens om zowel eitjes als jonge vissen (4 tot 12 cm) en voorjaarszalmen (4 tot 12 cm).

Ook de kweek van zalmkleurige forel kreeg bijval. Het vlees van de zalmkleurige forel krijgt een rode kleur door het voederen met garnalen en kunstvoer waaraan natuurlijke pigmenten zijn toegevoegd. Hierdoor verschilt het gekweekte produkt duidelijk in smaak en aanblik van de traditionele in zoet water gekweekte regenboogforel, die in grote hoeveelheden in diverse Europese landen wordt gekweekt. De kostprijs van de zalmkleurige forel is wel hoger dan die van de ingevoerde regenboogforel, maar kwalitatief moet hij zeker niet onderdoen.

Afrikaanse vis

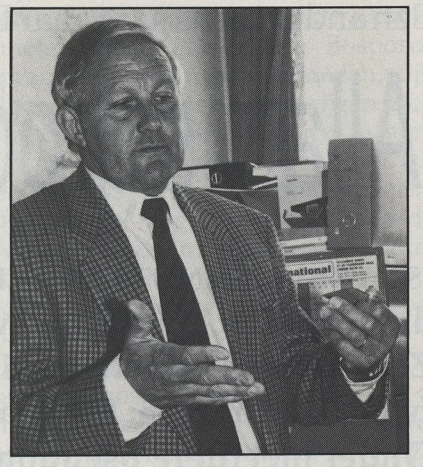
Naast de koudwatervissen worden in Wallonië ook warmwatervissen gekweekt in de *Piscimeuse*. Die rekupereert het warme water van de Kerncentrale van Tihange om er tilapia's, karpers, meervallen en siervissen in te kweken. De watertemperatuur schommelt er altijd rond de 25 graden. De kwekerij heeft 5.000 m² betonnen kuipen en één hektare vijvers waarin 300 ton eetbare vis leeft en één miljoen vissen voor de sportvisserij of aquaria. De afzet van de produkten is eerder problematisch. De tilapia, die overvloedig aanwezig is op de wereldmarkt, wordt in ons land vooral door Afrikanen gekonsumeerd. *Piscimeuse* exporteert daarom een aanzienlijk gedeelte van de produktie naar andere Europese landen. Door de teelt van siervissen op te drijven (momenteel slechts 45 procent) zou de onderneming een sterkere marktpositie kunnen verwerven, niettegenstaande Wallonië nu al een voorsprong heeft inzake produktie van warmwatervissen. Naast al deze inspanningen om het visgehalte in Wallonië op peil te houden is de kwaliteit van het water een voortdurende zorg. Vissen hebben zowel voor de kweek als voor hun ontwikkeling en voortplanting onbezoedeld water nodig. Voor het Waalse Gewest behoort de strijd tegen de waterpollutie dan ook tot de prioriteiten.

Groeimarkt

Het belangrijkste Belgische kweekbedrijf voor levende vis bevindt zich in Wallonië. **Ligneuville** is de basis van het sterk gespecialiseerde forellenbedrijf **Gabriel**. Gabriel telt 130 werknemers, heeft een jaarproduktie van 1.000 levende vis en een omzet van circa één miljard en behoort tevens tot de belangrijkste Europese transporteurs van levende vis (6.000 ton).

De gebroeders **Herman en Hubert Gabriel** kweekten in 1929 hun eerste forellen in de Roba en de Amblève. Het familiebedrijf ontwikkelde zich op korte termijn tot een van de belangrijkste viskwekers in ons land. Dat gebeurde door overname van andere kwekerijen en de oprichting van nieuwe vestigingen. Om de afzet te verzekeren kwam er in 1965 nog een transportafdeling bij. Dit liet het bedrijf toe levende vis op grote afstanden te leveren. Toen begin de jaren 80 de gebroeders **Robert en Rudy Gabriel** het bedrijf van hun vader Herman Gabriel overnamen werd het expansieve beleid voortgezet. Zij ontwikkelden de onderneming tot een groep met Europese dimensies. In Ligneuville werden miljoenen geïnvesteerd in zalmrokerijen en een nieuwe fabriek in Malmédy. Momenteel bestaat Gabriel uit een tiental bedrijven, waarvan vijf in België (Ligneuville, Malmédy, Tihange, Nil-Saint-Vincent en Virton), vier in Frankrijk en één in Duitsland. Onderzoek loopt naar de mogelijkheid om nieuwe vestigingen op te richten in Italië en in het Marokkaanse Midden-Atlasgebergte.

De kweek en transport van levende vis zit in de lift. De forelkwekers uit Ligneuville spelen nog steeds in op het groeipotentieel van de markt. Zij zijn aktief op alle terreinen van de viskweek, gaande van de inkubinatie van eitjes tot de verkoop van technologieën in binnen— maar vooral in het buitenland (Frankrijk en Duitsland). De jaarlijkse produktie neemt nog steeds toe tegen een gemiddelde groeivoet van tien procent per jaar. (gw)



Door het *Wetenschappelijk en Technisch Komitee voor de Visserij* van de Europese Kommissie werd Bioloog *Rudy De Clerck*, medewerker van het Rijksstation voor Zeevisserij, verkozen tot ondervoorzitter, een funktie die hij ook al in 1982-84 op zich nam. Het komitee werd in 1979 opgericht om een rapport op te maken over de middelen om de visgronden en de -bestanden in stand te houden. De adviezen van het komitee spelen mee bij het opstellen van de jaarlijkse TAC's voor de lidstaten. (Foto gw)

Voor alle herstellingen aan uw scheepsschroef

LIPS n.v.

ANTWERPEN

scheepsschroeven herstellingen

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

Werkplaats:
KERKSTRAAT 46,
2720 ZWIJNDRECHT-BURCHT

Tel. 03/252.73.42
Fax. 03/252.92.12

Een ander mens gaat naar Rimini, maar Marc Loy...!?

Allah is groot, maar de visvangst ook!

ISTANBUL HANGT HEUVELEND langs beide oevers van de Bosporus, die de Zee van Marmara met de Zwarte Zee verbindt, en zit als enige stad ter wereld te paard op twee kontinenten: Europa en Azië.
Onder meerdere pseudoniemen schreef de stad in de loop van de eeuwen haar eigen fascinerende historie.
Als poort tot de Oriënt was Byzantium, Constantinopel en Istanbul naargelang de politieke constellatie de metropool van Christenen of Islamieten.
Tot vandaag de dag blijft Istanbul een stad vol kontrasten en verrassende facetten. Eén ervan is haar visserij.

Verleden

Istanbul, nu een nerveus levende stad van ruim 7 miljoen Turken waaronder velen het platteland in de laatste decennia zijn ontvlucht, zit te paard op de Bosporus die de stad in een Europees en Aziatisch gedeelte splitst. Het is meteen de enige stad ter wereld die zich over twee kontinenten uitstrekt.
Deze poort naar het nabije Oosten herbergt een boeiende geschiedenis binnen haar stadsmuren en haar drievoudige naamsverandering is de dekmantel van de wisselende politieke en kulturele konstellatie in de loop van de eeuwen.
Vanaf de 5 de eeuw voor Christus was Byzantium al een belangrijk handelscentrum. De stad bleef tot aan de *slag van Plataea* in 479 v.C. onder Perzisch bewind, werd daarna privé-bezit van een Spartaans veldheer en werd in 196 v. C. door de Romeinse keizer Septimus Severus veroverd en verwoest.
In 330 werd de stad onder Constantijn de hoofdstad van het hele Romeinse Rijk: *Constantinopel*. Later viel het Rijk uiteen en waar het Westromeinse Rijk al in 476 v. C. door de inval van de Germanen ophield te bestaan, hield het Oostromeinse Rijk, met Constantinopel als hoofdstad nog stand tot in 1453, toen de Turken de stad innamen.
Z'n gouden tijdperk beleefde Constantinopel onder keizer Justinianus (527 - 565). Bij diens dood reikten de grenzen van de Byzantijnse staat van de *Eufraat* tot aan *Gibraltaar*. Tijdens de vierde kruistocht in 1204 werd de stad op een verschrikkelijke manier geplunderd en vernietigd.
Bij de inval van de Turken werd de stad 470 jaar lang de hoofdstad van het Ottomaanse Rijk (1453 -1923). Kort na de verovering begon men de nieuwe hoofdstad met Moskeeën, paleizen, baden, bazaars (grote overdekte winkelgalerijen) en fonteinen te verfraaien.
In 1600 kenden de Ottomaanse sultans een hoogtepunt van hun macht. Het rijk strekte zich uit van Perzië tot Wenen, het hele Arabische schiereiland en Noord-Afrika.
Veel belangrijke gebouwen die vandaag nog de oude stad domineren verrezen onder zijn bewind.
In 1911-1912 voerde het Ottomaanse Rijk de Balkanoorlog waarbij Griekenland en Bulgarije hun onafhankelijkheid bedongen.
In 1914 nam het Ottomaanse Rijk aan de zijde van de Centrale mogendheden deel aan de Eerste Wereldoorlog. Het land werd door de geallieerden bezet en hieruit ontkiemde de Turkse bevrijdingsoorlog onder de bezielende leiding van *Atatürk*. De laatste sultan vluchtte en in 1923 wordt de Turkse Republiek gesticht.
Atatürk wordt de eerste president en *Ankara* nieuwe hoofdstad. Vier jaar later begint Atatürk hervormingen door te voeren om van Turkeye een moderne Westerse staat te maken, met o.a. het Latijnse alfabeth, de invoering

☞

De grote goed onderhouden trawlers torsen in een uitsparing op het achterdek een kleine motorboot (zie rechts op de foto) om de drijfnetten te kunnen bedienen. Het vaartuig links laat u de stapels houten kratten zien waarin de vangst wordt opgeslagen.

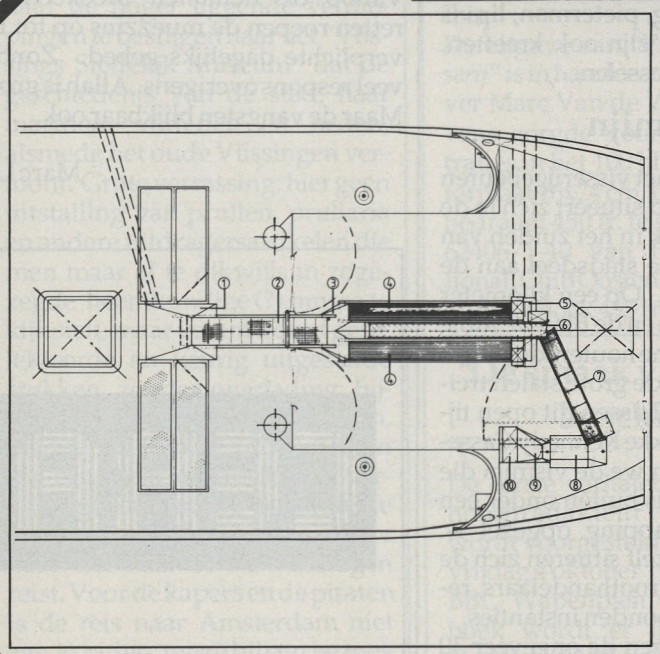
Fier poseert reder Olhan Cina voor zijn twee hoogzeevissersschepen. De turende Turk nam voor zijn vereeuwiging in HVB zowaar z'n hoed af.

van het monogame huwelijk, het vrouwenkiesrecht...
De laatste militaire staatsgreep dateert van 1980. Voor het ogenblik wordt het land geregeerd door de liberalen met als eerste minister Özal.
Sinds 1952 is Turkye ook lid van de Nato.

Kontrasten

Istanbul ademt kontrasten: de erfenis van het verleden — tientallen moskeeën, kerken, paleizen, fonteinen, zuilen en torens — drijft er op de rommelige, lelijke bouwexplosie van de voorbije decennia waardoor de stad zich als een nijptang rond de 30 kilometer lange en drukke Bosporus prangt. Verkrotte houten huizen, stijlloze grauwe betondozen rijgen zich aanéén langs vuile straten vol magere zwerfkatten. Dikke kluwen elektriciteitskabels klitten aan de huisgevels.
Hoogbouw is er zeldzaam, door de voortdurende immigratie van plattelands-Turken kruipt de stad in *olievlekurbanisatie* woekerend tegen de belendende heuvels op.
Zowat ieder plein, veelal rond één of andere moskee, etaleert zich tot permanent marktgebeuren waar de nijvere neringdoende Istanbulers (en zo zijn er velen) hun koopwaar aan de man schreeuwen: schoenen, radio's, gebakken vis, fruit, noten, kraantjeswater, souvenirs, sigaretten (ook per stuk)... Mits enig fors afdingen is alles er te koop, ook de diensten van soms nog erg jonge schoenpoetsertjes., lastdragers, professionele briefschrijvers...
Het naar het Oosten ruikend straatleven krioelt er van zonsopgang tot 'duisterlaat'. Een niet aflatende mensenstroom van hoofdzakelijk mannelijke islamieten schuift door de grote straten. Bussen, ca 16 000 gele taxi's, oude Amerikaanse sleeën uit de jaren vijftig (een kruising tussen een bus en een taxi) laveren klaksonerend door

Vangstverwerkingsapparatuur



Van Rijn ontwerpt, fabriceert en installeert...

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

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

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

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

Het vraagt uren werk vòòr de immense drijfnetten met witte vlotters aan boord getakeld zijn en op het achterdek gestapeld.

de stad en kompenseren er het ontbreken van een metro.
De in het zwart gehulde en gesluierde moslimvrouwen steken schril af tegen hun in jeans en T-shirts gegoten telgen.
De geluidsversterkte monotone Muezzinstem vanop de moskeeminaret roept op tot het gebed.

Visserij

Het bestaan van de vissers is op de vangst in de Bosporus, de Zwarte Zee en de Zee van Marmara ingesteld. Sommigen leven van een bescheiden handeltje, de vangst wordt vanop de gammele schuiten aangeland op de kaai aan de noordkant van de zeer drukke Galatabrug, waar ook de marktkramers gebakken vis en broodjes proberen aan de man te brengen.
Maar veel vissers komen aan de kost aan boord van de grote treilers die aan diepzeevisserij doen in de Zee van Marmara, Bosporus en de Zwarte Zee. Hun viskampagnes met drijfnetten duren dan tien tot vijftien dagen en op jaarbasis wordt toch zo'n 200 000 ton vis per jaar gevangen waarvan nog geen 10% geëxporteerd wordt. Istanbul zelf is een groot verbruiker en ca 10 000 mensen leven er van de visvangst.
Sommige van deze vissers zijn Turken wier grootvaders boeren waren in het noorden, en ook zijn er Grieken en Armeniërs, maar de meesten behoren tot een geheimzinnig volk dat *Laz* wordt genoemd en afkomstig is uit de omgeving van Trebizond aan de Zwarte Zee, vanwaar het zich twee of drie generaties geleden over Istanbul en de Zee van Marmara heeft verspreid. Deze mensen zijn donker van uiterlijk en hebben scherpe gelaatstrekken. Hun zeemanstaal is Italiaans, een overblijfsel van de Venetiaanse heerschappij op zee. Zij varen met stalen schepen tot ver op de Zwarte en de Egeïsche Zee.
De Bosporus zelf is een migratieroute voor soms enorme scholen vis. Elk seizoen trekken soorten als makreel, tarbot en de Turkse Lüfer bij tienduizenden van de Middellandse naar de Zwarte en Egeïsche Zee om kuit te schieten. Tot de permanent aanwezige soorten behoren de poon, harder, reelbrasem, tonijn, rog, pieterman, lipvis en sprot, maar er zijn ook kreeften, oesters en grote mosselen.

Vismijn

Het centrum van het visserijgebeuren in de Bosporusstad situeert zich in de Kumkapi, een wijk in het zuiden van het oude Europese stadsdeel aan de Zee van Marmara. Op een kilometer van de Aya Sophia en de Blauwe Moskee vinden de kleine houten kleurrijke visserssloepen en de grote stalen treilers beschutting. Tussen dit open tijdok en de zeer drukke Kennedy Cassedi (avenue) treffen we de vismijn die deels binnen, deels buiten onder een golfplaten overkapping opgezet is. Langs de avenue zelf situeren zich de kantoren van de groothandelaars, reders en visserijgebonden instanties.
Langs de kaai liggen de ongeveer 30 meter lange goed onderhouden stalen treilers met hoge bovenbouw en de kenmerkende kleine slipway op het achterdek, met een motorbootje om de immense drijfnetten beter te kunnen bedienen.
Iedere morgen heerst er tussen 6 en 9 uur een drukke bedoening onder de golfplatenmarkt waar de vangsten in houten kratten liggen uitgestald.
Opvallend zijn de reuzemosselen die rauw worden ontschelpt en in met water gevulde plasticzakken worden verpakt.
Tussen de uitgestalde houten visbakjes, die trouwens ook torenhoog aan boord worden gesjord tijdens de reis, troepen druk gestikulerende vissers, kopers en vismijnambtenaren. Het in rauwe klanken verpakte onverstaanbare drukke Turks blokkeert alle kommunikatie tussen ons en de vissers zodat wij met een aantal vragen op onze honger blijven zitten.
De in houten kratjes of in kartonnen dozen diepgevroren vis wordt getransporteerd met grote koelwagens of geladen op open oude bestelwagens die hun uitlaatgassen over de uitgestalde vangsten blazen.
Een deel van de verkochte vangst wordt op schuiten geladen die over het water tot het centrum van Istanbul worden verscheept, waar ze op de drukke kaaien nabij de Gelatabrug luidruchtig worden aangeprezen, of de Bosporus over worden gebracht om in het Aziatisch gedeelte te worden verkocht.
Tussen al die ochtendlijke drukte laveren de theeschenkers die op grote dienbladen hun zoete brouwsel in kleine sierlijke glaasjes serveren.
Vanop de tientallen Moskeeminaretten roepen de muezzins op tot het verplichte dagelijks gebed. Zonder veel respons overigens. Allah is groot. Maar de vangsten blijkbaar ook.

Marc Loy

VLISSINGEN

Kapers op de kust

Tussen 1 juni en 22 september kon men in het stedelijk museum van Vlissingen de tentoonstelling over kaapvaart en piraterij, onder de titel 'Kapers op de kust' bekijken.
Te Vlissingen ging het (vanzelfsprekend) over Nederlanders die het vaarwater van hun vijanden van het ogenblik onveilig hebben gemaakt, met een summiere verwijzing naar Jan Bart, Jacobsen en Besage die de Nederlandse admiraal Kleuter en later de fameuze Piet Hein met een deel van hun vloot aan stukken schoten, vooraleer - zoals Jacobsen en Besage, liever dan zich over te geven- zich met schip en bemanning lieten in de lucht vliegen.
Walter Debrock heeft in dit blad menig (lof)lied gezongen over "onze jongens" en wist veel meer te vertellen dan wat te Vlissingen (en daarna van 11 oktober tot 5 januari in het Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam) aan oude dokumenten, vergeelde geschriften, etsen en tekeningen, foto's en museumstukken te zien is.
Bij de tentoonstelling hoort verder een boek, onder dezelfde titel, met talrijke illustraties van de hand van E. van der Oost en Dr. R.B.Prudhomme.
Dit bezoek was de gelegenheid om de trappen van het museum naar de hoger liggende verdiepingen te bestijgen naar het "Vlissings Stedelijk Museum" dat de geschiedenis van de stad, haar maritiem verleden en heden, alsmede het oude Vlissingen vertoont. Grote verrassing: hier geen uitstalling van prullen, prullaria en andere uitdragersartikelen die men maar al te dikwijls in zogezegde heemkundige (?) musea te kijk stelt, maar verantwoord geselekteerde en keurig uitgestalde stukken, zonder overlading: bijzonder mooie scheepsmodellen, maquettes, foto's en documenten die een klaar en duidelijk overzicht geven van de behandelde onderwerpen. Zeker een aanrader voor wie naar of via Vlissingen reist. Voor de kapers en de piraten is de reis naar Amsterdam niet aan te raden, tenzij bij een bezoek aan het Nationaal Scheepvaartmuseum in deze stad. (J.K.)

OOSTENDE

Colruytpersoneel bezoekt vismijn

De verantwoordelijken van de diepvriesafdelingen in de diverse Colruytvestigingen brachten een bezoek aan de Oostendse vismijn. Een eerste groep Nederlandtaligen was op maandag 16 september om 7 uur in de morgen present. Na de rondleiding trokken de rayonverantwoordelijken naar het visverwerkend bedrijf Morubel aan de H. Baelskaai en naar de werkhuizen van Pieters Visbedrijf in Brugge. Op maandag 23 september werd een gelijkaardig bezoek georganizeerd voor de Franstaligen. Colruyt is een belangrijke afnemer van diepvriesprodukten en marktleider in ons land wat de verkoop van diepvriesvis betreft.

Pierre Hovart publiceert "Volksgeloof in de visserij"

Pierre Hovart, direkteur van het Rijksstation voor Zeevisserij in Oostende, heeft een nieuw boek klaar. Over het *"Volkgeloof in de Visserij"* hield hij talrijke voordrachten. De tekst is nu gebundeld in een boek dat in november verschijnt op initiatief van Fifty-One International ter gelegenheid van het 25-jarige bestaan van de serviceklub. De opbrengst van het boek gaat naar het Koninklijk Werk Ibis.
De uitgave van *"Volksgeloof in de Visserij"* is in handen van de Brugse uitgever Marc Van de Wiele. William Lievens zorgde voor 25 ludieke illustraties in het 100 blz tellende werk op formaat 16x24 cm. De voorintekenprijs bedraagt 450 fr. te storten op rek. 473-6240671-40 van Fifty-One International, Club Oostende. Na verschijning kost het boek 495 frank.

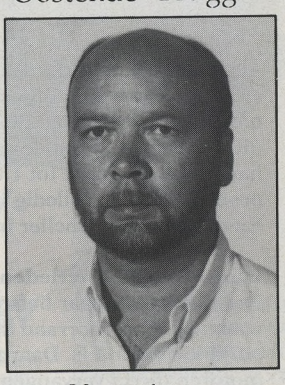
'De smaak van zeewater' beschikbaar

De eerste verhalenbundel van HVB-hoofdredakteur Vandekerckhove wordt voorgesteld aan het publiek op vrijdag 4 oktober 1991 om 20 uur in de BBL, Wapenplein te Oostende. Het boek wordt er ingeleid door Mr. Crabeels. Het boek wordt uitgegeven door Manga en kost 595 frank. Vanaf vandaag is de bundel ook beschikbaar in de boekhandel.

Duinenboek

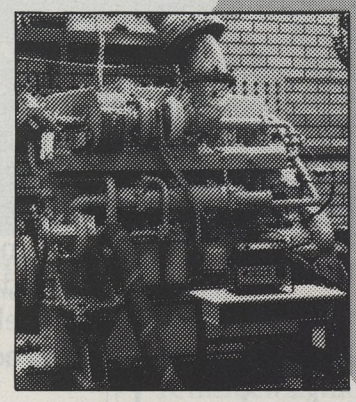
Bij de Oostendse uitgeverij Manga verschijnt einde november 'Zolang de duinhelm wuift' van de Bredenaar John Gheeraert. De bundel bevat literaire teksten omtrent de duinen (+ foto's). Het boek is gebonden en wordt gedrukt op luxueus papier. Bij voorintekening op de rekening 751-1360060-63 van de uitgeverij kost het boek 795 frank. Bij verschijen betaalt u 900 frank. Opbrengst gaat naar de 'Duinenwerkgroep'.

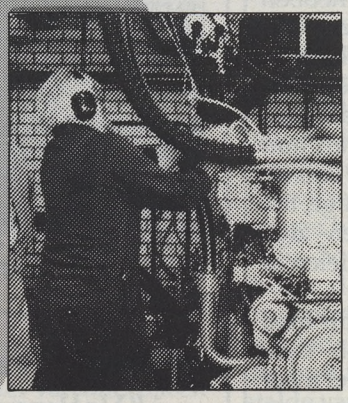
Zeevissers, visbewerkers, havenarbeiders, chauffeurs, zeelieden, binnenschippers:
VOOR AL UW PROBLEMEN
met betrekking tot
kinderbijslag, pensioen, belastingen, loon en arbeidsvoorwaarden,
WENDT U TOT
VICTOR IVAN
SECRETARIS BELGISCHE TRANSPORTARBEIDERS- EN ZEEMANSBOND
BTB
Oostende - Brugge



Voorzitter
ABVV
Oostende-Veurne-Diksmuide
(059) 70 27 41
(050) 54 47 15
Jules Peurquaetstraat 27,
8400 Oostende.
Tijdokstraat 36A,
8380 Zeebrugge.

MITSUBISHI EN PADMOS HEBBEN AL 20 JAAR ERVARING MET VOORUITGANG





Als oudste Mitsubishi-dealer van Europa zorgt Padmos al 20 jaar voor vooruitgang op het water. Padmos levert niet alleen alle typen Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren uit voorraad, maar ook aggregaten, generator- en havensets. Motoren tot 1.000 pk worden op eigen proefstand zelfs volledig installatieklaar gemaakt.
En dat betekent: sneller inbouwen en inbedrijfstellen.

Lange levertijd, verleden tijd
Padmos levert maar liefst ruim 120.000 onderdelen uit voorraad. Een voorraad die constant bewaakt wordt en altijd toereikend is. Daarnaast kunnen onderdelen en motoren direct vervangen worden door geheel gereviseerde en ultrasoon gereinigde exemplaren. Een uniek en geldbesparend reparatiesysteem waardoor de tijd dat een dieselmotor buiten werking is tot een absoluut minimum wordt beperkt.

Elke dag, ieder uur
Een team van speciaal opgeleide en ervaren monteurs zorgt 24 uur per dag voor razendsnelle service van Duinkerken tot Denemarken.
Met kennis van zaken want een Mitsubishi scheepsdiesel is bij Padmos in goede handen.
Al 20 jaar.

MACHINEFABRIEK PADMOS B.V. HOLLAND

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

"Officieel dealer Mitsubishi dieselmotoren"

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

OOSTDUINKERKE

Erepark Visserijmuseum uitgebreid

Op het "Erepark" van het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke werden twee zerken toegevoegd met de namen van 29 sinds 1985 op zee vermiste vissers.
Het Erepark wordt ook uitgebreid met een visserskapel. De werken zijn reeds gestart. Weldra wordt ook de nieuwe museumzaal en de stuurkabine opengesteld voor het publiek. Of de werken al in oktober voltooid zullen zijn is nog niet helemaal zeker.

14.000 bezoekers tijdens de zomermaanden

Het museum kreeg tijdens de zomermaanden 14.000 betalende bezoekers over de vloer. De publieke belangstelling lag biezonder hoog met 7.190 bezoekers in juli en 6.890 in augustus. Tegen het einde van het jaar zal het aantal bezoekers aan het museum rond de 50.000 schommelen.

N.788 wordt blikvanger

Het plan om de houten romp van de in 1942 bij J. Denye (Oostende) gebouwde N.788 *Moed en Vertrouwen* als verwijzing naar het Visserijmuseum op het kruispunt van de snelweguitrit te plaatsen maakt opnieuw een kans. Het geschrapte vaartuig (24.09.87) werd begin '89 voor een symbolische frank overgedragen aan het gemeentebestuur van Oostduinkerke. In augustus '89 zonk het vaartuig in de haven van Nieuwpoort en werd na het lichten overgebracht naar de gemeentelijke werkplaatsen. De herstelling en wederopbouw neemt heel wat tijd in beslag. Het zou echter vast staan dat het opgekalefate vaartuig tegen volgende zomer een plaats krijgt als blikvanger op het kruispunt Nieuwstraat-Vrijheidsstraat.

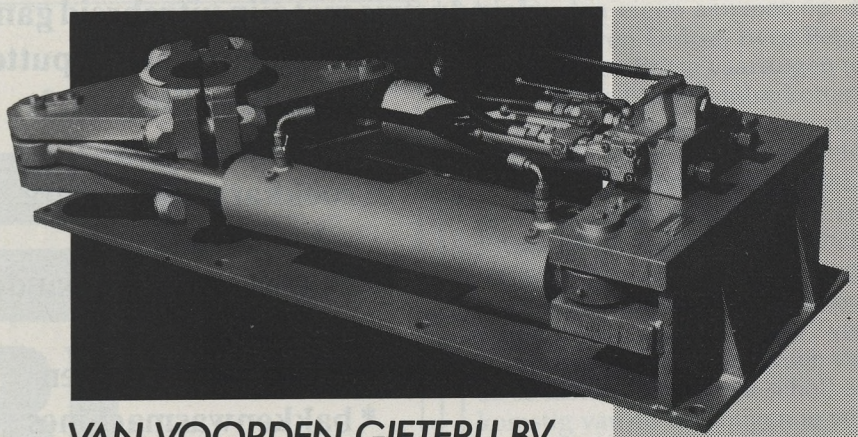
Rechtbank houdt uitspraak over visdiefstal in beraad

De korrektionele rechtbank van Brugge deed nog geen uitspraak in een zaak van zwarte vishandel in Zeebrugge die in september vorig jaar aan het licht kwam. Twee vislossers en een reder moesten zich voor de rechtbank verantwoorden omdat zij vier bennen kabeljauw aan de verplichte veiling, en dus ook aan de veterinaire keuring, ontrokken hadden. De 200 kg kabeljauw werd volgens de rechtbank illegaal verkocht. De verdediging betwistte de feiten niet, maar stelde dat het hier om kleine garnaal ging en dat men beter eerst de grote zwarthandelaars zou aanpakken. De verdediging ging ook dieper in op de hiaten in de wetgeving terzake en konkludeerde dat de feiten eigenlijk niet strafbaar zijn. De verdediging klaagde ook een procedurefout aan omdat het parket de strafvervolging niet inzette binnen de maand na het proces verbaal. De rechtbank aanvaardde de bezwaren en gaf het openbaar ministerie tot 9 oktober de tijd om te reageren.

't Is Vis in Nieuwpoort

Het Trein-Tram-Busweekeinde op zaterdag 5 en zondag 6 oktober staat in Nieuwpoort gedeeltelijk in het teken van de visserij. Bezoekers kunnen in het bureel van de vismijnbestuurder de videofilm *'t Is Vis* bekijken. Direkteur Gerard Hovaere zorgt zowel op zaterdag- als zondagvoormiddag van 10 tot 12 uur voor tekst en uitleg.
Zondag vanaf 11 uur zijn ook *De Nieuwpoortse Visbakkers* van de partij. In de vismijn delen zij gratis visproevertjes uit aan de aanwezigen.
Tijdens de promotiedagen voor het openbaar vervoer staan ook de molen van de kinderboederij *De Lenspolder*, het museum van vogels en schaaldieren, het K. Albertmonument en de O.L.Vrouwekerk open voor de belangstellenden.

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



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

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

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

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

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

VAN VOORDEN GROEP

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

IS DIT EMBLEEM U ONBEKEND ???

Dan zijn voor u de begrippen als
KWALITEIT
BETROUWBAARHEID
SERVICE

eveneens nog onbekend

Want VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT, één der grootste inox-constructeurs van België (11.000m2 produktieruimte), overvalt nu ook de visindustrie met zijn uitgebreid gamma van:

*** afvoergoten en afvoerputten**
*** rekken en fileertafels**
*** wasbakken en lavabo's**
*** rookkarren & andere**
*** kooksystemen**
*** allerhande transportbanden**
*** visfileerlijnen**
*** vissorteersystemen**
*** bakkenwasmachines**
*** pneum. afvalcanons**
*** inbliksystemen**
*** viswassysteem**

Gezien de totaliteit van dit gamma is **VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT** in staat om volledige, kant en klare geheelsystemen af te leveren.

Gratis en vrijblijvend maken wij voor u een studie van uw specifieke geval en bezorgen wij u een offerte.

VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT

Albert I-laan 52, 8630 Veurne
Telnr.: 058/31 51 95 Faxnr: 058/31 51 87

Z.186 Shannon te water bij Idp in Oostende

Op zaterdagnamiddag 5 oktober gaat de nieuwe boomkortreiler Z.186 Shannon te water met de horizontale scheepslift van de Oostendse werf Industrielle des Pêcheries. Het nieuwe visserschip werd gebouwd voor de Rederij Louis Crevits en Zonen uit Lissewege, tevens eigenaars van de Z.243 Drakkar. De Brugse kunstfotografe Greta Buysse, echtgenote van de bedrijfsboekhouder, aanvaardde het meterschap en Sven Crevits, oudste zoon van Eddy Crevits, is peter van de nieuwe treiler.

Het was ondertussen al van 27 mei 1989 geleden, met de doop van de O.187 Sint-Antonius, dat IdP nog een nieuw vaartuig aflevere.

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen AUGUSTUS 91

Verandering benaming onderneming: O.51 STORMVOGEL, eigendom BVBA Rederij Versluys-Decuypere, Kapellestraat 167, 8450 Bredene

Nieuw vaartuig:

¤ B.601 VAN MAERLANT, eigendom NV Rederij Van Maerlant, Heiststraat 59, 8380 Zeebrugge - Brugge 5, tel. 050-54.41.37 en 050-54.44.65. Roepnaam OPYA; L.O.A. 22,94 m., Gt. 84, bouwjaar 1991, werf 23, staal, motor Mitsubishi, 221 kW - 300 pk, bj. 1991, boomkorvisserij. Zeebrief: 7.8.91

Inbouw nieuwe motor:

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

Motor Scania, 221 kw - 300 pk, bj. 1991. Zeebrief: 14.08.91

Geschrapt:

¤ B.601 VAN MAERLANT, eigendom NV Rederij Van Maerlant, Heiststraat 59, 8380 Zeebrugge - Brugge 5

Geschrapt: 6.8.91

BBL

De bank die verder denkt dan een bank

TELEX - TELEX - TELEX - TELEX - ¤ Het Oostendse mechanisch atelier Renaud Diesel plaatste een nieuwe schroefas op de N.402 De Norma en de Z.72 Aquarius. ¤ Door hetzelfde bedrijf werd een motorrevisie uitgevoerd op de O.33 Marbi en de keerkoppeling van de Z.484 Fox onderging hetzelfde lot. ¤ Bij Seghers in Oostende lag de Z.89 Sandra voor de vervanging van plaatwerk aan de bakboordzijde van de voorpiek en middenscheeps stuurboord. ¤ De O.231 St.-Carolus neemt een nieuwe ontziltingsinstallatie aan boord. ¤ Bij BSM in Breskens kreeg de Z.30 Eos een nieuwe roerkoning, net als de Z.12 Sabrina die ook een nieuwe schroefas, stuurmachine en keerkoppeling van doen hand. ¤ De Z.27 Mercurius onderging daar een schroefreparatie en de Z.536 Zeevalk kwam langs voor een onderhoudsbeurt. ¤ Bij Padmos in Stellendam kreeg de Z.85 Morgenster een onderhoudsbeurt. ¤ De ingrijpende verbouwingswerken aan de Z.34 Northern-Sky zijn dermate gevorderd dat het schip weldra in de verf kan. ¤ Op maandag 2 september kreeg Lauwersoog meer buitenlandse dan eigen aanvoer op de markt. Zeven Duitse, twee Belgische en twee Britse vaartuigen tegenover zes Nederlandse kotters. ¤ Er waren ook Belgische vaartuigen op de afslag van Den Helder o.m. de Z.185 Emerald Star. ¤ De Z.70 Marleen, Z.80 Silverpit, Z.162 Van Dyck en O.33 Marbi verkochten in Scheveningen. ¤ De Z.70 verkocht ook in Breskens. ¤ In Urk waren op maandag 9 september 7 verkopen nodig om de aanvoer van 8.700 kisten (70 procent schol) afkomstig van 46 vaartuigen te verhandelen. ¤

Motorkontroles houden O.229 en BR.45 aan de kant

Bij kontrole aan boord van het Nederlandse Eurokotter BR.45 Deo-Volente werd vastgesteld dat de loodjes op de op 300 pk afgestelde motor verbroken waren. Het vaartuig werd opgebracht naar Zeebrugge.

Ook het *Belgische* vaartuig O.229 Liberty (396 pk), pas sinds juni in bedrijf en de laatste weken regelmatig aan de afslag in Scheveingen, werd om dezelfde reden aan de kant gehouden. Het bewijs van deugdelijkheid werd door de Zeevaartinspektie ingetrokken.

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

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

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

WEST MECHANICS N.V.

SCHEEPVAART

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

Onderhoud en herstelling van scheepsvoortstuwings- en hulpmotoren

Eigen fabrikatie van naald- en pompelementen volgens opgave.

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

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

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

Aanmaken van hydraulische slangen

Cathilleweg 43, 8490 Stalhille

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

Tachograaf voor 300 pk

De kontrole op de motorvermogens in de 12-mijlszone is de laatste jaren een veelbesproken onderwerp. Het Nederlandse Ministerie van Landbouw en Visserij heeft nu een vraag gericht aan de *Federatie van Visserijverenigingen* om een verslag uit te brengen over de plaatsing van een tachograaf (toestel om snelheid van bewegingen te meten) op de 300 pk-ers.

Meer kabeljauw en wijting?

Tweederden van het jaar zijn voorbij en de Nederlandse kabeljauw- en wijtingkwota zijn nog niet voor de helft leeggevist. Dit is een gevolg van de strenge kistenregeling voor de rond- en boomkorvisserij. Het Produktschap voor Vis en Visserijprodukten heeft het Ministerie van Landbouw verzocht te kistenregeling voor kabeljauw en wijting te versoepelen en het aantal kisten fors te verhogen. Voor de rondvissers wordt 200 kisten kabeljauw per week gevraagd en 150 kisten wijting. Voor de boomkorvloot stelt het Produktschap 20 kisten van beide rondvissoorten per week voor. Zelfs bij het volledig vrijgeven van beide kwota is het onzeker dat de toegelaten vangsthoeveelheid volledig wordt benut zegt het Produktschap.

Mosselrekordprijs

Vorige maand werd een rekordprijs van 423 gulden (7.600 fr.) voor een mosselton (100 kg) genoteerd op de mosselveiling in Yerseke. De hoge prijzen zijn verklaarbaar door geringe aanvoer op dat ogenblik. Nooit eerder wees de veilklok een dergelijke prijs aan. Specialisten denken dat de top nu bereikt is omdat de meeste kwekers zich reppen om ook een graantje van de hausse mee te pikken. Wekelijks worden nu 200 tot 400 mosselton schelpen op de veiling aangeboden, een hoeveelheid die de prijs drukt.

Fusies visafslagen?

Een Brit met kennis van zaken zei het ons enkele weken geleden vlakaf: **in België is slechts plaats voor één visafslag** die op de eengemaakte Europeese markt niet eens bij machte zal zijn om een rol van betekenis te spelen. En in Nederland? Daar lopen al maanden geruchten over de sanering van de visafslagen. Uiteindelijk zouden er nog drie overblijven. **Harlingen** in het noorden, **IJmuiden** in het westen en **Vlissingen** in het zuiden. Nu zijn er - schrik niet - nog twintig (zie verder). De meeste afslagen weten, dank zij de gestegen visprijzen, hun omzetcijfer te behouden, maar of ze ook op bedrijfsekonomische basis uit de kosten geraken is een andere zaak. De direkties wedijveren met elkaar om vaartuigen uit andere Europese landen aan hun afslag te krijgen. De service die aan buitenlanders wordt geboden houdt faciliteiten in die voor eigen volk niet gelden. Ook visimport helpt in sommige afslagen om het omzetcijfer op peil te houden, dit tot groot ongenoegen van de groothandelaars en visimportbedrijven. Dat die aanvoer in bepaalde gevallen langs de klok passeert vooraleer de eigen aanvoer aan de beurt is wekt dan weer ergernis op bij de vissers.

Nog 20 afslagen

De belangrijkste Nederlandse visafslagen zijn bekend. Dat er in totaal nog twintig (grote en kleine) vismijnen zijn in Nederland, waar niet eens een veilplicht bestaat, wekt toch verbazing op. We geven ze op een alfabetisch rijtje:

- Breskens (Vismijn Breskens)
- Colijnsplaat (Vismijnbedrijf Colijnsplaat)
- Den Helder (Coöperatieve Visafslag Den Helder/Texel U.A.)
- De Oever (Coöperatieve Visafslag Den Oever)
- Enkhuizen (Visafslag Enkhuizen)
- Goedereede (Visafslag Goedereede)
- Harderwijk (Visafslag Harderwijk)
- Harlingen (Visveiling Insula B.V.)
- IJmuiden (Zeehaven IJmuiden N.V.)
- Lauwersoog (Visafslag Lauwersoog)
- Lemmer (Visafslag Lemmer)
- Makkum (Visafslag Makkum)
- Scheveningen (Visafslag Scheveningen)
- Spakenburg (Visafslag Spakenburg)
- Staveren (Visafslag Staveren)
- Termunterzijl (Visafslag Termunten)
- Urk (Visafslag Urk)
- Usquert (Visafslag Usquert)
- Vlissingen (Vismijnbedrijf Vlissingen)
- Volendam (Visafslag Volendam)

Urker vissers beboet

De Ekonomische Politierechter bij de rechtbank van Zwolle veroordeelde elf vissers uit Urk tot boetes voor een totaal bedrag van 68.540 gulden (1,2 miljoen frank). Volgens de rechtbank hebben de vissers zich schuldig gemaakt aan overtredingen op de visserijwetgeving. De vissers werden veroordeeld voor het opgeven van minder vis dan in werkelijkheid gevangen, het lossen zonder toestemming van de Algemene Inspektie Diensten (AID), het vissen binnen de driemijlszone en het aan land brengen van meer vis dan toegelaten.

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

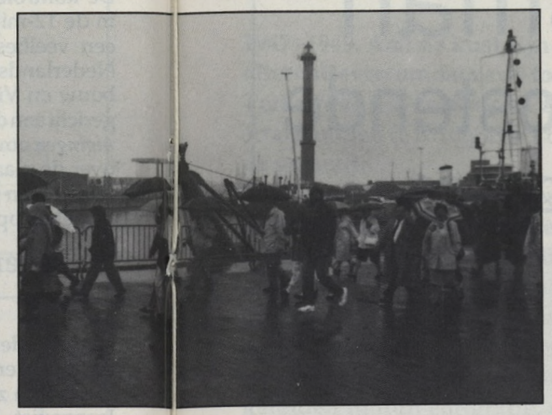
DE ZAAK LANGS DE BELGISCHE KUST WAAR DE VISSERIJ TERECHT KAN VOOR HUN SANITAIRE EN VERWARMINGSPROBLEMEN.

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE
Bruggelaan 12, BREDENE
☎(059) 32 31 80

de maand in beeld

Met maanden vertraging kregen de Oostendenaars de nieuwe RMT-jumboferry *Prins Filip* op 7 sep. voor het eerst te zien. De proefvaart bracht heel wat volk op de been. Met niet minder dan 255 ingenieurs, technici en andere vertegenwoordigers van de RMT en de Boelwerf werd het schip afgemeerd aan de nieuwe inscheepsteiger. Niettegenstaande er geen voorzieningen waren getroffen om het publiek aan boord te laten werd de Prins Filip door bezoekers, overrompeld. Drie uur later vertrok de jumboferry richting Boelwerf in Temse voor verder afwerking. Deze maand komt de "Prins Filip" definitief in de vaart.



Oostende plaatste de nationale Open Monumentendag in het teken van het maritiem gebeuren. Ondanks het hondenweer kwamen honderden bezoekers een aantal meestal ontoegankelijke gebouwen bekijken. Ondermeer de Tijseinpost op de kop van het Oosterstaketsel, de visserijdokken en de Eurohal.

Volgende maande verschijnt het boek "Volksgeloof in de Visserij" van de hand van direkteur Pierre Hovart van het Rijksstation voor Zeevisserij in Oostende. Direkteur Hovart trad ook op als gastheer ter gelegenheid van het bezoek van Gemeenschapsminister Norbert De Batselier aan Oostende waarover elders in dit nummer meer.

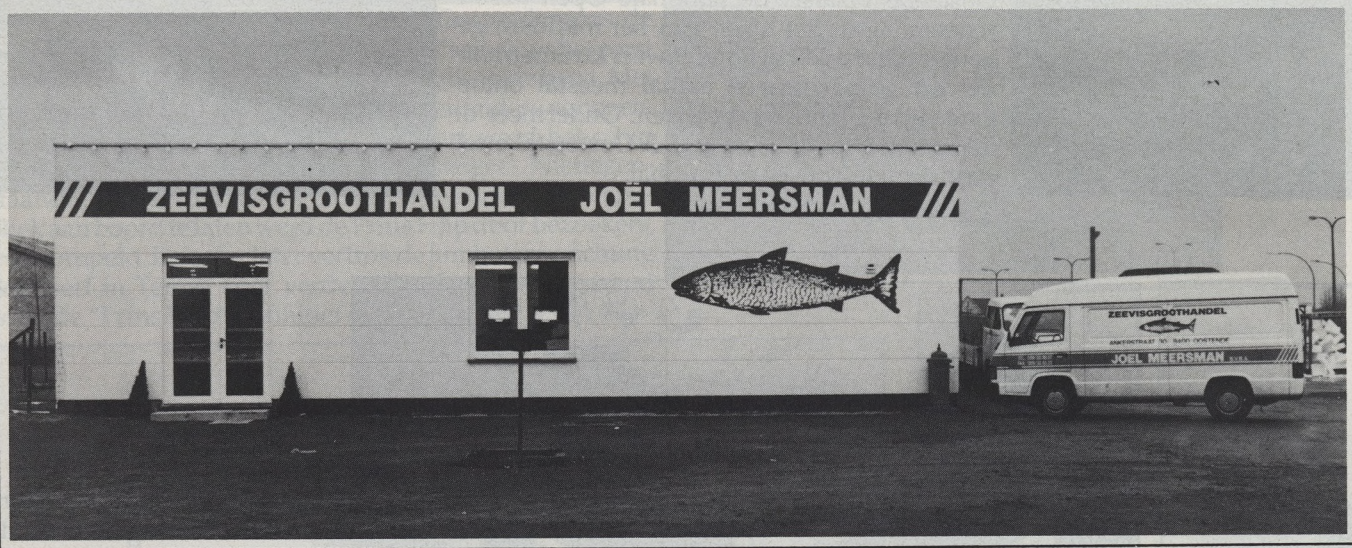
Na het afmeren van de "Prins Filip" was een publieke overrompeling niet meer tegen te houden. Honderden kwamen een kijkje nemen in de garagedekken (foto links) en ook de directieleden waren van de partij (foto midden). Tot het laatste ogenblik werd gewerkt om de haven toegankelijk te maken voor de nieuwe jumboferry. Tijdens de duur van de afbraakwerken maakte menig burger gebruik om enig afbraakmateriaal te rekupereren voor de open haard. (Foto's gw)

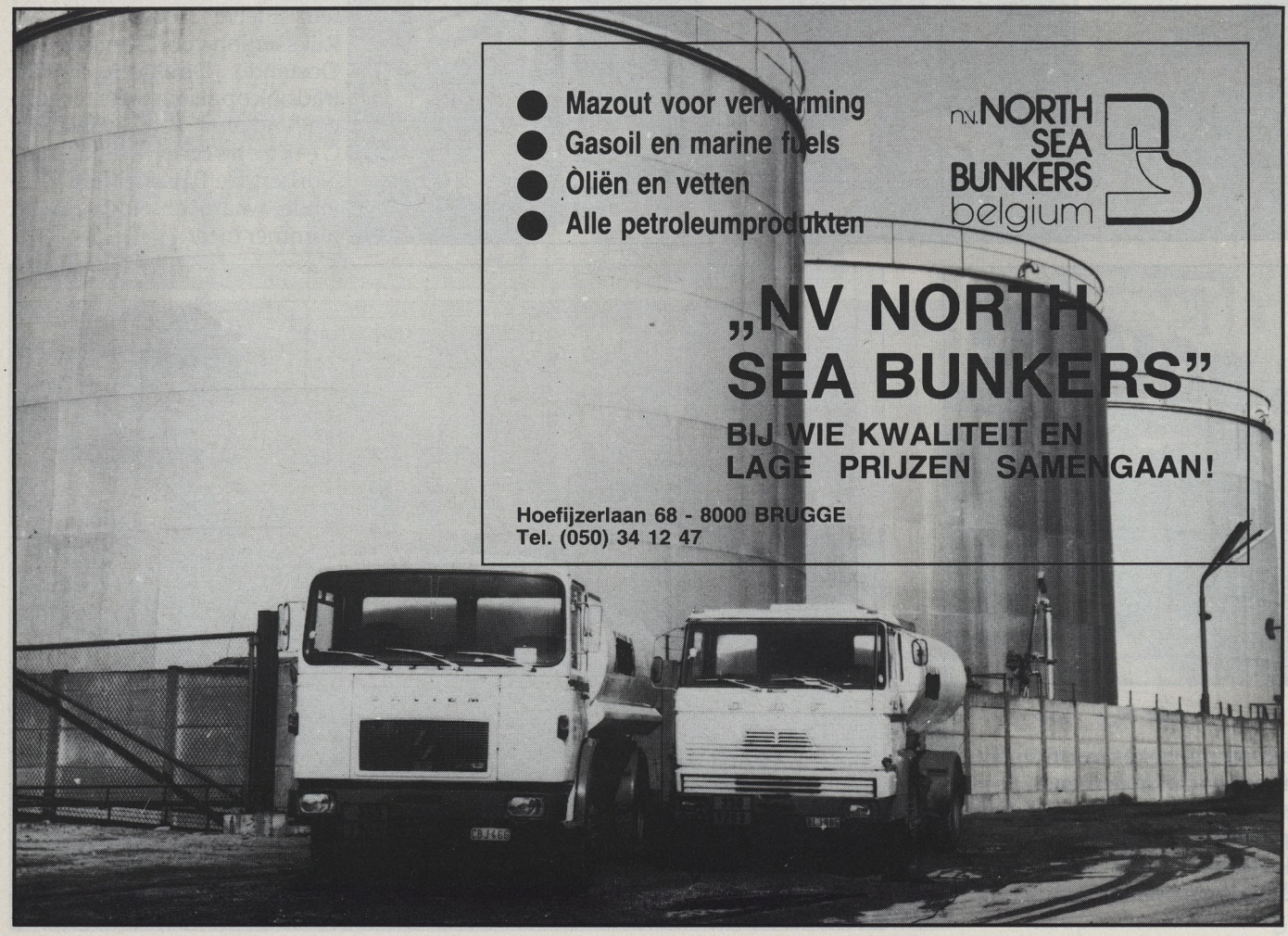
Zeevisgroothandel

bvba Joël Meersman

Ankerstraat 30, 8400 Oostende

tel: 059 / 32 39 37 — *f*ax: 059 / 32 53 22





De eerste uitwijking

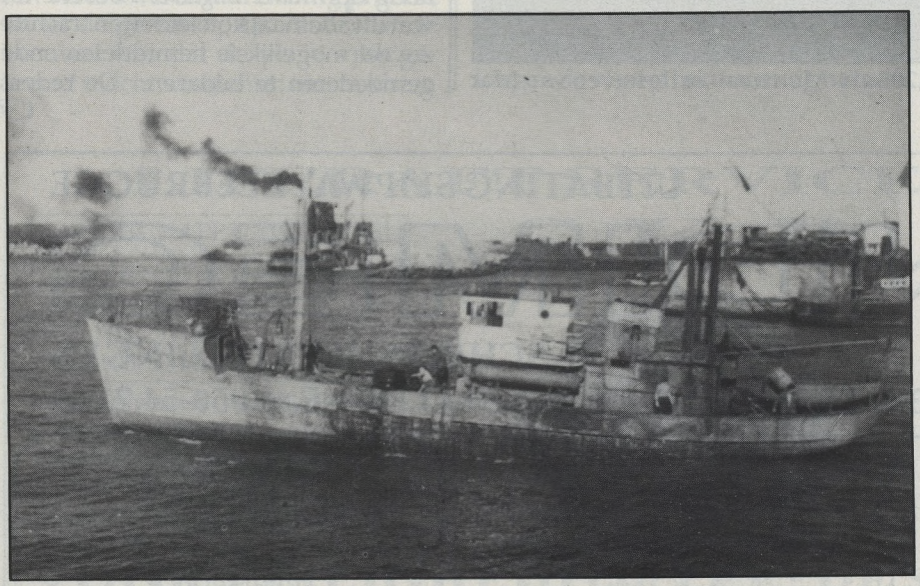
1947 -1949. Aan de kust zijn een aantal reders en vissers op zoek naar alternatieven omdat ze de toekomst in België niet rooskleurig achten. Terzelfder tijd in Brussel zijn anderen, nadat ze ontslagen zijn uit strafkampen te Brugge en Lokeren, op zoek naar een bestaansvorm in de vreemde.

Ex-geïnterneerden zoals Rudy Versele, Ivo Bonnarens, Geert Blaton en anderen komen te Brussel, nabij de Beurs, wekelijks bijeen in een herberg 'Old Dutchy' om hun toekomstplannen te smeden. Ze tasten verschillende Zuidamerikaanse landen af. Hun keuze valt op Argentinië, waar ze denken de landbouwmogelijkheden te exploreren. Dit wordt hen evenwel afgeraden. Wel blijken er toekomstmogelijkheden in de bouw en in het oprichten van koöperaties. Een groep vissers begeleiden in hun emigratie, dit zagen ze ook wel zitten. Visserszoon Karel Engelbeen, afgestudeerd in de rechten en de ekonomie, is enthousiast over het plan en springt mee op de boot.

Versele en *Bonnarens* richtten het agentschap 'Radar' op. *Karel Engelbeen* werd direkteur en moest zich ontfermen over de emigratieformaliteiten, hij moest erover waken dat machines uit- en ingevoerd worden, dat kapitalen werden getransfereerd en dat de aangesloten reders en vissers daadwerkelijk afvoeren naar Argentinië. In ruil zou hij in Argentinië stichtingsaandelen ontvangen en in de groep worden opgenomen. Karel werd gekonfronteerd met een ingewikkelde bureaukratie, met mensen die dachten aan eigenbelang of oneerlijk waren.
Reders van zeven vaartuigen sloten zich aan. Er werd regelmatig vergaderd om het vertrek grondig voor te bereiden en vlot te laten verlopen. Twee reders bedachten zich te elfder ure. Twee anderen vertrokken naar Chili en niet naar Argentinië. De reders van de 0.314 'Vredeman', de N.739 'Frans Nyville' en de 0.205 'Montreal' bleven vastbesloten. De eigenaars drongen aan op een spoedig vertrek. Moeilijkheden met de Belgische Staat en het stroef verlopen van de 'Argentijnse papierwinkel' deden echter het uitvaren voortdurend uitstellen.

VLUCHT

Nog voor de eigenlijke onderhandelingen rond waren vertrok in maart 1949 de 0.314 'Vredeman' (1). Het vaartuig van *Raphaël Nyville* lag al geruime tijd werkloos in de haven van Oostende met een defekte motor. De vissersboot verhuisde naar de Brugse vaart waar het een motor kreeg afkomstig uit een kraan te Leffinge. *August Ghys* uit Oostduinkerke betaalde de motor en werd zo deelgenoot in het vaartuig. Rond de 0.314 heerste verder de grootste geheimzinnigheid. Het vaartuig kreeg geen vaarvergunning omdat zijn romp te zwak was en slechts met nagels geklonken. Anderzijds kreeg de eigenaar een zware belasting te betalen op oorlogswinsten. Intussen kwamen in alle stilte meubels in het ruim. De reder kreeg het zover dat hij met een voorlopige vergunning de visserij mocht bedrijven in de Noordzee. Op een goede morgen verliet de 'Vredeman' de haven van Oostende met aan boord: schipper *Hubert Nyville*, diens broers *Lucien* en *Benjamin 'Bei' Nyville*, stuurman *August Ghys*, motorist *Berten Coppens* en matroos *Pol Legein*. *Pol Legein* uitgezonderd, wist iedereen dat er koers zou gezet worden naar Argentinië. Er was afgesproken dat reder *Raphaël* ergens in Zuid-Engeland of Ierland op de 0.314 zou stappen. *Pol Legein* daarentegen zou ergens aan wal gezet worden. Pol verkoos echter aan boord te blijven en trok mee naar Mar del Plata. De 'Vredeman' liep Mar del Plata op 22 april 1949 binnen. Na enige reizen kwam *Pol Legein* terug naar Oostende, maar vertrok opnieuw en deze keer definitief met de vloot van *Gabriël Van Iseghem* (2).
Na de zomer van 1949 kregen de twee overblijvende vaartuigen toelating om te vertrekken. *Hubert Nyville* kwam terug van Argentinië om het eerste vaartuig op te halen. De rederes werd getipt dat haar vaartuig vooralsnog aan de ketting zou belanden. Daarom vertrok de N.739 'Frans Nyville' van weduwe *Frans Nyville* hals over kop op 4 november 1949, zonder zijn schipper, *Hubert Nyville* die te Oostende opgehouden was om de verkoop van een huis af te handelen. De N.739 voer Calais binnen om zijn schipper op te wachten. Kort na het vertrek van de 'Frans Nyville' verscheen in onze kranten het bericht als zou het schip met motordefekt binnengelopen zijn en de plaatselijke autoriteiten aan boord naar een lading goud zochten. Loze geruchten. Te Calais bleef iedereen aan boord om moeilijkheden met de Franse autoriteiten te voorkomen. Samen met nog vier personen vervoegde de schipper zijn vaartuig. Na Calais kende *Hubert Nyville* zijn weg: ☞

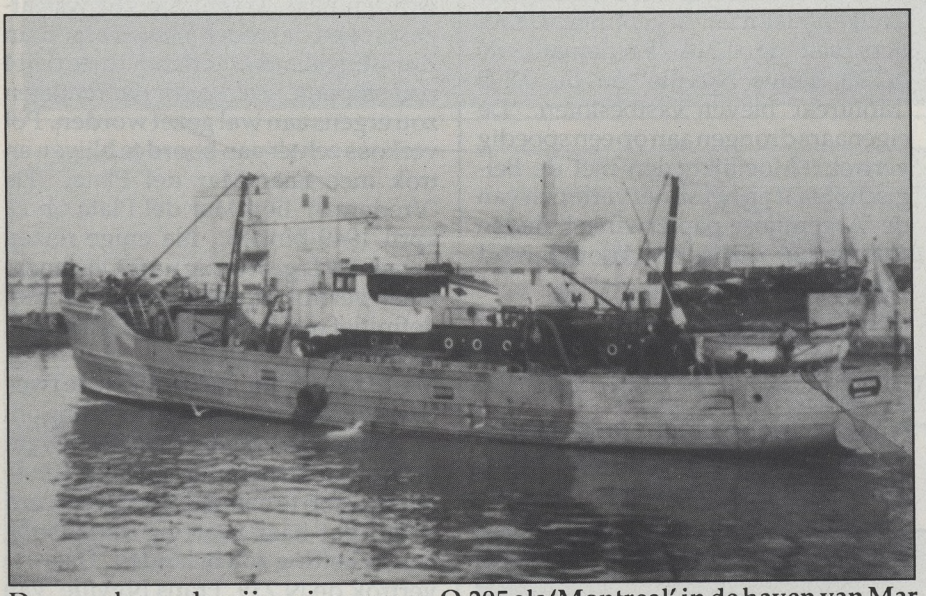


De O.314 'Vredeman' als 'San Juan Bosco' op de Rio de la Plata.

door het Kanaal, langs de kust van Spanje en Portugal, en vanaf Dakar de oceaan over naar Recife, Brazilië, tenslotte verder naar Buenos Aires waar ze rond 6 januari 1950 binnenliepen.
De bemanning bestond uit kapitein *Hubert Nyville*, stuurman *Frans Coene*, eerste en tweede motorist *L. Burke* en *P. D'haenens*, smeerder *Alphons Blommaert*, kok *A. Boone*, matrozen *A. Bulthé, August Vermeylen, Edward Locquet, Edward Deprince* en lichtmatroos *Henri Blommaert*. De meeste vissers hadden hun gezinnen mee. Medeopvarenden waren de familie *Goes, Blommaert, Burke* en *Nyville* uit Oostende, de familie *Bulthé - Calcoen* uit Nieuwpoort, de families *Lagrou* en *Verbeke* uit Koksijde en de familie *Roskam-Leeuwenstein* uit Sliedrecht, Nederland. Alles samen een veertigtal personen.(2)

AFVAART 0.205

Donderdag 1 december 1949, 16,15 uur. Nadat de overheid stokken in de wielen had gestoken kon uiteindelijk toch de 0.205 'Montreal' van reders *Leon Heindrickx* en *Firmin Vandenberghe* vertrekken. De verantwoordelijkheid ruste op kapitein ter lange omvaart *Evarist De Boeck* uit Sint-Niklaas. Verder bestond de bemanning uit eerste, tweede en derde stuurman *Firmin Vandenberghe, August Havermaet* en *Francois Vandenberghe*, eerste en tweede motorist *Gerard Burke* en *Alfons Heindrickx*, matrozen *René Heindrickx, Robert Brackx* en *E. Delanghe*, allen uit Oostende. Ook waren er nog de lichtmatrozen *Maurits Vlaeminck* uit Bredene, *Jacques Baert* uit Sint-Agatha-Berchem en kok *Jos van Ingelhem* uit Elsene. De gehuwde vissers waren vergezeld van hun gezinnen. Ook een aantal passagiers maakten de overtocht mee: de familie *Van de Voorde - Kopp* uit Gent, de familie *Engelbeen* uit Nieuwpoort en een aardrijkskundige uit Aalst. Te Calais kwamen daar nog eens vier mensen bij. Samengeteld waren er nu 47 mensen aan boord, waaronder 9 vrouwen en 20 kinderen, het oudste 17 jaar, het jongste 1 maand oud, voor een reis van 42 dagen (2).
De 0.205 'Montreal' liep op 13 januari 1950 Buenos Aires binnen. Wie dacht triomfantelijk te worden verwelkomd door het agentschap 'Radar' kwam bedrogen uit. De firma was intussen 'verargentijnst' en heette nu 'Expansion'. Voor haar diensten vroeg de maatschappij 'Expansion' veel geld en meer dan eerst was afgesproken. De reders diskussieerden met de groep *Versele* en met elkaar. Resultaat: een patstelling. De vaartuigen kwamen terecht in een uithoek van de door stookolie en afvalwater vervuilde Riachuelorivier waar ze 's nachts overvallen werden door zwermen muskieten. De beloofde stichtersaandelen die *Karel Engelbeen* zou ontvangen van 'Radar' (Expansion) bij zijn aankomst te Argentinië, kreeg hij niet. Als direkteur van het agentschap werd hij toch belaagd de vissers die zich afvroegen wanneer de beloftes nu werkelijkheid zouden worden.



De omgebouwde mijnenjager en ex-O.205 als 'Montreal' in de haven van Mar del Plata.

PROCES

Na drie maanden klaarde de situatie wat op en vertrokken de vaartuigen — in april 1950 — naar Mar del Plata. De 0.314 'Vredeman' werd omgedoopt tot 'San Juan Bosco', de N.739 'Frans Nyville' werd de 'Flandria' en de 0.205 bleef de 'Montreal'. Er werd veel vis gevangen, doch er was geen afzet. 'Expansion' werd verweten niets te hebben gedaan om een markt te openen en de ruzies en spanningen laaiden hoog op. *Karel Engelbeen* besefte tot wat dit allemaal kon leiden en trachtte zoveel mogelijk te bemiddelen ende gemoederen te bedaren. De reders

☞

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 Filipsdok

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

Raadpleeg ons:
- redelijke prijs
- kwaliteit
- snelheid
- total service

dachten het recht aan hun zijde te hebben en stapten naar plaatselijke advokaten. Ze wisten echter niet dat Argentijnse advokaten listige avonturiers waren die zich bewogen binnen allerlei korrupte 'deugnieterijen' en zoveel mogelijk munt sloegen uit een zaak. Om zich rechtmatig te kunnen opstellen en te verdedigen tegen 'Expansion' richtten de vissers de 'Pescadores Unidos' (Verenigde Vissers) op. Het enige wat daarin verenigd was, was de Westvlaamse koppigheid waarmee elke bemiddeling werd afgewezen. Voor de rest waren de Vlaamse vissers en reders één en al verdeeldheid.

Ontgoocheld keerde *Karel Engelbeen* de vissers de rug toe en werd kommerciëel explorant van een viskonservenfabriekje die 'Expansion' uit de grond stampte. Hij trok naar Bahia Blanca en Rio Negro om een markt te openen voor de visprodukten. Bij zijn terugkomst te Mar del Plata werd hij voor een tweede keer bedrogen door 'Expansion'. Van de beloofde procenten die hem op de te leveren goederen zou worden uitbetaald kreeg hij slechts de helft. 'Expansion' had voor hem definitief afgedaan. De vissers en reders misten nu zijn steun en deden beroep op hem. *Karel Engelbeen* werd vennoot van de 'Montreal'. Vanaf dan werd hij beschouwd als de direkteur van de Vlaamse vissers en reders in Mar del Plata.

Toen hij zag dat in de vismijn (de 'Mercador de Concentration') te Buenos Aires, de door onze vissers gevangen vis, wegens gebrek aan afname, dikwijls op een vuilhoop belandde, zocht hij naar een oplossing. Hij bekwam akkoorden met visfabrieken om vis te leveren aan twintig procent onder de gewone prijs. Voorwaarde evenwel was dat de vis in vrak geleverd mocht worden en niet in kisten van 50 kg. Zo kon de 'Montreal' veel meer vis vangen dan de normale 1500 kisten die de vissers in zijn ruim borgen.

De vissers en reders van de 'Bosco' en de 'Flandria' haalden hun neus op voor de 'rare toeren' van *Engelbeen* maar beseften niet dat de bemanningen met een geringere winstmarge zich om de afzet geen zorgen dienden te maken en dus toch goed verdienden. Na vier maanden was de 'Montreal' uit een aantal versgemaakte schulden geraakt en voer goed verder. De problemen en financiële eisen van 'Expansion' bleven echter voor de drie vaartuigen aanslepen. Op 6 juni 1951 verscheen er in het kantoor van de 'Pescadore Unidos' (PU) een groep gerechtsdienaars die beslag legden op de drie vaartuigen en op de bankrekening van de maatschappij. In plaats van tot een vergelijk te komen en alle problemen van zich af te schudden, procedeerde de PU om de ongeldigheid van de inbeslagname te bekomen. De Vlamingen verloren. Ze procedeerden opnieuw. De vaartuigen mochten intussen toch varen, maar de onder de arm genomen advokaten procedeerden lustig verder zonder het advies van de PU te vragen, ze verloren steeds weer... en slokten hele kapitalen op. Dat ging zo maar door tot de reders bereid waren tot een vergelijk te komen. Op 3 oktober kwamen *Rudolf Versele* en *Ivo Bonnarens* uit Buenos Aires naar Mar del Plata om een overeenkomst te ondertekenen. Op hetzelfde moment liep echter de mare binnen dat de 'Montreal' hoog en droog vastzat op het strand en ongeveer als verloren mocht worden beschouwd. De ondertekening van het akkoord werd uitgesteld.

Vasthoudend aan het enige wat ze hadden om geld mee te verdienen kregen de vissers hun vaartuig na twee maanden weer vlot. De herstelling duurde acht maanden. De verzekeringsmaatschappij betaalde slechts de helft van het te verwachten bedrag uit. 'Expansion' liet het vaartuig in beslag nemen tot na de betekening van het akkoord. Dit gebeurde in september 1952. Intussen procedeerde het bedrijf die de herstellingswerken had uitgevoerd tegen de 'Montreal' omdat de rekeningen niet werden vereffend. Dit was allemaal teveel van het goede en het faillissement werd uitgesproken.

Met de 'Flandria' liep het ook mis. De eigenaars hadden zoveel schulden aan hun advokaten, dat ze niet anders konden dan een nieuwe firma op te richten met hun advokaten als deelgenoot in het vaartuig. Ook deze maatschappij ging echter ten onder.

De 'Bosco' voer in erbarmelijke omstandigheden verder tot hij, op de draad versleten, uit de vaart werd genomen.(2)

Maar nog was het Argentijnse avontuur verre van afgelopen. Op het ogenblik dat de N. 739 en de 0.205 uit Oostende afvoeren lagen er in de haven nog Canadese mijnenvegers te koop. Eén vertrok voor rekening van een Argentijnse rederij. Er monsterden drie Oostendenaars aan. (2)

vervolgt

Daniël Pots

Bron: Brieven van K. Engelbeen, 'Vlaanderen in de Wereld II' van A. Verthé, René Heindrickx.

(1) Raphaël Nyville kocht in 1938 de 0.314 'Oscar-Angèle'.

(2) Een getuigenis verschijnt later in HVB.

LIFERAFT SERVICE CENTER

S.K.B.

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

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

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

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

ERKEND SERVICE STATION

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

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

Meer vracht en minder passagiers in Zeebrugge

In de eerste zes maanden van dit jaar verhandelde de Zeebrugse haven 15,3 miljoen ton goederen. De goederentrafiek in dezelfde periode vorig jaar lag 2,2 procent lager. De trafiekwinst situeert zich vooral bij het stukgoed (+ 35 %), de stortgoederen (+ 15 %) en de vloeibare bulk (+ 4 %). Minder goed verging het de roro-trafieken (- 6 %) en de containerbehandeling.
Het aantal verscheepte passagiers liep met drie procent achteruit tot 750.303 personen.

Rekordlading in Zeebrugge

De bulkcarrier *Mineral Zulu* loste in de Zeebrugse achterhaven 148.300 ton Braziliaans erts aan de bulkterminal van de Zeebrugse Behandelingsmaatschappij (ZBM). Meteen de grootste individuele lading die ooit in Zeebrugge werd gelost.
De carrier van 290 m., 45 m. breed en een diepgang van 17,55 m heeft een totaal laadvermogen van 170.000 ton. Het schip werd gebouwd bij Hyundai Heavy Industries in Zuid-Korea (1986) en vaart voor de rederij Bocimar onder Hongkongse vlag.

Tax-free shops tot 1995

Groot-Brittannië zal de EG-richtlijn over het opdoeken van de tax-free shops aan boord van de Kanaalschepen aanvechten. De richtlijn stelt eind dit jaar een einde aan de taksvrije verkoop tijdens de Kanaalovertochten. De afschaffing van de winkels zou een aanzienlijke aderlating betekenen voor de ferrymaatschappijen. Omdat een lidstaat verzet aantekende tegen de afschaffing werd de beslissing uitgesteld. De zaak komt pas eind 1995 opnieuw ter sprake. Belastingsvrij winkelen zal ook na de opening van de Chunnel mogelijk blijven.

Zeeland kiest nieuwe veerboot

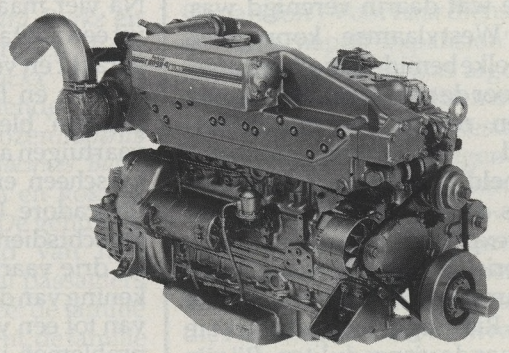
De provinciale overheid van Zeeland (Zeeuws-Vlaanderen) heeft uit een stapel offertes voor een nieuwe veerboot gekozen voor de verbinding Vlissingen-Breskens. De Provinciale Stoomboot Diensten (PSD) zouden een leaseovereenkomst afsluiten met de Koninklijke Maatschappij De Schelde uit Vlissingen. Het is nog even wachten op de definitieve toezegging van minister van Verkeer en Waterstaat Maij voor het bijpassen van het tekort van 6 miljoen gulden (108 miljoen frank) van de PSD. Is dat geld binnen dan kan de veerboot definitief worden besteld.

Zeelandbrug niet gratis

De Provinciale Staten van Zeeland zijn ijlings teruggekeerd op hun beslissing van tien maanden geleden om de Zeelandbrug per 1 januari 1993 tolvrij te maken. Gebruikers van de 5 km lange oeververbindingen tussen Noord-Beveland en Schouwen-Duiveland zullen nog jarenlang 4,5 gulden moeten neertellen om van Colijnsplaats in Zierikzee te geraken. Berekening zouden uitgewezen hebben dat het onderhoud van de brug veel duurder zou uitvallen dan aanvankelijk geraamd. Vandaar dat het tolgeld behouden blijft.

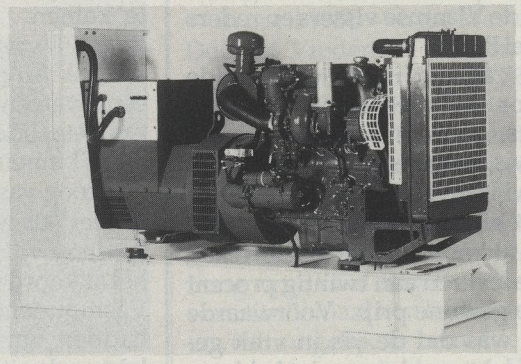
Perkins

Scheepsdieselmotoren



PERAMA	20 - 25 - 30 - 35 PK
PRIMA	50 - 60 - 80 PK
4.236	80 PK
6.354.4	120 - 150 - 185 - 220 PK
GARDNER	150 - 200 - 250 - 300 PK

Generatorsets



- met radiator of warmtewisselaar
- vermogens tussen 5 en 1600 kVA

Hunter n.v.

St. Bernardsesteenweg 858 - 864
B - 2660 Hoboken - Antwerpen
Tel. 03 - 827 39 70 Fax 03 - 828 49 23

Verkooppunten :
Diesel Service, Zeebrugge Tel. 050 - 54 51 78
IDP, Oostende Tel. 059 - 32 06 13

KALENDER

Oktober

4-5 "Fishwest 91", visserij beurs in Westpoint - Exeter (GB)
5 Tewaterlating en doop Z.186 in Oostende (Scheepswerf IdP)
5 Vertoning film "'t Is Vis" in de vismijn (bureel mijnbestuurder) in de vismijn Nieuwpoort (10-12 u.)
5 Plechtigheid "Fakkel van de Zee", aan de kaai en het Vissersmonument Nieuwpoort (14 uur)
6 Uitdeling van gratis visproevertjes door "De Nieuwpoortse Visbakkers" in de vismijn van Nieuwpoort (vanaf 11 u.)
6 Vertoning film "'t Is Vis" in de vismijn (bureel mijnbestuurder) Nieuwpoort (10-12 u.), met toelichting door dir. Hovaere
6-9 "International Seafood Conference" in Luxemburg
12-17 "Anuga 91", World Food Market, Koln Messe in Keulen (D)
19 "Aquapure '91", symposium over aquacultuur op Neeltje Jans (Zeeland, Ned.)

November

4-5 "Satnav Seminar - NAV 91", internationale konferentie en tentoonstelling over satellietnavigatie in Church House, Westminster, Londen
7-11 "Atlantic Fishing '91", visserijbeurs in Matosinos (Portugal)
9-11 "Nationale Visserijdagen" in Knokke-Heist (Casino)
11-13 "Squid 91", FAO-Wereldkonferentie over weekdieren (cephalopoden) in Madrid (Sp.)
12-16 Europort 491 in RAI-gebouw, Amsterdam (Nl)

B.V.B.A. VISLOSSERSBOND G. VAN WAES

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

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

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

Zaakvoerders:

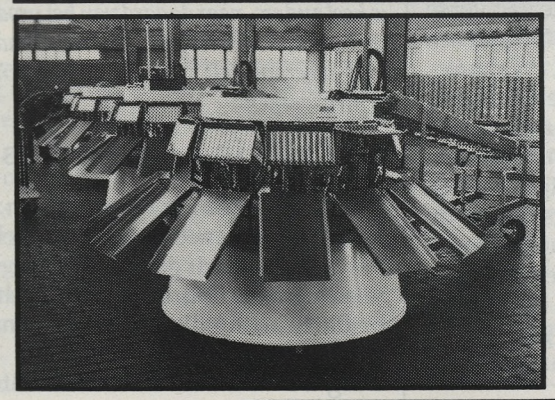
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46

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

Ploegbazen-sorteerders:

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

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



40

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

Seaprint: 059 / 32 55 59

Verse groenten uit de zee

SINDS ENKELE MAANDEN liggen in de Nederlandse zgn. natuurvoedingswinkels bijzondere bakjes in de koeling. Het zijn verschillende soorten *zeegroenten* uit de Atlantische wateren, vers gekonserveerd in zeezout. De verwachting is dat ze nog voor het eind van dit jaar ook in België te koop zijn. En terecht, want deze produkten zijn een lekkernij met bijzonder goede eigenschappen: nieuwe smaken en mineralen een ander kontakt met de zee.
En als er niet meer op tong gevist mag worden dan kunnen de vissers misschien nog wel de zee op... met de zeis! Zwiepe, zwiepe.

Zeeboontjes

In de natuurvoedingswinkels zijn al geruime tijd gedroogde zeegroenten te koop, zowel uit de zeeën rond Japan als uit de Atlantische oceaan. Dit jaar is gestart met de introduktie van verse zeegroenten uit *Bretagne*. Het gaat om de soorten: Kombu, Nori, Wakame, Dulse, Zeesla en Zeespaghetti (of zoals de Fransen zeggen: Haricots de mer)
De planten groeien 'wild' in de oceaan, alleen Wakame wordt uitgezaaid in netten. Vissers en duikers halen de planten boven water en konserveren ze in zeezout. Dit proces zorgt ervoor dat de *mineralenbalans* van de planten niet verstoord wordt en geeft, mits koel bewaard, een houdbaarheid van enkele maanden.
Door uitgekiende oogstgebieden waar veel stroming en getij is en geen uitlaat van rivieren of smeerpijpen, zijn de zeegroenten bijzonder schoon.

Europese oriëntatie

Tegelijk met de introduktie van verse zeegroenten is de *'European Seaweed Company'* opgericht, een organisatie die de produktie van zeegroente verbindt met de Europese konsumentenmarkt, *'met respekt voor zowel konsument als producent'*.
Bert Baanders, deelnemer in een Hollands-Zwitsers samenwerkingsverband dat in zeegroenten handelt, zegt hierover: *'Ze beseffen dat de zee een ekosysteem is dat je niet mag verstorenen dat zorg nodig heeft. De zee is hun brood en ze hebben er alle belang bij dat het gevoelige ekosysteem niet verstoord wordt.'*
Zeegroenten zijn bijzonder, volgens Bert, die het een eer vindt om met het produkt te werken. *'Het is een basisprodukt uit een marginaal ontgonnen gebied, dat niet op z'n (voedings-)waarde wordt geschat.*
Wat halen we uit zee? Alleen eiwitten, namelijk vis. Vis vang je, het komt vers aan wal en moet verkocht worden anders bederft het. Er heerst in de vishandel een 'nu of nooit' mentaliteit. De zeegroentehandel is heel anders, naar de aard van het produkt, met een andere energie, een andere traditie. Dat weerspiegelt zich in de mensen die ermee werken'.

Zelfs in hamburgers

Zeegroente kom je overal tegen, behalve in de meest oorspronkelijke vorm. Het wordt gemengd door veevoeder en hamburgers, het wordt gebruikt in kosmetika, en geen vermageringskuur kan zonder kombu.
Zeegroente als kulinaire delikatesse is in Europa slecht bekend. Nu wordt de verse zeegroente ook bij restaurants en cateringbedrijven geïntroduceerd en de reakties zijn enthousiast. Nederland loopt in de afzet voorop, samen met Frankrijk. Elk land heeft zo zijn eigen benadering nodig. Nederland heeft een uniek en uitgebreid net van natuurvoedings-en reformwinkels, maar in Zwitserland zal de verkoop wellicht via Coöps gaan, terwijl in een ander land wellicht de delikatessezaak de meer aangewezen weg is.

Het voedsel van nu

Zeegroenten bezitten bijzondere eigenschappen. Bert: *'De zee is een merkwaardig milieu. De omgeving is vrijwel konstant en daarmee te vergelijken met ons menselijke interne milieu. Is het niet bijzonder dat er geen enkel giftig zeewier bestaat? Het eten van zeegroente balanceert de eiwit-en cholesterolwaarden en werkt alkaliserend in het bloed, het bevordert de kommunikatie tussen lichaamsfunkties, bloed, lymfe, weefsels, organen, en zenuwstelsel, bevordert de warmteverdeling, het immuumsysteem en het koncentratievermogen.'*
Goede voeding geeft en neemt. Bert stelt dat zeegroente goede voeding is in die zin, dat het zowel een voedende als een reinigende werking heeft. *'Dat is trouwens een maat voor kwaliteit van alle voeding! Goede voeding voedt en reinigt, geeft en neemt, voert aan en af, laadt op en ontlaadt. Zonder die eigenschappen vormt een voedingsmiddel onvermijdelijk excessen. Zeegroente is het voedsel van nu'*.

Naar Ronald Kolpa in Netelblad

O.V.A.

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

Onderlinge Visafslag Oostende

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

Dè cöoperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring

Ontwerp Seaprint 059/32 55 59

Zeewier: ongelooflijk maar Bardi!

ZEEWIEREN BEHOREN TOT de oudste levensvormen van onze planeet. Ze waren misschien het eerste cellulair leven dat op aarde bestond. Vanaf een bepaalde diepte blijft de oceaantemperatuur praktisch gelijk over uitgestrekte gebieden. Oceaanplanten ondergingen daarom ook niet die grote veranderingen, die de landplanten moesten ondergaan. De laatsten zijn eerder afhankelijk van de temperaturen van de aardkost. Deze konstante is de oorsprong van het leven. Zeewieren worden al sinds de prehistorie als voedsel gebruikt en zijn in de Japanse keuken even gewoon als tuingroenten. In het algemeen hebben ze een verjongende werking op het zenuwstelsel en zijn ze de beste bronnen van spoorelementen zoals jodium, calcium en vitamine B2; stoffen die stuk voor stuk van heel groot belang zijn voor onze gezondheid.

Zeewier bevat twee tot drie keer meer calcium dan melk. De enzymen en mineralen van zeewier helpen de nadelige effekten van dierlijk voedsel te neutraliseren en passen het lichaam aan het eten van plantaardig voedsel aan. De samenstelling van het mineralengehalte is van die aard, dat radioktieve en chemische stoffen die nadelig zijn voor het menselijk organisme en die we vanuit de omgeving in ons opnemen en opstapelen, effektief uit ons lichaam kunnen verwijderd worden. Het is bewezen dat zeewier een afdoend middel is tegen artritis, zenuwproblemen en het slecht funtioneren van het klierenstelsel. Daarenboven geven zeewieren kleur en smaak aan onze gerechten.

Verse zeewieren zijn in België nog zo goed als onbekend, maar sinds kort zijn ze wel in de Nederlandse natuurvoedingszaken te vinden. Hopelijk volgen de Belgische handelaars weldra het voorbeeld van hun Nederlandse kollega's zodat ook Vlaamse zeewierfanaten van het volgende recept kunnen genieten.

Verse zeewieren kunnen in dezelfde bereidingen verwerkt worden als gedroogde. Omdat er zout toegevoegd wordt om de houdbaarheid te verbeteren, moeten ze wel eerst grondig gespoeld worden .Vervolgens 5 minuten weken, dan het weekwater weggieten en nog eens 5 min. weken in vers water, op die manier wordt het grootste deel van het zout verwijderd. Laat het ons eens proberen: een mosselgerecht met de zeewiersoort wakame.

Wakame (Undaria Pinnatifida) is een lang donkergroen zeeblad — het lijkt op een pluim — dat in koude sterke zeestromingen gedijt. Hij wordt geoogst met lange harken, van februari tot juni.
Wakame is zeer lekker om rauw te eten (enkel geweekt) in salades met wat rijstazijn of gewoon ter versiering. Je kan hem ook aan ieder gekookt gerecht toevoegen (hutsepot, groenten, gefrituurde gerechten,...).

Mosselconsommé met wakame

1kg mosselen en 30 g verse wakame
peterselie, takje selder, laurierblaadje
1 wortel en 1 kleine prei
1 kop tarwevermicelle ,2 eetlepels fijngehakte bieslook
1/2 glas droge witte wijn
Week de wakame, verwijder de harde nerf en snij de rest fijn. Maak de mosselen schoon, doe ze in een pan met de wijn en laat ze op groot vuur openkomen. Haal ze uit de schelpen en filter het kookvocht. Warm 1 liter water met de peterselie, selder, laurier, fijngesneden wortel en prei, zout Filter de bouillon na 15 min en giet er mosselsap bij. Voeg wat zout vermicelli en de wakame toe en laat 5 min koken. Doe de mosselen erbij en warm nog even op. Garneer met bieslook.

investeringskredieten: onze specialiteit

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.

Generale Bank

zee & liefde in het volkslied (3)

En de liefjes van de zeeman?

NU WE MIN of meer weten hoe het met de zeeman is gesteld wanneer hij vertrokken is met zijn vaartuig (ZIE HVB 8 & 9, 1991), kunnen we ons buigen over het leed van de liefjes die aan land gebleven zijn Volgens het lied *"Het Afzijn"* dat Decoussemaker in 1856 in Frans Vlaanderen optekende moet het leven aan de wal niet zeer angenaam geweest zijn wanneer het *"lief plaisant"* voor vijf volle maanden naar IJsland is vertrokken om er vis te vangen;

el Island, gy'n bedroefde kust,
Gy doet er menig herte lyden;
Gy maekt de meisjes g'heel ongerust
In de bedroefde zomertyden.
Omdat zy hun lief plaisant
Vyf groote maenden moeten derven
Ze zyn gevaren naer Island
De meisjes zyn al om te sterven

En uit dit lied vernemen we ongeveer hoe het verliep met de meisjes waarvan de lieven op zee waren en wat ze gedurende de vijf lange maanden afwezigheid allemaal moesten afzien en verduren. En dat dan nog tijdens de *"schone zomerse dagen"*!

De enige ontspanning van die meisjes bestond er in naar het kapelleke te gaan om er de sermoenen bij te wonen. En inderdaad, zolang de *jongmans* op zee waren had mijnheer Pastoor veel succes met zijn congregatie voor jonge dochters. Ze gingen er evenwel heen uit armoede: omdat er geen *jongmans* waren om hen naar de danszalen te begeleiden.

Maar in de laatste strofe werd evenwel op ondeugende manier de vraag gesteld of het wel allemaal zo erg gesteld was met die meisjes. *"De duivel mag het weten!"*

Decoussemaker vond dat het lied een satirische ondertoon heeft en dat er bijgevolg aardig wat gespot werd met deze *"onbestorven weduwen"*!

Volgens Decoussemaker was dit lied zeer bekend in zijn tijd. Het werd aan land gezongen om de meisjes te plagen. Maar de mannen zouden het ook gezongen hebben aan boord van de vaartuigen om het verlangen en het heimwee naar het liefje dat ze aan land achtergelaten hadden weg te steken.

Het L.D.V.D. van de zeeman en zijn liefje

Wanneer we de marktlieden uit het begin der XIX eeuw nader bekijken, stellen we vast dat er heel wat waren die handelen over **moorden** die begaan werden door landlieden op vrouwen die niet langer meer konden — of wilden — zuchten en verlangen als hun lief er niet was, al was het maar om voor drie jaar dienst te doen in het leger. In de meeste gevallen deserteerde de minnaar om te gaan kijken wat zijn lief zo allemaal 'uitstak' terwijl hij zijn vaderland moest dienen. Vond hij haar met een ander — wat in die tijd ook al geen zeldzaamheid was — dan bleef er voor de "horendrager" slechts één middel om zijn eer te redden: **zijn sabel te trekken en hem tot aan het heft in zijn lief haar buik te planten**. In dergelijke gevallen deserteerde de moordenaar uit 'liefde', maar hij werd toch spoedig gevangen genomen en gestraft: opgehangen, onthoofd of gefusilleerd, naargelang de noodzaak van het rijm. U ziet dat onze wereld toch nog niet zo veel slechter geworden is als in de tijd van onze bet-overgrootouders en dat de mensen in die tijd minstens evenveel bloed hoorden stromen in de marktliederen als hun achterkleinkinderen nu liters ketch'up op het T.V. scherm zien uitsmeren.

De liefdedrama's bij de zeelieden liepen evenwel helemaal anders af, als we tenminste de volkszangers en dichters mogen geloven. En om te beginnen waren de geliefden erop afgesteld om gedurende een bepaalde tijd gescheiden te zijn en elkander te moeten missen. Daarbij kwam dan nog de stellige belofte om te trouwen als de reis gunstig verlopen was . En zo hadden we in die tijd alle redenen voorhanden om optimistisch te zijn bij het afscheid van een zeeman van zijn meisje.

De meisjes zijn zeker van hun zeeman, tenminste zolang hij aan boord blijft van zijn schip en de zeeman weet dat zijn liefjehem zal trouw blijven, tot in de dood zelfs, als zulks nodig mocht zijn (én als we de liederen ook op dat punt mochten geloven).

Al die tijd blijven de liefjes wachten op hun zeeman, bij voorkeur aan het strand om te zien of het schip met hun lief — die in de liederen steeds op de voorplecht gereed staat om in de armen van zijn meisje te springen — nog niet in aantocht was.

Het afscheid vond gewoonlijk plaats op het strand zodat het meisje het schip in de verte kon zien verdwijnen en in bepaalde gevallen was ze bovendien nog getuige van de storm, het schrikkelijk onweder dat het schip deed vergaan.

Eens het schip in de verte verdwenen, bleven de liefjes bij voorkeur *"dwalen* op het strand" om hun lief op te wachten. Hoe lang dit wachten ook moge duren: steeds waren ze er (bijna) zeker van dat hij zal terugkeren, zelfs wanneer het schip onder hun ogen in de zee is vergaan, want het is in bijna alle liederen het lief die zal gered worden en terugkeert, ook al spoelde hij ergens in Afrika aan bij de zwarte meisjes.

Het lied over de liefde van Henri en zijn Lena, in talrijke versies en soms met andere namen hergoten, is het prototype van dit onderwerp dat praktisch in alle oude liederenschriften kan gevonden worden.

Henri, of hoe hij ook genoemd wordt, neemt op het strand afscheid van zijn Lena. Hij springt aan boord en het schip vaart af. Maar o wee. Pas in zees steekt er een geweldige storm op. Het schip vergaat, in sommige liederen onder de ogen van Lena.

Maar het brave meisje blijft haar Henri desondanks trouw en komt regelmatig dwalen langs het strand. In sommige liederen duurt dit "vele" jaren, andere dichters houden het bij het heilig getal zeven, nog andere zangers hadden het over vijftig jaar. Maar dat laatste is onwaarschijnlijk;

En wat is intussen met Henri gebeurd? Hij is de enige die gered werd en ergens aanspoelt en er opgenomen wordt door "wilden" Hij blijft daar tot hij heimwee krijgt en terug naar huis keert waar Lena hem op het strand staat op te wachten.

En ze leefden nog lang en gelukkig.

(wordt vervolgd)

Jef Klausing

Onderzoeksraad

Zeven zaken, geen uitspraken

NA DE ZOMERVAKANTIE werden op 11 september '91 de zittingen van de onderzoeksraad voor de zeevaart hervat. Dertien zaken waren voorzien waarvan er zeven konden behandeld worden. Geen enkele uitspraak werd gedaan.

1. Over het vergaan van de 0.303 "Girl Linda" is nog geen klaarheid. Men herinnert zich dat het opblaasbaar reddingsvlot van de 0.303 op de zeemachtbasis te Oostende geopend werd in aanwezigheid van de onderzoeksraad. Het vlot zat vol water en slijk wat R. **De Lembre** van de Zeevaartinspektie heeft doen besluiten dat het vlot bij het zinken van het schip vlug water opgenomen heeft en aldus geen kracht meer had om te stijgen. De Zeevaartinspekteur beweerde overigens dat bij kontroles is vastgesteld dat bij 40% van gelijkaardige vlotten onvolkomenheden werden vastgesteld omtrent de waterdichtheid. De Rijkskommissaris wil een verder onderzoek met een gelijkaardig vlot als dat van de 0.303.

2. Schipper-eigenaar **Daniël Vermote** moest zijn versie komen geven omtrent de aanvaring tussen zijn 0.518 "La Farouche" en de 0.137 "Twilight" De zaak wordt later verder behandeld.

3. Schipper **Donald Vantorre** van de N.36 "Donia" moest zich verantwoorden voor een overtreding van het verkeersscheidingstelsel op 30 mei 1989 en voor een aanvaring van de sluisdeuren te Oostende op 26 december 1989.

4. **Dave Denys** , stuurman van de N752 "Ter Yde" had op 20 januari 1990 de bloemetjes buiten gezet, deels uit wrok tegen de schipper. Getuige **Lorenzo La Coere** kwam zijn verklaring geven omtrent de ruzie tussen schipper en stuurman. De schipper zelf moet nog gehoord worden.

5. De Rijkskommissaris vorderde vijf dagen schorsing voor matroos **Patrick Borgoo**, die reeds eerder verscheen. Schipper **Wilfried Lebluy** van de 0.274 "Lucali" legde een getuigenis af waaruit bleek dat de betrokken matroos moedwillig van boord gebleven was. De feiten gebeurden op 15 maart 1989 te Newlyn. **Borgoo** had zich ziek laten verklaren door een Engelse dokter, verbleef een halve dag in het Zeemanshuis maar koos toen het hazepad naar de heimat en liet zijn schipper in het ongewisse.

6. Als laatste op het appel moest schipper **Jacky Marchand** zich komen verantwoorden voor het stranden van de Z.519 "White Horse" De problemen begonnen toen de Z.519 op 23 december 1988 zich op 1/4 mijl bevond van de toegangsvaargeul van New Haven. Problemen deden zich voor toen men overschakelde van automatische piloot op manueel sturen. De Rijkskommissaris vorderde een straf van veertien dagen schorsing voor de schipper en trok daarbij van leer tegen de al te argeloze plaatsing van ankers aan boord van vissersschepen. **Marchand** kreeg nog de gelegenheid van Voorzitter **Guffens** om zich te verdedigen, maar betrokkene wist niets meer aan te brengen dan dat hij zijn best gedaan had om de stranding te vermijden. Uit de uitspraak die later zal volgen zal ook wel een les te halen zijn omtrent het klaren van ankers aan boord van vissersschepen.

De volgende zitting is gepland op 16 oktober 1991 te 15 uur in het gerechtsgebouw te Oostende. De Rijkskommissaris zal vorderen in zaken van de 0.127, 0.82, Z.53, en N36.

Betrokkenen en getuigen worden gehoord in zaken van de Z.462, 0.318, Z.38, Z.307, Z.97, Z.86, 0.82, Z.30, Z.321, Z.96, N.73 en Z.300

Als de zestien opgeroepenen allemaal komen opdagen belooft het een lange zittijd te worden.(Robert Coelus)

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

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene
32.08.08
TAXI
Bredene **Oostende**

van schepen van mensen & van de zee

DE BOZE DUITSERS staan aan de andere kant van het Tanganykameer waar luitenant Goor van de Ibis aan het werk is. Ze zijn niet in Afrika voor een snoepsafari, de "Allemans" hebben hier een eigen kolonie, hun schützgebiete zoals ze zelf zeggen. Blank en zwart in Kongo kennen stilaan het gedrag van hun buren uit Duits Oost Afrika. Duitse ambtenaren stappen altijd heel snel en met gelijke tred. *'t Is de stap van de keizer'*, zeggen ze, alle officieren hebben haar aangenomen! Europeanen houden niet op de inlanders te verbazen. En nu gaan de Kongolezen vechten tegen die andere blanken. Als zij zich willen aanbieden in het buro van de bula matari zullen zij soldaat mogen worden en daarvoor een milde matabish, een fooi, krijgen. Als ze zich niet vrijwillig aanbieden dan zal de bula matari hen wel zelf komen halen, er zijn veel askari's, soldaten, nodig om samen met de Britten en de Zuidafrikanen de Duitsers te verjagen. Een hond zou rieken dat dit geen gemakkelijke klus zal zijn. Iedereen moet zich opofferen voor het moederland. Meteen wordt de zwarten de gelegenheid geboden te bewijzen hoeveel ze wel houden van hun blanke kolonisatoren... De bula matari toont de zwarte vrijwilligers de Belgische vlag: *"dit is de vlag die ge moet liefhebben, steek goed die drie kleuren in uw zwarte kop want met uw grote voeten zult ge daarachter moeten marcheren..."*

Voor de vissers van Moero en Tanganyka gaan gewoon de stammentwisten verder. Wellicht komen de slavenhandelaars terug en daarvoor gaan ze beslist op de loop. Negers kunnen inderdaad geen onderscheid maken tussen verschillende tijdperken, zij hebben geen besef van grenzen noch in ruimte, noch in tijd. Het is een abstrakte handeling en daardoor zijn voor hen alle blanken, zowel deze van vroeger als deze van nu, overgoten met hetzelfde sopje. Hun leven is een opeenvolging van drama's, er bestaat geen keuze. Een zwarte visser lacht, anders gaat hij door de knieën. Zijn lach is eigenlijk een ultieme grijns, zijn lot is vervloekt. Zo staat het ook in de bijbel: *"Afrika is vervloekt, het is een ras van knechten..."* [*Lachen of ten onder gaan, that's the question! Because my mouth is wide of laughter You do not hear my inner cry. (Langston)*]

Voor de inboorlingen van Moero staan de Duitsers gewoon klaar om hen er eens goed van langs te geven. Ze zullen hierheen komen om hen van de "chicotte" te geven, de zweep. Zij zijn immers de krijgers die er alsmaar moeten voor zorgen dat de strijdkrachten goed gevoed worden, dat er dagelijks genoeg vis gevangen wordt opdat zij, de askari's voldoende levenskracht zouden hebben om strijd te voeren. Als ze hun buik kunnen vullen is het een goede chef. Soldaten moeten kunnen zingen over de macht van de baas; dat hij groot is en vele soldaten heeft, dat het geweer de kogel heel ver laat gaan en dat ze veel vis zullen krijgen en milde fooien. Als soldaten niet genoeg te bikken krijgen hebben ze geen levenskracht! Zij zingen dan dat de baas van een slecht kaliber is, dat hij hen laat marcheren tot ze erbij neervallen en hen geen eten geeft... en dat ze hem *"de baas"* zullen achterlaten in de broesse...!

Neen, de negers hebben er geen goed oog in, de Duitsers zullen naar de Moero komen om al die dronkaards en luiaards van aan het water een lesje te leren dat ze nooit meer zullen vergeten. Het zal moeten gedaan zijn met die slemppartijen, die woeste tamtams, dat eeuwige luieren en slapen die vulgaire, wulpse dansen, het rosse leven van het dorp, de animale oerdrift. De blanke blijft een vijand, wat komt hij hier eigenlijk doen? Heeft de blanke dan niet genoeg te doen in eigen land? Waarom komt hij hen werk geven? Waarom moeten zij drager spelen? Wat helemaal verschrikkelijk is, het moet allemaal rap, rap, rap... De koortsachtige bedrijvigheid is bevreemdend Honden, paarden, kinderen, machines alles moet werken, en vlug, dag en nacht. Dat begrijpt de neger niet.

Soms komen vissers terug uit Kato, Yaounde of Tabora waar ze de Duitsers op de donder gegeven hebben. Het is duidelijk dat Duitsers wrede blanken zijn, geen enkele askari hebben ze heel gelaten, de soldaten zijn niet meer te herkennen, er is geen enkele van wie geen arm of been werd afgeschoten, een oog werd uitgehaald. Maar zij hebben zich kranig gedragen de zwarte troepen, zij hebben hun bula matari, die zich in het moederland heeft laten afslachten door andere blanken, nog barbaarser dan zijzelf gewroken. Zij hebben de Duitsers naar de duivel gezonden Welke vloek zou over hen gekomen zijn indien zij daarin niet waren gelukt? *Het was geen vispartijtje!* De mensen van de Moero kennen de parelhoen en de patrijs maar de boze blanken hebben in het land van de zwarten de *"grote Europese vogels met de vuile drek"* binnengebracht. Zo werden de vliegtuigen en hun bommen genoemd door de inlanders. Maar toch hebben zij niet kunnen beletten dat het zwarte leger de Duitsers achterna zat tot in Sikonga. 't Was afgelopen met de Duitse kolonie. Een maraton van de waanzin.

(Vervolg en slot in volgend nummer)

LIN

Man over boord!

...of hoe Gerard De Bruyne in het water terechtkwam en verdronk.

Op 25 juni 1938 verlaat de 0.291 'Jordaens' de Oostendse haven. Schipper *Kamiel Desomer* zet koers naar het lichtschip de 'Varne', de plaats waar nu het Kanaal wordt opgesplitst in zuidelijke en noordelijke vaarroutes. Er staat een sterke bries, het vaartuig trotseert hoge zeeën, het is mistig en het uitzicht bedraagt slechts vier zeemijlen. Het lichtschip wordt gerond om 20u45.

De 0.291 vaart verder naar zijn visgrond 'Labradie Bank', ten zuiden van het Bristol Kanaal en een Honderdtal mijl ten noordwesten van de vuurtoren van Longships. Op 28 juni bereiken de vissers de visgrond en gooien om 23u30 voor de eerste maal de korre overboord. De wind begint opnieuw te jagen. Ze groeit aan tot storm met hoge zeeën en zwiepende motregen. Om 2u30 's morgens wordt gewonden om bij te liggen. De schipper vindt verder vissen te gewaagd. De rest van de nacht liggen ze te stekken en te deinen. Op 29 juni, om 11u30 wil de schipper bijsturen maar het stuurrad blokkeert. Hij roept stuurman **August Wyllie** tot bij het wiel. Kamiel gaat op dek en volgt de stuurreep vanaf de brug tot achter. Achteraan ziet hij dat de stuurreep in de halve maan onklaar is. Hij probeert het euvel te herstellen. Het vissersschip is intussen stuurloos en blijft door de kracht van wind en golven niet voor de wind liggen. Motorist **Gerard De Bruyne** komt tot bij zijn schipper en neemt het herstelwerk over. Overslaand water zorgt ervoor dat het een moeilijke karwei wordt. Gerard heeft gereedschap nodig. De kapitein gaat het ophalen in de machinekamer. De stuurloze 0.291 heeft intussen zijn voordelige positie ten opzichte van de ontketende elementen verloren en is nu echt een speelbal van de golven.

Juit op het ogenblik dat schipper Kamiel achteraan de kombuis wil buitenstappen beukt een geweldige golf tegen stuurboord en ziet hij **Gerard De Bruyne** over bakboord in zee slaan. De golf slaat de stuurboordruiten stuk, sleurt een gedeelte van de inboedel van de brug, spoelt de reserveschroef mee, rukt antennes af en laat stuurman August, gewond aan beide armen en het hoofd, in een hoek van de brug achter. Schipper **Desomer** ziet Gerard spartelen op ongeveer vier meter van het vaartuig. Hij weet dat de motorist niet kan zwemmen. Hij probeert snel een reddingsboei te pakken te krijgen. Het schip draait rond en Gerard bevindt zich intussen op zo'n twee meter van de voorsteven. Kamiel gooit de boei en roept: *"Hou de boei vast, ik haal u in"*. **De Bruyne** legt zijn arm over de reddingsboei, geeft echter een schreeuw, lost de boei en verdwijnt in het water.

De schipper trommelt de hele bemanning op dek om te helpen uitkijken en hij steekt alle lichten aan. De gewonde stuurman staat terug achter zijn geblokkeerd stuur. Na verloop van tijd slaagt de schipper erin de stuurreep dermate te herstellen dat het vaartuig opnieuw kan maneuvreren. Hij vaart rond de plaats waar de motorist verdwenen is en begint te zoeken. Hulp kan niet worden opgeroepen; door de slag is de radio defekt.

Zoeken levert niets op. De 'Jordaens' vaart naar Newlyn en meert om 18u45 op 29 juni aan. Na het rapporteren aan de waterschout en het kontakteren van de rederij wordt de 0.291 voorlopig hersteld en is het wachten op een nieuwe motorist.

Op 2 juli vaart de 0.291 opnieuw uit en vist tot 11 juli 1938 op de visgrond 'Wolf Rock'. Na de traverse terug naar huis vaart de treiler Oostende binnen met de vlag halfstok.

Dit voorval was het eerste ernstige ongeval dat de rederij NV Motorvisserij te beurt viel.

Daniël Pots

De stuurreep is een oud systeem om het roer te doen draaien. Vanaf het stuurrad in de brug liepen aan weerskanten van de brug en achterbouw, langs de buitenkant, kettingen of ijzeren staven in een gleuf naar achteren die samenkwamen in een soort halve maan, achteraan het schip, onder een planken vloer waar meestal de reddingsboot op stond. Door aan het stuurwiel te draaien werd de stuurreep aan de ene zijde korter en aan de andere zijde langer waardoor het roer draaide. De uit deze periode stammende foto van een visser toont een gedeelte van de stuurreep dat toekomt op de spil die het roer bedient (op kniehoogte).

Op moderne treilers werkt het stuursysteem via hendels en oliegeleide leidingen. Het stuurwiel(tje) heeft momenteel slechts nog maar een reservefunktie.

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ∅ 32.11.01

Na de kapers: de zeerovers

TOT VOOR ENIGE MAANDEN publiceerde Walter Debrock in HVB regelmatig een bijdrage over Oostendse en Nieuwpoortse kapers (1). Hij legde er daarbij de nadruk op dat er wel degelijk een onderscheid gemaakt moest worden tussen de illegale zeeroverij en de geautoriseerde kaapvaart. En kijk, de serie artikels over de kaapvaart is nog maar ten einde en daar komt Walter Debrock met een nieuwe reeks: het epos van de zeerovers.

Wat is zeeroverij?

De nooit voldoende geprezen historicus van de geschiedenis van Oostende, **Edward Vlietinck**, spreekt in zijn bekende werk *"Het oude Oostende en zijn driejarige Belegering"*, in de volgende termen in een hoofdstuk gewijd aan de *"Verwerving tegen den Zeeroover"*:

"Het woord zeeroover komt onze pen te ontvallen. Zulk eene ruime plaats bekleedt de zeeroover in de geschiedenis van de visscherij van Vlaanderen, dat er een geheel hoofdstuk aan dit onderwerp alleen zou kunnen toegewijd worden, indien wij over meer plaats beschikten.

Eene ware plaag was toenmaals de zeerooverij, de plaag van koopvaart en visscherij....

Tot diep in de zestiende eeuw vindt men zeelieden die zich op dat eerloos en roekeloos — doch winstgevend — stieltje toeleggen."

En, inderdaad, de Noordzee was op een bepaald ogenblik een echte roofzee, doorkliefd door "zeerovers, quaetgeboufte ende dieven van diversche natien", zoals aloude teksten het ons kleurrijk verhalen.

De bekende Duinkerker marinehistoricus, **Henri Malo**, in zijn standaardwerk *"Les Vorsaires dunkerquois et Jean Bart"*, schrijft:

"tous ces navires qui sillonnent les mers étroites, pêcheurs et marchands aussi bien que pirates professionels, sont armés; ils s'attaquent les uns aux autres au petit bonheur des rencontres." (2)

Overal vindt men dezelfde klachten. Want, zoals het goederentransport te land de struikrovers, de baanstropers en de roofridders kent, die op goedkope wijze met geweld van wapens de vervoerde rijkdommen willen bemachtigen, zo brengt het transport ter zee en van de visserij de zeerover mede.

Zeeroof is het gebruik van vaartuigen in open zee tot het plegen van geweld tegen andere vaartuigen of zich daarop bevindende personen of goederen, zonder door een erkende mogendheid in oorlogsomstandigheden daartoe gemachtigd zijn, of tot een oorlogsmarine van een erkende mogendheid behoren.

Zo luidt ongeveer de klassieke bepaling van zeeroof zoals men die in een goede encyclopedie kan vinden.

Een zeerover (piraat, pirate, Seeräuber) is dus een wetteloze bandiet ter zee die slechts uit is op buit. Gevangen wordt hij dan ook gehangen of de voeten gespoeld, d.i. eenvoudig in zee gegooid en verzopen.

De recente gebeurtenissen in de Chinese en Vietnamese wateren leerden ons dat de zeeroof nog steeds in deze verre Oosterse zeeën een gegeerd beroep is!

De zeerover is wel te onderscheiden van de kaper (corsaire, privateer, Kaper), voorzien van een kapersbrief (een patente ter kaapvaart, een commissiebrief), uitgereikt door een oorlogvoerende macht. De kaper vaart uit om de zeevarenden van de vijand te benadelen. De kapersbrief geeft trouwens een wettelijk statuut aan de eenzame koopman om met een privé-oorlogsschip te opereren. Dat onderscheid tussen kapers en zeerovers soms moeilijk te vinden, vnl. in de tijden van verwarrend diverse oorlogen ter zee, is een andere zaak, maar werd mettertijd met het ontstaan en het regelen van het zeerecht langsom duidelijker.

Men vergete niet dat, in onze gewesten, de Engels-Franse zeegevechten in Kanaal en Noordzee een 600 jaren lang zouden duren, midden zeer verscheidene tussenkomsten van andere zeemogendheden (Verenigde Provinciën, Spanje, e.a.). Ook kwamen zeer spoedig op de oevers van Kanaal en Noordzee tussen de diverse zeesteden overeenkomsten, zij het zeer wankele, tot stand.

De Engelse vorsten gaven als eersten kapersbrieven uit om de zeeroof te helpen beperken. De eerste kapersbrief werd uitgegeven tijdens de regering van Edward I (1923), terwijl reeds voorheen Hendrik VIII (1216-1272) commissies had gegeven aan reders om vijandelijke schepen aan te vallen met de voorwaarde de opbrengst in de Staatskas te storten.

Tegen zeeroof kon wel een aktie tot schadevergoeding worden ingesteld, doch ze is traag en verloopt moeizaam, omdat ze dient afgehandeld te worden tussen afgevaardigden der betrokken naties of steden. Bovendien kunnen politieke motieven een rechtmatige uitspraak onmogelijk maken.

In de Oudheid, aan onze kusten.

In elk geval, reeds in de oudste tijden kon men konstateren dat de rijkdom en zelfs de macht van Carthago en Rome grondig werd aangetast door de zeeroverij in de Middellandse Zee.

Voor het zeerecht de zeeroverij kon inperken, kenden onze noordelijke kusten een eerste poging tot systematische bestrijding van de zeeroverij in de Romeinse tijd, door de oprichting vanwege de Romeinse Overheid van een *classis Britannica* - de oorlogsvloot van Bretagne - die als aanleghaven Gesoriacum of Bononia, het huidige Boulogne, had.

De korte route van Boulogne naar Dover was toen reeds de veiligste van het Kanaal. Het toenmalige Gesoriacum zal trouwens ook een druk verkeer te land kennen en was een vertrekpunt naar West-Germanië.

De Romeinen hadden het vooral moeilijk met de Saksische zeerovers,

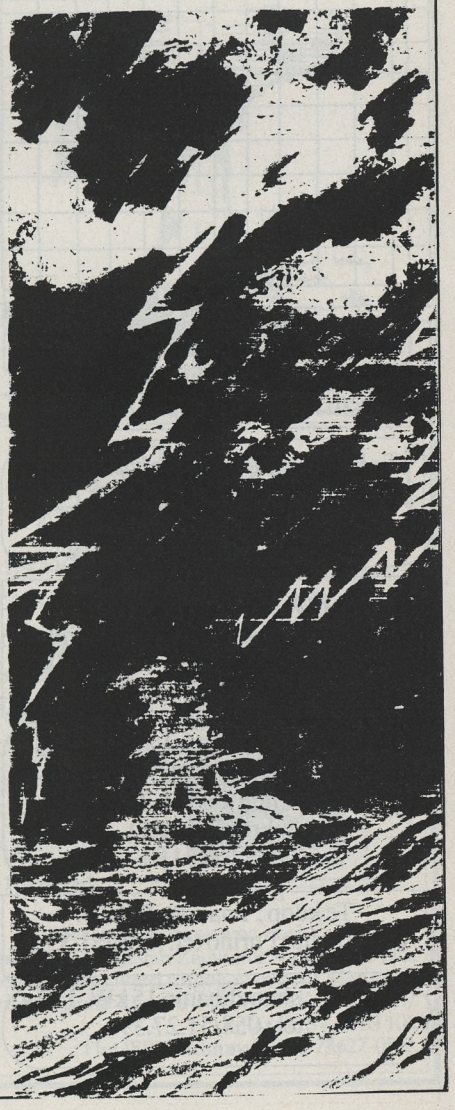
die de Noordzee tot een echte rooftzee hadden gemaakt. Het oprichten van een sterke oorlogsvloot scheen dan ook voor de Romeinen het enige middel om op grootscheepse wijze een einde te trachten te stellen aan de rooftochten.

Carausius

De Romeinse keizer **Maximianus**, medekeizer van **Diocletianus**, werd in 285 belast met het commando over het Westen van het Romeinse Rijk en zou, na het pacificeren van de Frankische stammen, de Saksiche zeerovers aanpakken. Daartoe zou die *classis Britannica* moeten dienen. Spoedig kwam deze vloot onder het bevel te staan van een zeeman uit de streek zelf, een zekere *Carausius*, naar blijkt een Menapiër.
De Duitse kenner van de zeeroverij, Hans Leip, bestempelde onze *Carausius* als een *"flandrische Lotse"*, een *Vlaamse* loods, wat ons een beetje te veel en te vroeg eer lijkt te zijn voor Vlaanderen..., hoewel hij zelf afkomstig was uit de kuststreek. Hij diende bij appetite als loods op het Kanaal en onderscheidde zich, naar blijkt, door zijn moed en vastberadenheid en zijn perfekte kennis van stromingen en zandbanken. Om deze kwaliteiten werd hij dus aangeworven door de Romeinse Marine. Hij werd dadelijk belast met het uitroeien van de Saksische piraten in Kanaal en Noordzee en kreeg er zelfs de Romeinse voornamen *Marcus Aurelius* bij, nadat hij zich berucht had gemaakt door het onderdrukken van een sociale rebellie van een Gallische volksstam, de *Bagauden*. In 286 is hij dus admiraal van de Romeinse vloot van het Kanaal en begint met succes de bloedige strijd tegen de zeeschuimers. Naar het schijnt voerde hij zelf het bevel over een galei van 50 riemen en met 100 boogschutters bemand. Men weet dat hij bij voorkeur zijn zeelui aanwierf onder de hem bekende kustbewoners van het huidige Vlaanderen en Noord-Frankrijk. Het zou dan ook niet zeer moeilijk zijn achteraf de natuurlijke antipathie tegenover de Romeinse bezetter te verenigen met de lust om zelf een graantje mee te pikken van de zeeroverij. En, inderdaad, *Carausius* heeft er niet lang mee gewacht om op eigen kracht te varen. Weldra zag men nog weinig verschil tussen vervolgden en vervolgers. Kortom, *Carausius* sloot in het geheim overeenkomsten af met de zeerovers om dezen te beschermen en hun zelfs de vaarroutes mede te delen van de rijke Romeinse vrachtschepen, natuurlijk tegen een aandeel in de buit en tegen klinkende munt. Dit kwam zijn Romeinse meesters ter ore en *Carausius* werd, in zijn afwezigheid, te Boulogne ter dood veroordeeld. Een bevriende visser wist hem dat op tijd te melden en dit bracht *Carausius* ertoe met zijn vloot naar de Britse kust te varen, daar te landen en er zich te vestigen, maar met behoud van Boulogne en de kontrole over de daarbij horende kuststreek. De fameuze vloot van Boulogne werd dus zelf een machtige zeeroversvloot, waarmee Carausius jaren lang Kanaal en Noordzee wist te teisteren. Carausius leefde inderdaad als een soort piratenkoning van Brittannië. Men beweert zelfs dat de Romeinse bezetters van de streek van *Essex* zich bij hem aansloten. In de winter van 287-288 liet hij zich tot keizer uitroepen door zijn volgelingen, onder de titel van derde *Augustus*, d.i. "broeder" van de andere twee, de keizers *Diocletianus* en *Maximianus*. Rome, na hem eerst getolereerd en zelfs erkend te hebben, besloot uiteindelijk de strijd met *Carausius* aan te gaan. Een door Rome benoemde *"Caesar"*, een soort opperrijkswachtchef, kreeg in 293 de taak toegewezen *Carausius* te bevechten en te onderwerpen. Deze Caesar, ene *Constantinus Chlorus*, slaagde erin *Gesoriacum* (Boulogne) te bezetten en een nieuwe vloot te bouwen voor een expeditie ter herovering van Brittannië.
Een eerste aanval daartoe werd in 290 afgeslagen en de heren van Rome waren zelfs verplicht *Carausius* als medekeizer te erkennen.
En vooraleer Chlorus Carausius kon aanpakken werd de beruchte zeeroverskoning vermoord door een van zijn luitenanten, *Allectus*, die echter het talent en de kwaliteiten van zijn baas niet bezat en zelf in 296 verslagen werd en gedood.
Uit de tijd van *Carausius* zijn ons enkele munten bekend. Zo werd de erkenning van *Carausius* als derde keizer van Rome in 287 bekrachtigd door het slaan van een munt, die op de beeldzijde drie koppen vertoond met de woorden CARAUSIUS ET FRATRES SUI (Carausius en zijn broeders) en op de keerzijde de woorden PAX AUGG (Augustiaanse vrede)
Een andere medaille vermeldt *Carausius* als IMPERATOR. De geschiedenis van Carausius leert ons hoe snel men van taak kan veranderen wanneer het gaat om macht en rijkdom en wanneer men zelf over te veel macht beschikt. Deze zeeroverswereld zal heel wat analoge gevallen bezorgen, vooral wanneer het gaat om de piraten uit de Karibische eilanden in de 16de en 17de eeuw.
Maar ook in onze Noordzee is er heel wat merkwaardigs te noteren. Maar, dat is voor een andere keer

Walter Debrock

(1) Intussen heeft de uitgeverij Manga i.s.m. HVB besloten, op basis van deze reeks artikels een boek over de Oostendse kaapvaart uit te geven. De auteur — Walter Debrock — besloot meteen de royalties die uit de verkoop van het boek voortspruiten te schenken aan het heemkundig museum 'De Ploate'. De publikatie wordt voorzienvoor de najaarsaanbieding 1992.
(2) Vertaling van de Franse tekst: "al deze schepen die de enge zeeën doorkruisen, vissers en kooplui evenals beroepszeerovers, ze vallen elkaar aan op het goed geluk van de ontmoetingen".



Gratis adverteren in Het Visserijblad !!!

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

Naam :
Adres :

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

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

TE KOOP: Hudraulische K-K paragon HF - A15, zowel voor linkse als voor rechtse motor. Prijs: 20 000 frank. Tel: 03/771 45 98

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

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

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

TE KOOP: komplete **viswasmachine** "LEBA" in inox TEL: 050/61 27 11

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

Te Koop: BB-**motor** 45 pk langst. MARINER handstart met afstandsbediening + besturing. Kompleet. Prijs te bespreken: 059/32 31 05

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

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

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

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

Perkins **scheepsdiesel** 51 pk te koop, alsook Bedford 6 cil. stroomgenerator 75 KVA. 3 x 220 V op slede: 050/38 01 34.

Te Koop: **zeiljacht** Stugeon: 6,72 x 2,28 x 0,75. BB-motor Johnson 10 pk. 4 zeilen. 059/70 49 03.

KUSTVAARTUIG TE KOOP
Bouwjaar 1987
Inlichtingen: 050/51 11 59

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

TE KOOP: **sportvissersvaartuig** Eben Haezer. Gebouwd in '73. L.o.a.: 36 meter, breedte 6,60 meter. Gewicht: 458 ton. Motor Bolnes 1 000pk. Kapaciteit ruim: 52 m3. Tel: 059/32 25 83 of 059/23 32 81.

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

Te Koop: stalen bokkentreiler met LOA: 27,89 meter - Bouwjaar 1980 en voorzien van motor ABC (1980), 900 pk, afgesteld op 810 pk. Vaartuig in zeer goede staat en nog steeds varende. 050/51 15 80

4 **garnaalnetten**, 8 meter pees, zeefmachine in inox, 2 stellen houten bollen. 050/41 32 48

Te Koop: 4 vaten **olie** BP (2xLPT 15 en 2x LP 68. Uitzonderlijke prijs. Tel: 059/32 19 60

Te koop: stalen **vissersboot**. L: 10,30 m / B.: 3,60 m Motor DAF DTM 575 - 120 pk Hydraulische winch. Volledig uitgerust. Tel: 050/41 84 16

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

Te koop: **vissersvaartuig** met visvergunning voor nieuwbouw Eurokotter tot 300 pk, de komplete NV van de Z.472 inbegrepen. Inlichtingen: tel 050/54 78 36 of fax: 050/54 71 94.

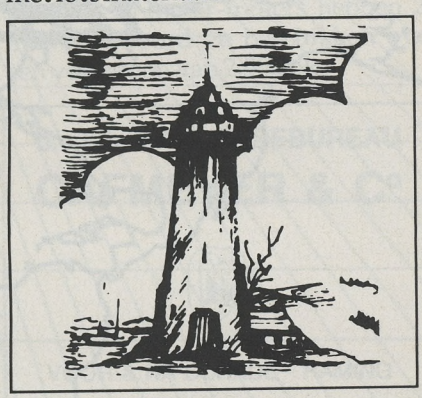
Te Koop: **aambeeld**. 13 000,- B.F. Tel: 059/321 960. (tussen 13 en 17 uur)

TE KOOP:

Belgisch vissersvaartuig (ex N.350 'Colette'), gemeerd liggend in de haven van Nieuwpoort alwaar het zonk en opnieuw geborgen werd op 25 juni 1991. Het vaartuig wordt verkocht in de staat waarin het zich bevindt.
Het vaartuig kan nooit meer opnieuw worden toegevoegd aan de 'Officiële lijst van Belgische Vissersvaartuigen' en kan bijgevolg nooit meer uitgebaat worden als een BELGISCH VISSERSVAARTUIG. Bovendien wordt het vaartuig verkocht zonder machtiging tot het uitoefenen van de zeevisserij. (KB 28.1.1988).
Het vaartuig — gebouwd in staal in 1985 en voorzien van een motor Mitsubishi van 300 pk van bouwjaar 1990 — is uitermate geschikt voor ombouw tot yacht of pleziervaartuig.
Belangstellenden kunnen hun aanbieding schriftelijk uitbrengen t.a.v. de verzekeringsmaatschappij voor Vissersvaartuigen CV Hulp in Nood, Hendrik Baelskaai 27 te 8400 Oostende (België) tegen uiterlijk 6 november 1991. De CV Hulp in Nood zal op 8 november 1991 om 11 uur overgaan tot de opening van de aanbiedingen waarna het vaartuig aan de meest biedende zal toegewezen worden.

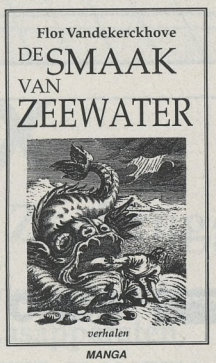
De laatste Vuurtorenwachter

Voorwaar, voorwaar. De gestarte reeks (HVB 9,1991) over de queeste van de zeemeerminnen schijnt de lezers (vooral de rijpere mannen op leeftijd én de mannen op rijpere leeftijd) in de ban te hebben.
Tijdens de afgelopen maand kwamen hier op mijn vuurtoren verschillende tekeningen, afbeeldingen en foto's binnengewaaid die het bestaan van zeemeerminnen moesten bewijzen. Helaas is een groot aantal van deze afbeeldingen niet voor publikatie vatbaar, want... er bestaat ook nog zoiets als een wet op de goede zeden. Desalniettemin: er zijn ook publiceerbare dingen binnengekomen van Dr. Prof Jef Klausing, van de oud-zeeman Raymond Ceuppens en van Etienne Desaever, hoofd van de Dienst Toerisme en Cultuur van de stad Nieuwpoort. Deze laatste is ongetwijfeld een expert terzake want hij stuurde ons 120 bladzijden foto's en dokumentatie. [Dat kan er tussen haakjes alleen maar op wijzen dat de man *iets* met zeemeerminnen hééft, maar dat terzijde. Van ons heeft iedereen recht op tenminste één afwijking.]
Wat er ook van zij, de dokumentatie schijnt aan te tonen dat zeemeerminnen wel degelijk bestaan (hebben) en dat het pleit dus beslecht is ten voordele van de romantici die dat altijd al geloofd hebben.
Zo is er de brief van de oud visser uit Wenduine die mij schrijft:
'Eens viste de hele vloot van Wenduine, wel 24 schepen, in volle zee, toen er plotseling een zeemeermin uit het water opdook en haar kreet liet horen. Een zoon, wiens boot naast die van zijn vader voer, riep: "Vader, ik hoorde een zeemeermin.". Maar zijn vader liet dat helemaal koud. Toen riep de zoon: "Vader, ik ga terug naar de haven, want dat voorspelt weinig goeds." De zoon kwam behouden in de haven aan, terwijl de overige 23 schepen vergingen. Tenslotte is heel het dorp door een verschrikkelijke stormramp vergaan.
Vissers die op die plaats nog op garnalen vissen, voelen bij eb soms een effen oppervlak, zo hard als een vloer. Dat zijn de grafstenen van het koor der oude kerk, die ook door de vloed is verzwolgen. En 's zomers bij laag tij hoort men in het herbouwde Wenduine de klank van de grote orgels uit de verzonken kerk, waar de geesten van de verdronken zeelui bijeenkomen om hun dodenmis te zingen.'
Tot zover de oude visser die anoniem wenst te blijven.
Wij zijn natuurlijk niet van het soort dat al die vertellingen klakkeloos gelooft. Maar hier is er wel degelijk reden om aan te nemen dat de visser het bij het rechte eind heeft, want... er is ook het verhaal van konservator Willem Lanszweert die in HVB ooit de geschiedenis schreef over de Blankenbergse vissers die een groot kruisbeeld opvisten. Devoot brachten zij het naar hun dorp en plaatsten het in hun kerk. De daaropvolgende dag echter was het kruisbeeld verdwenen. [Jullie moeten niet zo ongelovig kijken, zo'n dingen kwamen wel meer voor in die tijd.] Enkele dagen later visten ze weer op de plaats van het voormalige Wenduine en troffen weer het kruisbeeld in hun netten aan. [Dit komt dus toch wel zeer dicht bij het ongelooflijke, maar we weten dat konservator Lanszweert een eerlijk man is, en dat hij — toch niet omwille van zo'n detail — zou liegen.]
Toen begrepen de vissers dat dit beeld in de kerk van Oud-Wenduine had gestaan en dat het nu ook Nieuw-Wenduine toebehoorde. Zij brachten het er plechtig naar toe en plaatsten het op het zij-altaar, waar het nu nog te zien is. Nog steeds wordt het beeld in de processie van pinkstermaandag meegedragen. Na een mis wordt het beeld door de pastoor driemaal rond de kerk gedragen. Zo hoopt men op een rijke vangst en een voorspoedige reis.
ALS DAT GEEN BEWIJS IS, WETEN WIJ HET OOK NIET MEER!!!
Volgende maand gaan we verder: met fotomateriaal!



Niet voor gevoelige lezers!

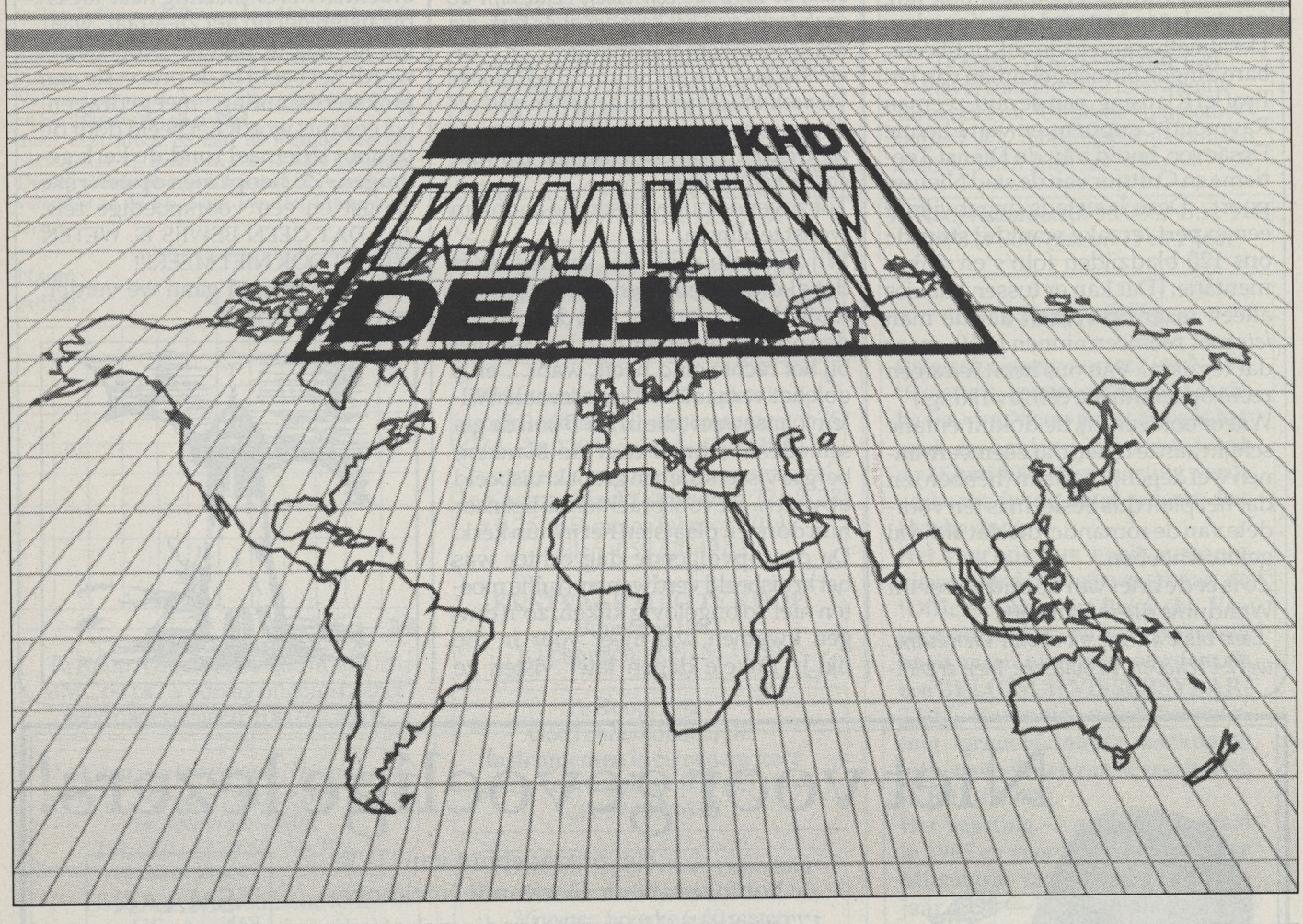
Het prozadebuut van HVB-hoofdredakteur Flor vandekerckhove. 172 pagina's. Vier verhalen die zich afspelen op de kaaien van de visserijdokken, in 'een' havenstad aan de kust. Het boek wordt u toegestuurd na storting van 595,- BF op rekening 384-0596581-18 van HVB, H. Baelskaai 2 te Oostende (vermeld: Smaak Zeewater)... Of u koopt het in de boekhandel.



Heren en mevrouwen boekhandelaars:
Het boek 'De smaak van Zeewater' van auteur Flor Vandekerckhove werd uitgegeven door Manga en wordt verspreid door Kritak (Tel: 016/23 12 64//Fax: 016 / 22 33 10).
Het ISBN-nummer is 90-73627-05-2.

TOP ENGINES WORLDWIDE

DEUTZ MWM KHD



EURO DIESEL (Antwerp) nv

NASSAUSTRAAT 37
B - 2000 ANTWERPEN

Tel: 03 / 541 50 11

Tlx. 31.167 EUROD B

KHD
DEUTZ SERVICE

DEUTZ MWM KHD

Europees Parlement wil meer veiligheid

Het Europees Parlement vindt dat de Europese Gemeenschap duidelijk haar verantwoordelijkheid moet nemen en erop toezien dat de veiligheid van vissersvaartuigen en hun bemanningsleden niet door onderzeeërs in de communautaire wateren in gevaar worden gebracht. Een resolutie in die zin werd dan ook goedgekeurd.
Het Europees Parlement deed die oproep naar aanleiding van het recente ongeval met de Schotse vissersboot *Antares* voor de westkust van Schotland. De netten van het vaartuig werden meegesleurd door een duikboot en vier vissers verloren hierbij het leven.
De Europese volksvertegenwoordigers drongen er bij de Europese Kommissie op aan om een onderzoek in te stellen om dit soort incidenten die nog regelmatig voorkomen in de toekomst onmogelijk te maken.

Greenpeace voert aktie tegen boomkor- en industriële visserij

De internationale milieuorganizatie Greenpeace maakte onlangs bekend dat zij akties voorziet tegen de boomkor- en de industriële visserij op de Noordzee. De groene beweging deelt de overtuiging dat de boomkorvisserij nadelige effekten heeft op het ecosysteem. De bodemflora en -fauna en de visbestanden zouden hiervan hinder ondervinden. In de rand van de aktie wijst de milieuvereniging op de gebrekkige kontrole en de overkapaciteit van de Noordzeevloot.
Tijdens de bekendmaking van de kampagne in Den Helder wezen de aktievoerders op de schadelijke gevolgen van het gebruik van zware tuigen en kettingen voor de zeebodem die door de intensieve vissserij onvoldoende tijd krijgt om zich te herstellen.
Ten aanzien van de industriële visserij, vooral vanuit Deense havens beoefend, werd opgemerky dat het vooral om ekonomische minder belangrijke vissoorten als zandspiering en sprot gaat. Deze zouden in voldoende hoeveelheden in de Noordzee aanwezig zijn, maar tijdens bepaalde perioden zouden zich in de scholen ook haring, jonge kabeljauw en schelvis ophouden. Volgens Greenpeace kan de vangst van deze ekonomisch wel belangrijke soorten de helft van de vangst van industriële vaartuigen uitmaken.

Kinderboek

Binnen de aktie rond de al dan niet terecht aangeklaagde mistoestanden in de visserijsektor kadert ook de uitgave van het kinderboek "Wallie Walvis". Het boek is het eerste in een reeks van twaalf publikaties voor kinderen van vijf tot acht jaar. Alle verhalen zijn gebaseerd op waar gebeuerde akties van Greenpeace. De kinderboeken worden op de markt gebracht door de afdeling Jeugdboeken van de uitgeverij Kluwer.

GROOT-BRITTANNIE

Moeten "Britse" vaartuigen meer in eigen land verkopen?

De Britse overheid heeft zich nog niet neergelegd bij de verwerping van de *Merchant Shipping Act* door het Europees Gerechtshof. Visserijminister John Gummer stelde nieuwe maatregelen in het vooruitzicht om het de buitenlandse rederijen die nog meer schepen onder Britse vlag willen brengen zo moeilijk mogelijk te maken. Een van de nakende maatregelen is dat vaartuigen die op Britse kwota vissen verplicht zullen worden om meer vis in Britse havens te verkopen.

Opnieuw scheepsramp

De lijst van scheepsrampen in het zuidwesten van Engeland wordt steeds langer. Dit jaar zijn voor de Engelse kust al 6 vaartuigen vergaan en 30 vissers omgekomen. Op woensdag 4 september werd het vaartuig SU.96 Margaret en William II uit Newlyn aan stukken gevaren door het Nederlandse vrachtschip Jacobus Broere. Het vaartuig was aan het vissen in de Western Approaches. Drie bemanningsleden konden in een reddingsboot ontkomen en dobberden een etmaal rond vooraleer zij door een reddingshelikopter werden opgepikt. Een zoekaktie naar de twee andere opvarenden leverde niets op.

SPANJE

Vier maanden, 350 ton vis

Nu de Spaanse vissers massaal worden geweerd aan de Zuidafrikaanse kusten gaan ze het verder zoeken. Zo liep in Aberdeen onlangs een span vriestreilers binnen met de vangst van 4 maanden op de Grand Banks (nabij Newfoundland). De buit bedroeg 350 ton grotendeels gefileerde en ingevroren kabeljauw, schol, heilbot, roodbaars en koolvis. Ze kregen er een goede prijs voor en keerden welgemutst naar de thuishaven La Coruna, in afwachting van een nieuwe reis die hen naar de Groenlandzee en de visrijke wateren van Spitsbergen voert. De Spaanse 70 meter-treilers hebben 26 man aan boord en beschikken over een vermogen van 2.500 pk.

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

nieuw adres
DELTAFLEX
Noordhinderstraat 2, 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

In onze bekende serie 'rare kwasten':

Herman Melville (1819-91)

en zijn geesteskinderen Ahab en Ismaël

MELVILLE. Dit jaar is het honderd jaar geleden dat hij overleden is. Dat mogen we in HVB niet laten voorbijgaan, want Melville was de eerste schrijver die op het idee kwam een zeeroman te schrijven.
De zeeroman vormt binnen de literatuur een apart geval. Deze roman brengt zijn personages tot ontwikkeling terwijl ze 'gevangen zitten' binnen de toch wel zeer beperkte afmetingen van een schip. Het is het soort boek dat extreem menselijke gedragingen tekent in extreme weers- en werkomstandigheden. De zeeroman ontwikkelt zijn personages aan boord van een schip of, als het echt niet anders kan, aan wal, maar dan wel zo dicht mogelijk tegen dat schip, vlak naast de zee — op de kaai bijvoorbeeld of in het schipperskwartier.
Dat genre is aan het uitsterven.
Enerzijds heeft dat te maken met de ontwikkeling in de scheepvaart. En die ontwikkeling kunnen we het beste samenvatten met de woorden: 'De romantiek is eraf.' Anderzijds heeft het evenzeer te maken met de ontwikkeling van de roman zelf en ook daar zouden we hetzelfde kunnen zeggen: 'De romantiek is eraf.'
Maar niet getreurd. De zeeroman is een zeer tijdelijk verschijnsel geweest. Degenen die dachten dat het zeeverhaal altijd al bestaan heeft, hebben het dus verkeerd voor. Alles bij elkaar betreft het hier zelfs een zeer kortstondig verschijnsel in de literatuur, een fenomeen dat het nauwelijks honderd jaar uitgehouden heeft. Over de opkomst en ondergang van het zeeverhaal schreven we vroeger reeds in HVB(1).

HET BEGON DUS (2) allemaal bij Herman Melville (1819-91). Hij was de eerste romancier die zich specialiseerde in het schrijven van fiktieve verhalen die zich op zee afspelen (3). Het bekendste boek van deze Melville is 'Moby Dick', het verhaal van de razende kapitein Ahab, die kost wat kost — en geloof maar dat dit letterlijk moet genomen worden — de witte walvis wil vangen. Vanwaar komt deze obsessie? De kapitein heeft zo zijn persoonlijke reden. Die walvis — Moby Dick — heeft hem een been gekost en Ahab zint op wraak. Niet zo'n beste reden om een visserscarrière uit te bouwen, als je het ons vraagt. Maar Ahab is niet zomaar een realistische tekening van een oude kapitein. Hij is een dramatisch figuur, een personage dat op het toneel kan staan. Hij zweert de walvis te achtervolgen tot 'achter de grenzen van de oceaan'. De bemanning is al even erg: de matrozen drinken een spul dat 'heet is als ***Satans*** poot, hun ogen zijn als die van ***slangen*** wanneer ze het effekt van het drankje ervaren. Eén van de harpoeniers is een roodhuid en het schip zelf (Pequod) is genoemd naar een indianenstam. Ahab en de zijnen staan voor de wilde — onbeschaafde — maatschappij, het zijn de mensen van het aards paradijs, de onbevlekten van vòòr de zondeval. De schrijver heeft, via het zeeverhaal, zijn versie van de zondeval geschreven. De kapitein wordt beschreven als een verdorde ***fruitboom*** die zijn laatste, door ***wormen*** aangetaste, ***appel*** op de grond werpt. Satan, slangen, fruitboom, appel! De boodschap is duidelijk: Ahabs zoektocht naar de verboden 'boom der kennis' heeft hem verdoemd. De jacht op de witte walvis is niets anders dan het symbool van de zoektocht naar de zin van het leven, een zoektocht die nooit ten einde is. Ahab kan zich daarbij niet neerleggen. Hij wordt een goddeloze, een woesteling, een duivel.

☞

Intussen is het ons duidelijk geworden dat Moby Dick veel meer is dan een gewone zeeroman. Schrijver Melville neemt ons niet alleen mee op een walvisjacht, hij neemt ons ook mee op de zoektocht naar de uiteindelijke waarheid (4). Deze zoektocht loopt voor kapitein Ahab fataal af. Weliswaar slaagt hij erin de witte walvis te doden, maar hij geraakt verstrikt in de harpoenlijn en wordt door Moby Dick mee naar de diepte getrokken. Einde goed, niets goed.
Maar, naast de kapitein is er nog een andere hoofdrolspeler aan boord van de Pequod. Er is immers ook nog Ismaël, degene die, jaren later, het verhaal vertelt. Alhoewel hij geen zeeman is overvalt hem soms de lust om aan te monsteren — deze keer op een walvisvaarder nog wel. En ook hij is naar méér op zoek dan naar een bete brood. *'Maar datzelfde beeld zien we in alle... oceanen. We zien het ongrijpbare fantoom van het leven en dat is de sleutel tot alles.'*. Zo zegt Ismaël het zelf in het eerste hoofdstuk van het boek. Ook hij is dus op zoek naar 'de sleutel tot alles'.
Rest ons nog één probleem op te lossen. Zowel kapitein Ahab als de verteller Ismaël zijn dus op zoek naar de uiteindelijke waarheid (voorgesteld als de witte walvis). Hoe komt het dan dat de eerste eraan kapot gaat en de tweede blijft leven? Ook daarop geeft het boek een antwoord. Ahab is erop uit de witte walvis te ***doden***. Hij wil sterker zijn dan de waarheid, hij wil de waarheid vatten en hem overwinnen. Ismaël daarentegen probeert de walvis tot ***leven*** te brengen. Hij wil erover vertellen... Ze vertrekken dus van een tegenovergesteld uitgangspunt. Dood versus leven, bezitten (toeëigenen = vernietigen) versus vertellen (scheppen= tot leven brengen). Maar er is meer. Ismaël is zich ervan bewust dat de uiteindelijke waarheid onbereikbaar is. (Hij gaat op zoek naar de walvis [de waarheid] en weet op voorhand al dat hij van een kale reis zal terugkomen.) (5) Het grote verschil tussen de monomane Ahab en de onderzoekende Ismaël is dat de tweede in staat is met twijfels te leven. Degene die op de walvis jaagt zal de wereld rondvaren en terugkomen op de plaats waar hij vertrokken is: dat is — godbetert!— de plaats waar minder avontuurlijke zielen heel die tijd gebleven zijn! *Waarom moet je dan op zoek gaan*, hoor ik iemand zeggen, *als je toch niet vindt wat je zoekt en als je uiteindelijk toch terugkomt op de plaats waar je vertrokken bent?* Het antwoord is simpel: alleen wie de reis gemaakt heeft kan het boek schrijven. Zonder de zeereis zou Ismaël evenveel (of even weinig) geweten hebben, maar dan was er ook geen 'Moby Dick' geweest.

IN DEZE LEVENSSCHETS van Herman Melville zijn we ervan uitgegaan dat een schrijver terug te vinden is in zijn personages. Voor wat Melville betreft klopt dat wel. Hij ging op zijn achttiende naar zee en monsterde in 1841 aan op de walvisvaarder 'Acushnet'. Vanwege de wrede behandeling door de kapitein en de eerste stuurman droste hij op de Marquesas-eilanden, maar kwam per ongeluk terecht bij de Tupee's, een stam van kannibalen die hem een jaar gevangen hielden. Nadat hij gered was, keerde hij terug en werd later douanier in New York. Hij publiceerde twee boeken 'Typee' en 'Omoo', deels gebaseerd op zijn avonturen. Na nog twee boeken volgde in 1851 'Moby Dick, or the White Whale', dat direkt zo'n succes had dat het 'Typee' en 'Omoo' meetrok in zijn populariteit. Zijn volgende boek, 'Pierre, or the Ambiguities', viel echter slecht bij het publiek en het duurde tot na zijn dood voordat hij zijn naam met 'Billy Budd' definitief kon vestigen.

Flor Vandekerckhove

(1) HVB 10/1990 p.41
(2) Eigenlijk is dat een dichterlijke overdrijving. lang voordien reeds was er de Odyssee van de oud-Griek Homeros en kort voor Melville was er Daniël Defoe, die bekend werd door zijn 'Robinson Crusoe'.
(3) Vòòr die fiktie-op-zee waren er wel de echtgebeurde verhalen van de kronijkschrijvers, die het bijvoorbeeld hadden over het reilen en zeilen van de Vlaamse kapers.
(4) 'all deep, earnest thinking is but the interprid effort of the soul to keep the open independence of the sea' want, 'in landlessness alone resides the highest truth, shoreless, indefinite as God.'
(5) Walvisvangst en zoektocht naar de waarheid (en vooral wat je daarmee moet aanvangen)! Het is de schrijver menens want hij heeft het in het boek uitdrukkelijk over de relatie tussen walvissen en woorden, tussen walvisvangst en boeken. Hij wijst erop hoe dicht 'whale' (walvis) en 'wall' (muur, als zijnde ondoordringbaar) bij elkaar liggen. Er staat in het boek een bijbelse passage waarin Ismaël de walvis als God tot Mozes laat spreken: 'Thou shalt see my back parts... but my face shall not be seen.' En aan deze passage voegt Ismaël nog toe dat hij zelfs niet in staat is de staart (in het Engels: the tail) van de walvis te kennen. Maar wie 'tail' zegt, zegt ook 'tale' of vertelling. Ismaël zegt dus tegelijkertijd dat hij het ***verhaal*** van de walvis niet kan kennen (ofte: dat hij er niet kan in slagen achter de uiteindelijke waarheid te komen)

Zaagvis geen vis?

Een dagblad publiceerde een paar weken terug een foto met een zaagvis. In het bijschrift stond dat het afgebeelde dier geen vis is. En lezer klom prompt in de pen en argumenteerde dat de zwaardvis wel degelijk tot de klasse van de *pisces* of echte vissen behoort. Waar ligt nu de waarheid?
Natuuronderzoekers maken een duidelijk onderscheid tussen vissen en waterdieren. De circa 25.000 (bekende) vissoorten worden ingedeeld in kraakbeenvissen (*Chondrichthyes*) en beenvissen (*Osteichthyes*). Vissen zijn gewervelde dieren, die aan het waterleven zijn aangepast. Hun ledematen zijn vinnen en de ademhaling geschiedt door kieuwen. Vissen hebben geen konstante lichaamstemperatuur (het zijn koudbloedigen). Het vishart heeft slechts één boezem en één kamer en bevat alleen *veneus* (aderlijk) bloed. De schilferhuid is niet algemeen want vissen kunnen ook huidtanden of beenschilden dragen of totaal ongeschubd zijn. Tot zover de omschrijving van de vissen (superklasse *pisces*) als afzonderlijke klasse bij de gewervelde dieren. Zaagvissen (niet te verwarren met de kleinere zaaghaaien) dragen alle kenmerken van een vis in zich. De afgeplatte kop loopt uit op een aan weerszijden met dolkvormige tanden bezet zwaard. Het zijn vivipare (levend barende) kraakbeenvissen die voornamelijk in tropische en subtropische wateren voorkomen. Zoals alle andere zaagvissen leven ze voornamelijk op de zeebodem en voeden zich met kleine vissen en bodemdieren.
In de Middellandse Zee en de warmere gebieden van de oostelijke Atlantische komen twee soorten westelijke zaagvissen voor: de Pristis pectinatus (tot 6 meter lang) en de Pristis pristis (2,5 m.).

Te koop: stalen vissersboot. L: 12m/B.: 4 meter, motor 150 pk. Uitgerust voor garnaalvisserij. Tel: 050 / 54 67 06.

Zagen & antwoorden

de politieke rubriek van HVB

In een reaktie op de berichtgeving over de "boze tongvissers" betwist Staatssekretaris voor Europese Zaken en Landbouw Paul De Keersmaeker in een mededeling de gang van zaken zoals die in de media werd voorgesteld. Vooral de beschuldiging dat hij zou hebben getalmd met de bekendmaking van het arrest van de Raad van State zit hem hoog. ***"Dit arrest werd betekend op dinsdag 20 augustus en het Ministerie van Landbouw ontving het op donderdag 22 augustus. De Rederscentrale werd hiervan in kennis gesteld en kon in principe vanaf dinsdag 27 augustus alle reders van de schorsing van het Ministerieel Besluit op de hoogte brengen".*** In de mededeling wordt nog opgemerkt dat het arrest van de schorsing van het door de Raad van State niet op maandag 2 september maar wel op vrijdag 30 augustus in het Belgische Staatsblad verscheen.

Aan staatssekretaris De Keersmaeker vroeg senator Leclercq uitleg over een som geld die aan België vannuit de EEG zou toegekend zijn voor een investering. Uit het antwoord blijkt dat het gaat over 6 927 828 BF die toegekend werd aan een projekt getiteld 'constructie van een schepijsfabriek te Zeebrugge'.

In de Oostendse gemeenteraad vroeg raadslid Jean Vandecasteele om een streng politieoptreden t.o. de voertuigen van de Ostend Sailing en Racing Club (OCRC) die aan het strand aan de halve maan zeilboten tot aan het water brengen. Er zou daarbij nogal eens aan 'joy-riding' gedaan worden. Het stadsbestuur zal de vereniging erop wijzen dat de toestemming voor het vervoeren van zeilboten zich strikt beperkt tot de rechte lijn tussen Spinoladijk en waterlijn. Ook zal de polite tijdens het zeilseizoen een verscherpt toezicht houden en desnoods optreden.

Voshaai in Oostende

In de Oostendse vismijn was op maandag 9 september een voshaai *(Alopias vulpinus)* te zien voor het pakhuis van de visgroothandel Verleye. De haai met de kenmerkende lange staart was echter niet aangevoerd door een Belgische vissersvaartuig, maar ingevoerd uit Denemarken. Het dier werd dan ook niet op de openbare veiling verkocht. De Deense voshaai vond een koper in de Gentse vishandelaar Meerschaut die al eerder een dergelijk dier voor zijn vishandel aan de Groentenmarkt op een strobedje uitstalde. Het betrof een exemplaar van 285 kg dat in juni '88 door de O.192 Lydie-Madeleine werd aangevoerd. Sindsdien werden geen grote voshaaien meer aangevoerd. De O.154 Wilmar wist in september '89 nog een koppel kleine exemplaren van 11 en 13 kg te strikken. Het vlees van de voshaai is goed van smaak maar taai. In sommige streken is het een gegeerde konsumptievis.

Beperkingen in VIId, VIIe dicht voor tong

De vangstbeperkende maatregelen voor de Noordzee (100 of 25 kg tong) uit het M.B. van 30 augustus gelden eveneens voor het oostelijk Kanaal, de zone VIId (West). In het Ices-gebied VIIe werd het beschikbare tongkwotum volledig opgevist. De scholvisserij blijft mogelijk omdat er een afwijking op de inschrijving van de vangsten wordt getolereerd. In de platvisserij is het immers onmogelijk om op één bepaalde soort te vissen. De EG-autoriteiten hebben het dan ook moeilijk met de selektieve visserij op tong of schol.

hier had uw advertentie kunnen staan
059 / 32 55 59

Hulp in Nood

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

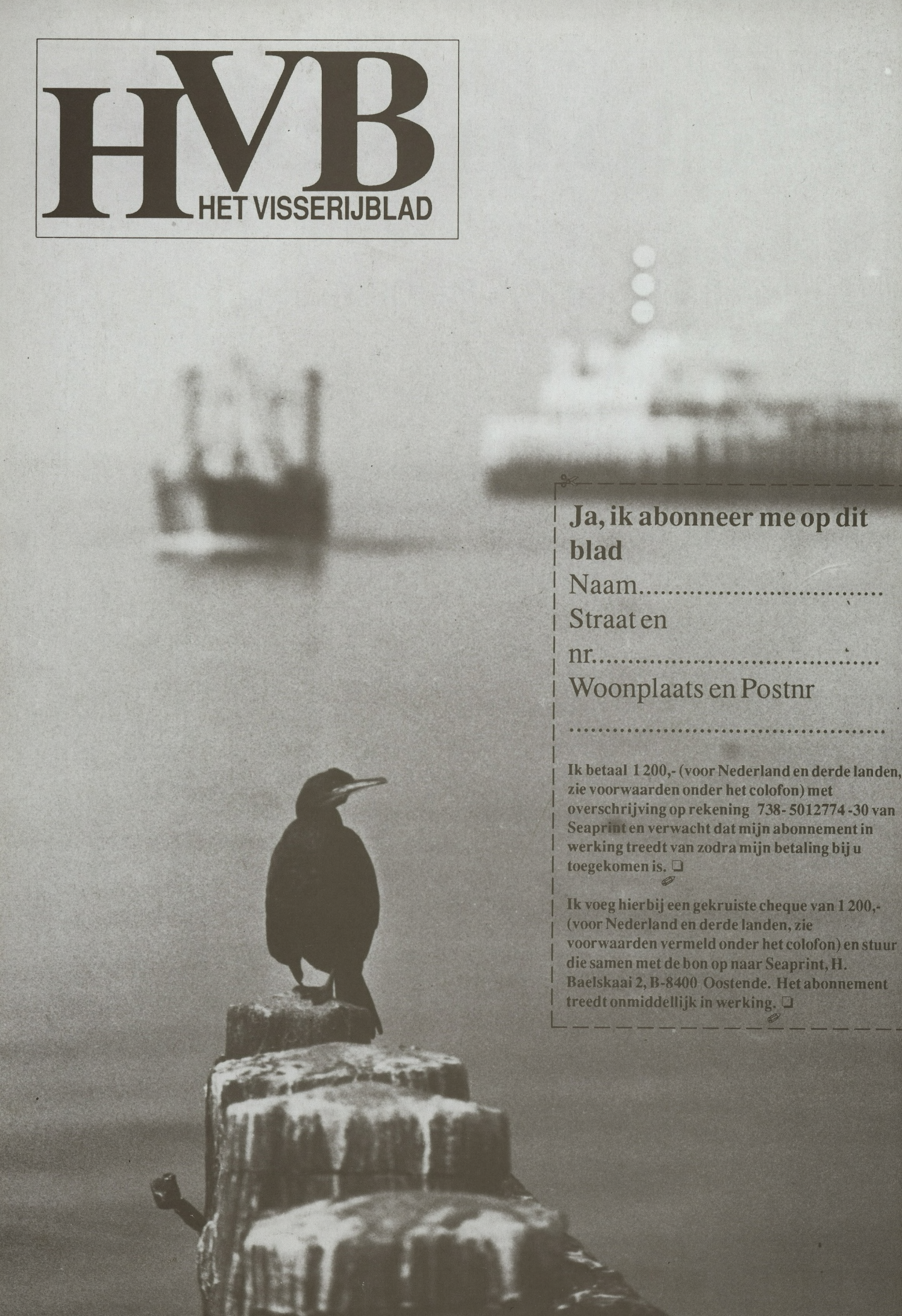
Bijkantoor:
Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 55 27

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

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

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

HVB
HET VISSERIJBLAD



Ja, ik abonneer me op dit blad

Naam.....

Straat en nr.....

Woonplaats en Postnr

.....

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

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