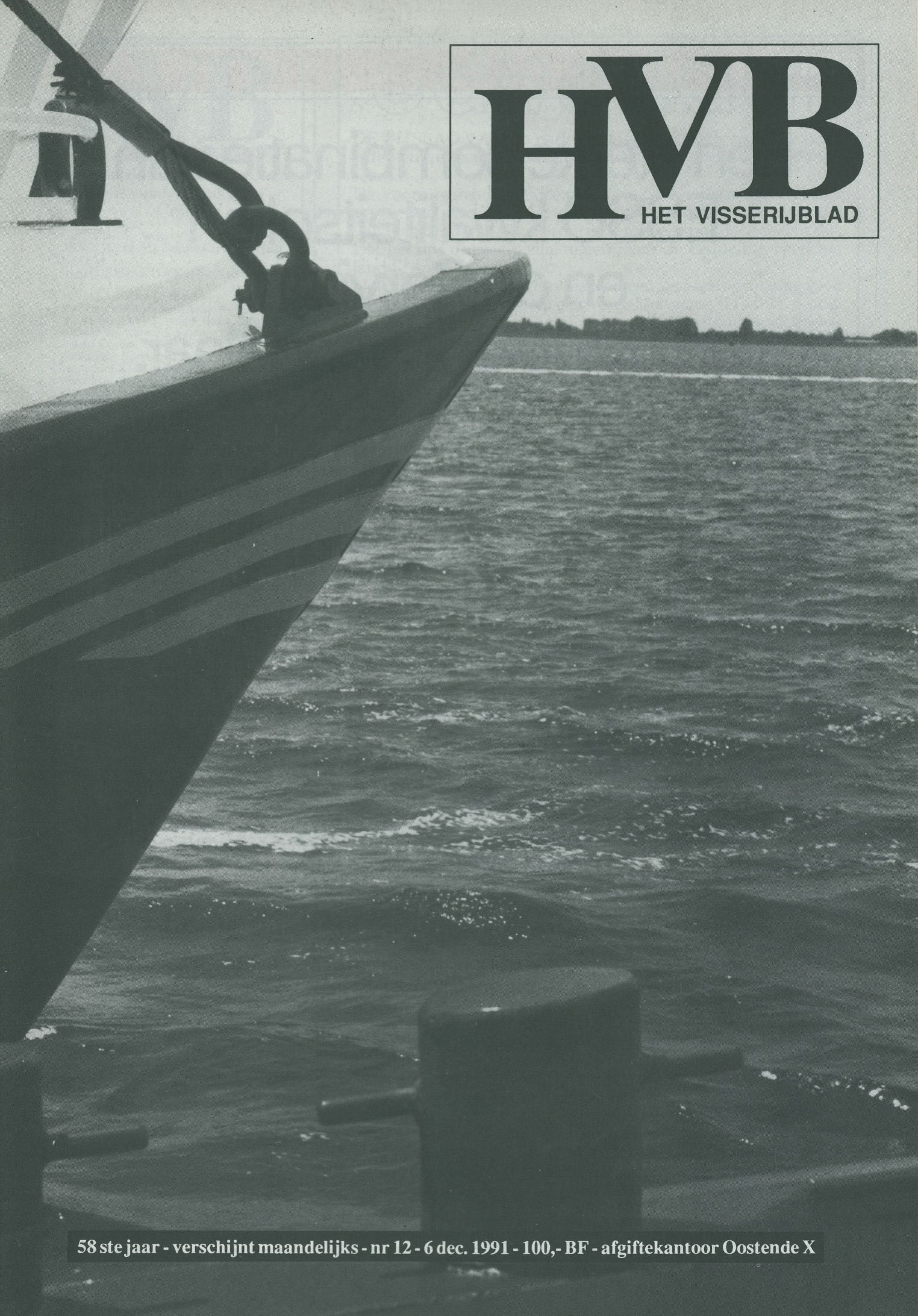


HVB

HET VISSERIJBLAD

58 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 12 - 6 dec. 1991 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

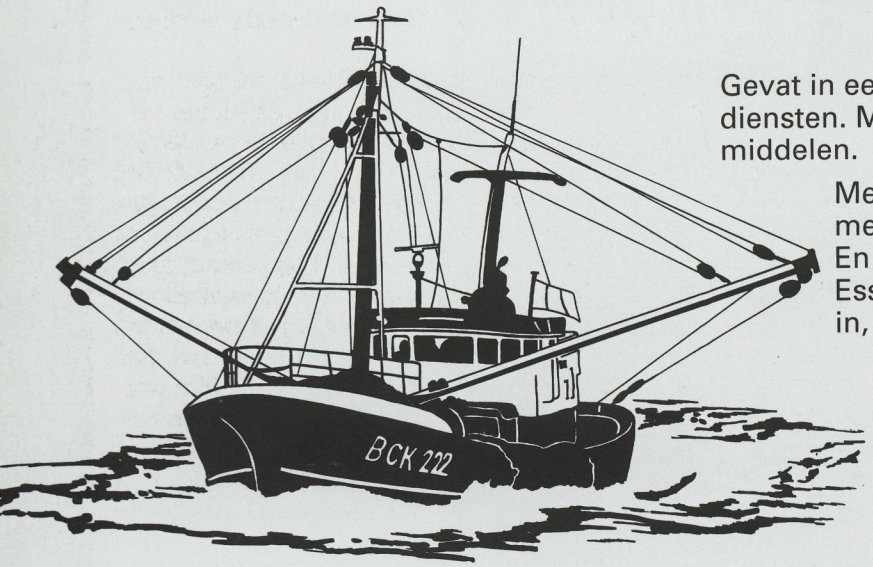
ESSO

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

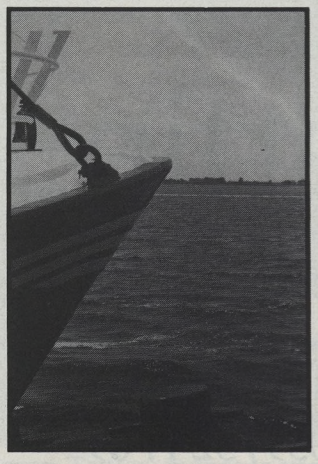
A. Vandaele - Tel. en fax: 050/33 32 98
Werfstraat 43-45, 8000 Brugge

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,- BEF) op rekening 738-5012774-30 van SEAPRINT c.v., met vermelding : abo HVB. Steunabonnementen: 2 000,- Bef/jaar.
Subscriptions (one year) in other countries: Austria: S 676; Denmark Kr 375; Finland: MK 217; France: FRF 324; Germany DEM 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

DE UITSLAG VAN de parlementsverkiezingen in België heeft iedereen verbaasd... en velen, waaronder schrijver dezes, geschokt!

De vooruitgang van extremistische partijen was opmerkelijk groter dan de voorspellingen lieten vermoeden. We worden vandaag duidelijk gekonfronteerd met een politieke macht die, laat het ons duidelijk zijn, alleen maar de bedoeling heeft het land te ontredderen.

Normaliter zou in dit editoriaal aan een verkiezingsuitslag geen plaats gewijd worden. In een vorig aflevering (HVB 11, 8 nov. 1991) hadden we het nog over het demokratische spel, en we hielden een teneur aan van *'U doet maar, de kiezer is koning'*. Deze verbazingwekkende uitslag echter dwingt elke demokraat stelling te nemen. Uiteraard blijft de kiezer koning, maar dat geeft *ons* niet het recht de kop in het zand te steken.

Ook de vissers dienen ervan verwittigd te worden dat we niet alleen een ekonomische krisis tegemoet gaan, waarbij alle hens aan dek geroepen dienen te worden, maar we moeten er ons van bewust zijn dat het jaar 1992 bepalend zal zijn voor de toekomst van dit land... en dus voor elk van ons. Dit land en onze sektor hebben voor het ogenblik geen nood aan mooipraters, tafelspringers en extremisten. Integendeel! Hetgeen er nodig moet gevonden worden zijn verantwoordelijke mannen en vrouwen die, wars van eigenbelang, dit land door de komende stormen loodsen.

Terzelfdertijd moeten echter de klassieke politieke partijen met de vinger gewezen worden. Ze zijn erin geslaagd de kiezer van zich te vervreemden. Hun grijze politiek zorgt ervoor dat de burger de verschillen niet meer ziet. Eén pot nat, zo luidt het daar. De *technokratische* benadering die deze politici voorstaan zorgt er mede voor dat de burger geen licht meer ziet aan het einde van de tunnel. Op fundamenteel politieke vragen wordt geen antwoord meer gegeven. Welk soort maatschappij hebben wij voor ogen? Kan de boot gered worden door de passagiers uit derde klasse gewoon over boord te gooien, of pompen we met man en macht — samen dus — het water uit het ruim? Het antwoord op deze en zoveel andere vragen wordt vandaag met een schouderophalen weggewuifd. Er is geen geld, zo luidt het steeds weer. En dat antwoord is hoogst onbevredigend. Wij hebben eerder de indruk dat het aan de nodige verbeelding ontbreekt. 'More brains' dus!

De verantwoordelijke politici staan dus voor een zware — en dringende — opdracht. Enerzijds moeten de politiek-technische problemen natuurlijk verder aangepakt worden — en we zien niet in hoe de nieuwlichters dàt beter zouden doen — anderzijds moet er klaarheid komen. Het heeft daarbij waarschijnlijk geen zin dat de partijen weer met hun negentiende-eeuwse vuisten gaan zwaaien, de klassieke politieke families zijn gegroeid uit oude ideologieën die op het einde van de twintigste eeuw veel aan kracht ingeboet hebben, maar ze mogen ons wel duidelijk maken waarvoor ze vandàág nog staan. En de keuze is klaar: kiezen de politici voor verdeling, eigenbelang en navelstaarderij, of kiezen we ervoor om samen aan de kar te trekken, voor solidariteit? Met andere woorden: zorgen we ervoor dat de mensen — àlle mensen — van dezelfde rechten genieten waarmee wij, sinds onze prille jeugd, opgevoed zijn? En dat men ons niet komt zeggen dat daarvoor geen geld is. De kiezer pikt dit antwoord niet meer en daarin heeft hij wel degelijk gelijk!

Flor Vandekerckhove

Wij wensen de rederij Hertsens geluk met de totaal vernieuwde Z.583 'Angelina'



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

Eerste "Kijker(s) van Bestenbustel" uitgereikt

De nacht van de Oostendse havengebruikers



Burgemeester Goekint reikte de eerste "Kijker van Bestenbustel" uit aan Gemeenschapsministers Johan Sauwens.



Dr. Georges Allaert, viel eveneens in de prijzen. (Foto gw)



Mr. Simon Taylor, manager van de Sally Lines kreeg de derde kijker. (Foto gw)

"*Zonder deze vereniging, zonder deze spreekbuis van de havengebruiker van Oostende, zou er wellicht geen einde gekomen zijn aan de stiefmoederlijke* (overheids)*behandeling die Oostende in het verleden beschoren was*". Een citaat uit het openingswoord van Danny Crabeels, bestuurder van de Oostendse Havengemeenschap vzw (OHG), bij de aanvang van de lange feestnacht ter gelegenheid van de uitreiking van *"De Kijker van Kapitein Bestenbustel"* in het Oostendse casino.

HET WAS DE kapitein van het OHG-schip, *André Maenhout*, die zò lang het spreekgestoelte opeiste dat alle schuld voor het nachtelijk tafelen op zijn schouders rust. De voorzitter had zich dan ook voorgenomen om de balans op te maken van drie jaar werking van de OHG en de betekenis van deze organizatie als belangenbehartiger van de Oostendse havengebruikers.
Hoogtepunt van de avond was de uitreiking van een eerbewijs aan drie verdienstelijke personen ten bate van de Oostendse haven. Ter herinnering aan de al even dappere als verdienstelijke Oostende kapers *Willem en Paulus Bestenbustel* mochten de laureaten een koperen scheepskijker in ontvangst nemen. De eer viel te beurt aan Gemeenschapsminister *Johan Sauwens*, planoloog prof. *Georges Allaert* — tevens eerste voorzitter van de vereniging — en aan Sally-Lines manager *Simon Taylor*.

Drie jaar OHG

Naar aanleiding van de jaarvergadering van de OHG titelde HVB nog: *"Oostendse Havengemeenschap wil ernstig genomen worden"*. De vereniging heeft niet zonder moeite luisterbereidheid gevonden voor haar visie en standpunten in verband met de renovatie en beheersstruktuur voor de haven. Drie jaar werking waren nodig om tot diverse werkgroepen van de *Vlaamse Havenkommissie* door te dringen en om met de beleidsverantwoordelijken tot een gesprek te komen. *"Il ne faut pas trop en parler, il faut le réaliser"* was het *leitmotiv* in de uitgesponnen rede van voorzitter *Maenhout*. Hij verheugde zich in een groeiende mentaliteitsverandering in diverse bestuurs-, politieke en havenmiddens ten gunste van Oostende. Anderzijds hebben we intussen begrepen dat er bij Openbare Werken een enorme tijd verstrijkt tussen het op stapel zetten van een projekt en het begin van de praktische uitvoering ervan, bekende de spreker. *"Wij moeten echter niet te veel openlijk uiting geven van ons ongeduld zolang de projekten van de Oostendse havens (dus ook de luchthaven) vooruitgang boeken op weg naar hun verwezelijking,"* voegde hij daar mild aan toe.

Insteekdok

De voorzitter sprak niet altijd zalvend maar haalde ook hard uit. *"Oostende was afwezig toen de prijzen werden uitgereikt de laatste 40 jaar"* is bestemd voor wie het ☞

schoentje past. Hij hekelde de weinig kommercieel bruikbare kade, slechts 300 m., in de voorhaven waarin het renovatieplan weinig verandering brengt. De bagger- en verbredingswerken in de voorhaven staan uitsluitend in funktie van de komst van de jumbp-ferry *Prins Filip* en zijn niet het gevolg van een gepland en aanvaard opstarten van het masterplan. Hij brak dan ook een lans voor de bouw van een 720 m. lang insteekdok op de plaats van de oude kalfaterbank. Een dergelijk tijdok vlakbij de havenmond zou ideaal gelegen kaden creëren. De OHG blijft ook voorstander van de bouw van een nieuwe zeesluis om de achterhaven te ontsluiten en aantrekkelijk te maken voor industriële vestigingen.
Hij ging nog een tijdje door over de beschikbare kredieten, de spoedige realisatie van een éénheidsbestuur en het management voor de haven, de tegenvallende resultaten van de RMT, de hinterland verbindingen, verkeersstromen en ander politiek getouwtrek. Kortom stof voor een vinnig debat.

Vissershaven

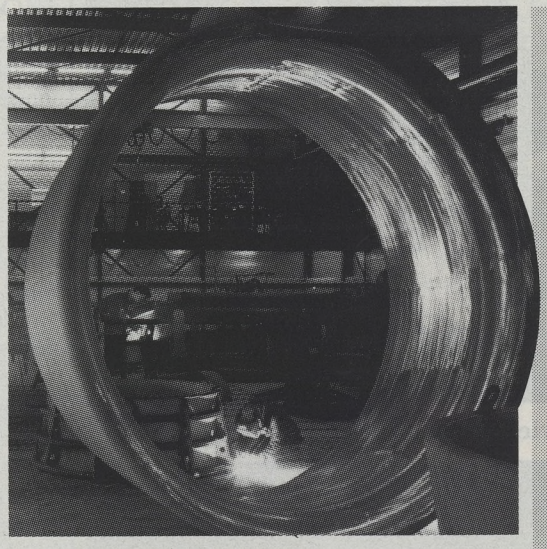
In verband met de vissershaven stelde spreker vast dat er na al de perikelen van vier, vijf jaar geleden positief nieuws te melden is. *"Ere aan wie ere toekomst"* was de inzet van een ode aan het stadsbestuur, de stuwkracht van de vissershaven. *"Maar ook dank zij de subsidies van de Vlaamse en Europese Gemeenschap, de werkkracht van diverse vissersverenigingen en private firma's zullen wij uiteindelijk toch een vissershaven hebben met Europese allures, en dit zelfs vroeger dan anderen"* . Een visie waaraan het recente bezoek van de Handelskamer niet vreemd is, maar waarbij de problematische visaanvoer niet aan bod kwam.
Los daarvan rijst een nieuw probleem rond de veterinaire keuring... op de luchthaven. De voorzitter vernam dat, in uitvoering van de EG-richtlijn van 10 december, bij invoer en uitvoer van dierlijke produkten, kontroles moeten gebeuren op de plaats waar de produkten de EG binnenkomen. Dat zijn de buitengrenzen van de Gemeenschap en de havens of luchthavens. Deze kontroles zouden enkel voorzien worden in Zeebrugge voor zeetransport en in Zaventem voor luchttransport. Dat betekent dat via de Oostendse luchthaven niet langer levend vee, verse vis en van dieren afgeleide produkten mogen ingevoerd worden omdat er geen veterinaire keuring mogelijk is (veeartsen, labo's, koelhuizen). Die kontrole beperkt zich niet alleen tot dierlijke produkten op zich, maar omvat alle produkten waarin dierlijke elementen (zelfs beperkte hoeveelheden) verwerkt zijn. Een goed ingelichte bron bevestigde dat de aanvraag voor de luchthaven wel degelijk gebeurde maar een verklaring voor de afwijzing ontbreekt. Dat betekent dat de aanvoer van vee en verse vis (o.m. uit IJsland) binnen afzienbare tijd niet langer via de Oostendse luchthaven kan gebeuren, maar via Zaventem moet, luchthaven die wel over de kontrolefaciliteiten beschikt. Ook gelijkaardige transporten via de zeehaven van Oostende zullen voor trafiekverschuivingen naar Zeebrugge zorgen.
André Maenhout deed een dringende oproep tot onze politici om tussen te komen om ook voor Oostende dergelijke kontrolemogelijkheid af te dwingen voor Oostende. De ekonomische gevolgen van dgl. schijnbaar technische maatregel zijn te groot, aldus nog de OHG-voorzitter. (gw)

2 vishandels over te nemen te Brugge (Assebroek)

1. een vishandel met een bruto-winst van 2.270.000 bef/jaar en een netto-winst van 600.000 bef/jaar, een huur van 25.000 bef/maand voor winkel met woonst. Overnameprijs: 5.500.000bef.
2. een vishandel met een brutowinst van 1.900.000 bef/jaar en een nettowinst van 100.000 bef/jaar, een huur van 35.000 bef/maand voor winkel. Overnamepriijs: 2.500.000 bef/jaar.

dermul Vlamingstraat 63 Brugge Tel. 050/33.49.46

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



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

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

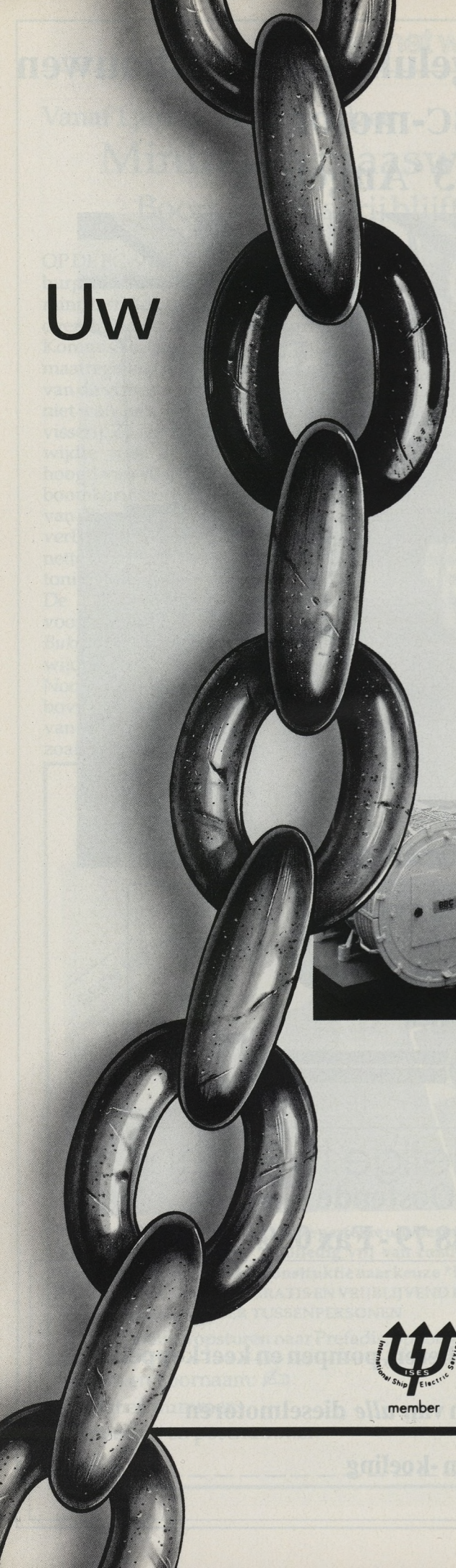
PROMAC BV
HYDRAULISCHE STUURMACHINES – ROEREN – WATERJETS – VERSTELBARE SCHEEPSSCHROEVEN – BOEGSCHROEVEN – KOEL-, VRIES- EN SCHERFIJSINSTALLATIES – WATERBEHANDELINGSINSTALLATIES
Tel.: 04180-13855, Fax.: 04180-12400

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

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

VAN VOORDEN GROEP

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



ABB

ASEA BROWN BOVERI

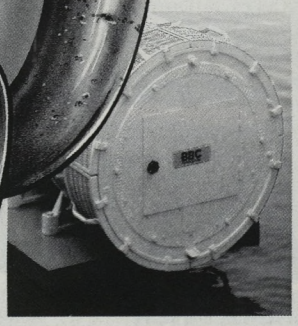
Uw met de Belgische havens

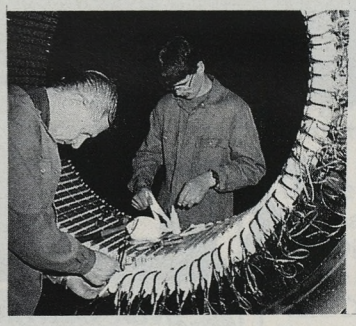
ANTWERPEN - BRUSSEL - GENT - ZEEBRUGGE

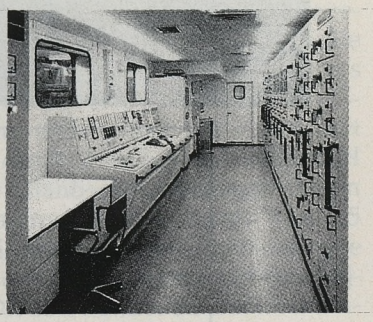
Vakkennis, ervaren specialisten en professionele serviceverlening maken van Asea Brown Boveri Etamo uw beste keuze voor alle herstellingen aan:

ELEKTRISCHE EN MECHANISCHE UITRUSTINGEN, 24 uur op 24.

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







en met de scheepsbouw

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

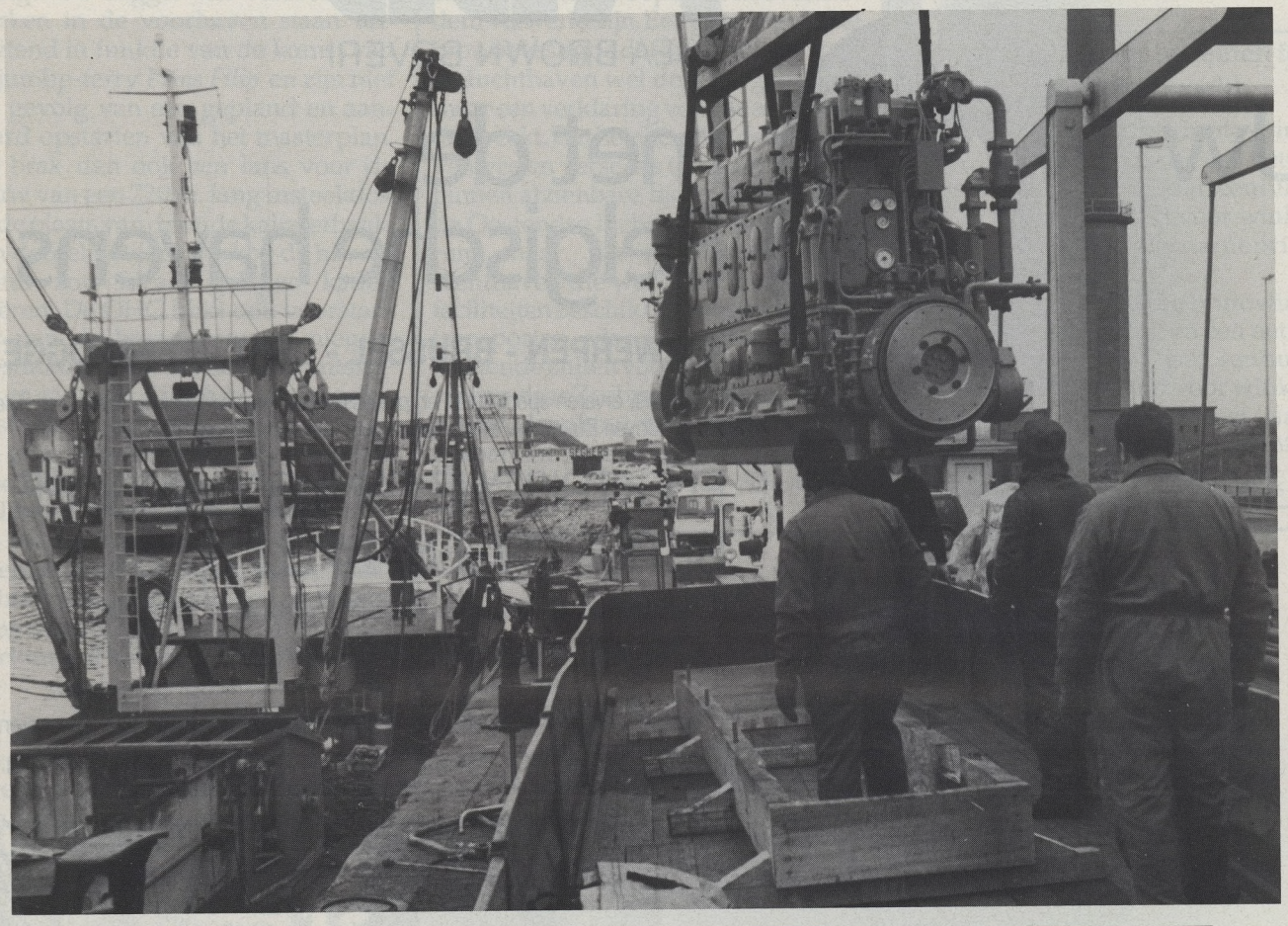
ISES International Ship Electric Service member

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

Noorderlaan 81,
B-2030 Antwerpen

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

Wij wensen REDERIJ HERTSENS geluk met het inbouwen van de nieuwe ABC-motor in hun vaartuig Z.583 'Angelina'



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

Vanaf 1 juni 92 in de Noordzee

Minimum maaswijdte voor rondvis 100 mm

Boomkorvisserij blijft toegelaten in de Golf van Biscaje

OP DE EG-VISSERIJRAAD In Luxemburg eind vorige maand bereikte de ministerraad een politiek akkoord over drie voorstellen van de Europese Kommissie. Het gaat om technische maatregelen voor de instandhouding van de visbestanden. Twee ervan zijn niet van belang ontbloot voor onze visserij. Zo wordt de minimum maaswijdte voor de rondvisvangst verhoogd van 90 tot 100 mm en blijft de boomkorvisserij toegelaten in de Golf van Biscaje. De derde maatregel in verband met het gebruik van drijfnetten treft in de eerste plaats de Franse tonijnvissers.

De EG-visserijministers onder het voorzitterschap van de Nederlander *Bukman* hebben de minimum maaswijdte voor de rondvisserij in de Noordzee en ten westen van Schotland boven de 56ste breedtegraad vergroot van 90 tot 100 mm en niet tot 120 mm zoals aanvankelijk voorgesteld. De maatregel gaat in op 1 juni 1992. De raad zal bovendien pas een besluit nemen over een verdere verhoging van de maaswijdte tot 110 mm, eventueel ingaande op 1 januari 1995, indien wetenschappelijk aangetoond wordt dat de huidige maatregelen niet tot het herstel van de visbestanden hebben geleid. Het verzet van staatssekretaris voor Europese Zaken *De Keersmaeker* tegen de invoering van vierkante (i.p.v. de huidige ruitvormige) mazen is niet zonder gevolg gebleven. Ook voor de wijtingsvangst kwam, tegen de oorspronkelijke voorstellen van de Kommissie in, een bevredigende oplossing uit de bus.

Boomkorvisserij

Belangrijk voor een gedeelte van onze vloot is de opheffing van het voorgestelde verbod op de boomkorvisserij in de Golf van Biscaje. De ministerraad vond geen wetenschappelijk verantwoorde redenen die de instelling van een boomkorverbod in de Golf kon verantwoorden. Tevens werd de één-netregel, waarbij het vaartuigen verboden was meer dan één nettype aan boord te houden, afgevoerd.

De Belgische staatssekratris heeft ook een definitie voor de tongvisserij afgedwongen. Onder tongvisserij wordt voortaan verstaan: vaartuigen die een minimaal tongpercentage aan boord hebben dat vijf procent van de vangst bedraagt en die het hele jaar door vissen met een minimale maasdwijdte van 80 mm.

Drijfnetten

De Franse staatssekretaris *Jean-Yves Le Drian* is erin geslaagd om het totaal verbod op de drijfnetten af te wentelen tot einde 1993. Voor de vissers van het Atlantische eiland Ild 'Yeu, zowat de enige EG-ers die nog drijfnetten gebruiken, betekent dit dat ze vanaf 1 juli 1992 in overtreding zijn met de resolutie van de Verenigde Naties die drijfnetten verbiedt. De Franse vissers kregen in zoverre hun zin dat de EG-ministerraad besloot het vissen met *netten des doods* in het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan te beperken tot maximaal twee netten van 2,5 km. Die netten moeten minstens twee meter onder het wateroppervlak blijven. Dit zou minder slachtoffers maken bij de dolfijnen en de zeevogels. Over het vissen met drijfnetten in de Oostzee nam de raad geen besluit.

In de Stille Oceaan is het VN-verbod al ingegaan, maar onder meer Japanse vissers blijven daar netten van 50 km gebruiken. Zoals elders in dit nummer te lezen valt, is daar nu ook een einde aan gekomen.

VERANDA
PERGOLA
Prefadis N.V. **HOUT**

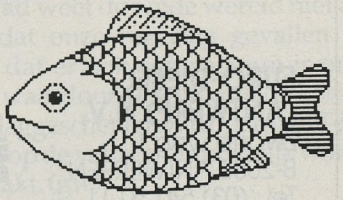


*** OPENSCHUIVENDE DAKEN *De perfekte uitvoering in DARK RED MIRANTIHOUT of in AFZELIA MERBAU * Volledig vrij van condensatie *Aanpasbaar aan uw konkrete behoeften *Dakkonstruktie naar keuze *Korte leveringstermijn *10 jaar FABRIEKSWAARBORG * GRATIS EN VRIJBLIJVEND BESTEK *PRIJS RECHTSTREEKS VAN FABRIEK, ZONDER TUSSENPERSONEN**

(Uitknippen en opsturen naar Prefadis, Spoorwegstraat 59, 8530 Harelbeke)

Naam en voornaam:
Straat en nummer:
Gemeente en postnummer:
Tel:

BON



—het komt er opaan door de mazen van het net te kruipen. Voor de mensen geldt dat figuurlijk... en voor ons zelfs letterlijk!

Tongvisserij weer vrij in oostelijk Kanaal

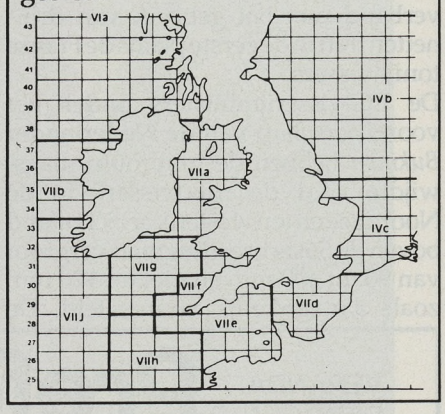
De Ministeriële Besluiten *"met het oog op een doelmatig beheer van het visbestand"* volgen elkaar in snel tempo op. Op 25 oktober verscheen het M.B. waardoor de tongvisserij in ICES-gebied VIId (oostelijk Kanaal) beperkt wordt vanaf 2 november tot 200 kg per vaartdag. Enkele dagen later kwam het beriocht van de sluiting van de ICES-gebieden II, IV (Noordzee) en VIIh,j,k, ingaande op 8 november. Zopas werd de beperking in het oostelijk Kanaal weer opgeheven (M.B.29.11.91), maar het Bristol Kanaal (VIIf,g) werd dan weer wegens uitputting van het tong- en scholkwotum gesloten.

Zoals gebruikelijk werden de reders hiervan telkens schriftelijk op de hoogte gebracht door de *Dienst voor Zeevisserij*. De media kregen slechts later lucht van de belangrijke beslissing die de sluiting van de Noordzee inhoudt. In de dagbladen verschenen pas op 18 november de eerste berichten over deze sluiting. Deze gang van zaken staat in schril kontrast met de berichtgeving over de moeilijkheden in de *Golf van Biscaje* waar ons tongkwotum alles bij elkaar vrij bescheiden is (initieel 65 ton, terwijl er in de Noordzee 2.250 ton tong beschikbaar was). De sluiting treft dan ook een belangrijk deel van onze boomkorvloot. Goed nieuws voor de laatste weken van het jaar is dan weer het opheffen van de beperkingen in de meest nabijgelegen zone, het oostelijk Kanaal (1.035 ton), waar het kwotum eind oktober al voor 62 procent was opgevist. In verder gelegen visserijzones zijn nog mogelijkheden voor de schepen die daar gebruik kunnen van maken. Van echte tongschaarste is dus helemaal nog geen sprake. De vishandel zal hoe dan ook over voldoende voorraden beschikken. Als de tong in de eindejaarsperiode duur wordt heeft dit dus niets te maken met tekorten, maar met het jaarlijks terugkerend verschijnsel dat de prijzen voor de betere vissoorten met het oog op de eindejaarsfeesten de hoogte in schieten. (gw)

Schippers opgelet

Ingevolge quotauitputting is het voor de Belgische vissersvaartuigen vanaf vrijdag 6 december 1991 (00.00 uur) tot einde 1991 verboden te vissen op tong en op schol in de Ices-gebieden VII f, g. Eveneens het aan boord houden, het overladen en het lossen van tong en schol die na 6 december gevangen werd in hogervermelde gebieden is verboden.

Anderzijds wordt de maatregel waarbij slechts 200 kilogram tong per vaartdag mocht gevangen worden in het ices-gebied VII d opgeheven. De tongvisserij is dus, tot de quata er uitgeput zijn, vrij in dat gebied.



GA SCHEEP MET DEUTZ MWM KHD !

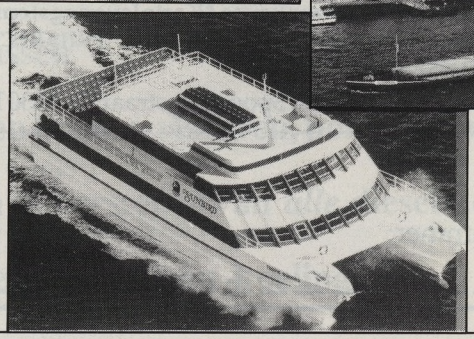
EURO-DIESEL (ANTWERP) N.V.
Officiële verdeler voor België

- Deutz MWM-motoren met een vermogen tot 7250 KW









EURO-DIESEL (ANTWERP) N.V.
Zwarte weg 1
B-2030 ANTWERPEN
Tel.: (03) 541 50 11
Fax.: (03) 541 55 46
Telex: 31.167 EUROD B

KHD DEUTZ SERVICE

DEUTZ MWM KHD

- 24-uren service

KODES

Loopt kapaciteitsbeheersing uit de hand?

Vismachtigingen eind dit jaar vervallen

Het vismachtigingsstelsel, ingevoerd bij K.B. begin 1988, vervalt op het einde van dit jaar. Het onderwerp kwam reeds ter sprake tijdens een vergadering op 18 juli in de kantoren van de *Rederscentrale* in aanwezigheid van staatssekretaris *De Keersmaeker*. Eensgezindheid omtrent de richting waarin het in de toekomst moet is er nog niet. Er zijn voorstanders om het stelsel te wijzigen, terwijl er ook verdedigers van een verlenging van het bestaande machtigingssysteem te vinden zijn. Misschien maakt een voorlopige verlenging (zes maanden?) het meeste kans. Een nieuw koninklijk besluit in de eerstkomende weken lijkt zeer onwaarschijnlijk. **Als er niets gebeurt bestaat het gevaar dat enkelingen van de leemte gebruik maken om voor bijkomende eenheden (met onbeperkt vermogen?) een scheepsnummer aan te vragen.**

Het licentie- of vergunningssysteem werd ingevoerd al middel tot kapaciteitsbeheersing. Ook omdat nieuwbouw met eigen middelen niet aan een verbod onderhevig is. Sindsdien mogen enkel de vaartuigen die over een vergunning beschikken op alle (gekwoteerde) vissoorten vissen. (Dit is een alternatief voor de invoering van een individuele kwotaregeling, waarbij ieder vaartuig over welbepaalde visrechten zou beschikken.) Deze mogelijkheid werd om uiteenlopende redenen afgewezen. Alleen al de omschrijving van criteria om de vangsthoeveelheid per vaartuig vast te leggen zou tot oeverloze diskussies leiden. De keuze viel uiteindelijk op een tijdelijk vergunningssysteem dat verkeerdelijk als een vestigingswet voor de visserij werd voor voorgesteld.

Tot 31 december '91

Alle eigenaars van de vaartuigen opgenomen in de *"Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen"* ontvingen in februari '88 een groene (max. 300 pk) of roze (meer dan 300 pk) Visserij-Machtiging van het Ministerie van Landbouw - Dienst voor Zeeviserij. Ook de vaartuigen waarvoor reeds een scheepskrediet werd toegezegd kwamen in aanmerking. Door de onverwachte invoering van het vergunningssysteem (B.S. 4.2.88) kregen de vaartuigen onbetwistbaar een meerwaarde. Het behoud van de aan het vaartuig gebonden vergunning is aan regels onderworpen waardoor het o.m. bij verbouwingswerken een vaartuig niet van de ene kategorie naar de andere kan overgaan. Vervangingsnieuwbouw blijft mogelijk (max. 1.200 pk) door dezelfde eigenaar en voor hetzelfde nummer. De vervanging moet gebeuren binnen de drie jaar na schrapping van een eenheid om de vergunning niet te verliezen. De vaartuigen die over een machtiging beschikken moeten minsten één keer per drie maanden in een Belgische mijn aanlopen en verkopen. Totdaar de belangrijkste krachtlijnen van het K.B. van 28.1.88 (1).

Vlaggeschepen

Over de grenzen bestaat al langer belangstelling voor onze kwota. Wanneer nu ook de beperkingen van het machtigingssysteem wegvallen rijst de vraag of nieuwe inschrijvingen kunnen geweigerd worden. We moeten ons geen illusies maken. Bij onze Noorderburen liggen al enkele eenheden klaar om bij ons ingevoerd en onder Belgische vlag geregistreerd te worden. Hoe dit in de praktijk kan, werd in het verleden al bewezen. Theoretisch werden slechts licenties toegekend voor vaartuigen met een maximumvermogen van 1.200 pk. Ook die begrenzing vervalt nu en maakt de weg vrij voor de komst van eenheden van 2.000 en meer pk's. Wellicht kunnen ook de eigenaars van op 1.200 pk afgestelde motoren van de toestand gebruik maken om een hoger vermogen te laten registreren.

Reder *Norbert Hennaert* maakte in een gesprek met het Britse visserijweekblad *Fishing News* zelfs gewag van de komst van 4.000 pk-ers. Het onderwerp wordt bij ons nauwelijks aangeraakt. Maar via het ruim verspreide vakblad weet de wijde wereld niet alleen dat onze regering gevallen is, maar dat er ook een vacuum is ontstaan waardoor de weg voor de komst van vlaggeschepen wijd open ligt. Tenzij dat op de valreep onmogelijk wordt gemaakt. (gw)

(1) Een uittreksel van de tekst van het K.B. staat op de achterkant van de machtiging die elk vaartuig verplicht aan boord moet houden. Zie ook HVB 55ste jaargang nr. 2 van 9 maart 1988, blz. 30.

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

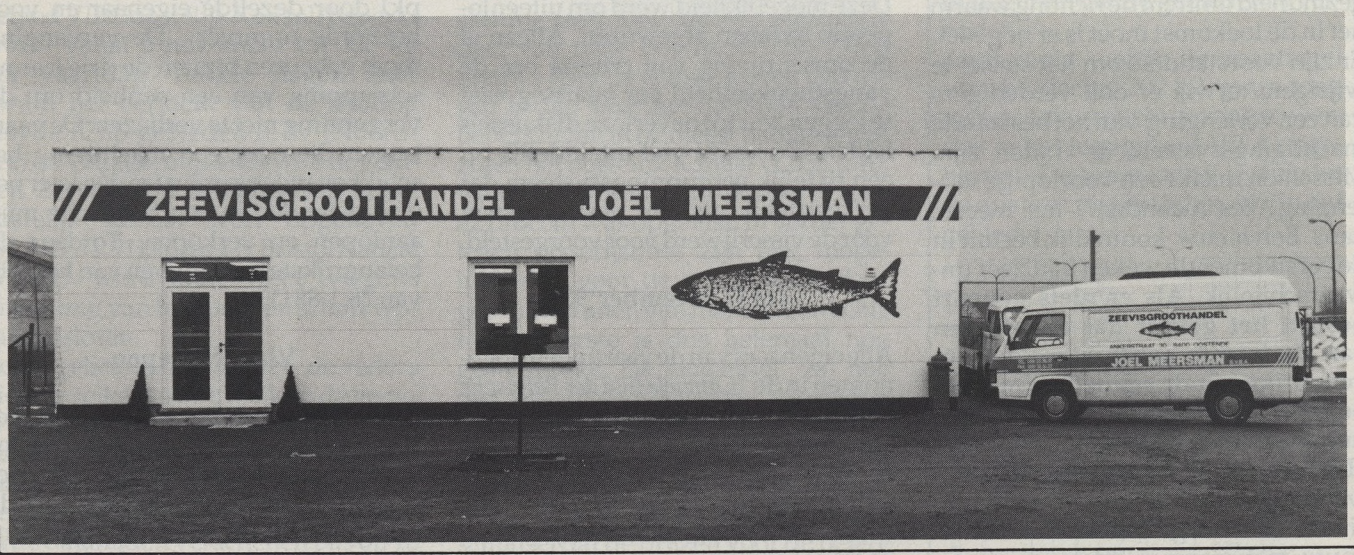
VERHEYE JOEL N.V.
* Scheepsherstellingen
* Afwerken nieuwbouw, verbouwing & modernisering van vissersvaartuigen
* Plaatsen nieuwe vislieren, herstelling en onderhoud
* Leveren en plaatsen hydraulische stuurmachines, vangstsorteermachines
* Draai-, frees- en schaafwerk
* Alle las- en konstruktiewerken
* 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

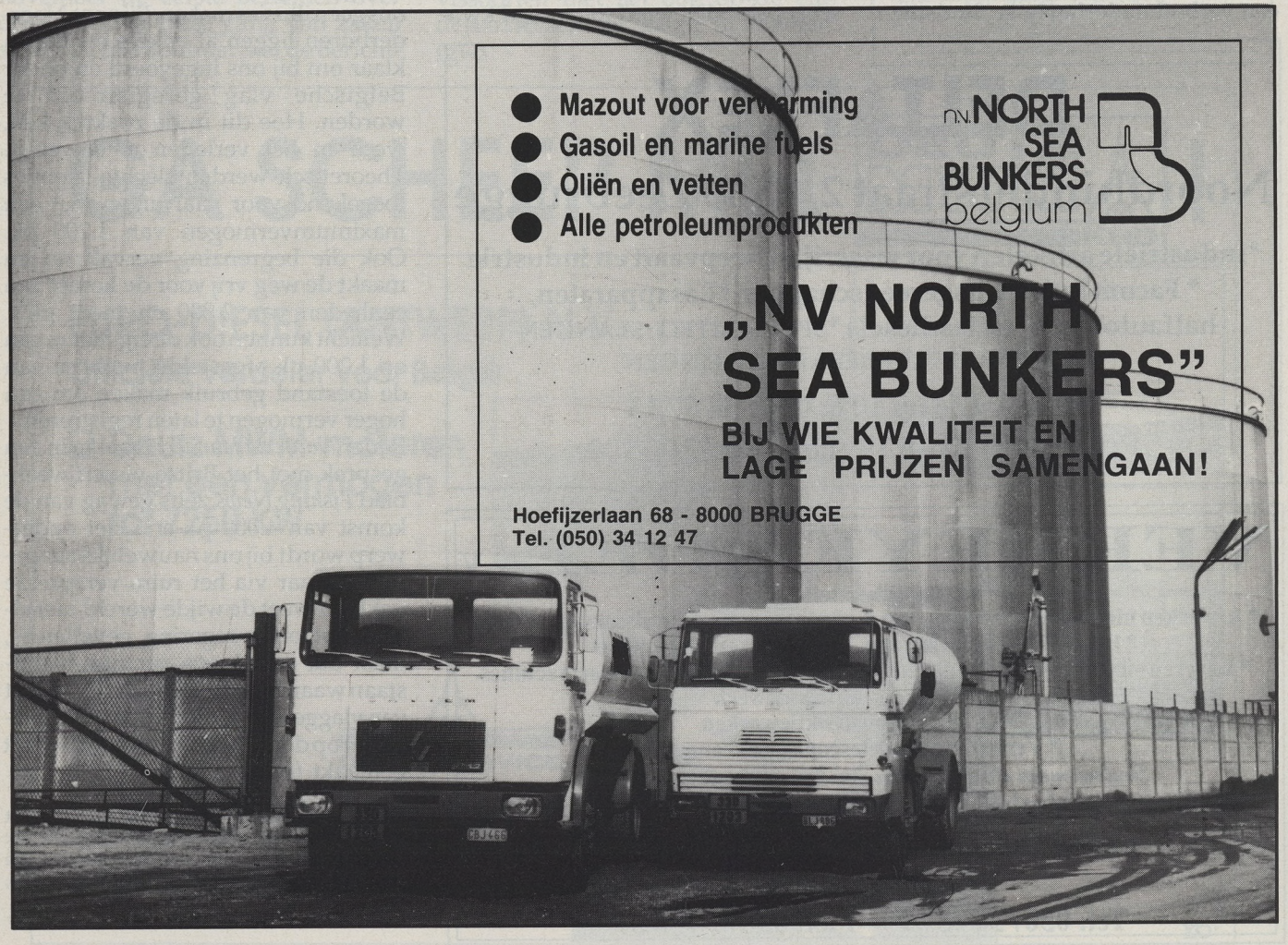
Zeevisgroothandel

bvba Joël Meersman

Ankerstraat 30, 8400 Oostende

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





Visbedrijven in "Top 5000"

De "Top 5.000", een overzicht van de 5.532 grootste bedrijven in ons land in 1990, omvat ook een aantal ondernemingen uit de vissektor. Volgens de rangschikking, opgemaakt door het financieel magazine "Trends", haalde het Brugse visbedrijf *Pieters* vorig jaar het grootste omzetcijfer in de vissektor en staat het daarmee op de 791ste plaats. Het Oostendse bedrijf *Morubel* volgt op plaats 802. In de rangschikking volgens de toegevoegde waarde scoort Morubel dan weer beter (19,7 % van de omzet), op de voet gevolgd door Pieters Visbedrijf (17,3 % van de omzet).
In de rangschikking wordt geen onderscheid gemaakt tussen visverwerkende bedrijven, diepvriesbedrijven of handelsondernemingen die zich met import/export van visserijprodukten bezig houden.
De kleine cijfers in onze tabel zijn de balansgegevens van het boekjaar 1989.

NAAM EN PLAATS (1)	PLAATS IN TOP 5000 (2)	OMZET IN MILJ. FRANK (3)	TOEGE-VOEGDE WAARDE (4)	NETTO WINST (5)	CASH FLOW (6)	EM/ VM (7)
1. Pieters Visbedrijf	791	1975	341,51 (2)	30,53	75,50	67,7
Brugge	835	1789		14,20	86,39	
2. Morubel*	802	1940	382,70 (1)	29,72	105,18	28,8
Oostende	696	2094		32,94	53,34	
3. De Bacquer*	1276	1258	147,03 (4)	22,54	43,48	14,0
Brussel-Ternat	1387	927		2,73	15,14	
4. Van Den Abeele	1828	873	136,22 (5)	3,51	19,08	14,8
Brugge	1833	824		3,84	18,11	
5. Huysseune	1928	831	118,02 (6)	1,98	18,32	19,3
Zeebrugge	1657	911		1,35	14,56	
6. Hottlet Pierre	2229	712	60,16 (9)	5,89	7,30	34,1
Mortsel	2222	673		4,22	5,55	
7. United Foods	2537	613	153,31 (3)	0,73	22,73	32,9
Bredene	2228	671		21,00	36,41	
8. ATKA	2600	595	54,52 (10)	7,75	12,00	18,6
Londerzeel	2818	516		0,30	4,89	
9. Gabriel	2696	566	49,84 (11)	24,82	12,12	18,6
Bellevaux-Ligneuville	2651	553		3,14	15,81	
10. Vandermaesen*	3064	489	36,98 (13)	0,97	6,28	13,3
Lummen	3022	473		-0,56	6,36	
11. Gadus Fish	3357	443	35,36 (14)	0,98	6,16	14,0
Oostende-Nieuwpoort	-	-		-	-	
12. Mar Products	3972	366	33,21 (16)	0,12	2,45	26,7
Brussel	3873	353		0,11	3,11	
13. Christiaens	3993	365	33,99 (15)	2,39	6,97	5,8
Zeebrugge/Knokke-Heist	-	-		-	-	
14. La Couronne*	4087	353	66,82	3,81	22,32	67,4
Oostende	4488	358		12,60	28,13	
15. De Jager	4466	318	26,29 (17)	4,12	6,99	104,8
Antwerpen	4025	338		4,98	9,54	
16. Levêcke	4496	316	20,09 (18)	-3,57	-1,29	3,7
Oostende	4155	325		0,73	-1,51	
17. IFPA	4716	300	61,67 (8)	2,83	9,86	20,5
Brussel	4646	288		2,09	5,94	
18. Promaritimes	5264	264	17,61 (19)	1,76	2,28	37,3
Melsbroek	-	226		0,16	0,83	
19. Daniëls Visbedrijf	5492	252	37,46 (12)	5,36	14,28	84,4
Zeebrugge	5291	272		0,96	12,56	

(1) Naam van het bedijf en vestigingsplaats van voornaamste produktie en/of maatschappelijke zetel
(2) Plaats in de rangschikking volgens omzetcijfer in miljoen frank
(3) Toegevoegde waarde (som van personeelskosten, afschrijvingen, financiële lasten, winst, belastingen en taksen) in miljoen frank. Tussen haakjes plaats op basis van de toegevoegde waarde in de rangschikking van de visbedrijven
(4) Netto-winst of verlies (aangeduid met -teken)
(5) Cash flow (som van winst van het boekjaar, afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen voor risico's en lasten)
(6) Graad van financiële afhankelijkheid of de verhouding tussen de eigen middelen (EM) en vreemde middelen (VM). Hoe kleiner de ratio, hoe groter het financieel risico
* Onvolledig boekjaar of boekjaar dat niet samenvalt met het kalenderjaar. De gegevens werden indien nodig geëxtrapoleerd.

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

Hoe Scandinaviërs stilaan West Europa inpalmden

Het Sally-sukses

STEEDS MEER REDERIJEN van Scandinavische origine pogen voet aan wal te krijgen in West-Europa. Na een lange aandelenstrijd nam de Zweedse ferrygigant *Stena Line* meer een jaar geleden dan toch nog *Sealink British Ferries* over. Het "Zweedse model" van *"schipper mag ik overvaren"* dringt nu stilaan maar zeker door op de Britse Sealink-schepen. Trendsetter van dit cruisekoncept op de korte Kanaalroutes was *Sally Line*, dochter van de bescheiden *Rederi AB* uit Finland. *Sally Ferries* nam vorig jaar ook de uit Oostende opererende Franse rederij *Schiaffino* over. Redenen genoeg om plaats te ruimen voor de Sally-suksesstory.



1980 was geen suksesjaar voor *Olé Lauritzen's Dunkerque-Ramsgate Ferries*, die er met de *"Nuits Saint Georges"* maar niet in slaagde een regelmatige verbinding tot stand te brengen. Eén jaar later zag *Rederi AB Sally* wèl brood in dergelijke dienst. Hun Scandinavisch welslagen zou dus een vervolg krijgen in zuidelijker delen van West-Europa. De toenmalige konkurrentie keek gniffelend toe, nooit vermoedend dat een geduchte konkurrent in de maak was.

Wie is Sally?

Het falen van *Dunkerque-Ramsgate Ferries* kon enkel maar worden betreurd. Het was dan ook met enige fierheid dat de *Thanet District Council* aankondigde dat de lijn nieuw leven zou worden ingeblazen door een Finse rederij. *Rederi AB Sally* ging een 90-jarig (!) akkoord aan met de *Thanet District Council*, die reeds 6.250.000 Britse ponden had geïnvesteerd in een ferryfuik en terminal. Sally zou aanvankelijk 5.000.000 pond inbrengen in de nieuwe lijndienst. Aan Britse zijde stond *Michael Kingshott*, een doortaster die niet aan z'n proefstuk was. Door zijn ervaring in de verzekerings- en scheepvaartwereld draaide hij elke pond om vooraleer die het uit te geven. *Rederi AB Sally* werd in 1937 opgericht door *Algot Johansson* en opende in 1959 een ferrydienst tussen Finland en Zweden. In 1966 traden drie partijen toe in deze lijn : *Rederij AB Sally* (Vikind Line), *Rederi AB Slite* en *Alandsfärjan* (later SF-Line). Deze groep was eigenlijk een puur marketing-konsortium, opgericht omwille van de voordelen van gezamenlijke boekingen, tijdtabellen en tickets van de onafhankelijke partners. In '87 kwam Sally in handen van de Finse maatschappij *EFFOA* en de Zweedse *Johnson Line*. *EffJohn* werd de uiteindelijke kombinatie, die o.a. ook de Silja-diensten tussen de Finse en Zweedse hoofdsteden exploiteert. Een geduchte mededinger van *Viking Line*. Sally stapte bijgevolg uit de *Viking Line*-groep en stond prompt in de schoenen van hun konkurrent. Niettegenstaande *Rederi AB Sally* de dominante rederij was in de *Viking Line*-groep, begon deze aan het begin van de jaren tachtig toch tekenen van afkalving te tonen. Dit was o.a. te wijten aan de opgelopen kosten bij het opzetten van de dochteronderneming in het Kanaal, de cruiseaktiviteiten in de Carribean, de overname van *Enso Gutzeit*'s Baltische ferrymaatschappij *Vaasanlaivat*, maar vooral door moeilijkheden in *deep sea*-operaties. Het evolueerde zodanig dat Sally in '87 nog slechts één schip had varen voor *Viking Line*. Door deze karige inbreng kregen *SF Line* en *Slite* zelfs het beheer over de prestigieuze Stockholm-Helsinki route, waar zij bovendien de toen nog 's werelds grootste ferries *"Mariella"* en *"Olympia"* introduceerden.

Het prille begin

Zoals reeds eerder vermeld had de *Thanet District Council* geld gepompt in het nieuwe Ramsgate. Op 15 juni '81 werd het licht op groen gezet voor de nieuwe exploitant van de Ramsgate-Duinkerke dienst. De *"Viking 5"*, omgedoopt tot kortweg *"The Viking"*, een uitgerekt type van bij *Jos L. Meyer Werf* te Papenburg gebouwde Apollo-klasse, kon niettegenstaande de gewezen problemen met de fuik in Ramsgate de 2,5 uur durende overtocht maken. De *"The Viking"* viel bij het grote publiek best in de smaak, o.m. dankzij het typische Scandinavische interieur dat toen nog zo goed als onbekend was op de kortere Kanaalroutes. Ook de overzettarieven die *Sally* hanteerde waren aantrekkelijk. Toen de *"The Viking"* in augustus 1981 af te rekenen had met machinepech, kwam aan dit sukses slechts een kortstondig einde. Terwijl de *"The Viking"* op één motor naar Finland voer, verscheen al een plaatsvervanger aan de horizon. De in 1969 gebouwde Zweedse *"Sage Christina"* (ex *Prinsessan Christina* van *Sessan Linjen*) zou de overtocht voorlopig verzorgen. Na een flinke winterstop wilde *Sally* het heel wat professioneler aanpakken. Zo wilde men gedurende de zomerpiek een tweede schip inzetten. Nog belangrijker was een verbetering aan de haven van Ramsgate. Niettegenstaande er door de regionale gemeenschap 1.000.000 pond werd geïnvesteerd voor het uitbaggeren van de haventoegang, had ☞

de onbeschermde haven nog veel te lijden onder de stevige winden, zeer nadelig bij het dokken van de ferries. Van de aanpassingswerken kwam voorlopig niets in huis. Intussen kon het *Sally*-seizoen opnieuw beginnen. Terwijl de laatste hand nog werd gelegd aan de motoren van de *"The Viking"*, werd al beslist het tweede schip, de *"Viking 6"*, alvast naar West-Europa te sturen. De *"Viking 6"*, die plaats bood aan 1.200 passagiers, waarvan 454 in bedden, was net als de *"The Viking"* goed voorzien van hutten voor dergelijke korte-afstand-trips.

's Zomers twee i.p.v. één

Nog steeds kijken de Britten met een chauvinistisch lachje terug naar het jaar 1982. Toen stuurden ze o.a. de *"Canberra"*, de *"Queen Elizabeth 2"* en verscheidene ferries richting Falklands. De *"Norland"* van *North Sea Ferries* was ook 'Chinees vrijwilliger' en zette tevens koers naar de gevarenzone. Als plaatsvervanger voor de *"Norland"* opteerde *North Sea Ferries* voor de *"Viking 6"*, die slechts enkele weken in het Kanaal operationeel was. *"The Viking"* arriveerde nog net op tijd om de *"Viking 6"* te vervangen, die tot november onder de vlag van *North Sea Ferries* zou varen. Om de geplande twee-scheeps-operatie mogelijk te maken, moest Sally opnieuw een ferry charteren. Na de positieve ervaring met de *"Safe Christina"*, bleek de intrede van het zusterschip *"Prinsessan Désirée"* op 15 juni dan ook een goede zaak te zijn. Op 5 september eindigde de twee-scheeps-operatie. De *"The Viking"* ging voor onderhoud naar Duitsland, waardoor de *"Prinsessan Désirée"* gedurende die tijd als enig schip overbleef. De winter van '82-'83 zou voor de *"The Viking"* zijn. De wintertrafiek spitste zich vooral toe op vracht.

Uitbouw van Ramsgate

Eens te meer bleek een nieuwe pier een must om klokvaste diensten te kunnen bieden. Door het te grote aantal afgelastingen dreigde *Sally* er zelfs mee een andere vertrekhaven te kiezen. Zo'n vaart liep het echter niet. Aan de universiteit van Helsinki maakte men een schaalmodel om de wind- en getijdenverschijnselen in de haven van Ramsgate te testen en om te weten of de bouw van een dam al dan niet deze moeilijkheden kon inperken. Om dit projekt financieel haalbaar te maken werd beslist Ramsgate uit te bouwen tot een echte RO/RO haven met verschillende operators. De aanleg van een cargo-terminal met trailerpark slorpte alleen al een slordige 250.000 pond op. De reorganisatie van de maatschappij in holdings moest een soepeler beleid mogelijk maken. Zo verkreeg men uiteindelijk Sally Line Ltd. en Port Ramsgate Ltd. die verantwoordelijk was voor het exploiteren van de haven. De havenbouw kostte 21.200.000,- pond. Bij het projekt werd tevens voorzien in 3 nieuwe in- en ontschepingsbruggen met nieuwe parkeerterreinen en een toegangsgeul met minimum diepte van 7,2 meter bij laag water. Dit monsterprojekt zou pas eind oktober '84 beëindigd zijn.

Een nieuwe operator

In april '83 vertrok de *"The Viking"* terug naar haar vaderland. Als plaatsvervanger daagde het enkele meters kleinere zusterschip *"Viking 3"* op. Voor de zomer voorzag Sally opnieuw 2 ferries in te schakelen. De 118,5 m lange Deense ferry *"Kalle III"*, was de eerste Sally-ferry met een extra autodek, die de totale personenwagenkapaciteit op 370 bracht. Vooraleer haar diensten voor Sally aan te vangen onderging het bij haar oorspronkelijke bouwers in Bremerhaven nog een flinke opknapbeurt. De *"Kalle III"* verkreeg de traditionele Sallynaam *"The Viking"* en werd uitgerust met een boegschroef en stabilisatoren. Later in het jaar zou ze ook nog de Finse nationaliteit krijgen, met als thuishaven *Mariehamn*. De *"Viking 3"* bleef gedurende de winter als vrachtschip in roulatie en keerde pas in april '84 terug naar Finland. Met de aan de gang zijnde uitbreiding van Ramsgate konden ook nieuwe rederijen worden aangetrokken. De Franse rederij *Schiaffino*, die tussen '79 en '83 onder meer de vrachtlijn Oostende-Dover had geëxploiteerd, na ook nog de route Dieppe-Shoreham te hebben onderhouden, was de eerste gegadigde om ook op Ramsgate te opereren. De rederij die in 1830 werd opgericht om Zuid-Frankrijk met Noord-Afrika te verbinden, had in 1983 drie schepen tussen Oostende en Dover varen. Vanaf oktober '83 verzorgde de kleinste eenheid, de *"Schiaffino"*, de diensten op Ramsgate, terwijl de *"Catherine Schiaffino"* en de *"Rose Schiaffino"* Dover trouw bleven. De eerste maanden moesten de afvaarturen van de *"Schiaffino"* te Ramsgate zodanig worden geregeld, dat er tijdens het laden en het lossen geen enkel Sally-schip aanwezig mocht zijn. Bij de ingebruikname van een tweede fuik te Ramsgate, werden de 3 Schiaffinoferries definitief ingelegd op Ramsgate: we schrijven dan 1 maart 1984.

Stijgend

De trouwe Sally-passagiers konden in de zomer van 1984 op de terugweg een nieuw schip bekijken. Dit omdat de 'running mate' van de *"The Viking"*, *"The Viking 3"*, in april teruggestuurd was naar het hoge noorden. In haar plaats kwam de Joegoslavische *"Njegos"* (ex *Travemünde*). Na haar zomerprestaties toonde Sally opvallend veel interesse om het schip aan te kopen. Het runnen van twee vrijwel identieke schepen heeft immers zijn voordelen. Maar de gesprekken tussen de eigenaar en de nieuwe exploitant (*Brittany Ferries*) waren hiervoor al té ver gevorderd. De *"Njegos"* vaart trouwens nog steeds als *"Tregastel"* voor *Truckline Ferries*, de vrachtlijn van Brittany Ferries (zie MG 4/90). Hoewel de vorige winter de *"Viking 3"* werd gebruikt als vrachtschip, opteerde Sally voor de winter '84-'85 voor de *"Le Mans"*, een puur vrachtschip van het Franse CGM, waarmee Sally een joint venture aanging. Intussen waren de werken aan de havendam volbracht en investeerde *Port Ramsgate* nog eens een extra 5 miljoen pond in verdere landwinning, uitbreiding van de bestaande dam, een tweede dam voor een definitieve bescherming tegen de wind uit alle mogelijke richtingen en tenslotte een derde aanlegsteiger. Het resultaat hiervan is een volwaardige veerhaven die in een redelijk korte tijdspanne vanuit het niets was ontsproten. De tot nu toe gehanteerde rederijmerknaam *'Sally Viking Line'* moest in 1985 plaatsmaken voor de eenvoudiger betiteling *'Sally Line'* die eind 1989 weer werd gewijzigd in *'Sally Ferries'*. Als tweede schip deed Sally in 1985 beroep op een oude bekende, namelijk de *"Viking 6"*, nadat die als *"Sol Olympia"* voor *'Sol the Cyprus Liners'* en als *"Sun Express"* voor *Viking Line* had gevaren. Na twee maanden Sally-dienst werd de oude naam *"Viking 6"* weer aangenomen. Tot april 1986 zou het schip deze naam voeren.

Eerste vrachttweedekker

Door het almaar groeiende vervoersaanbod bleek schaalvergroting een noodzaak. Sally liet het oog vallen op de *"Gedser"* van *Travemünde Link*. De belangrijkste troef van dit schip was het dubbele vrachtwagengaragedek. ☞

De in 1976 gebouwde Deense ferry werd voor 1 miljoen pond verbouwd bij *Bremer-Vulcan-Rickmers Werfft* te Bremerhaven. Het bijbouwen van een nieuw passagiersblok bracht de capaciteit op 1.400 passagiers, maar gedurende overtochten zou dit later worden beperkt tot 1.250. Omgedoopt tot *"Viking 2"* diende de *"Gedser"* ter vervanging van de *"Viking 6"*. Laatstgenoemde vaart tegenwoordig als *"Moby Dream"* voor *Navarma Lines*, waar o.a. de voormalige *"Prins Philippe"* (RMT) operationeel is. Tot deze maatschappij behoorde ook de recent verongelukte *"Koningin Juliana"* (SMZ).

De reeds vermelde reorganisatie van moedermaatschappij *Rederi AB Sally* in 1987 had zo goed als geen invloed op de Duinkerke-Ramsgate diensten. Gedurende de zomer van 1987 werd het aantal afvaarten op beide richtingen op 5 gebracht.

Nieuw tijdperk

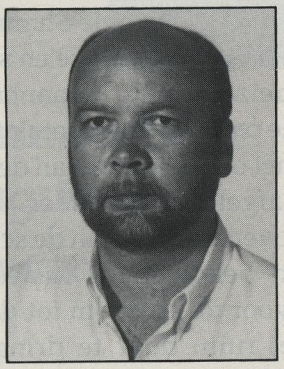
Door de nog altijd groeiende vraag naar ferryruimte, bleek de tijd rijp om het woord *'jumbo'* te introduceren. Sally voegde meteen de daad bij het woord en eind 1988 charterde men voor 5 jaar de *"Travemünde Link"*. Deze tweedekker, een produkt van de *Wärtsilä* werf in Helsinki, was afkomstig van de GT-Link. Met een lengte van 137,4 m, een capaciteit van 450 auto's of 64 zware vrachtwagens (15 m) alsmede 1.800 passagiers, bestempelde Sally met recht en reden de tot *"Sally Star"* omgedoopte cruiseferry tot *'Chunnel beater'*. Het uiterst efficiënte schip, uitgerust met een sideloading systeem en eigen rampen, diende ter vervanging van de *"Viking 2"*, die werd overgedragen aan de zusterfirma *Vaasanlaivat*. Door de *"Travemünde Link"* de naam *"Sally Star"* toe te kennen, had Sally gebroken met de typische 'Viking'-naamgeving. Daarom zou de *"Viking 2"* na haar jaarlijkse dokbeurt de naam *"Sally Sky"* krijgen. Dat Sally de kanaaltunnel niet vreest, bewijst het verlengen van de *"Sally Sky"*. *Humber Shiprepairers* verlengde in 1990 de tweepijper met 20,8 m. Hierna opereerde het schip tot volle tevredenheid naast de *"Sally Star"*. Beide cruiseferries zijn ingericht volgens het Scandinavische 'ontspanningskoncept'. Dit omvat een keuze uit verschillende soorten restaurants (waaronder het befaamde smörgasbord-restaurant) alsmede bars met casino en disco. Terwijl de allerkleinsten zich vermaken in de kindercrèche met ballenbad, kunnen de volwassenen taxfree shoppen in de supermarkt aan boord of in de kleine gift-shops. Sally is de eerste kanaalrederij met kledingketen *Benetton* aan boord. Om alles volgens goede banen te laten verlopen is een standvastige bemanning een must. Het cateringpersoneel op beide schepen is van Franse nationaliteit; het dek- en technisch personeel op de *"Star"* is Frans, op de *"Sky"* Engels. Beide eenheden varen onder de vlag van de Bahama's en in tegenstelling met vroeger is er thans geen enkele Finse officier meer aan boord. Om hun machtspositie uit te breiden nam Sally in de eerste helft van vorig jaar hun Ramsgate collega *'Schiaffino'* over. Intussen voer *'Schiaffino'* enkel nog met een nieuw onder Franse vlag varend schip, de *"Schiaffino"* en de *"St. Charles"* (ex *Catharine Schiaffino*). Deze laatste werd algauw vervangen door een zusterschip, de in Nassau geregistreerde *"Merchant Victor"*.

Vooruitzichten

De voortdurend stijgende vraag naar meer vrachtruimte deed Sally besluiten meer afvaarten te laten plaatsvinden. Sinds vorig jaar verzorgt de rederij nu ook nachtafvaarten voor vracht, dit in tegenstelling tot vroeger. Ook de passagierscijfers stijgen zienderogen. Was dit in 1989 goed voor een kleine 1,5 miljoen, in 1990 vervoerde men meer dan 1,6 miljoen passagiers. Niettegenstaande het feit dat Sally in 1990 regelmatig had af te rekenen met stakingen van de Duinkerkse havenarbeiders, waardoor er alleen maar met vracht kon worden uitgeweken naar Zeebrugge, kwam er tussen Sally en de dokwekers toch nog een niet-stakingsakkoord tot stand. Om gedurende de droogdokperiodes een permanente twee-schependienst te garanderen, komt er voor die tijdstippen een kleinere ferry van *Vaasanlaivat* ter vervanging. Net zoals in de winter van 1989/90, was het de afgelopen winter ook weer de *"Wasa Prince"*, beter bekend als *"The Viking"* die destijds het veld moest ruimen voor de *"Sally Star"*. Voor haar nieuwe carrière in de Botnische Golf, werd het schip gedeeltelijk verbouwd en gerenoveerd. Schiaffino's overname zal ongetwijfeld iets teweegbrengen in Oostende. Eerste punt op de agenda is het verlengen van de in dienst zijnde schepen. Er bestaat echter ook een kans dat er tussen Oostende en Ramsgate nieuwe vrachtferries in dienst zullen worden gesteld. Of het Sally-sukses een vervolg vindt door het inzetten van carferries op Oostende is nog niet helemaal zeker. Sally heeft in ieder geval vertrouwen in de toekomst. We zullen er bijgevolg nog veel van horen. *'They've got it right across the Channel!'*

Philippe Holthof
Foto: gw

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.

Z.186 'Shannon' in bedrijf

HET WAS OPNIEUW een drukte van belang op en rond de Zeebrugse aanlegsteiger waar de inzegening van de nieuwe bokkentreiler Z.186 Shannon plaats greep. In ons vorig nummer — ter gelegenheid van de tewaterlating — besteedde HVB reeds ruime aandacht aan de nieuwe eenheid voor de familie Crevits. Maar ook deze gebeurtenis mag niet onbesproken blijven.

Met vlag en wimpel getooid lag de nieuwe Z.186 broederlijk naast het andere familieschip, de Z.243 Drakkar. Voor de eigenlijke oplevering was het nog wat te vroeg. Na de plechtigheid moest het schip eerst opnieuw naar de Oostendse werf IdP voor de ultieme afwerking. Eenmaal ook de korijzers aan boord en een geslaagde slingerproef onder toezicht van de scheepsvaartinspektie achter de rug, was de nieuwe eenheid bedrijfsklaar.

De inzegeningsplechtigheid van het achttiende vaartuig, gebouwd onder leiding van de gebroeders Mathieu en Piet De Vestele, bracht dus nogal wat volk op de been. Te veel om allemaal aan boord plaats te nemen. Priester-leraar Hubert Fraeyman wenste de Shannon en zijn bemanning veilige en suksesvolle reizen toe. Na het aanbrengen van de paasnagels en het slotgebed was het officiële luik van de inwijding afgelopen en onder het oorverdovend geloei van de scheepshoorn bekrachtigd. Meteen het sein voor de enen om tot de brug of het ruim door te dringen en voor de anderen om het glas te heffen in de vismijn. (gw)



Foto rechtsboven: teveel mensen om allemaal op de nieuwe Z.186 plaats te kunnen nemen. (Foto gw)
Foto op nevenstaande bladzijde: De bemanning van de Shannon: schipper Ronny Bil, reserveschiper Dirk Utterwulghe, motorist Rudy Vanhove, reservemotorist Rudy Labat, stuurman Sylveer Defour en eerste matroos Frank Vandaele. (Foto gw)

Schipper en bemanning van de nieuwe Z.186 Shannon

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

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

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN GIETERIJ
VAN VOORDEN REPARATIE
PROMAC
HODI-ZALTBOMMEL



INES
N.V. S.A.
MARINE
SYSTEMS

Wandelaarstraat 1
B-8380 Brugge 5
(Zeebrugge)
Tel: 050/54 47 55
Fax: 050 / 54 57 12

INES
N.V. S.A.
MARINE
SYSTEMS

Aan rederij en bemanning van de **Z.186 Shannon** beste wensen voor behouden vaart en rijke vangsten.
Met dank voor het in ons gestelde vertouwen.

**Ines,
uw navigatiepartner die
kwaliteit aan duurzaamheid
koppelt.**

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen oktober 1991

Verandering van eigendom:
¤ Z.26 DE PAREL, eigendom B.V.B.A. 't Zwin, Noordstraat 117, 8434 Middelkerke, tel. 058-23.77.39. Zeebrief: 9.10.91
Inbouw nieuwe motor + verandering tonnemaat: ¤ Z.89 SANDRA, eigendom B.V.B.A. Rederij Vandenbroucke, Hulststraat 9, 8301 Knokke-Heist
Bt. 222 Gt - 66 Nt; motor Stork, 850 kW - 1.156 pk, bj. 1991. Zeebrief: 11.10.91
Nieuw vaartuig: ¤ Z.99 TERRA NOVA, eigendom B.V.B.A. Terra Nova, Heiststraat 217, 8380 Zeebrugge - Brugge 5, tel. 050-54.40.84 / 54.48.37 Zeebrief: 18.10.91
Erratum: ¤ O.172 GLENN: plankenvisserij i.p.v. boomkorvisserij
Afstellen motor: ¤ N.75 SARVY, eigendom B.V.B.A. Cardijn, Cardijnlaan 13, 8620 Nieuwpoort. PK 297 - kW 218 Zeebrief: 28.10.91
Inbouw nieuwe motor en adresverandering: ¤ Z.34 NORTHERN SKY, eigendom B.V.B.A. Sunrise, Vissersstraat 25, 8380 Zeebrugge - Brugge 5, tel. 050-54.43.45 / 51.12.27. Motor Mitsubishi, 221 kW - 300 pk, bj. 1991. Zeebrief: 30.10.91
Wijziging huisnummer: O.225 NORMAN KIM, eigendom Daems Florent-Lingier, Beukenlaan 12, 8450 Bredene
Veranderingen Scheldevissersvloot
Nieuw vaartuig: ¤ A.17 SNIP, eigendom Visserij Stern N.V., Kazerneplein 12, 2040 Antwerpen
Verandering van eigendom: ¤ BOU.28 ANNIE, eigendom Buysse Hector, Franchommelaan 76-78, bus 32, 8370 Blankenberge, tel 050-41.85.09

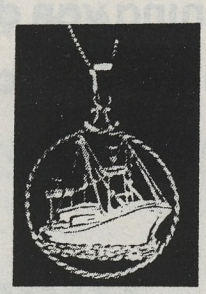
Toewijzing installatie koelcellen in Oostende

In het kader van de renovatie en de modernisering van de stedelijke vismijn van Oostende greep op 21 november een aanbesteding plaats. Negen aannemers dienden een aanbieding in met een kostprijs voor het installeren van een koelinstallatie in de drie koelcellen in de verkoophal van 1.061.028 frank tot 2.902.372. Het studiebureau Belcoplan onderzoekt de dossiers en brengt eerstdaags advies uit bij het schepenkollege. De werken worden nog dit jaar toegewezen. Voor de uitvoering begin volgend jaar zijn 55 werkdagen voorzien.

Telex - ¤ De Z.96 Jan Van Gent kreeg bij Padmos in Stellendam twee nieuwe Mitsubishi-hulpmotoren. ¤ Op de laatste oktoberdag verkocht de Z.70 Marleen in Breskens. ¤ Maandag 18 november kreeg Oostende twee IJslanders aan de afslag. De O.129 Amandine voerde 250 bennen (12.500 kg) aan. De 140 bennen (7.000 kg) na 24 zeedagen van de O.216 Henri-Jeanine was niet om naar huis over te schrijven. ¤ De Z.128 Rembrandt kreeg bij BSM in Breskens een onderhouds- en verfbeur. ¤ De Z.93 Aalscholver kreeg een nieuwe Mitsubishi van 300 pk ingebouwd bij Padmos in Bruinisse. Ook in het visruim werden aanpassingswerken uitgevoerd. ¤ Padmos is Stellendam bouwde een nieuwe ABC-hoofdmotor en een Reintjes keerkoppeling in op de Z.53 Van Eyck. ¤ Bij buur Maaskant in Stellendam werden herstellingen uitgevoerd aan de Z.162 Van Dijck. ¤ Opnieuw een aantal Belgische vaartuigen in Nederlandse afslagen, o.m. meerdere vaartuigen in Lauwersoog en Scheveningen. ¤ De garnaalschuit O.101 Benny werd bij het binnelopen van een ferry tegen een bebakeningspaal van de havengeul geslingerd en liep hierbij schade op. ¤ De BOU.319 Zeldenrust verkocht maandag 2 december in Zeebrugge net op tijd op zijn visvergunning niet te verliezen. ¤

"Hand in Hand" vond een nieuw onderkomen

De Beroepsvereniging Hand in Hand Oostende zit in een vernieuwde behuizing. Tot enkele weken geleden zat het sociaal bureau, dat o.m. de loonberekening voor de vissers uitvoert, in de lokalen van de O.V.A. Wegens plaatsgebrek en het toenemend aantal dossiers werden op de verdieping van het aanpalend pakhuis nieuwe bureaus geïnstalleerd. De leden kunnen nu in komfortabelere omstandigheden besprekingen voeren. Het bestuur organizeerde ter gelegenheid van de ingebruikname van de nieuwe ruimten een receptie. Het bestuur van "Hand in Hand" is samengesteld uit voorzitter Norbert Hennaert (O.231 en O.187), ondervoorzitter Marina Nollet (O.154) en Eddy Eerebout (O.100); schatbewaarder Edmond Everaert (N.706), leden Christa Vandromme (O.62), Marcel Bouiliart (O.116), Manfred Van Elslande (O.481) en sekretaris Philip Vanslembrouck.

GOUD
Mode van de juwelier
U ZOEKT EEN BIJ DE VISSERIJ PASSEND GESCHENK?
EEN GOUDEN HANGER
(met kotter)

Visserij - Juwelier voor Nederland en België
De Parelvisser exclusieve gouden sieraden

Joop de Vries
Rotholm 34 - Urk
telefoon 05277-1702
vanuit België: 0031 52771702

Vertrapt door toeristen, ingepalmd door olie...

De (ex)-vissershaven Great Yarmouth

NA EEN KONFORTABELE overtocht met Hoverspeed vanuit Calais rijden we naar Great Yarmouth (GY). We vermoeden dat de visserij er nog maar weinig voorstelt. Toch is de ontgoocheling groot wanneer blijkt dat er zelfs géén visserij van betekenis meer is. Was het vòòr 1950 de grootste haringhaven van Groot-Brittannië, dan is nu alles afgesteld op toerisme en dienstverlening aan de olieindustrie. Zelfs vissersschepen varen in het zomerseizoen met toeristen rond de vijf olieplatforms die vanop het strand te zien zijn.

Marine Parade

Hoe dichter je de Marine Parade (Zeedijk) nadert hoe kleuriger en fleuriger de huizen er worden. Hoe dieper je in het havenkwartier rond de Town Hall doordringt hoe grijzer en troostelozer het wordt. Om tijdens de Paasvakantie en het zomerseizoen de toeristenmassa te herbergen, zijn er achter de zeedijk hele straten goedkope hotelletjes, gasthuizen en BB's (bed and breakfast). De Marine Parade zelf is één pretpark-achtige permanente kermis, afgewisseld met een kitscherige verzameling bingo's, eettentjes, lunaparken, showbars, souvenirsstalletjes, kleerwinkels, cirkussen, t-chantants, theaters... Dit alles overgoten met een nuggetgold-achtige saus, voorwaar een klein Las Vegas dat zich over de kilometerlange zeedijk uitstrekt. Zelfs de drie pieren, Britannia pier, de Jetty en de Wellingtonpier, zijn volledig ingenomen door de amusementsindustrie. Als je op het aanbod ingaat ben je in één middag honderd pond kwijt zonder één korrel zand van de brede zandstranden of één druppel water te hebben gezien.
Voor een natuurliefhebber is de zeezijde volledig verknoeid. Het is nochtans een felbegeerd vakantie- en uitgaansoord voor de arbeiders van de grootsteden uit midden-Engeland.

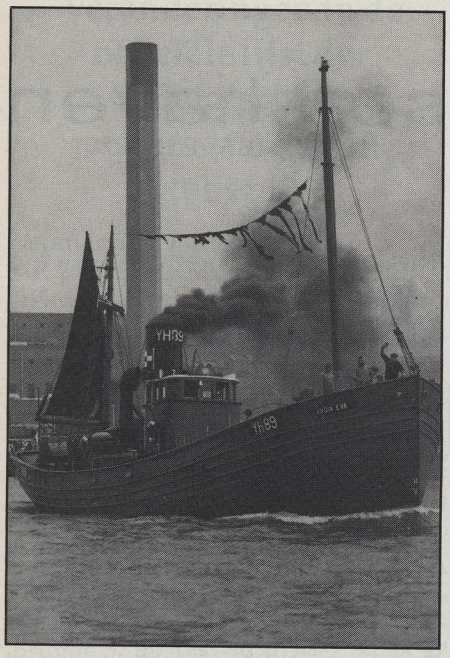
Dock around the Clock

Met deze slagzin duidt the Great Yarmouth Port Authority (beheerder) op de mogelijkheid om het volledige etmaal rond diensten te verlenen aan de scheepvaart. Great Yarmouth de *'voordeur van Europa'*! Vanuit G.Y worden veel olie-en gasvelden in de Noordzee bediend. Verder vinden heel wat vrachtvaarders en roll-on:/roll-of ferries er hun werkterrein.
Op zoek naar wat overblijft van de visserijsektor wandelen we de volledig gekanaliseerde Yaremonding af. Alhoewel het verschil tussen eb en vloed slechts anderhalve meter bedraagt is het een moeilijke tijhaven: te veel water uit de in het hinterland stromende rivieren en het schorregebied Breydon Water moet door te nauwe doorgangen naar zee. Voor de kleine scheepvaart is de haven pas na eb (slack water) echt veilig.
De vroegere vissershaven is zo goed als leeg. Slechts kleine geregistreerde bootjes van part-time vissers liggen aan de steigers. De vismijn is opgeheven. De kustvisserij opereert vanuit *Gorleston* en verkoopt de vangst te *Lowestoft*. De rest van de haven wordt ingenomen door de oliebusiness. *Stand-byslepers* en *supplyschepen* uit Engeland, Schotland, Nederland (*Smit International*) Duitsland (o.a. *Unterweser 38*) Noorwegen (o.a. *Vestfonn* uit *Stavanger*), Canada (o.a. *Arctic Nanabusch* en *Arctic Hanoock*) en Rusland (o.a. het boorschip *Taïka* uit *Chernomorsk*) vinden hun plaats aan de kaden. De scheepswerven gespecialiseerd in vissersvaartuigen zijn vervallen. Enkel door te hengelen naar ombouw of nieuwbouw van vaartuigen van olie-

☞



Fishermen's hospital in Great Yarmouth



's Werelds laatste haring-stoomdrifter, de 'Lydia Eva' YH89.

bedrijven is nog een stuiver te verdienen. Momenteel wordt in de haven het nieuwe olieondersteuningsschip *'Cam Viscount'* afgewerkt. Daar tussen biedt de verlaten hektreiler *'Mount Challenger'* (1) een makaber gezicht.
Het torengebouw *'Eurocentre Estate'* herbergt heel wat bedrijven. Het meest in het oog springende is de twintig jaar oude duikersexpert *'Ocean Tech'*. Met zijn 45 stafleden, 230 duikers en 4 schepen (o.a. *Aquamarine* en *Morecambe Diver*) in dienst, is het werkzaam op de meeste boorplatforms in de Noordzee.
De ruimte op de kaden is ingenomen door opslagplaatsen en fabrieken van *Schell, BP, Amoco, Ranger Oil, Imco*, staalverwerkende bedrijven voor pipeline's en vervangstukken, een bedrijf dat vloeistoffen produceert om makkelijker doorheen de zeebodem te boren... Grote parkings bieden plaats aan de vrachtwagenvloten van de *Norfolk Line* en de *Wood Group Offshore*. De *'Maersk Friesland'* van de *Norfolk Line* zorgt, samen met een zusterschip, voor kontinu vrachtvervoer tussen GY en Scheveningen. Het uiteinde van GY zou kunnen beschikken over een prachtig stuk duingebied, ware het niet dat er een elektrische centrale *'Powergen'* is ingeplant met een schoorsteen die de gehele omgeving overheerst. De nog resterende visverwerkende bedrijven zijn allen te huur of te koop. De havenbuurt verloederd. Enkel de pubs floreren. De restaurants worden aangepast aan het veeleisend (vastelands?) kliënteel.

Stoomdrifters

Great Yarmouth was tot vòòr een kwarteeuw het centrum van de Britse haringaanvoer en -industrie. Het was de thuishaven van de stoomdrifters: vissersvaartuigen hoofdzakelijk ingezet voor de haringvangst. Nu is de haringindustrie er dood en daardoor is een hele levenswijze verdwenen. Om toch nog iets van die sfeer te behouden wordt een oude drifter in ere gehouden.
De YH *'Lydia Eva'* wordt gebouwd te *King's Lynn* in 1930. Opgetuigd te *Southtown* kan ze vlug op haringjacht. In 1936 wint ze een trofee om de grootste vangst aan te voeren van het seizoen. Bij het uitbreken van WOII zijn de drifters reeds door snellere en krachtige zijdewinders verdrongen. Velen liggen te koop. Het vaartuig wordt gekocht door de Britse loodsdienst en omgebouwd als boeienlegger. Heel de oorlog vaart het vanuit Wales. Tijdens de tweede helft van de oorlog wordt het hoofdzakelijk ingezet om neergeschoten RAF-piloten te zoeken. Na de oorlog wordt het terug ingezet als boeienlegger. Als *'Watchmoor'* komt het in alle havens van het eiland terecht.
In 1970 wordt het te oud voor de dienst. Het schip wordt nogmaals te koop gesteld. De *'Maritime Trust'* (2) neemt het over. Te *Penzance* krijgt het schip een onderhoudsbeurt en wordt in verschillende havens te kijk gesteld. Op 1 oktober 1972 komt de *'Lydia Eva'*, na een afwezigheid van 33 jaar, terug in de thuishaven. In haar oorspronkelijke staat teruggebracht wordt het in juli 1973 als museumschip geopend.
In 1978 begeleidt de stoomdrifter de 'Tall Schips Race' over de Noordzee. Daarna wordt de YH 89 ondergebracht in een historische scheepskollektie in de London Docks. Totaal verwaarloosd haalt een sleepboot de *'Lydia Eva'* terug naar huis in 1990. Er wordt een fonds van 60 000 pond bijeengebracht voor onderhoud en herstelling. Het schip ligt nu terug te kijk aan de *Town Hall Quay* en ontvangt wekelijks zo'n 400 bezoekers. Tijdens de zomermaanden vaart het heen en weer tussen *Great Yarmouth* en *Lowestoft*. Als de stoomketel het in de zomer van 1991 begeeft zorgt een sleepboot ervoor dat de geplande tochten toch doorgaan. Momenteel wordt de motor volledig hersteld.

Kingdom of het Sea

Liefhebbers van onderwaterbiotopen vinden hun gading in *'Kingdom of the Sea'* op de *Marine Parade*. Na de receptie kom je in een zeetheater waar filmvoorstellingen informeren over vis en visvangst. In grote watertanks zijn de verschillende soorten onderwaterlandschappen opgebouwd met hun bewoners. Zo vind je zand- kiezel- en modderbodems, laagwaterpoelen en rotsachtige bodems met afgerukte netten, een vissersdok mét gezonken visserstuig, het zout-zoete water van *Breydon*, een imitatie van een ondiep— tot diephellend strand, golfslag inkluis. Elke onderwatersituatie is er aanwezig. De bezoeker kan telkens op drie niveaus genieten van elke biotoop: onder de zeespiegel, vlak op het water en de biotoop boven de waterspiegel. Hierbij zijn kaden, vaartuigen en fabrieken op de wanden geschilderd of er is aangepaste beplanting aangebracht. De apoteose volgt in de laatste watertank. Via een tunnel belanden de bezoekers op de bodem van een zanderige lagune, met opwaarts lopende rotsen, in de Stille Oceaan. De bewoners zijn exotische haaien waarbij een tweetal hamerhaaien het pronkstuk vormen. Om alles nog echter te maken ligt op de zeebodem een neergestort Amerikaans vliegtuig uit WOII. Regelmatig voederen oppassers de vissen. Personeel beantwoordt de vragen . Er zijn ontdekkingsaquaria waar kinderen fysisch in kontakt kunnen komen met stevigere soorten: krabben, schelpen, anemonen en zeesterren. Er is een hospitaal met drie tanks: een quarantainetank voor de verse aanvoer, een kweektank voor eigen broedsel en een rekuperatietank waar zieke en gekwetste vissen rustig kunnen genezen. Na het bezoek kom je terecht in een shop waar je naast het verkrijgen van allerlei prullaria, je handen diep in je zakken moet houden om niet toe te geven aan de drang tot het kopen van een aantal lees- en fotoboeken over onderwaterkulturen.
In *Kingdom of the Sea* (3) zijn ongeveer duizend species van een honderdtal verschillende soorten vissen en andere zeedieren, verspreidt over 32 tanks, ondergebracht in... een half miljoen liter water dat opgepompt wordt uit zee en gefilterd.
Great Yarmouth kun je echter niet verlaten zonder een kijkje te nemen in

☞

het *'Fisherman's Hospital'* (tehuis voor vissers op rust) Niets houdt je tegen in het voorhofje plaats te nemen op de bankjes tussen de vissers. Bij de vraag of er iemand een sterk verhaal van vroeger kent, krijg je direkt zes, zeven, knokige handen op je arm om de aandacht te trekken.

Daniël Pots

(1) Na het verminderen van de vismogelijkheden in noordelijke wateren en het openstellen van de visgronden rond de Falklandeilanden, ging een Britse rederij een Joint-venture aan men de overheid van de Falklands en kocht twee vaartuigen aan: de 'Mount Kent' en de 'Mount Challenger'. De vaartuigen werden aangepast. De 'Mount Kent' vertrok eerst en deed een aantal reizen. Daarna vertrok de 'Mount Challenger' Toen het vaartuig ter hoogte van Spanje was, werd de Joint-venture in gebreke gesteld. Resultaat: 9 000.000 pond verlies. De 'Mount Challenger' kreeg bevel Vigo binnen te varen. Maanden later belandde het schip te GY waar het, voorbijgestreefd, ligt te verkommeren. De 'Mount Kent' werd verkocht aan de rederij Witte Boyd die het nu te Hull voor de visserij uitrust.

(2) The Maritime Trust werd in 1970 met het doel oude scheepstypes voor het nageslacht te behouden. Zo bezitten ze momenteel de schoener 'Katleen May' uit 1900 in Plymouth, de barge 'Cambria' uit 1906 in Rochester, de 'Provident', een Brixhamtreiler uit 1924 te Salcombe, de loodsboot 'Kindly Light' uit 1911 te Cardif, de logger 'Narnabas' uit 1880, de oesterdegger'Sofltwings' uit Falmouth, de krabbenvisser 'Ellen' uit Gorran Haven, de vrachtvaarder 'Robin' op de Medway rivier en het alom bekende transatlantische yacht 'Endeavour' De trust knapt ook oude oorlogsschepen op. Zo nam ze de 'Cutty Sark' over van de oorspronkelijke stichting en restaureert de 'Gipsy Moth', de 'Great Britain', het fregat 'Foudrayant' te Portsmouth en de majestueuze driemaster 'Unicorn' te Dundee.

(3) In Hunstanton (nabij King's Lyn) bevindt zich een tweede Kingdom of the Sea. De haaientank is er vervangen door een zeehondenkliniek naar aanleiding van de zieke zoogdieren die in The Wash voorkomen Verspreid over gans Groot-Brittannië zijn nog een vijftal dergelijke initiatieven uitgebouwd, o.a. nabij Hastings.

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

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

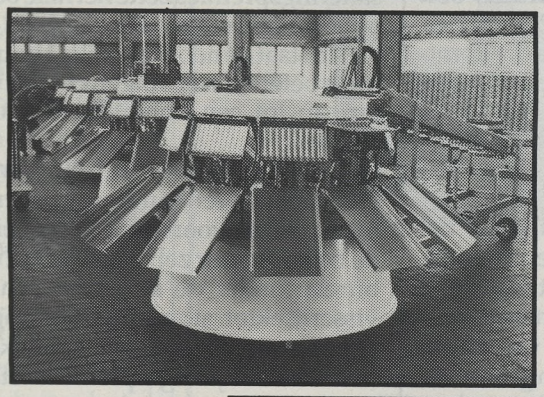
Baert André -Van Waes, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45

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

Volgens "voorbarige" stuurgroepnota

Nederlandse viskwota met twintig procent overschreden

HET WAS AL meermaals te lezen dat de Nederlandse viskwota nog verre van opgevist waren. De vloot kreeg zelfs een handvol zeedagen cadeau, zo staat elders in HVB te lezen. Over de omvang van de *kwota-omzeiling* — een eufemisme voor illegale praktijken — staat een en ander te lezen in een werkdokument. De konklusies van het begeleidend adviesbureau werden door het ministerie koudweg als voorbarig weggewuifd.

De *Stuurgroep Biesheuvel*, opgericht door het *Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij* en waarin het *Produktschap voor Vis en Visprodukten* en vertegenwoordigers van de bedrijfssektor zetelen, beschikt over een startnota (opgesteld door een adviesbureau) die langs één of andere weg in de openbaarheid geraakte. De stuurgroep kreeg als opdracht mee voorstellen uit te werken voor een nieuw stelsel van vangstbeperkingen en het vastleggen van de modaliteiten om het stelsel te introduceren. De cijfers die het bureau hanteert zijn gedistilleerd uit beschikbare gegevens. Uit de analyse moet blijken dat naast de officiële vangsten ter waarde van 700 miljoen gulden (12,6 miljard frank) ook nog 150 miljoen gulden (2,7 miljoen frank) *andere* vis op de markt komt. Uit de nota blijkt dat de Nederlandse vissers de kwotaregeling met meer dan twintig procent overschrijden.

Voorbarig

De startnota is opgesteld door het adviesbureau voor strategie en organizatie *Felix & Co*. Volgens het ministerie zijn de gehanteerde cijfers niet afkomstig van het departement van Landbouw. Het bureau heeft zich gebaseerd op schattingen en analyse van de beschikbare cijfers en informatie van de betrokken organizaties. Toch merkwaardig dat hetzelfde ministerie de werkgroep instelt en een welomschreven opdracht geeft. Bij de publikatie van de nota bestempelde een woordvoerder van het ministerie de openbaar gemaakt cijfers als *"voorbarig"*. De bloedeigen en om uiteenlopende redenen in opspraak geraakte Algemene Inspektie Dienst (AID) laat echter geen twijfel bestaan over welig tierende, dubieuze (en marktverstorende) aktiviteiten. In een brief aan het parlement wees de kontroledienst op *aktiviteiten van de visserijsektor gericht op ontduiking*. Volgens de nota is deze toestand gevolg van een wisselvallig, onduidelijk en onbegrijpelijk overheidsbeleid.

Onhoudbaar

De stuurgroep werd in het leven geroepen om aan deze gebreken te verhelpen. De opdrachtgever, het ministerie, wilde een eenvoudiger systeem dan het bestaande stelsel. De bestaande wirwar van wisselende vangstbeperkende maatregelen, zeedagen en saneringspremies zette het hele beleid op losse schroeven. De overheid was niet in staat de noodzakelijke kontroles uit te oefenen wat volgens het adviesbureau tot een onhoudbare situatie leidde.

Om het ingewikkelde stelsel te vervangen door een eenvoudiger systeem en meer verantwoordelijk te leggen bij de bedrijfsektor zelf werd een adviesbureau onder de arm genomen. De visserijsektor stond niet afkering tegenover deze visie. Met redelijke en over het hele jaar gespreide kwota als voorwaarde, zo liet de gesprekspartner nog weten. Nu vist iedereen tot het jaarkwotum op is en een vangstverbod intreedt. Door het kwotum gelijkmatig over het jaar te spreiden is de visser verzekerd van een inkomen en wordt de markt voorzien van een gelijkmatige aanvoer. Deze werkwijze zou bovendien de bedrijfsresultaten ten goede komen omdat de gemiddelde verkoopprijzen bij een gelijkmatige aanvoer hoger liggen dan bij een grillige bevoorrading. Volgens het Produktschap laat dit systeem zelfs ruim toe de vangsten te verminderen zonder nefaste ekonomische gevolgen voor het vissersinkomen.

Maar dat volstaat niet om een waterdicht beleid te voeren. Het ministerie moet ook de middelen gebruiken om de kontrole op de illegale vangsten te verscherpen, overtredingen strenger sanktioneren binnen een stabiel vangstbeleid, dat best in EG-verband wordt gevoer, zo adviseert de startnota.

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

Tachograaf voor 300 pk-ers?

De kans bestaat dat de Nederlandse vaartuigen (tot 300 pk) opgezadeld worden met een tachograaf. De Direktie Visserijen wacht nog op een wetenschappelijk advies om tot de verplichte plaatsing van wat als een 'fraudebestendig apparaat' omschreven wordt. Met een dergelijk registreerapparaat aan boord wil de overheid op een eenvoudige manier kontroleren of een vaartuig al dan niet gevist heeft met een hoger vermogen dan 300 pk binnen de 12-mijlszone. Wie voor de kosten opdraait (10.000 tot 25.000 gulden) als het zover komt zal later wel blijken. Wordt het toestel in Nederland verplicht, dan zal bij de Europese Kommissie een voorstel worden ingediend om de vistachograaf in de hele EG in te voeren. Het Ministerie van Visserij wacht echter niet op dat toestel om nu reeds kontroles op de motorvermogens op zee uit te voeren.

Waddenzee beschermd

Delen van de Waddenzee worden volgend jaar gesloten voor de visserij op mosselen en kokkels. Daartoe hebben Nederland, Duitsland en Denemarken besloten tijdens de Waddenzee-konferentie in het Deense Esbjerg. Het gaat om gebieden die ekologisch van hoge waarde zijn.

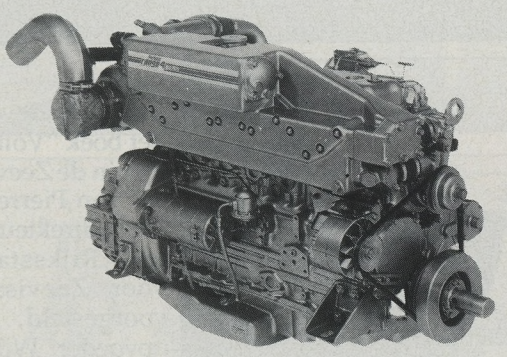
Tien extra zeedagen

Omdat zowel het Nederlandse schol- als kabeljauwkwotum nog niet aan uitputting toe zijn krijgen de Nederlandse vissersvaartuigen tien extra zeedagen. De gunstmaatregel komt de boomkor- en de rondvisvloot ten goede. Half november bleek het scholkwotum nog maar voor 68 procent benut en van de toegelaten vangsthoeveelheid kabeljauw bleef nog de helft over.

EN NOG DIT ¤ AID-inspekteurs achtervolgden een vistransport van de noordelijk gelegen Eemshaven tot in Vlissingen. De AID-ers volgden het sorteren met argusogen maar moesten onverrichterzake afdruipen. ¤ De visafslag van IJmuiden rondde op 1 november de kaap van 100 miljoen gulden (1,8 miljard frank), het resultaat van de verkoop van 21 miljoen kilogram vis. De totale omzet bedroeg vorig jaar 108 miljoen gulden. ¤ Urk bereikte eind oktober al 200 miljoen gulden. ¤ De vissersfamilie Siereveld uit Colijnsplaat, reeds eigenaar van de KG.17, KG.14 en de *Belgische* O.229, heeft er een vierde kotter bij. De nieuwe aanwinst is de KG.15 Hendrik, een typische garnaalkotter (l.o.a. 22,95 m., 300 pk) gebouwd bij *Welgelegen* in Zoutkamp. ¤

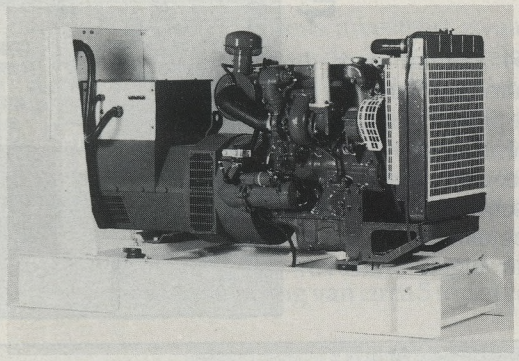
Perkins

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

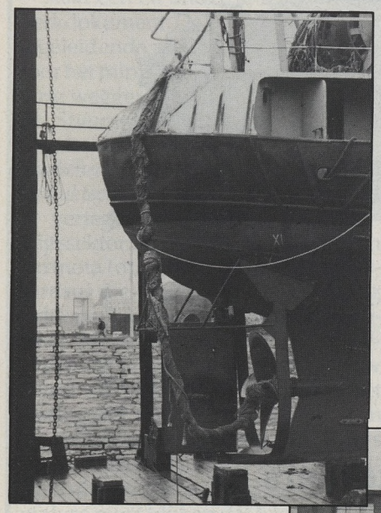
Hunter n.v.

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

de maand in beeld





In Oostende werd het boek "Volksgeloof in de Zeevisserij" van Pierre Hovaert, direkteur van het Rijksstation voor Zeevisserij, voorgesteld. Ibis-opvoeder William Lievens zorgde voor bijpassende amusante cartoons.



De *Kijker(s) van kapitein Bestenbustel* zijn uitgereikt. De laureaten (zie ook elders in dit blad) proberen even of het eerbewijs ook praktisch nut bezit.

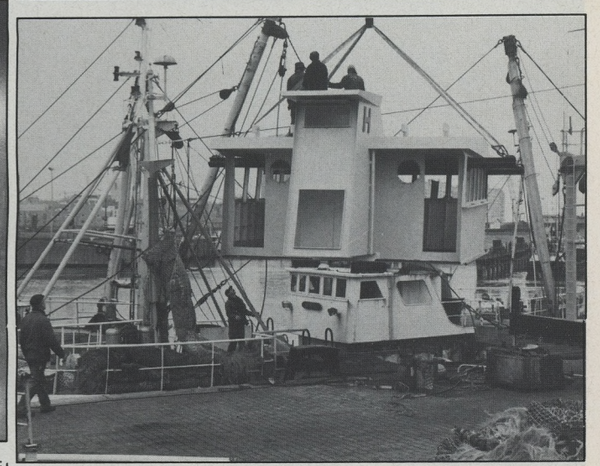


Staking in de Franse havens lag aan de basis van de afleiding van de Sally-ferries naar Oostende. Zowel de Sally Sky (links) als de Sally Star (rechts) brachten voor het eerst passagiers aan wal in Oostende. In het verleden voerden de ferries al enkele proefvaarten uit die nu hun nut bewijzen. De schepen werden afgemeerd aan de Sally-terminal waar ze minder in het zicht lagen van het RMT-kliënteel.

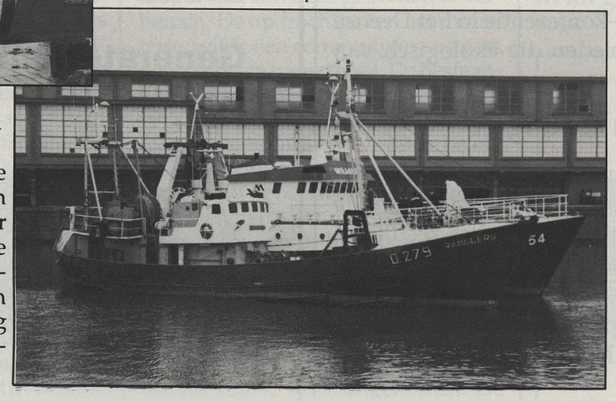




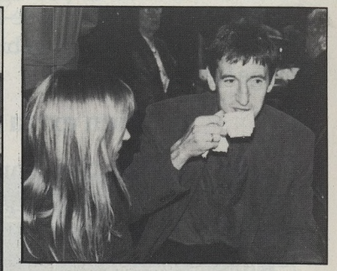
Een nachtelijk zicht op de scheepswerf Beliard Polyship leverde dit fraaie beeld op. Op de droogzettingsinstallatie ligt de mijnenjager M.923 Narcis.



De Oostendse vismijn krijgt steeds meer de allure van een bouwwerf.

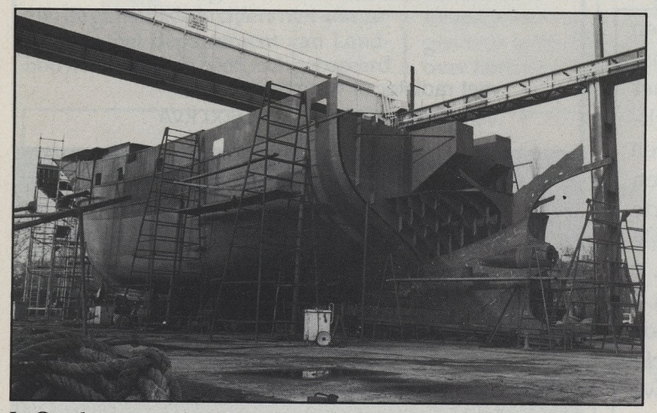


De O.154 Wilmar nam de O.279 Ramblers langszij en bracht de plankenvisser naar de Oostendse slipway. De O.279 kreeg immers een korre in de schroef. Wat dat aan miserie betekent weet menig visser uit eigen ondervinding.

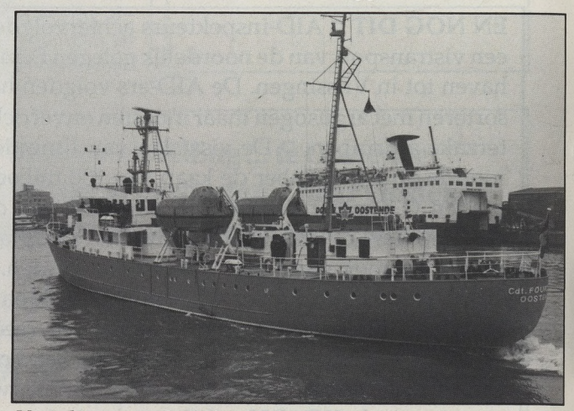


Club Brugge-speler Franky Vander Elst betrapt bij een kom vissoep op de receptie na de inzegening van de nieuwe Z.186 in Zeebrugge.

De Rederij Hertsens investeert zwaar in de modernisering van de Z.583 Angelina, een twintig jaar oude ex-plankenvisser. De bokkentreiler kreeg niet alleen een nieuwe binnenwinch van Brusselle aan boord maar Renaud Diesel plaatste ook een nieuwe motor. De nieuwe aluminiumbrug, gebouwd en geplaatst door smederij St.-Martin, zal het schip een totaal nieuw uitzicht geven en tevens een gewichtsbesparing van circa 5 ton opleveren.



In Oostkamp vordert de cascobouw van de nieuwe Z.47 Saturnus. De konstruktie werd in onderaanneming uitbesteed aan de Belgische Scheepsbouw Combinatie (BSC). De Zeebrugse Scheepswerven zullen dan verder instaan voor de afbouw.



Voor het eerst sinds juni is het opleidingsschip van de Hogere Zeevaartschool, de Cdt Fourcault, weer uitgevaren. In de komende weken onderneemt het schip een aantal één-dagsreizen met de studenten.



Tijdens de *Week van de Blankenbergse Visserij* liep in het Oud Stadhuis een tentoonstelling georganizeerd door de vissersfolkloregroep *Ebbe en Vloed*. Honderden belangstellenden kwamen een kijkje nemen.

In Oostende vierde het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek (IZWO) het twintigjarig bestaan van het onderzoekscentrum.



Kurt Carlson en de 'Flying Enterprise'



DE UIT DENEMERKEN afkomstige kapitein-ter-lange-omvaart **Kurt Carlson** werd wereldberoemd door de manier waarop hij zijn vaartuig, de *'Flying Enterprise'* probeerde te redden. Hij trotseerde met veel moed het helse weer en nam zoveel persoonlijke risico's dat de gehele wereld zich afvroeg wat de lading wel kon zijn die zoveel inzet vergde.

Verkeerd gestouwd

Kerstmis 1951 nadert. De Noordzee wordt belaagd door stormweer. Toch vaart het vrachtschip de *'Flying Enterprise'* van de rederij *Isbrandtson* de haven van Hamburg uit. Aan boord: een lading ijzer en auto's. Ook een tiental betalende passagiers zijn ingescheept. Het schip doorklieft de golven en kiest zijn route naar New-York. Eens Het Kanaal doorkruist stampt en rolt het de Atlantische Oceaan in. Het geweld neemt toe. De ☞

watermassa's beuken tegen de romp en slaan op het dek. Kapitein **Carlson** heeft moeite om de vrachtvaarder op koers te houden: de lading is slecht gestouwd.
Ten zuidwesten van Ierland begint op 26 dec. 1951 de lading te schuiven. De *'Flying Enterprise'* maakt een lichte slagzij. Intussen slaan huizenhoge golven over het schip. De slagzij wordt groter en op 28 december worden noodoproepen de ether ingestuurd. Ierse reddingsboten en schepen uit de omgeving spoeden zich naar de onheilspositie. De bemanningsleden en passagiers worden in moeilijke omstandigheden van boord gehaald. Op 29 december heeft het schip reeds een slagzij van 60 graden. Kapitein **Kurt Carlson is de enige die weigert van boord te gaan**. Hij blijft op post op een schip in hachelijke toestand.
Vanaf nu richten alle ogen zich op de verdere afloop van het drama. Door de daarop volgende gebeurtenissen worden de media argwanend t.a.v. de lading. Ze ruiken nieuws. **Na de redding van de opvarenden komen Amerikaanse oorlogsbodems bij het in nood verkerend vaartuig en blijven in de omgeving. De torpedobootjager 'Willard Keith' blijft er omheen cirkelen. Merkwaardig is dat slechts Engelse hulp welkom is en een Frans aanbod niet. De haven van Brest, Frankrijk, is veel dichter dan Falmouth. Toch wordt beslist de 'Flying Enterprise' naar Falmouth te slepen. De Franse sleepboot 'Abeille 25' verschijnt eerst op het toneel. Zijn hulp wordt geweigerd.** Men wacht op de Britse *'Turmoil'*. Om de tros te bevestigen stapt de stuurman van de *'Turmoil'* over op de *'Flying Enterprise'*. In het licht van de Koude Oorlog spekuleert de pers inmiddels op de aanwezigheid van een geheim wapen.

Belgen

Door het slechte weer schuilen vissersschepen van allerlei nationaliteiten in de havens van Cornwall. Te Newlyn wordt de **0.278** van eigenaar **Achiel Gonzales** benadert door een kameraploeg van de Britse BBC. Ze stellen voor 500 pond sterling (toen een grote som) per dag te betalen om tijdens de storm uit te varen, zodat de ploeg ter plaatse kan filmen. Schipper **Marcel Gonzales** neemt het aanbod aan. Terwijl het materiaal aan boord genomen wordt verspreidt zich het gerucht dat de *'Flying Enterprise'* gezonken is. De reis gaat dus niet door. Een nieuwe storm verhindert het verdere sleepwerk. Vooraleer de berging tot een goed einde kan gebracht worden kapseist het vrachtschip op 10 januari 1952. **Kurt Carlson** en de stuurman van de sleepboot kunnen nog net op tijd het schip verlaten.

Nasleep

Intussen is de kapitein wereldberoemd. Iedereen beseft dat er een geheim belang op het spel had gestaan. Heel Amerika vereerde kapitein **Carlson. Tijdens een *'Tipperparade'* te New-York wordt hij toegejuigt door 300 000 sympathisanten.** Hij krijgt een hoge onderscheiding. Het aanbod om mee te werken aan een film over de ondergang van zijn vaartuig wuift de kapitein weg met de woorden: *"Ik heb slechts mijn plicht gedaan.'*
Maanden later lekt uit dat er toch een **geheime lading** aan boord zou zijn. Ze zou bestaan uit een paar kisten *zirconium*, een stof, nodig om het juiste metaal voor de Amerikaanse atoomonderzeeër 'Nautilus' te gieten. Verschillende bergingsmaatschappijen spelen met de gedachte een kijkje te nemen in het vrachtschip. In augustus 1953 gaat het bergingsvaartuig *'Rostro'* op zoek naar buit. **De bergers slagen er in om kluizen vol Amerikaanse en Britse bankbiljetten op te halen.**
Zowel **Kurt Carlson** als de rederij Isbrandtson ontkennen dat het geld van de *'Flying Enterprise'* afkomstig is. Er zou boven een verkeerd wrak zijngeopereerd. De bergers van hun kant beweren echter het tegendeel. Na 1953 valt de berichtgeving over de vrachtvaarder stil. Eindelijk kan het schip rusten. **Kurt Carlson** overlijdt in november 1989 op 75-jarige leeftijd in zijn Amerikaanse woonplaats in de staat New Jersey.

en de reeks gaat voort

En op hetzelfde ogenblik dat Carlson in Amerika gelauwerd wordt vecht een Oostendse schipper tien dagen lang tegen een ontketende zee om het behoud van zowel zijn schip als het vaartuig dat hij op sleeptouw heeft. Deze getuigenis verhaalt HVB volgende maand.

Daniël Pots

BBL
De bank die verder denkt dan een bank

zee & liefde in het volkslied (5)

Een toevlucht voor jonge vrijers

Als de ouders het lief van hun kleine 'niet zien zitten', dan kan de zee als uitkomst dienen. Zoals in het lied van *Victor en Amalia*. Hij was de zoon van een rijke koopman, zij een meisje *'laag van stand'* De liefde was zo sterk dat Amalia bevrucht raakt. Victor moest op zeker ogenblik op reis over zee en wilde zijn Amalia *'geld en horlogie'* ten onderpand geven. Maar daarvan wou Amalia niet weten; ze wilde samen met hem vertrekken.
Waarschijnlijk om reiskosten te sparen, verkleedde ze zich als matroos en trok aan boord met haar pluizak terwijl Victor afscheid nam van zijn ouders aan wie hij niets verteld had over Amalia.
Na enkele dagen varen stootte het schip door een storm op een rots en verging. Een geluk met een ongeluk: Victor en Amalia wisten zich te redden en kwamen terecht op een eiland waar Amalia twee schone kinderen ter wereld bracht. Ze werden op het eiland liefdevol verzorgd door een negerin. Drie jaar later kwam er een Hollands schip voorbij dat de drenkelingen oppikte, de negerin mocht ook mee. Pa en ma van Victor waren gelukkig dat het zo goed afgelopen was en de twee mochten trouwen. Ze leefden nog lang en gelukkig dank zij de goede zorgen van de negerin en de liefde van hun twee kinderen
In het lied over de lotgevallen van *Dominikus en Theresia* loopt het minder vrolijk af. Domien moest wel priester worden van zijn vader, waarschijnlijk omdat het in de kroostrijke christelijke families zo hoort, hij voelde er wel iets voor, maar hield toch meer van Theresia met wie hij huwde. Om zijn *'grote koopmanschap in kant en lijnwaad garen'* uit te breiden ging hij zich met vrouw en twee zonen vestigen in Amerika. Helaas, gedurende de overtocht kwam hun schip in een storm terecht. De familie van Dominikus kan zich evenwel redden. De dichter van het lied moest verondersteld hebben dat de Atlantische Oceaan niet veel groter was dan het meer van Genesareth waar het volgens de Bijbel eveneens geweldig kon stormen: Theresia met haar twee zonen geraakten in een bootje dat hen naar Amerika voerde. Dominikus moest zich met een plank behelpen. Hij kwam niet verder dan de Spaanse kust. Van daar trok hij naar Frankrijk en vermits hij dacht dat zijn vrouw en zijn twee kinderen omgekomen waren op de zee, is hij dan toch maar priester geworden. Maar intussen leed Theresia met haar twee zonen grote ellende in het verre Amerika: ze moest zelfs gaan bedelen voor haar brood. Tot ze op zekere dag de Ambassadeur van Frankrijk ontmoette die haar de middelen gaf om terug te keren naar Frankrijk met haar twee zoons. Tijdens de overtocht met het schip werd ze zodanig zeeziek dat men haar aan land moest zetten en dat was toevallig in de nabijheid van het dorp waar haar Dominikus pastoor was. Theresia voelde haar einde naderen en de pastoor werd er bij gehaald. De vreugde om het onverwachte weerzien werd echter vergald door het overlijden van Theresia. Maar vader pastoor zorgde verder voor zijn twee zonen. Einde goed alles goed.
In een ander lied is het *Alfons en Idalia* die een gelijkaardig avontuur beleven.

Te laat

Met de *hertog van Brunswijk* liep het af op een nippertje: zijn vrouw was wel hertrouwd, maar het was hij die bij de bruid mocht slapen. Maar er is een ander liedje dat minder vrolijk afloopt. Daarin gaat het over de man die zich uit armoede geëngageerd had als zeeman op een oorlogsschip. Na lange jaren kwam hij terug naar zijn vaderland en ging een pint drinken in de herberg van zijn vrouw. Hij was verwonderd dat zijn echtgenote, die hem niet herkende, er nog twee kinderen had bijgekregen. Ja, zegde ze, mijn man is lang geleden weggegaan en ik heb al die jaren geen nieuws meer gekregen, zodat ik dacht dat hij op de zee gebleven was en ik ben dan maar hertrouwd. De sukkelaar in dit geval kwam hier enkele jaren te laat en mocht het opnieuw aftrappen.

Met zeer veel fantasie

We kunnen op die manier nog verder doorgaan en leren welke rol de zee gespeeld heeft, niet alleen in het leven van de mensen, zowel van de gewone man als van de 'high society' als van de visser, de zeeman en de landman. Maar vooral dan in de verbeelding van de dichter van het volkse lied. Het is dan ook te begrijpen dat die liederen insloegen wanneer men het had over die geheimzinnige gevaarlijke zee want, behalve de mensen die aan de kust woonden en de zeelieden waren er in die tijd weinig mensen in het binnenland die ooit de zee hadden gezien.
Hierdoor bleef de zee in de verbeelding van velen het geheimzinnige wezen dat scheidt en weer bijeenbrengt. De zee die zelfs toelaat de onmogelijkste dromen in verzen om te zetten en te bezingen. Zoals in het marktlied over het boertje uit Veurne Ambacht dat nog nooit de zee gezien had. Dit lied werd niet alleen in West Vlaanderen verspreid: *"gedicht(?) en gezongen"* door *Aloïs Van Peteghem* (Veurne) en in dezelfde periode door *Louis Van der Plancke* (Heist), maar werd door *Lucy Gelber* ook opgetekend te Arendonk. Het boertje dat nog nooit de zee gezien had — het mocht hem kosten wat het wilde — trok naar Oostende. Daar zag hij hoe de schepen voortgedreven werden door de wind. Dat kan ik ook op mijn bedrijf! dacht het ventje. Terug op zijn hoeve, verkocht hij zijn paard, bond bezemstelen en vorken aaneen met repen en koorden, bevestigde zijn zaadkleed aan die mast en zou met dit gevaarte uit ploegen gaan. Hij had zijn geburen bijeengetrommeld om hen te tonen hoe het zou moeten gebeuren. Helaas, het werd een katastrofe, zoals te voorzien was. Met de tegenvallers, zoals dat het geval was bij ons simpel boerke, kon gelachen worden door de toehoorders. Maar terwijl in bijna alle andere gevallen wel een en zelfs meerdere tranen weggepinkt werden, was men over 't algemeen tevreden dat alles toch nog goed afgelopen was zodat de zee haar bestemming van scheiden en weer verbinden voor de zoveelste maal in het volkslied had waargemaakt.

(slot)

Jef Klausing

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-2,60 m 84 pk. Volledig uitgerust. Zeefmachine, CB, Radar, VHF : 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*

Bokkenvaartuig te koop, 23 meter. Nieuwe motor 1990, nieuwe schroefas 1991. Gunstige prijs. 058/23 60 92

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

GEZOCHT: DOODSBRIEF OF BIDPRENT Goes Arthur †1943, Goes Jan†1914, Goes Jan †1931. Neem aub kontakt op met Marcel Goes, Westbilklaan 12 te 8470 Gistel Tel: 059/279 019

Hier had uw zoekertje kunnen staan

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.

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

Te koop: hogedrukreiniger KEW 75 bar. Goede staat. 7 000 BEF Tel: 050/54 74 92

Te koop: stalen garnaalboot, 16 meter, motor Cummins 140, 1973, vuile staat. 750 000 BEF 050/54 74 92

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.

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: stalen vissersboot
L.: 12 m, B.: 4 m., motor: 150 pk, uitgerust voord e garnaalvisserij. Tel: 050/54 67 06

Volledige kruiersuitrusting + wagentje te koop. Prijs: 5 000,- BF. Inlichtingen na 18 uur: 059/41 76 24

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

Te koop: **drie haringnetten**, één volledig nieuw en twee reeds bevist. 90 000 BEF Tel: 059/50 46 78 (O.303)

Te koop: bokkenvisser 660 pk met vismachtiging. 22 miljoen B.F. Tel: 059/32 17 23.

Nieuwe schroef te koop, 1,5 meter doorsnede, dient voor straalbuis. 058/23 60 92, bel na 20 uur.

van schepen & van mensen & van de zee

Verleden maand beëindigde LIN *zijn* epos over de pioniersdagen in het voormalige Belgisch Kongo. Vanaf deze maand gaat deze oud-visser en loods op rust verder met zijn poëtische bijdragen over het zeemansverlangen

Er wordt wel eens onderzoek verricht naar de gevolgen van stress en vermoeidheid aan boord van schepen. Het is niet nodig naar de oorzaak van beide kwalen te raden, zij kan in 't algemeen op nogal eenvoudige wijze worden nagetrokken, maar rampen als gevolg van stress en vermoeidheid zouden ons meer kunnen leren. Er mag gesteld worden dat bemanningen steeds beperkter worden maar dat deze kleine groep steeds meer taken opgelegd krijgt! Bewijzen die uit zo'n onderzoek voortvloeien kunnen aanleiding geven tot het stellen van algemene maatregelen die veiligheid van schip en bemanning waarborgen.
Het zijn evenwel niet alleen het gebrek aan rust en het extra harde werk die het huidige zeemansbestaan overmatig belasten. Over de ongemakken van rollen en stampen zullen we maar zwijgen, het hoort erbij. Maar geluidsoverlast, trillingen, onveilige arbeidsomstandigheden zijn nieuwe verschijnselen in de scheepvaart.
Kleiner wordende bemanningen voeren vanzelfsprekend de hun opgelegde taken uit maar dat gaat dan uit van de gewijzigde werkpatronen. Een gezagvoerder komt vermoeid op de brug en valt in slaap, zijn schip loopt aan de grond, een stuurman overschat zijn lichamelijke mogelijkheden: in de drie dagen voorafgaand aan de stranding van zijn schip had hij zes uren geslapen! Het ligt voor de hand dat de man leed aan bewustzijnsvermindering tengevolge van een tekort aan slaap.
Elders had een schipper niets van de aanvaring bemerkt omdat hij in de stuurstoel in slaap was gevallen. Er gebeurde een aanvaring doordat een onbevoegde matroos in de stuurstoel was ingeslapen met als gevolg dat hij niet uitgeweken was voor een schip dat van stuurboord in kwam. Stress en vermoeidheid, verborgen duivels, dolen rond aan boord. Zij spruiten uit de prioriteit van de ekonomische motieven op de veiligheid!
Op deze manier kan de rederij er moeilijk in slagen eenzelfde ploeg mensen voor langere tijd aan boord te houden want het werk aan boord bevat alle ingrediënten om afkeer te verwekken. Aldus worden schepen duiventillen en zij varen noch veilig noch gelukkig. Zo gaat dat.
Het vraagstuk is niet eigen aan ònze maritieme wereld, elders gaat het beslist niet beter, het is een wereldomvattend verschijnsel. Iedereen aan boord is tegenwoordig tot klusjesman gepromoveerd, ieder bemanningslid klaart een veelheid aan taken. En men zegt nu dat de zeeman *polyvalent* is geworden!
Het is geen mirakel als men aan boord van een schip de gezagvoerder in werkpak, zwart als 't gat van een neger, ziet opduiken uit de machinekamer waar hij een klusje heeft geklaard. *Polyvalentie* is *in*. Het hele schip houdt de hele bemanning bezig, permanent, dag en nacht. Laat je niet afschrikken door het stadhuiswoord *polyvalentie'*, t is gewoon een dekmantel voor de term klusjesman.
De romantiek drijft ergens in de nevel van de tijden. Treilers hebben aan boord de laatste snufjes op gebied van navigatie, visopsporing, voortstuwing en visbewerking: het zijn snelle, vlottende fabrieken omringd van wind, golven en sterren.
Hoge operationele kosten zijn een ernstige handikap en er dienen serieuze produktiviteitsinspanningen geleverd teneinde de kosten te beperken. Dat weten alle reders en het is voor hen die toch hun hele bestaan met de zee te maken hebben een dramatische situatie. Toch blijft de treiler varen, zij doet zoals de boer die alsmaar voortploegde.
Altijd zullen er mensen zijn die schepen willen bouwen en anderen die er mee willen varen en als de reder geen bemanning kan aanmonsteren dan vaart hij er zelf mee. Er is immers geen avontuur zonder schip...

"*O, wat is het leven alledaags*" klaagde Laforgue. Maar hij die zich niet bij die alledaagsheid wil neerleggen vindt wel middelen. Het varen blijft ook in moderne tijd een avontuur. Je hoeft niet altijd achter een rok aan te lopen om het avontuur te vinden. Voor velen onder ons is het bestaan te goed geregeld en hoe kan men daar beter aan ontkomen dan door 't zeegat te kiezen, al gaat dat tegenwoordig weerom niet zo gemakkelijk, want die naar zee wil moet daartoe opgeleid zijn. Dat wel. Het blijft evenwel een avontuur dat fantasie en spanning opbrengt, ook in de gesofistikeerde wereld van de moderne scheepvaart. Er zullen immers altijd mensen zijn die willen tonen wat ze kunnen, die zichzelf willen bevestigen, want de dynamische mens streeft ernaar zijn mogelijkheden hard te maken, al zijn mogelijkheden te aktualiseren.
En als je geen zittend gat hebt waar voel je je beter dan aan boord van een of andere barkas?
De tweede dag scheidde God de wateren van het land en de vijfde dag schiep hij de vissen en vanaf die dag zijn er stijfkoppen die de monotonie van de zwendel en de beunhazen aan de wal de rug hebben toegekeerd. Niemand zou deze getormenteerde zielen nog kunnen losmaken uit het element waar de stilte zoveel beter te verdragen is dan de wal, waar men nog dingen mag vertellen zoals ze zijn, waar men zijn gedachten niet met een *oliebaaitje* hoeft aan te kleden vooraleer ze uit te spreken.

LIN

Oostende tijdelijk thuishaven voor EG-kontroleschip?



De hektreiler Ernst Haeckel verlaat Oostende en zet koers naar het Duitse Rostock. (Foto gw)

Oostende kreeg het bezoek van de *Ernst Haeckel*, een gewezen Oostduits fabrieksschip dat door de EG werd gecharterd. De hektreiler bleef enkele dagen afgemeerd in het Vlotdok. Intussen bracht de bevelvoerende kapitein verslag uit bij de Europese Kommissie in Brussel.

De *Ernst Haeckel* uit Rostock, 62 meter lang, 2.000 pk sterk en amper vier jaar oud, liep zondag 17 november Oostende binnen. De 23-koppige Duitse bemanning had er bijna een uithuizigheid van zeven maanden opzitten. Dinsdag 19 november zette de hektreiler koers naar de *Heimat*.

Het schip werd door de Europese Gemeenschap voor één jaar gecharterd om EG-visserijschepen in het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan, het Noorse bekken, de Oostzee en Canadese visgronden te kontroleren. Gebieden waar geen Belgische vissersvaartuigen te vinden zijn, maar des meer Spaanse en Portugese. Het oponthoud in Oostende was niet enkele bedoeld om de drie kontroleurs van boord te laten, maar ook om de kapitein toe te laten verslag uit te brengen over zijn bevindingen.

De *Ernst Haeckel* heeft als opdracht de naleving van de internationale verordeningen en de richtlijnen voor te visserij na te gaan. Daaronder valt de kontrole op het vistuig en de vangsten. In de komende maanden zal de hektreiler met het niet mis te verstane opschrift *Fishery Patrol* meermaals in Oostenden afmeren. De eerstvolgende keer is voorzien in de loop van januari. (gw)

70 ton vis in beslag genomen in Zeebrugge

Op dinsdag 12 november (op maandag 11 november, dag van de Wapenstilstand, werd niet geveild) werd niet minder dan 70.000 kg vis in beslag genomen. De vis, vooral tong en pladijs, had een marktwaarde van 13 miljoen frank. De vis was afkomstig van gesloten visgebieden en bevond zich aan boord van de vaartuigen Z.14 'Brandon Star', Z.69 'De Kaper' en Z.84 'De Klauwaert'. Het optreden van de kontrolediensten zorgde voor heel wat heibel in de Zeebrugse vismijn.

Over de kommentaren die in deze kwestie ten beste gegeven worden willen we ons niet uitspreken. Feit is dat sommige vaartuigen ernstige risico's nemen. Met de huidige kontrole, o.m. vanuit de lucht, worden onweerlegbare bewijzen geleverd die de overtreders duur te staan kunnen komen.

Kalender

DECEMBER

3 Voordracht over "De haringvangsten te Nieuwpoort tijdens de tweede wereldoorlog" door Jef Verbanck ('t Kasteeltje, Hoogstraat 2, Nieuwpoort, 14 u. 30, inkom 50 fr.)

6-12 "Nautique", vakbeurs voor watersport in Parijs (Fr.)

17-19 "Finfish Hatchery in Asia 91", Tungkang Marine Laboratory, Taiwan

23 "Strand- en Schelpenwandeling" in Nieuwpoort (start 10 u. aan Hendrikaplein, zeedijk)

JANUARI 1992

4 Kerstboomverbranding en sprotbedeling in Nieuwpoort, vanaf 17 u. op de zeedijk (Hendrikaplein)

12-20 Sea Side Show 92 in Media Center, Oostende (10-18 u.)

17-21 "92 Food Expo" en "International Food and Aquipment Show", Taipei World Trade Centre, Taipei (Taiwan)

19-21 "Seafood Europe" in Amsterdam (RAI-complex)

29-31 "Asia Pacific Conference on Algal Biotechnology", University of Malaya, Kuala Lumpur (Maleisië)

FEBRUARI

4 Voordracht "Mijn vissersleven in Engeland tijdens de tweede wereldoorlog" door André Van Craeynest ('t Kasteeltje, Hoogstraat 2 in Nieuwpoort, 14 u.30, inkom 50 fr.)

5-9 "Ozeanum", grandioze zeedierententoonstelling in Jaarbeurs Utrecht (Ned.)

7-9 "Indian Seafood Trade Fair", Cochin (India)

6-8 "The fish industry Exhibition" in Dublin (Ierland)

Noordzee roofzee

Na gedurende vele afleveringen het epos van de Oostendse en Nieuwpoortse *kaapvaart* beschreven te hebben startte *Walter Debrock* in HVB het verhaal van de *zeeroverij*. Een eerste aflevering verscheen in HVB 10 van 4 oktober, verleden maand had de auteur het dan weer over de 'Likedelers'. Vandaag, in het derde deel gaat dit schokkende verhaal verder. Of hoe de zeerovers de internationale handel danig in de war stuurden!

Beschermingsmaatregelen tegen de Zeeroverij

De oprichting van een ***classis Britannica***, de oorlogsvloot van Bretagne, door de Romeinen en in de derde eeuw, was een machtige poging om de zeeroverij in het Kanaal en op de Noordzee massaal te bestrijden, al moet gezegd dat die strijd een weinig glorierijke afloop had. De vloot van Hamburg tegen de *"likedelers"* was een andere grootse poging in dezelfde richting die met succes slaagde.

Maar, wegens het ontbreken van sterke centrale machten, de versplintering van het gezag en, bijgevolg, het ontbreken van centraal georganiseerde en permanente oorlogsvloten, diende men andere methoden aan te wenden om de visserij en de koopvaardij te beschermen tegen de rovers op zee.

In de eerste plaats, wie op eigen risico vaart, zonder medevarenden, reist *"op eighen pluck ende risque"*. Wel werden de koopvaardijschepen bewapend.

Van die bewapening, vòòr kanongeschut op de schepen kon worden opgesteld, moet men zich niet teveel voorstellen. Doorgaans waren er leden van de bemanning of speciaal daartoe aangeworven soldaten die gewapend waren met zwaarden, lansen, voet- of handbogen. Men kon, vnl. vanop oorlogschepen, brandende toortsen, stenen potten met ongebluste kalk, uit de masten of uit het boord der schepen op de vijand werpen. Men kon dreggen en enterhaken uitwerpen om de vijand aan te klampen; men streed man tegen man zodra de zeebodems mekaar hadden aangeklampt. Dit verklaart ook het relatief groot bemanningscijfer op de schepen uit die tijden.

De grootte en de hoogte der schepen maakten het eventueel mogelijk de aanvallers in de grond te zeilen en de entering moeilijk te maken, vandaar op voor- en achterschip een soort stelling met gekantelde verschansing, de *"kastelen"* leert ons *J. Van Beylen*, onze bekende kenner van de middeleeuwse schepen. Die kastelen waren bedoeld als gevechtsposten en werden zelfs gaandeweg, als vast onderdeel van de schepen gebouwd. Die vorm werd tot op heden in feite bewaard in de scheepsbouw in het algemeen.

Men gaat zowaar over tot het plaatsen van kanonnen aan boord van de schepen, wanneer het buskruit in voege komt. Het eerste verslag daarvan vinden we in 1336, toen *Lodewijk van Male*, graaf van Vlaanderen, schepen met kanonnen uitzond om Antwerpen aan te vallen.

Later zal men zelfs gaten in de zijkant van de schepen aanbrengen, zodat er kanonnen konden in gemonteerd worden, een uitvinding, naar het schijnt, van de Engelsman *James Baker*, een scheepsbouwer ten tijde van *Hendrik VII* (15de eeuw).

Onder de reders en de kooplui werden bovendien overeenkomsten afgesloten met het doel tot gemeenschappelijke verdediging.

In onze gewesten werd aldus in *"admiraelschap"* gevaren. Dat woord admiraal komt van het Arabisch *"amir-al-bahr"* -bevelvoerder van de zee-en werd naar het schijnt, voor het eerst in de marine gebruikt door de Sicilianen. De Fransen namen het over en in de 13de eeuw was het reeds in gebruik in Engeland om de officier aan te duiden die het bevel voerde over de *"Cinque Ports"*, d.i. het verbond van de vijf havens Hastings, Romney, Hythe, Dover en Sandwich

Het in *"admiraelschap"* varen geeft dus aan dat men in konvooi vaart onder het bevel van een admiraal. Elders zal men spreken van *"ghezwoorne vaeren"*.

Reeds in 1475 vaardigde *Karel de Stoute* een ordonnantie uit om deze vormen van varen ter kollektieve verdediging tegen de zeerovers, te reglementeren. Wie zich niet zou houden aan de voorgeschreven maatregelen zou schip en goed verbeuren.

Voor de bescherming van de Visserij reedden de *"zeesteden van Vlaanderen"* oorlogsschepen uit ter bescherming van de vissersvloten en zelfs van bepaalde tochten van de koopvaardijvloot. Onze historici *R. Degryse*, een Oostendenaar, en *J. Craeybeckx*, publiceerden over de konvooiering uitstekende studies. Men zal in onze gewesten een centraal admiraalschap organiseren, maar het zou lang duren vooraleer orde werd geschapen ter zake, wegens talrijke knoeierijen en het gebrek aan onbaatzuchtigheid bij heel wat overheidspersonen...

Enkele typische Feiten

Het transport ter zee had in het Noorden tot een bloeiende handel van produkten uit Zuid en Oost geleid. Vooral de Britten waren zeer belust op handel met Vlaanderen. Maar de zeeroverij was en bleef een bestendige bedreiging, omdat ook de Britse zeelui er maar al te graag en al te veel aan deelnamen..

Een typisch voorbeeld vinden we bij de beroemde Engelse dichter *Chaucer*, die herhaaldelijk met Vlaanderen banden heeft gehad. Hij kreeg in 1343 van zijn vorst de toelating om 40 *"quarters of wheat"* van Ipswitch naar Vlaanderen te vervoeren, *"if one could get past the pirates"* (als men kon ontsnappen aan de zeerovers.)... zegde een kommentator!!

Uit het archief van de Duitse Hanze — het verbond der Noordduitse

☞

handelssteden, die vanaf het begin der 13de eeuw Brugge en Damme rijk en beroemd hielpen maken — blijkt dat de hanzeatische koopman in voortdurende angst leefde om wat niet enkel met zijn winst zou gebeuren, maar vooral ook om de schrik voor zeeroverij en kaperij. In vele gevallen moest het Hanzekantoor te Brugge trouwens protesteren tegen plagerijen en vooral tegen zeeroverijen, waarvoor elke schadevergoeding werd geweigerd, in strijd met nochtans gewaarborgde vrijgeleiden.

Trouwens, onveiligheid van de scheepvaart had reeds de Hanze bewogen van 1388 tot 1392 Brugge te verlaten. Het handelsverkeer in die tijd werd vooral door Engelse zeerovers gestoord. Een typische illustratie voor die toestand wordt geboden in 1351 door de aanval van Engelse zeerovers op een Duits schip in de Vlaamse kustwaters. De beroofde koopman herkende later op Vlaams grondgebied een der aanvallers, een koopman uit Bristol. De Engelsman werd aangehouden, maar de Vlaamse autoriteiten, beducht voor moeilijkheden met Engeland, lieten de zaak vlotten, zodat de Duitse kooplui het besluit moesten nemen de handel met Vlaanderen te staken, vooraleer recht kon geschieden!

Vooral de overgang van de 14de naar de 15de eeuw werd gekenmerkt door een bloeiende zeeroverij in het Westen, op de Franse en de Noordzeekusten. Klachten uit die tijd doen veronderstellen dat de Vlaamse vorsten, *Jan zonder Vrees* en *Filips de Goede*, om redenen van politieke aard — het beruchte *"raison d'Etat"* — vaak weigerden de nodige tegenmaatregelen te nemen om de Schotten en de Spanjaarden, grootste schuldigen, te straffen en in te tomen.

J. Van Houtte, in zijn *"Geschiedenis van Brugge (1982)"* schrijft daarover zeer duidelijk:

"De aanhoudende vijandelijkheden tussen Engeland en Frankrijk, met als hoogtepunt de Honderdjarige Oorlog (1338-1453) hadden, trouwens in beide landen de piraterij, ook buiten oorlogstijd, tot een vrij normaal bestaansmiddel van hun kustbevolkingen gemaakt, en ook anderen dan de vijand werden er geregeld door getroffen. Op bepaalde ogenblikken gaf zij zelfs aanleiding tot regelrechte oorlogen ter zee tussen de Vlamingen en de kapersteden."

Normaal bestaansmiddel! Ook wel eens voor de Vlamingen...

Niet enkel handel en nering werden getroffen door dergelijke mate van zeeroverij, doch zelfs de Schone Kunsten moesten er onder lijden. Zo had de bekende Italiaanse bankier *Angelo Tani*, agent van de bekende Medici-bank, bij de beroemde schilder *Memlinc*, een altaarstuk, een *"Laatste Oordeel"*, besteld ter versiering van een kerk in Florentië. Maar de beruchte Duitse zeerover uit Danzig, *Paul Beneke*, had gehoord over het transport van dit merkwaardig kunststuk naar Italië en legde zich in hinderlaag langs de vaarroute. Het schip, dat het schilderij vervoerde werd door de zeeschuimer veroverd en het schilderij gevankelijk als buit naar Danzig afgevoerd, alwaar het ging prijken in de Mariënkirche, tot het, naar het schijnt, onlangs aan Florentië werd teruggeschonken.

De buitengewone rijkdom van de lading van het veroverde schip werd geschat op 60 000 ponden en bezorgde een grote weerklank aan deze zeeroof. Het verhaal van die verovering werd in latere tijden met tal van details versierd.

Het schip voer echter onder Bourgondische vlag en men vreesde bovenal de toorn van *Karel de Stoute*, onze vorst van die tijd.

Deze beperkte zich echter tot het zenden van dreigbrieven naar de Raad van Danzig. En de eigenaar van het schilderij kon gaan procederen, veertig jaar lang, vooraleer hij de laatste schadevergoeding kon innen!

Ja, het waren jammerlijke tijden op zee en heel wat andere feiten en gebeurtenissen zullen dat nog bevestigen. Er hadden soms in onze contreien letterlijk uitbarstingen van zeeroverij plaats, zoals rond de jaren 1488, d.i. bij machtsovername van onze gewesten door *Maximiliaan van Oostenrijk*, of in de periode 1538-1548, waarin de Vlaamse zeevaart ernstig belaagd werd door Fransen, Engelsen, Schotten en zelfs Spanjaarden. Om de zwijgen van de eerste periode van de *Watergeuzen*, die lange tijd door onze toenmalige vorsten als zeerovers werden beschouwd en behandeld. Over de talrijke onderhandelingen met onze zeerovende buren bestaat heel wat dokumentatie en we zullen, te gelegener tijd, daar wel enkele woordjes over zeggen.

(Vervolgt)

Walter Debrock.

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

De eerste die het aandurft het (weer) met bloemen te zeggen krijgt de hele tuin naar zijn/haar hoofd!

Gelegenheden om cadeaujes te geven zijn er genoeg. Alleen is het zo dat de fantasie van degene die de cadeautjes geeft het nogal eens laat afweten. En toch kunt u mooie geschenken geven die nog origineel zijn ook. Wat dacht u van een jaarabonnement op Het Visserijblad. Het is haast zeker dat er iemand in uw omgeving is die het erg op prijs zou stellen wanneer u hem/haar bedacht met een jaarabonnement op Het Visserijblad. (De bemanningsleden van een schip bijvoorbeeld, of die gepensioneerde schipper waaraan u denkt, of de echtgenotes, moeders en dochters van vissers, of uw zakenrelatie uit het hinterland, of uw broer/vader/zoon die zo van de zee houdt, of...Uzelf!)
Een jaarabonnement op Het Visserijblad is een verrijkend cadeau. Twaalf keer in 1992 zal dat geschenk toegestuurd worden aan degene die u als begunstigde opgegeven hebt.
En u betaalt nu nog niets. U wacht tot wanneer u van ons een faktuur toegestuurd krijgt, waarop het bedrag (1 200,- B.F. incl. BTW voor België, voor andere landen staan de voorwaarden onder het colofon in HVB) vermeld staat van een jaarabonnement op Het Visserijblad. Op het einde van december 1991 reeds gaat Het Visserijblad van januari 1992 op de post... en nog tijdens de nieuwjaarsdagen kan de begunstigde genieten van het prachtige geschenk dat hij/zij van u kreeg.



Bon uitknippen en opsturen naar Seaprint cv, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende

Ja, ik schenk een jaarabonnement op HVB jaargang 1992 aan:

Drukletters a.u.b.

Naam en voornaam:

Straat en nummer:

Gemeente en postnummer:

Ik betaal nog niets, maar wacht op de faktuur die mij toegestuurd wordt op onderstaand fakturatieadres

Drukletters a.u.b.

Naam en voornaam:

Straat en nummer:

Gemeente en postnummer:

(Desgevallend) BTW-nummer:



Onderzoeksraad

Te krappe infrastruktuur van de raad zorgt voor grote vertragingen

Tijdens november kwam de onderzoeksraad drie keer in openbare zitting bijeen. Vandaar ook dit uitgebreide verslag. Tijdens deze maand stonden een groot aantal zaken op het programma: onderzoeken, waarbij betrokkenen en getuigen opgeroepen worden (totaal 28!), vorderingen of disciplinaire strafeisen (totaal 10!) en uitspraken (totaal 15!)

Op 6 november werd één zaak met gesloten deuren gevoerd betreffende de ongeregeldheden aan boord van de Z.96 'Jan van Gent', die op 26 april in de haven van Liverpool gemeerd lag en waar het tot vechtpartijen kwam omwille van vrouwelijk gezelschap aan boord. Ook op 6 november werd onderzoek geopend in 11 gevallen: Z.93, O.23, Z.582 en Z.601, Z.88 en Z.447, O.369, N.36, N.40, N.73, Z.483, O.225, O.318, Z.462. De rijkskommissaris achtte het nodig bovenstaande gevallen op het programma te stellen omdat anders het gevaar bestaat voor *verjaring*. De wet voorziet immers dat generlei rechtspleging mag worden begonnen omtrent feiten die meer dan twaalf maanden geleden gebeurd zijn en dat geen uitspraak mag plaatsgrijpen meer dan twee jaar nadat het onderzoek ingesteld werd.

De traagheid waarmee veel zaken aangepakt worden is mede het gevolg van de krappe infrastruktuur waarmee de onderzoeksraad te kampen heeft. De raad heeft zelfs geen eigen lokaal om te beraadslagen, ook te Antwerpen is het trouwens van hetzelfde laken een broek, daar is de onderzoeksraad echt afhankelijk van de 'goodwill' van de magistratuur om een lokaal voor de zitting te krijgen.

Uit de hangende onderzoeken noteren we kort:

1. 303 'Girl Linda'. De rijkskommissaris had een tweede onderzoek van het vlot bevolen. Dit gebeurde met het vlot van de O.499 'Coudekerke', dat gelijkaardig is aan dat van de O.303. Het vlot van de O.449 bleek normaal te funktioneren en bracht feitelijk niets nieuws aan het licht.
2. Aan boord van de Z.122 gebeurde op 12 maart 1991 een explosie waarbij schipper **Henri Vlietinck** en matroos **Nico Deneve** om het leven kwamen toen ze aan het werken waren met een snijbrander. De getuigenissen van **Jan** en **Tom Vlietinck** brachten geen klaarheid over de oorzaak van het ontploffen van de zuurstof- en propaanflessen.
3. Aan boord van de BOU 319 'Zeldenrust' sjoemelde men op 16 april '91 met het invullen (aangifte vangsten) van het EG-logboek. Daar er nog meer dgl. gevallen zijn haalde de rijkskommissaris zwaar uit naar de logboekvervalsers.
4. Schipper **Marcel Desaever** van de O.137 kwam op 20 november onomwonden fout bekennen bij de aanvaring op 18 mei '89 tussen zijn O.137 en de O.518. Vanwege kapitein R. **Ghijs** lokte dit de opmerking uit dat het de eerste keer was dat hij zo'n zelfbeschuldiging hoorde in zijn 26 jaar zetelen in de onderzoeksraad. De vordering in deze zaak zal gebeuren op 18 december '91, en dit zal tevens de laatste zitdag zijn in 1991.

Aanvaringen

Op 3 januari 1990 bij mistig weer kwam de N.73 "Kotje" in aanvaring met de 0.520 "Manuela" op ongeveer 10 mijl ten NW van de havengeul van Oostende. Matroos **Emmanuel Desmit** werd door de schok overboord geslagen maar kon gelukkig vlug terug opgepikt worden en kwam er met de schrik van af. De raad stelde tijdens het onderzoek vast dat beide vaartuigen geen goede uitkijk hadden en dat geen van beiden de voorgeschreven mistseinen heeft gegeven.

Schipper **Patrick Coulier** van de N.73 had om de twee minuten een lange stoot moeten geven op de scheepsfluit, gezien de N.73 een vaartlopend werktuigelijk voortbewogen vaartuig was. Schipper **Marcel Mille** van de 0.520 had om de twee minuten één lange en twee korte stoten moeten geven gezien zijn vaartuig vissende was De raad bestrafte beide schippers met een vierdaagse schorsingsperiode.

Op 9 maart 1989 kwam het tot een lichte aanvaring tussen de 0.82 "Antoine" en het sportvissersvaartuig "Argo" aan de oostkant van Wenduine op ongeveer een goede halve zeemijl van de kust.

Tijdens het verhoor van beide schippers legden deze tegenstrijdige verklaringen af. De zeevaartpolitie heeft echter lichte schade vastgesteld aan de *Argo* waaruit zou blijken dat de 0.82 het sportvissersvaartuig raakte. Schipper **Freddy Deley** van de 0.82 ontkent dit maar werd toch door de raad bestraft met één dag schorsing.

Tijdens de nacht van 8 juni 1990 bij kalme zee en goed zicht is de 0.108 "Arent" in aanvaring gekomen met ☞

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

het Franse vissersvaartuig "Maud" in positie 50°20' N en 00)47' E.
Schipper **Marcel Torcq** van de 0.108 verklaarde dat hij gedurende een vijftal minuten de brug heeft verlaten, nadat hij zich eerst vergewist had dat er geen andere schepen naderden. Indien de tijdsopgave juist is waren dan waren beide vaartuigen ongeveer een mijl van elkaar verwijderd op het ogenblik dat hij de brug verliet, zodat hij het andere vaartuig op de radar moet gezien hebben. Bovendien moet hij, in dat geval, het andere vaartuig ook visueel hebben waargenomen. Indien het echter juist is dat er geen andere vaartuigen zijn schip naderden, dan kon de aanvaring slechts 25 à 30 minuten na het verlaten van de brug plaats vinden. De Raad stelt dus vast dat schipper **Marcel Torck** een zware inbreuk pleegde op voorschrift 5 van het IAR, dat bepaalt dat elk vaartuig ten allen tijde goede uitkijk kient te houden. De Raad bestrafte de schipper van de 0.108 met zeven dagen schorsing
De N.36 "Donia" onder het bevel van schipper **Donald Vantorre** voer op 26 december 1989 de haven van Oostende in. De afwaartse sluisdeuren van de vissershaven stonden reeds open, zodat de N.36 rechtstreeks in de sluis kon varen. Zodra het schip voorbij de afwaartse deuren was, schakelde men de keerkoppeling op achteruit om de grote vaart uit het schip te halen. De keerkoppeling weigerde, waarna de motorist het de noordelijke opwaartse vloeddeur ramde. Deze sluisdeur werd vernield en diende vervangen te worden. De "Donia" vertoonde boven de waterlijn een gat van 2 meter aan de voorsteven en een scheur van 30 à 40 cm eveneens boven de waterlijn
De koppeling werd zonder enige moeilijkheid gebruikt toen de N.36 voor de haven was en moest wachten tot de car ferry was uitgevaren
Het pneumatisch ventiel, dat instaat voor het schakelen van de keerkoppeling werd op 5 januari 1990 vervangen. De omvang en de ernst van de schade aan de stalen sluisdeur en het schip levert het onomstotelijk bewijs dat de N.36 met een veel te grote vaart de sluis is ingevaren. Het feit dat de koppeling weigerde kan op zich niet verweten worden aan de schipper maar wel de veel te grote vaart bij het invaren van de sluis. De Raad bestraft de schipper met een schorsing van vijf dagen omwille van de veronachtzaming van de voorzorgsmaatregelen volgens het goed zeemansgebruik
Schipper **René Adams** en matroos **Steven Savels** worden geen beroepsfouten ten laste gelegd inzake de aanvaring van de Z.53 "Van Eyck" met het Britse vissersvaartuig SO 713 "Quk Lochalla" op 15 april 1989 in de Ierse Zee. Beide vaartuigen liepen schade op aan de bokken en het Ierse vaartuig aan de brug.
De schuld voor de aanvaring wordt volledig bij het Ierse vaartuig gelegd omdat deze nagelaten heeft de voorgeschreven seinen van vissend vaartuig te voeren.

Stranding

Op 23 december 1988 is de Z.519 "White Horse" gestrand nabij de haveningang van Newhaven.
Het vaartuig stond onder bevel van schipper **Jacky Marchand.** Omwille van de slechte weersomstandigheden besloot de schipper te schuilen in de haven van Newhaven (Engeland)
Er werd op automatische piloot gestuurd tot op een vierde zeemijl van de haveningang, en dan overgeschakeld op manuele bediening.
De schipper stelde vast dat het roer niet reageerde op de gegeven manoeuvres. De machine werd op volle kracht achteruit gezet, terwijl de schipper tevergeefs poogde het vaartuig onder kontrole te krijgen.
Aan boord was ook de elektriciteitsomvormer defekt. Er werd een anker overboord gezet aan het stuurboordachterschip en een tweede anker werd klaar gemaakt maar niet onmiddellijk uitgezet. Een reddingshelicopter kwam aangevlogen en liet een redder neer, die een draagbare radio bij had zodanig dat er nu kontakt was tussen schip en wal. Op het ogenblik was het water nog aan het stijgen en kon de Z.519 niet op sleeptouw genomen worden omdat een sleper onvoldoende dicht kon naderen. Men beloofde echter om twee uur later een sleepboot te sturen. Toen het anker uiteindelijk greep, lag het schip reeds met de voorsteven op het strand en werd de achtersteven naar de zee gehouden door het anker. Het anker heeft niet kunnen houden zodat het schip helemaal op het strand is geraakt. Vanaf de wal werd er een reddingslijn overgeschoten en de gehele bemanning kon zich via deze lijn in veiligheid brengen. Het vaartuig werd later terug vlot getrokken en naar de thuishaven gesleept
Uit het onderzoek is gebleken dat de stranding te wijten is aan het niet funktioneren van het roer. Het blijkt ook dat er vroeger reeds moeilijkheden waren geweest met de besturing, zodat de schipper behoedzaam had moeten handelen. Niets belette de schipper om reeds veel vroeger op manueel over te schakelen, zodat men nog ruim de tijd zou hebben gehad om maatregelen te treffen.
Het anker werd veel te laat geworpen. De schipper had ervoor moeten zorgen dat het anker 'vallensklaar' lag, zeker wanneer hij een vreemde haven onder slechte weersomstandigheden aandoet. Ondanks de kritieke toestand waarin zijn schip en bemanning zich bevonden liet de schipper na om vuur- ☞

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)

pijlen af te schieten. De raad bestrafte de schipper met een schorsing van veertien dagen.

Kom niet te dicht bij me

Regelmatig doen de LNG-tankers "Metania" en "Mourad Didouche" de haven van Zeebrugge aan en een bericht aan zeevarenden voorziet dat alle vaartuigen op minstens 5 kabels van deze gastankers moeten blijven. Op 25 oktober 1990 werd de Z.86 "Surcouf" door de zeevaartpolitie in overtreding genomen wegens het te dicht naderen van de "Mourad Didouche". In deze zaak werd matroos **Luc Vandaele,** houder van het brevet van aspirant schipper, bestraft met een schorsing van vijf dagen.

Spookvaren

Op 30 mei 1989 heeft de bevoegde Franse overheid vastgesteld dat de N.36 "Donia" in de NE-lane van het verkeersscheidingsstelsel tegen de algemene richting van de verkeersstroom voer. Het is de zevende keer dat schipper **Donald Vantorre** zich moet komen verantwoorden voor overtredingen op het verkeersscheidingsstelselreglement en door de Raad werd hij bestraft met een schorsing van zes weken.

Messengevecht

Op 20 november ll. heeft de onderzoeksraad een tuchtstraf van 6 maand schorsing opgelegd aan **Dave Denys** die op dezelfde dag door het Assisenhof te Brugge tot levenslange dwangarbeid veroordeeld werd wegens moord te Oostende op een Spaanse prostituee.
Deze messenvechter had aan boord van de N.752 "Ter Yde" op 20 januari 1990 zijn schipper niet alleen bedreigd met een mes maar ook de ijsbijl bovengehaald om hem te lijf te gaan, wat gelukkig door andere bemanningsleden kon vermeden worden.

Zonder papieren

Schipper **Bernard Dierckens** van de 0.231 "Carolus" en schipper **Marc Desmit** van de Z.576 "Ostara" werden beiden bedacht met één dag schorsing. Op 12 mei 1990 was de 0.231 in Fleetwood binnengelopen om de vangst te lossen en proviand aan boord te nemen. De 0.231 vertrok van Fleetwood voor een nieuwe reis en kwam op 27 mei te Oostende aan. Het vaartuig had een certificaat van deugdelijkheid dat geldig was tot 13 mei 1990. De Z.576 is op 12 juni 1990 ter visserij gevaren zonder monsterrol en zonder certificaat van deugdelijkheid aan boord. Ook werd matroos **Stefaan Vileyn** niet aangemonsterd alhoewel hij inscheepte voor de reis op 12 juni

Afwezigheid bij afvaart

De rijkskommissaris beklaagt er zich over dat de gevallen van afwezigheid bij afvaart zich meer en meer opstapelen.
'Er zijn nog tientallen dossiers daaromtrent. Het is een ware pest aan het worden. Hoe staat het eigenlijk met de verantwoordelijkheidzin bij onze jonge vissers? Beseffen de laatkomers wel goed welke schade ze berokkenen niet alleen aan de rederij maar ook aan hun eigen boordmakkers?'
Op 14 maart 1989 was de 0.274 "Lucali" gaan schuilen voor het slechte weer in de haven van Newlyn (Cornwall) De schipper liet de bemanning aan wal gaan met het bevel terug te zijn te 23 uur. Matroos **Patrick Borgoo** kwam echter niet opdagen. Later bleek dat hij de nacht had doorgebracht in het zeemanshuis, nadat hij een Engelse dokter had geraadpleegd wegens een zenuwinzinking. Het Belgisch konsulaat regelde de terugreis van **Borgoo** via Dover naar Oostende. Hij liet niets weten en monsterde ook niet af en vertrok 'zonder boe of ba'. Gelukkig was de bemanning na zijn vertrek nog reglementair in orde zodat het schip terug ter visserij kon varen. Ware dat niet het geval geweest, dan had niet alleen de rederij geldelijk verlies geleden maar ook de bemanningsleden. **Patrick Borgoo** werd door de Raad betraft met vijf dagen schorsing.
De 0.127 was op 26 februari 1989 in Newlyn binnengelopen voor het slechte weer. Op 1 maart zou de "Okeanos" afvaren maar matroos **Danny Heinderson** ontbrak. Hij had niemand verwittigd maar was met de trein vertrokken van Penzance via Londen naar Dover om daar de ferry te nemen naar Zeebrugge. Door zijn vertrek was de bemanning van de 0.127 niet meer volledig en werd matroos **Demon** als matroos-motorist aangemonsterd terwijl de scheepsjongen van de 0.431, die eveneens in Newlyn lag, als matroos op de 0.127 werd aangemonsterd. De 0.127 liep aldus elf uur vertraging op om ter visserij te vertrekken Matroos **Heinderson** pleegde aldus een inbreuk op de arbeidsvoorwaarden zoals die gestipuleerd zijn in de monsterrol en de Raad bestrafte hem met een schorsing van vijf dagen.
De 0.309 "J. Van Maerlant" zou op 26 januari 1990 om 20 uur afvaren.
Matroos **Daniël Lauwereins** die normaliter aan boord moest komen was niet op het appel. Lauwereins was thuis gebleven en om half tien trof de schipper hem daar aan in dronken toestand. De 0.309 is dan maar 's anderendaags kunnen afvaren met **Lauwereins** aan boord. Hij beging een overtreding op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en werd door de Raad bestraft met vijf dagen schorsing.

Robert Coelus

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 Jef laat weten

Door de schuld van de parlementsverkiezingen was het wereldrekord te-laat-uitkomen — dat tot nu toe op naam van de hoofdredakteur van HVB met zijn 'Smaak van Zeewater' — bijna gebroken.
Gelukkig voor de honderden intekenaars van het Groot Oostendsch Liedtboek, heeft drukker en uitgever zich laten omkopenzodat vast beloofd werd dat het boek er in december zal zijn. Omdat het geen boek is voor kleine kinders, zal het pas na het feest van Sientenalkloaj in de boekwinkel liggen.
De Jef zegt dat het boek officieel voorgesteld wordt op vrijdag 20 december in de taverne van het Hydro Palace (bij Bernard en Josta van de geliquiderde Oostendse kroeg Chateletje)
Prof. Dr. S. Top, van het Seminarie voor Volkskunde K.U. Leuven zal het inleiden. Voor verder begeleiding zorgen bekende groepen en zangers uit de Vlaamse en Oostendse wereld van de folklore en de volkszang, onder meer het Marionettenteater uit Aalter, het Salonorkest van Theo en Leo, enz...
Waar Vlamingen bijeen komen hoort eten en drinken en hiervoor zorgen belangrijke sponsors zoals Appletise, Interbrands (Jef Van Loo) en Maes Pils.
Ook Pette Sjieke en zijn trawanten zijn van de partij. Zij zullen er hun 'single' voorstellen.
De schrijver zal er uiteraard ook zijn en zolang hij nog in goede staat verkeert, zal hij het boek tekenen en spijtig genoeg zelfs een liedje kwelen.

Het nieuwjaarsnummer van HVB ligt vòòr nieuwjaar in de winkels!

Het leven is een strijd!

'Overleven in de natuur' is de Nederlandse vertaling van David Attenboroughs *"The Trial of Life"*. De auteur brengt in dit boek de zoogdieren, vissen, insekten, vogels en reptielen van over de hele wereld in kaart. Waar hij het in vorige boeken had over de evolutie, de variëteit en de ontwikkeling van de diersoorten bespreekt hij nu de wijze waarop dieren leven: hoe ze zich gedragen en waarom.
Elk hoofdstuk belicht een afzonderlijke fase in hun leven: geboorte, opgroeien, foerageren, jagen en ontkomen, eigen thuis, samenlevingsvormen, vrienden en rivalen, kommunikeren, op vrijersvoeten, van generatie op generatie.
Dit boek is een bewonderenswaardig helder en toegankelijk geschreven inleiding in de jongste tak van de natuurwetenschappen. Attenborough schreef de tekst, bepaalde de keuze van de vele fascinerende kleurenillustraties en maakte ook de gelijknamige televisiereeks.
Natuurlijk komt ook het maritieme biologische leven ruim aan bod in het boek en lees er zie je o.a. meer over de krab met z'n scherpe bokshandschoenen, het poetsvisje, de op jonge zeeleeuwen jagende orca, een school jagende barracuda's, vechtende zeeanemonen, parende zeeslakken...
'Overleven in de natuur' is een coproduktie van de uitgeverijen Bosch & Keuning en Lannoo en kost 895 bef. (ml)

Daglichtradar Furuno te koop
Inl. Bel 058/51 27 39.

Kuifje en... de 0.88 'John'

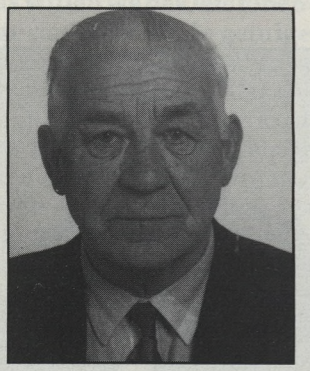
In Snoecks 92 verschijnt een stuk over *'Kuifje: van landrat tot zeeheld.'*
Hergé de schipper van *Kuifje*, leert de maritieme wereld pas kennen als kapitein *Haddock* in z'n strips opduikt. Opeens wordt het nautisch gebeuren voor de tekenaar belangrijk, en perfektionistisch als hij is, verdiept hij zich dan ook in die wereld. Hij bouwt een immense dokumentatie op en iedere boot die door één van z'n verhalen vaart is dan ook tot de laatste klinknagel naar de realiteit getekend.
Hergé zocht het ook bij de Oostendse vloot. Zo is de *'Sirius'*, een treiler waarmee Kuifje en kapitein *Haddock* op jacht gaan naar de schat van *Scharlaken Rackham*, de getrouwe replika van de 0.88 *John*.
Hergé vond ooit het profiel van het schip in een vaktijdschrift waarin hij ook las dat het schip werd ontworpen door een zekere ingenieur *Childsky*, een witrus die zich in Oostende gevestigd had, en dat het vaartuig werd gebouwd op de scheepswerf van J. Boel en Zoon te Temse in opdracht van de Oostendse reder Brunet. (Onze medewerker Daniël Pots daarentegen houdt voet bij stuk dat het schip nooit onder dat nummer en die naam voor Brunet gevaren heeft, maar dit terzijde.)
De tekenaar was meteen verliefd op de schuit met z'n brede, sierlijke kommandobrug. In Temse kon Hergé zonder veel problemen de plannen van het schip krijgen en hij laat er een zeer geslaagd schaalmodel van maken.
Maar er is meer: in een bewerkte versie van z'n album *'De Zwarte Rotsen'* uit 1965 vaart in het begin van het verhaal de veerboot *'Prins Boudewijn'* van de Oosten-de-Doverlijn.
Terloops nog even vermeld dat in de Snoecks '91 een mooi geïllustreerd artikel verscheen van Boudewijn Buch over het verschijnsel 'vuurtoren.'
Het artikel over de nautische Hergé tref je in de pas verschenen Snoecks '92 die je voor 350 bef in de boekhandel kunt kopen. (ml)

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

't Janie Declerck;

'Het water stond in brand!'

VEEL VISSERS HEBBEN niets te vertellen, zeggen ze, als je hen wilt intervieuwen. Toch ligt in een vissend mensen leven veel verborgen, veelal geminimaliseerde emoties, belevenissen en dramatiek te sudderen. Iedere visser zijn schrijft zijn eigen logboek. Zonder veel hoofdletters of uitroeptekens. Maar ze zijn het beluisteren waard. Stuk voor stuk. Neem nu *'t Janie Declerck*. Zijn leven pingpongt tussen vissen en lassen, tussen wal en schip. *"Ik heb niets te vertellen"*, zegt ook hij. Maar wij kennen er die een veel grijzer professioneel bestaan achter zich hebben liggen.



IN DE GEBOORTEAKTE en andere officiële paperassen luistert hij naar de naam **Jean** Declerck maar hij gaat al 75 jaar door het leven als ***'t Janie*** Omdat z'n ouders bij het uitbreken van de W.O.I naar Schotland waren gevlucht zag 't Janie — als 2de van 4 kinderen — het levenslicht, zoals dat heet, in *Glasgow*. In 1918 komt het gezin weer in het Oostendse visserskwartier wonen. *"Toen nog een écht visserskwartier"*, weet 't Janie, *" met de vele garnaalschuiten, de vistrein op de kaai, de oude vismijn of 'cirk' en de vele cafés"*. Op 14-jarige leeftijd verlaat hij de Paster Pypeschool en trekt het zeegat uit met de 0.115 op garnaal- en sprotvangst. Kort daarop monstert hij aan op de garnaalboot van z'n pa **Jan**, alias **Lesse**.

Een goed jaar later treffen we 't Janie op de 0.218, een grotere motorboot waarmee hij onder bevel van **'Henri den Hollander'** de Noordzee bevist. Als z'n oudere broer **Louis** de zee vaarwel zegt en bij **Beliard** gaat werken, stapt hij weer aan boord van vaders boot, maar wat later houdt z'n pa het voor bekeken en 't Janie volgt z'n broer naar de scheepswerf. We schrijven 1939.

Reis naar de hel

Nu hij geen visser meer is, wordt hij opgeroepen om z'n legerdienst te vervullen. Dan volgt de mobilisatie en hij wordt zoals zoveel vissers en zeelui-ter-koopvaardij gerekruteerd om het pas opgerichte marinekorps te bemannen. Met drie loodsboten en één *tender* worden goedschiks, kwaadschiks mijnen geveegd voor onze kust, maar in 1940 al stevenen de loodsboten richting Engeland waar ze de haven van *Dartmouth* binnenlopen en vandaar naar *Dover* varen. Daar krijgt loodsboot 5 het bevel Franse soldaten weg te halen van het zwaar geteisterde *Duinkerke*. De operatie gebeurt 's nachts.

't Janie herinnert zich nog dat de Engelsen een vat wijn aan boord hesen om de daver op het lijf van de bemanning wat te temperen, want die opdracht was zoveel als een reis naar de hel

Pas hadden ze de Engelse kust verlaten of ze zagen de rook en het vuur van het brandende Duinkerke.al tegen de horizon. Van tussen de bommen, zinkende schepen, reddingsboten, wrakhout en zwalpende drenkelingen konden ze op de Duinkerkse pier toch een schip vol Fransen inladen en over het Kanaal brengen.

Dan begint de lange zwerftocht langs de Franse kust: De haven van *Lorient* moeten ze, een uurtje na dat ze er zijn binnengevaren, weer verlaten omwille van een hels Duits bombardement. *"Het water stond in brand en de vlammen sloegen tot tegen de achtersteven van de loodsboot"* zegt 't Janie. Ook in *Bordeaux* moeten ze vluchten voor de bommen. Dan vinden ze enige beschutting in *St-Jean-de-Luz*, het meest zuidelijke Franse haventje langs de Atlantische kust. Uiteindelijk eindigt hun exodus in het Spaanse *Bilbao*, waar ze ook de Z.8, de 0.109 en de 0.140 treffen. De respektievelijke bemanningen worden geïnterneerd in een Spaans kamp, maar 't Janie ontsnapt aan het miserabel kampleven omdat hij als kwartiermeester samen met de luitenant aan boord mag blijven.

In januari 1941 mogen alle bemanningsleden per trein terug naar België reizen. In Oostende vindt hij een onderkomen bij z'n oudere broer en gaat als elektrisch lasser weer bij Beliard werken. Maar omdat hij wel (veel) werk, maar geen eten meer kan bemachtigen, trekt hij naar Duitsland en gaat vanuit Hamburg, als visser, de *Oostzee* bevaren. Nu lijdt hij geen honger meer en de oorlogsontberingen zijn ver af. Hij huwt een Duitse en keert pas in 1951 naar Oostende terug. Na een paar reizen met de 0.319 en de 'Ibis' vaart hij 12 jaar lang onder schipper **Berten Rycxs** bij de P.V.: IJsland, de Witzee, 6 à 7 weken van huis weg; mijnen in *Aberdeen* of *Grimsby* en weer het zeegat uit; 4 à 5 dagen thuis!

"Het was een zeer harde tijd. Lang weg van thuis, veel stromweer, ja we zijn meer dan eens bang geweest! Gelukkig hadden we een goede maar harde schipper die van geen kleintje vervaard was maar ook geen nodeloze risico's nam".

Maar omdat de verdiensten de inspanningen en ontberingen niet meer waard waren, zegt boots-en stuurman 't Janie in 1963 de visserij vaarwel en gaat zich — voor de derde keer nu al — als elektrisch lasser bij Beliard melden. Hij blijft er tot zijn brugpensioen in 1976;

't Janie is er nu 75. Tien jaar geleden stierf z'n vrouw. Nu tref je hem iedere dag, in de schaduw van onze redaktie langs de kaai of op één of andere schuit waar een helpende hand altijd welkom is. Eens visser, altijd visser.

M. Loy

De Laatste Vuurtorenwachter

(Integrale tekst van een toespraak gehouden door Mr. D. Crabeels, voor het Genootschap ter Bevordering van de Erkenning van het Bestaan van Zeemeerminnen [GBEBZ].)

Gij allen, watergeuzen, likedelers en ander volk,

Enige tijd geleden werd de queeste van de zeemeerminnen op de dagorde gezet door 'de laatste vuurtorenwachter', een regelmatig medewerker aan HVB.

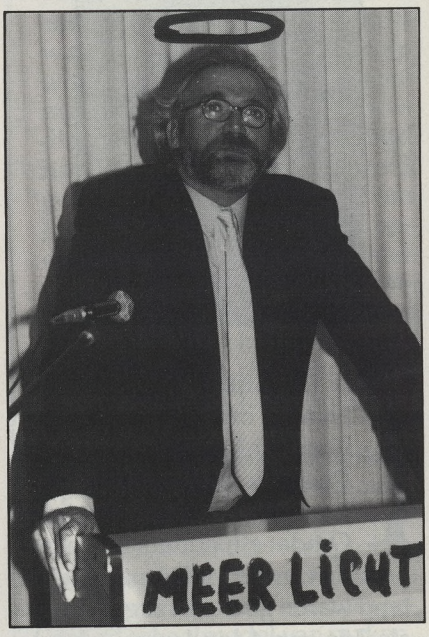
Enige tijd geleden trouwens publiceerde hetzelfde blad een ingezonden brief van een schipper uit Wenduine die wel degelijk beweerde het bestaan van zeemeerminnen te kunnen bewijzen. Helaas heeft deze bijdrage geen rechtsgeldigheid want de schipper weigerde — in de beste briefschrijverstradities uit dat milieu, waar ingezonden brieven alleen maar ondertekend worden met *een reder*, of *een reder en zijn schipper*, of ook nog wel, maar dan zeer uitzonderlijk, door *een schipper alleen*— zijn identiteit prijs te geven. Deze spijtige beslissing heeft ongetwijfeld de zaak van de contra-zeemeerminlobby geholpen. Hoe moeten wij geloof hechten aan de beweringen van iemand die geeneens zijn identiteit wil bekendmaken? zo zegden die mannen in koor.

Daarom heb ik vandaag mijn verantwoordelijkheid opgenomen en verhaal u hierbij de echtgebeurde geschiedenis van de zeemeermin van Bredene.

Mijn vader was een verwoed sportvisser en *mijn* grootvader ook en die hoorde het verhaal over het einde van *zijn* grootvader vertellen. Op een dag trok die laatste het zeegat in... of uit, daar wil ik vanaf zijn. Toen hij op de visgrond aangekomen was smeet hij zijn netten uit en hij had meteen een zeemeermin te pakken. De man bond het beeldschone kind vast en voer terug naar Bredene om het daar op de markt te verkopen [Overigens dient gezegd dat de marktplaats toen nog niet te Bredene Duinen, maar te... Ach laat maar] Onderweg sprak de zeemeermin echter de volgende woorden:

Crabeels, Crabeels, gij zult vergaan
En met de rijkdom van uw verre
nazaat Daniël zal het zijn gedaan.

Wel, gij allen hier aanwezig: die grootvader van mijn grootvader is nooit meer thuisgekomen. Nog voor hij de kust bereikte stak een storm op en zijn schip *'Ons Sloepje'* verging met man en muis (telkens één exemplaar per soort). Gelukkig voor de geschiedenis had hij nog het zeemeerminversje op een papier gekrabbeld en het in een fles overboord gegooid, zodat die zeemeerminboodschap de kust bereikte. (Hiermee was deze oude Crabeels overigens de uitvinder van deze populaire manier van kommunikeren. Maar dit terzijde.) En ook de voorspelling die de zeemeermin over mijn persoon gedaan heeft is waar gebleken, maar daar kan ik hier natuurlijk niet dieper op ingaan. Neem dus van mij aan: ze bestaan, ze bestaan, de zeemeerminnen.



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

Lekkende vaartuigen en onbeloonde inzet

Op 6 september (HVB9/1991) startte Daniël Pots in dit blad de publikatie van een reeks getuigenissenover de lotgevallen van Vlaamse vissers in Argentinië. Vorige maand volgden we de Vlaamse visser Edward Spee gedurende een gedeelte van zijn Argentijns avontuur. Nu publiceren wij het tweede deel van zijn getuigenis. Vooraf willen we nog stellen dat deze reeks over Argentinië, waarvan we nu reeds aan de vierde aflevering zijn, uiteraard de stempel van elk van de betrokkenen draagt. Het zijn subjektieve verhalen waarvoor alleen de geïnterviewde verantwoordelijk is. De getuigenissen zijn uiteraard door het karakter van elk van de mannen en... door de tijd gekleurd. Nu reeds willen we beklemtonen dat sommige passages uit de getuigenis van Edward Spee door anderen weer tegengesproken worden. Maar wees gerust: ook zij zullen aan bod komen. Het is aan de lezer om op het einde de selektie te maken en zijn weg te zoeken tussen de verschillende versies van de avontuurlijke emigratie van Vlaamse vissers naar het verre Latijns Amerika.

NADAT EDWARD DE rederij van *Van Iseghem* verliet, kwam hij terecht op het enige schip dat toen vrij was, de *'San Juan Bosco'* (ex-0.314). *'Het vaartuig was van top tot teen rot. Reeds te Oostende werd het afgekeurd omdat het hout van de romp groen uitsloeg.'*

In 1935 stak Spee met de 'Bosco' in zee. *'De radio liet het dikwijls afweten. Een schip dat door zijn touwen ging voer zijn reddingsboot kapot. Het zeewater kwam langs spleten en kieren tussen de planken binnen. Er kon nauwelijks voldoende water uit de bilges gepompt worden. Werd de motor op zee voor herstelling stilgelegd dan kampten we met wateroverlast.'*

'Nochtans, onze schipper verdiende er veel geld mee. Tijdens zijn vier jaren op de 'Bosco' werd onze schipper een gewaardeerd bakalauwisser (congrio chileno) en kende zowel hoogtepunten als tegenslagen.' Anekdotische verhalen getuigen van de primitieve sfeer waarin onze vissers hun beroep moesten uitoefenen.



Edward Spee, samen met zijn vrouw Marina Ardaen, dochter van Maurice Ardaen, expeditieleider van de Van Iseghemvloot.

Prospektiereis

'Mar del Plata ligt op de 38ste breedtegraad van het zuidelijk halfrond. De eigenaars van de rederij van de 'Bosco' hadden een visfabriek neergezet in 't zuiden van het land, ter hoogte van Porte d' Ecuado. Pas dan kwamen ze tot de bevinding dat daar niet de nodige vis zat. De fabriek moest weg. De geldschieters waren het niet zomaar eens en vroegen prospektierapporten. De rederij stuurde daarop een aantal van hun treilers tot de 47ste breedtegraad (1 graad=60 zeemijlen, NvdR) *Ze moesten terugkomen zonder vis om aan te tonen dat de rederij gelijk had. Tijdens de eerste reis, na de tweede trek, schoten ze nogmaals korre weg.'* Edward ondervond dat zijn schip niet meer luisterde naar het stuurwiel. Na onderzoek bleek zijn roer afgebroken. Ze bevonden zich op 650 zeemijlen van de thuishaven. *'Wat deed je in zo'n geval? Je kon een sleepboot oproepen met een grote financiële kost voor de rederij. Bij onmacht kwam de Westvlaamse koppigheid boven om de nood toch zelf te klaren.'* Tijdens zijn opleiding in de Ibis (*' Toen een harde leerschool '*) had hij geleerd een noodroer te maken: Vanuit de achtergalgen vertrokken twee kabels die een grote emmer, omwonden met een stuk net en een grote tros er achter, vasthielden. Technisch konden ze rechtdoor varen. Ging het vaartuig uit koers of moest er worden gedraaid, dan kon zowel aan stuur- of bakboord een wacht bijsturen. Koerste het vaartuig bvb. te veel over stuurboord, dan gooide de bakboordwacht vier aan elkaar gebonden korven over boord. Hij trok ze terug op als het schip terug de juiste koers aanhield. Zo voer de 'Bosco' de vele zeemijlen terug naar zijn thuishaven. *'Omdat de reders niet beseften wat je voor hen deed, kwam er geen woordje van dank. Ook te Mar del Plata bestond er noch respekt, noch waardering voor een visser.'*

Gebroken riem

In 1957 brak een riem van de motor. Ze werd gestopt. Het water steeg vlug tot op de vloer van de motorkamer. De schipper organiseerde een loosdienst met de manuele pompen (kattekoppen) en emmers. Het water steeg tot in het logies. Er brak paniek uit onder de matrozen. Er was niets om zich mee te redden. Geen schip in zicht. Geen ander wist waar de 'Bosco' zich bevond want de visplaatsen werden geheim gehouden. Gelukkig kwam het water niet tot aan de motor. De motorist slaagde er op tijd in de riem te vernieuwen. Daarna ging het fullspeed naar de thuishaven. De wateroverlast beu zwoer Spee bij zichzelf nooit meer met de 'Bosco' scheep te gaan.

'Aan de kade, wanneer de motor niet draaide, hield de reder het vaartuig drijvende met zaagkrullen uit een zagerij! Hiertoe zakte men, door zeildoeken omspannen, korven vol zaagmeel in het water en trok de korven met twee touwen van de achter— tot de voorsteven onder het vaartuig door, zodat het zaagsel steeg, in de naden bleef hangen en daardoor zoveel mogelijk spleten en kieren dicht hield.(1) *Een nachtwaker moest dan nog regelmatig manueel pompen opdat de keerkoppeling niet in 't water zou komen te staan.'*

Edward overtuigde de administratieve direkteur (een Belg) ervan dat het schip niet meer zeewaardig was. Alhoewel de romp reeds verstevigd werd met vierduizend nagels, bleef het vaartuig water maken. De rederij beloofde de 'Bosco' uit de vaart te halen. In afwachting zouden ze het toch laten oplappen. Edward weigerde,

☞

zelfs met extra pompen op dek, nog één voet op het schip te zetten. Hierop kreeg hij zijn ontslag. Iemand anders bracht het schip weg. Het werd gekalefaat. Aan stuurboord gingen de planken er af en werden een aantal ribben vernieuwd. Het schip stond daarbij zeven maanden op de slipway. Het werk duurde dus te lang en de bakboordzijde werd opnieuw slechts verstevigd met extra nagels. De ribben waren zo rot dat de klinkers geen houvast kregen in het hout. De nieuwe schipper was *Nakamuru*, een Japanner. Met de belofte van een nieuw schip zou hij in afwachting de 'Bosco' voeren. De Japanner bracht het schip terug naar Mar del Plata, deed één reis en monsterde af. Hij durfde niet meer. *Georges Somers* kwam aan boord. Halfweg zijn tweede reis moest hij een noodsignaal geven en de 'Bosco' werd opgesleept met een ondergelopen motor. De Prefectura (waterschoutsambt) vond het nu toch te gortig en ontbood Spee met zijn logboek waarin hij zorgvuldig genoteerd had wat hem overkomen was. De waterschout stelde een onderzoek in.. *Rafhaël Nyville* verdedigde het schip, voor zover hij er nog een inbreng in had, uit vrees zijn laatste bezit te verliezen. De *'San Juan Bosco'* werd definitief afgekeurd. Kort daarna is het gezonken aan zijn meertouwen. Na het afkeuren werd ook de administratieve direkteur door de beheerders aan de deur gezet.



Edward Spee, medeëigenaar August Ghys en visser Frans Calcoen

En verder

Eind 1957 kwam Spee als schipper op zijn volgende *trek-je-plan-schip*, de aan de visserij aangepaste *'Piedra Buena'*. Reeds in 1950 beweerden de werklui van de slipway te Oostende dat er houtworm in de romp zat. Dikwijls kwam de motorist zeggen dat het water tot boven de vloerplaat van de motorkamer steeg. Dan werd bijgedraaid, geschept met emmers en gepompt, ja, zelfs tot met de keukenpomp toe.
Tijdens noodweer spleet de voorsteven open en gutste het water zo naar binnen. Om hem bij elkaar te houden werd een lenter rond zijn steven gelegd en opgespannen rond de lier. Daarop werd koers gezet naar de thuishaven. Het weer klaarde uit en Edward keerde terug naar een visgrond. Te Mar del Plata meldde hij zich later aan met een vol schip.

De 'Piedra Buena' had twee ruimen: één vooraan en één achteraan. Na een reis was de inhoud van het ruim vooraan verkocht en uitbetaald en Spee hoorde niets over de vis uit het tweede ruim. Hij protesteerde, waarop hij zijn deel kreeg, maar de bemanning niet. Onze schipper protesteerde nogmaals en werd aan de deur gezet. Edward getuigt: *'Zo ging het wel. Bij protest vloog de schipper van 't schip. Ik heb zo een hele tijd te Rio Grande gelost waar veel vis in 't zwart wegging waarop de gewone visser niet werd uitbetaald. Wie protesteerde was zijn schip kwijt!'*
Na de 'Piedra Buena' kreeg Spee het bevel over een aantal oudere Deense en Franse (Boulogne)schepen, o.a. de *'Cristo Rey'* (een oude mijnenveger van 500 pk) van 1960 tot 1964. Nadat de rederij *'Argenbel'* (2) ter ziele was voer hij met een aantal van hun schepen van Deense afkomst: de *'Oracaña'*, de *'Anita'*, de *'Maria-Rita'* en vooral de M4645 *'Patagonia'* Na Argenbel kwam een nieuwe firma en van toen af zaten de goede schippers nooit meer zonder vaart. Sociaal bleef de toestand voor de vissers beneden alle peil. Er was geen echte verzekering voor het personeel, geen medische noodgroep aan boord en dikwijls geen reddingsboten of vlotten. Daarbij komt dat de Argentijnen geen goede scheepsbouwers waren. Uit ijdelheid wilden ze niets kopiëren van buitenlandse werven. Veel schepen van plaatselijke werven waren onstabiel en gevaarlijk bij enige zeegang. Door een groot visruim en maken en door de verdere akkommodatie zo miniem mogelijk te houden leden veel schepen aan het *'dormiro-syndroom'* (=slapen): Ze helden op hun zijde en kwamen pas na het aftrekken van de schroef terug recht.
Te *Nicocia* (126 km van Mar del Plata) kreeg Spee een nieuw schip in ontvangst van een plaatselijk werf. Tijdens een eerste proefreis voelde de schipper de labiliteit van het vaartuig en vroeg om 20 000 kg ballast. Het kon niet. Bij een volgende proefreis liet Edward de scheepskonstrukteur op de voorsteven staan en nam in zee een zwaai over bakboord. Het schip ging opzij en de linkerkant zat volledig onder water. Na een paniekreaktie van de scheepsbouwer verzwaarde de werf het vaartuig met 10 000 kg. Pas na verschillende reizen kon hij de reder overtuigen van het gevaar tot kapseizen. Jammerend dat zijn visruim verkleinde liet hij toe dat er nogmaals 10 000 kg werd bijgestoken.

Franse treilers

In 1973 en 1974 brengt Edward een aantal treilers over (1200 pk, 62 m. lang, gebouwd bij Beliard-Murdoch te Oostende en omgedoopt, tot *'Galimar'*, *'Marjoral'*...) die in Europa waren voorbijgestreefd, maar voor Argentinië hypermodern. Hij vertrok telkens uit Lorient, stak recht de oceaan over en liep nergens binnen om de rederij enkele dagen *traverse* te besparen. Nooit volgde een *'dankjewel'*, een beloning of aanmoediging. Zulke daden bestempelt Spee nu als *'domme moed'*. Met de *'Galimar'* kende hij zijn topperiode als schipper. Vanaf 1974 kwamen te Mar del Plata prachtige treilers toe. Tijdens dit jaar slaagde Spee er niet meer in om langs achterpoortjes als Belgische schipper te varen op Argentijnse schepen. Willens nillens werd hij Argentijn. Edward speelde zijn Belgische nationaliteit kwijt maar draagt ☞



Edward Spee met de helft van zijn Argentijnse bemanning op de 'Cristo Rey' in 1962

Argentinië niet in het hart.
Met zijn nieuwe nationaliteit voer hij nog op verschillende ex-Franse schepen (o.a. de 'San Ramon ') afkomstig uit Lorient.
Eind 1978 bereikte Edward de pensioengerechtigde leeftijd (in Argentinië als zeeman minstens 52 jaar oud zijn en 28 jaar vaart hebben) en stopt het vissen. Hij zou als een welvarend burger door het leven kunnen gaan, ware het niet dat de Argentijnse geldontwaarding (soms *duizenden procenten* per jaar) stokken in de wielen steekt. Indexaanpassingen zijn volgens de wet verplicht maar gebeuren meestal te laat of helemaal niet. Zijn maandelijkse cash-flow haalt de schipper van een Belgisch pensioen, in vreemde valuta, voor zijn elf jaar vaart uit onze havens. Zijn auto heeft hij moeten van de hand doen. Bezittingen verkopen en het geld beleggen brengt niets op: een miljoen vandaag kan volgende week nog slechts duizend frank waard zijn. Om een vakantie van drie maanden door te brengen in zijn vaderland in de zomer van 1990 was hij verplicht een buitenverblijf te verkopen.
Dagelijks te moeten optornen tegen het ekonomisch wegzakken van Argentinië na een vissersloopbaan van een kleine dertig jaar is de grootste ontgoocheling die het avontuur hem achterlaat.

Vervolgt
Daniël Pots

(1) Authentiek! Dit systeem stamt uit de nieuwbouwperiode van houten rompen. Als er, bij een eerste tewaterlating van de romp, nog water binnenkwam, dan liet men korven zaagmeel onder het schip zakken. Het zaagsel bleef hangen in de naden. De uitzettende planken spanden, de zaagvlokken in hun kieren en dichtten zo de nog overblijvende spleten
(2) Nadat de persoonlijke initiatieven van de Vlaamse reders op niets uitliepen werden hun vaartuigen ondergebracht in een onderneming met Argentijnse inbreng die in Europa regelmatig vaartuigen aankocht.

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

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

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

Opening pas in het najaar 1992?

Europees Visserijcentrum in Zeebrugge loopt vertraging op

HET EUROPEES VISSERIJCENtrum in de Zeebrugse achterhaven wordt — letterlijk te nemen — op slechte grond gebouwd. Hierdoor liepen de bouwwerken achterstand op ten aanzien van het schema. De voorziene eerste verkoop in de nieuwe veilinghal op 1 januari 1992 is volkomen achterhaald. De slechte ondergrond van het terrein speelde de ZV zwaar parten. De eerste veiling mag dan ook **ten vroegste** in het najaar worden verwacht.
De kaaimuur staat er en een aantal wegen doorkruisen de gewezen Texaco-gronden. De werken verlopen echter moeizamer en zullen ook meer kosten dan oorspronkelijk gepland. Problemen met de zandaanvoer en met de stabiliteit van de bodem liggen aan de basis van de achterstand. Ook de nieuwe veilinghal laat op zich wachten. De oorzaak van de moeilijkheden is ook hier te zoeken in de slechte ondergrond die het plaatsen van de funderingen bemoeilijkt. Onoverkomelijk is het allemaal niet. Nog deze maand schieten de bouwwerken van de veiling op gang. Het optrekken van de bijhorende administratieve ruimten en de eerste ateliers zullen toch nog een half jaar in beslag nemen. Afgezien van de winterstop van de bouwvakkers kunnen onvoorziene weersomstandigheden roet in het eten gooien. Volgens de nieuwe planning is de afwerking van de nieuwe veilhal voorzien voor het najaar. Dat betekent dat men de opening in september mag verwachten.

Optimistisch

De ZV-direktie zit echter niet in zak en as. Voor de huur en de aankoop van de terreinen en ateliers bestaat een meer dan bevredigende belangstelling bij rederijen en leveranciers. Er wordt zelfs gewag gemaakt van buitenlandse interesse, maar of ook de broodnodige (nieuwe) visverwerkende bedrijven zich aanmelden blijft in het ongewisse. Die zullen er nodig zijn wanneer de Belgische vismijnen een front willen vormen om de aanvoer in eigen land te houden.
Met de verhuring van de pakhuizen gaat het de goede richting uit. Dat is zelfs in die mate het geval dat in de eerste faze meteen 62 in plaats van 44 ateliers op het bouwprogramma staan. Ook de verkoop van industriegrond overtreft de verwachtingen. De raming dat 8.000 m² zou volstaan bleek ruim onderschat. De getekende kontrakten belopen nu al een oppervlakte van 15.000 m². Het gaat in de eerste plaats om aankopen door bestaande bedrijven die hun aktiviteiten willen overbrengen of uitbreiden, maar ook om enkele nieuwe bedrijven waarvan de anonimiteit (voorlopig) wordt bewaard.
Tenslotte is ook reeds een belangrijk gedeelte van de administratieve oppervlakte verhuurd en zijn de onderhandelingen over de koncessie van het cafetaria bijna rond.

(gw)

Grote opkomst voor herdenking O.303

"De tijd heelt alle wonden, maar wat geweest is vergeet men niet". Met deze woorden verwelkomde visserijaalmoezenier Corneillie ruim tweehonderd familieleden, vrienden en bekenden van de slachtoffers van de O.303 'Girl Linda'. Het Oostendse vissersvaartuig verging op 14 november vorig jaar en zes opvarenden verloren hierbij het leven. Ter gelegenheid van de eerste verjaardag van de scheepsramp werd een eucharistieviering opgedragen ter nagedachtenis van de slachtoffers. De herdenking in de volgelopen O.-L.-Vrouw Onbevlekt Ontvangenis-kerk op het Hazegras werd besloten met het Visserslied.

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,
2070 Zwijndrecht - Burcht

Tel. 03/252.73.42
Fax. 03/252.92.12

HET WACHTEN MOE? BEL PADMOS VOOR SNELLE SERVICE EN ONDERHOUD AAN MITSUBISHI DIESELMOTOREN.

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ
STELLENDAM
(0)1879 - 1766/1792

Sait Electronics en Radio Holland: hand in hand

Het Belgische Bedrijf *Sait Electronics NV* en *Radio Holland BV* gaan hun operationele aktiviteiten bundelen. Om deze operatie mogelijk te maken zal het transportkoncern *Nedlloyd* zijn belangen in *Radio Holland* verkopen aan een Nederlandse dochtermaatschappij van de Belgische beursgenoteerde holding *Sait Electronics*.

De Nederlandse transportgroep *Koninklijke Nedlloyd NV* is voor bijna de volle honderd procent eigenaar van *Radio Holland*, een bedrijf dat reeds 75 jaar werkzaam is op het terrein van de maritieme elektronika. Radio Holland is gespecialiseerd in elektronische apparatuur voor kommunikatie, navigatie en observatie in de handelsvaart met een wereldomvattend netwerk en telt 1.200 werknemers.

Ook Sait is reeds sinds het begin van de eeuw aktief in de maritieme elektronika, vooral radiokommunikatie en professionele elektronika voor mobiele kommunikatie, navigatie en plaatsbepalingssystemen. Sait stelt in 900 personen te werk waarvan 500 in Antwerpen en Brussel en de rest in buitenlandse vestigingen.

Het samengaan van Sait en Radio Holland is een verder versterking van beide groepen in een markt waarin beide ondernemingen reeds een sterke positie bekleden.

De aandelen van de gemeenschappelijke groep zullen ondergebracht worden bij de *Holland Amerika Lijn* (HAL Investment BV) en de aandeelhouders van Sait, waarin de Belgische holdingmaatschappij *Cobepa* en zijn filiaal *Mosane* de grootste belangen aanhouden (72 %), naast een minderheidsparticipatie van de verzekeraar *Assubel*.

Door de samenwerking van de twee konkurrentiële bedrijven ontstaat een nieuwe gemeenschappelijke groep waarvan de operationele aktiviteiten een omzet van ruim elf miljard vertegenwoordigt. Verwacht wordt dat het samengaan van Radio Holland en Sait ook in het perspektief van de Europese éénwording een positieve weerslag zal hebben. (gw)

† In Knokke overleed op 29 oktober mevrouw Lucrèce Brendonck (57), echtgenote van Eugène Cattoor.

† Eind vorige maand overleed mevrouw Anna Dobbelaere (47), echtgenote van de Zeebrugse reder Amedée Vantorre, eigenaar van de Z.78 Vertrouwen.

† Het Visserijblad deelt u tevens het overlijden mee van mevrouw weduwe Ides Meire, schoonmoeder van HVB-redakteur Guido Walters.

Het blad deelt langs deze weg zijn medeleven mee aan al de getroffen families.

FRANKRIJK

Vissersprotest in Boulogne

Franse kustvissers hebben de haven van Boulogne geblokkeerd als protest tegen de ruimere netmaaswijdte die de EG volgend jaar wil opleggen (zie ook elders in dit nummer). Met de blokkade, waarbij tweehonderd vissers betrokken waren, protesteerden de Franse vissers tegen de nieuwe maatregel waardoor heel wat lukratieve vis letterlijk door de mazen van het net zal glippen. Dat zal met name het geval zijn voor bepaalde hoger geprijsde vissoorten.

Ook vistransporten die het havengebied verlieten werden opgehouden door een muur van brandende autobanden.

Nederlandse visimport zet kwaad bloed in Dieppe

Ook in Dieppe lieten de vissers van zich horen. In de noordfranse vissershaven was het protest gericht op de visimport uit Nederland. Boze vissers versperden wegen met autobanden. Een vrachtwagen uit Urk werd opgehouden, de lading werd op straat gegooid en uitgedeeld aan voorbijrijdende automobilisten.

Ook op andere plaatsen werd aktie gevoerd om de problemen van de exporteurs in de aktualiteit te brengen. In het kader van de "aktie escargot" trokken vrachtwagens uit diverse departementen naar de woonplaatsen van de prefecten. De protestkaravanen brachten het verkeer op vele plaatsen in de war.

CANADA

Spookschip overleeft windstoten van 160 km/u.

Een Japanse vissersboot die in een uitzonderlijke zware storm op de Atlantische Oceaan bijna was vergaan, heeft alsnog de Canadese haven van Halifax kunnen bereiken. De besturing van de *Eishin Maru'78* met 22 bemaningsleden en een Canadese visserij-inspektrice aan boord was uitgevallen toen en zware storm opstak. Bij windstoten van meer dan 160 km per uur slaagde de bemanning er in om de motor weer op gang te krijgen en het stuurmechanisme te herstellen. De Japanse vissers, die al een jaar op zee waren, verklaarden na hun aankomst dat zij niet meer dachten nog levend uit het orkaan te geraken. Ze noemden het een wonder dat hun schip door de ontketende golven niet werd omgeslagen.

SNEL WEER VERDER? PADMOS LEVERT 120.000 MITSUBISHI DIESELMOTOR-ONDERDELEN UIT VOORRAAD.
PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ
STELLENDAM
(0)1879 - 1766/1792

Onder internationale druk

Japan verbiedt "muren des doods"

DE JAPANSE REGERING heeft een einde gesteld aan de visserij met kilometerlange drijfnetten. Halfweg volgend jaar moet deze door de natuur- en milieubeweging sterk bekritiseerde visserij reeds voor de helft verdwenen zijn en tegen eind '92 is de metode bij wet verboden.

Japan staat reeds lang onder grote internationale druk om de moordende visserij met drijfnetten, soms 50 km lang, drastisch te beperken. Een woordvoerder van het Japanse Ministerie van Landbouw en Visserij maakte vorige week het besluit van de regering bekend om de drijfnetvisserij op te schorten.

Niet alleen de publieke opinie in de Verenigde Staten, maar ook de milieubeweging Greenpeace ging al lang te keer tegen de methode die de weinig vleiende omschrijving *"muren des doods"* meekreeg.

Voor de Japanse visserijindustrie heeft de beslissing vérstrekkende gevolgen. Japan heeft 450 tot 600 schepen voor de drijfnetvisserij in de vaart, waarmee vooral inktvis en tonijn wordt gevangen. De aanvoer van dit vlootsegment is van grote betekenis voor de visserijsektor. Deze bedrijfstak telt 50.000 werknemers, grotendeels werkzaam in de verwerkingsindustrie. In de visvangst komen zo'n 10.000 mensen aan de kost.

Stille Oceaan

Het verzet tegen de drijfnetten kwam reeds enkele jaren geleden op gang toen bleek dat de visstand in de Stille Oceaan drastisch terugliep. Behalve inktvis en tonijn raken ook andere vissen in de netten verstrikt. Onder de slachtoffers ook dolfijnen, haaien en zelfs walvissen. Vooral bij de Amerikaanse publieke opinie lokten de drijfnetten fel protest uit. Dit leidde vorig jaar tot een positief onthaalde resolutie bij de Verenigde Naties. Daarin werd Japan opgeroepen om de gewraakte visserij voor juni '92 stop te zetten. In augustus vorig jaar nam de Amerikaanse senaat ook een wet aan die importverbod van visserijprodukten oplegt aan landen die de visvangst met drijfnetten toestaan.

Aan het besluit van de Japanse ☞

Crevits

Louis Crevits & 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

H. Baelskaai 18,
8400 Oostende
Tel: 059 / 32 50 13

Tijdokstraat 3, 8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 45 85

Vanuit Nederland
09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11



OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene

32.08.08

TAXI

het taxibedrijf voor de visserij

Bredene Oostende

regering ging uitvoerig overleg met de VS vooraf waarbij zelf minister **Baker** van Buitenlandse Zaken rechtstreeks betrokken was. Het is trouwens met zijn zegen dat de Japanners het totaal verbod op de drijfnetvisserij een half jaar konden verschuiven.

Afschrikken

Reakties van de duizenden getroffen Japanse vissers lieten niet op zich wachten. Ze verwijten hun regering onder Amerikaanse druk gehandeld te hebben. *"Onze regering was bang voor een frontale botsing met de VS en daar zijn de vissers nu het slachtoffer van"* stelde de Japanse Visserijvereniging. Met de maatregelen die al volop bezig waren om de schadelijke effekten van de drijfnetten te verminderen werd volgens een woordvoerder geen rekening gehouden. Er zijn immers plannen om de netten te voorzien van geluidsapparatuur om dolfijnen af te schrikken en door de netten te verzwaren zouden er minder vogels in verstrikt geraken. De Amerikanen hadden geen oor voor deze argumenten en eisten de onvoorwaardelijke stopzetting van het gebruik van drijfnetten. Japan is het eerste slachtoffer. Intussen maken vissers uit Taiwan en Zuid-Korea nog veelvuldig gebruik van de vertikale netten.



Noodweer boven Shetland

Op het einde van oktober en tijdens de eerste helft van november laatstleden, kenden de Shetlandeilanden stormweer. De meeste vissersboten schuilden of bleven binnen. De bemanningen namen gedwongen vakantie. Enige Bulgaarse en 31 Russische **klondykers** en **reeferschepen** die de haring en makreel opkopen lagen werkloos in de baaien en tussen de eilanden.
Voor iedereen rust dus, maar niet voor de reddingsdiensten
In de omgeving van het **Brae Alpha olieplatform** zorgden schuivende viskisten voor een gewonde visser op de **'Golden Gain'** uit *Fraserburgh* (Schotland) Een helicopter haalde de visser op 5 november van boord. Tijdens een tankbeurt van de helicopter op het Brae Alpha platform kreeg de visser de eerste zorgen van de plaatselijke geneesheer.
Op zaterdag 2 nov. riep de **'Krossfjord'** uit *Banff* (Schotland), stuurloos met haar net in de schroef, om hulp. Het schip bevond zich ten noordwesten van de visgrond *Hutton*, zo'n 80 mijl ten oosten van de eilandengroep. Het Britse visserijwachtschip **'Westra'** nam het vaartuig op sleeptouw. Onderweg kreeg de **'Westra'** een andere opdracht. De **'Krossfjord'** werd overgegeven aan de purse seiner **'Philsorth'**, eveneens uit *Fraserburgh*. Alles ging goed tot wanneer , op zondag 3 november in de avond, op 20 mijl ten oosten van het eiland *Bressay*, de sleepkabel brak en in de schroef van de **'Philorth'** terecht kwam. Gevolg: twee vaartuigen op drift. Twee visserschepen schoten te hulp: de **'Altaire'**, een purse seiner uit *Lerwick*, Shetland, nam de **'Krossfjord'** op sleeptouw om 1u30 's nachts en de **'Taits'** uit *Fraserburgh* deed hetzelfde met de **'Philorth'** op maandagmorgen om 4 uur.
Toen beide slepen, voortgedreven door een noordenwind, kracht 9, de rotskusten naderden om *Lerwick* binnen te varen, bleef de reddingsboot **'Soldian'** stand-by om in nood bij te springen. De vier vaartuigen meerden echter veilig aan. Eind goed, al goed zullen ze gedacht hebben
Op zondag 10 november werd de **'Soldian'** opgeroepen door de **'Orkney Reiver'** uit *Kirkwall* (Orkadeneilanden), die op drift geslaan was met zijn visnet in de schroef. De sleper pakte het schip beet op nauwelijks 8 mijl van het punt *Fitful Head*.
Ook de oosteuropese *klondykers* kregen hun deel. Zowel in de haven van *Lerwick* als erbuiten moesten ze, wegens voortdurend veranderende winden, hun ankers verleggen. Op maandag 11 november sloeg de Bulgaarse **'Sagita'** door beide ankerkettingen. Op 13 november sloeg het Russische schip **'Omulevka'** vast op de rotsen van de haveningang. Met een lek in de brandstoftank werd het schip de haven binnen geloodst. En op donderdag 14 november tenslotte sloeg op de fabriekstreiler **'Anatoly Gankevich'** een reddingsboot los. De **'Soldian'** kon hem nog tijdig op sleeptouw nemen. Voorwaar, dagen die niet licht gauw zullen vergeten worden door de bemanningen van de reddingsdiensten.(dp)

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

Een schilder aan zee

Antoine Schyrgens

Tot op enkele dagen voor zijn overlijden te Oostende op 22 december 1981 , zagen we de hoogbejaarde Antoine Schyrgens op de fiets, of kranig het rolstoeltje van zijn gehandicapte vrouw voortduwend op het staketsel, de kaai, de zeedijk, het klein strand. Dit stukje maritieme Oostende was de ineengeschrompelde leefwereld geworden van Schyrgens 'oude dag, dat hij ook toen nog telkens opnieuw in vlugge aquarellen poogde vast te leggen.

Geboren in 1890 was Schyrgens eigenlijk architect van beroep; tijdens de periode tussen de twee wereldoorlogen was hij in de "verwoeste gewesten" een der velen die meewerkten aan de heropbouw

Deze veel bereisde man uit Luik kwam echter telkens naar Oostende terug. Hij woonde er diskreet op de hoek van de Capucijnenstraat en de Verlorenstraat.

Zijn oeuvre in aquarel is ontzaglijk: landschappen, figuren, portretten, maar vooral beelden van Oostende, zijn geliefde adoptie-stad: straatzichten, de schepen, de haven, de dijk... Het is vakkundige, maar pretentieloze, kunst dat een breder publiek aanspreekt, zonder echter toegift te doen aan wansmaak.

Schyrgens was bovendien aktief betrokken in het Oostendse kunstleven: het was in de dertiger jaren dat hij samen met ondermeer Alfons Blomme en Staf Sorel een der mede-herstichters van de Oostedse kunstacademie was; toen nog in de Noorse Stallingen Schyrgens nam er de aquarelklas voor zijn rekening.

Verder schreef hij kritieken en kunstkronieken in lokale franstalige dag- en weekbladen en was aldus goed vertrouwd met het Oostendse kunstmilieu. De neerslag daarvan vinden we in zijn in 1957 gepubliceerde memoires *"Le monde inconnu des artistes"*, een schat aan gegevens over het kunstleven van het tussenoorlogse Oostende

N. Hostyn



Ostende Quai des Pêcheurs, 1947

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

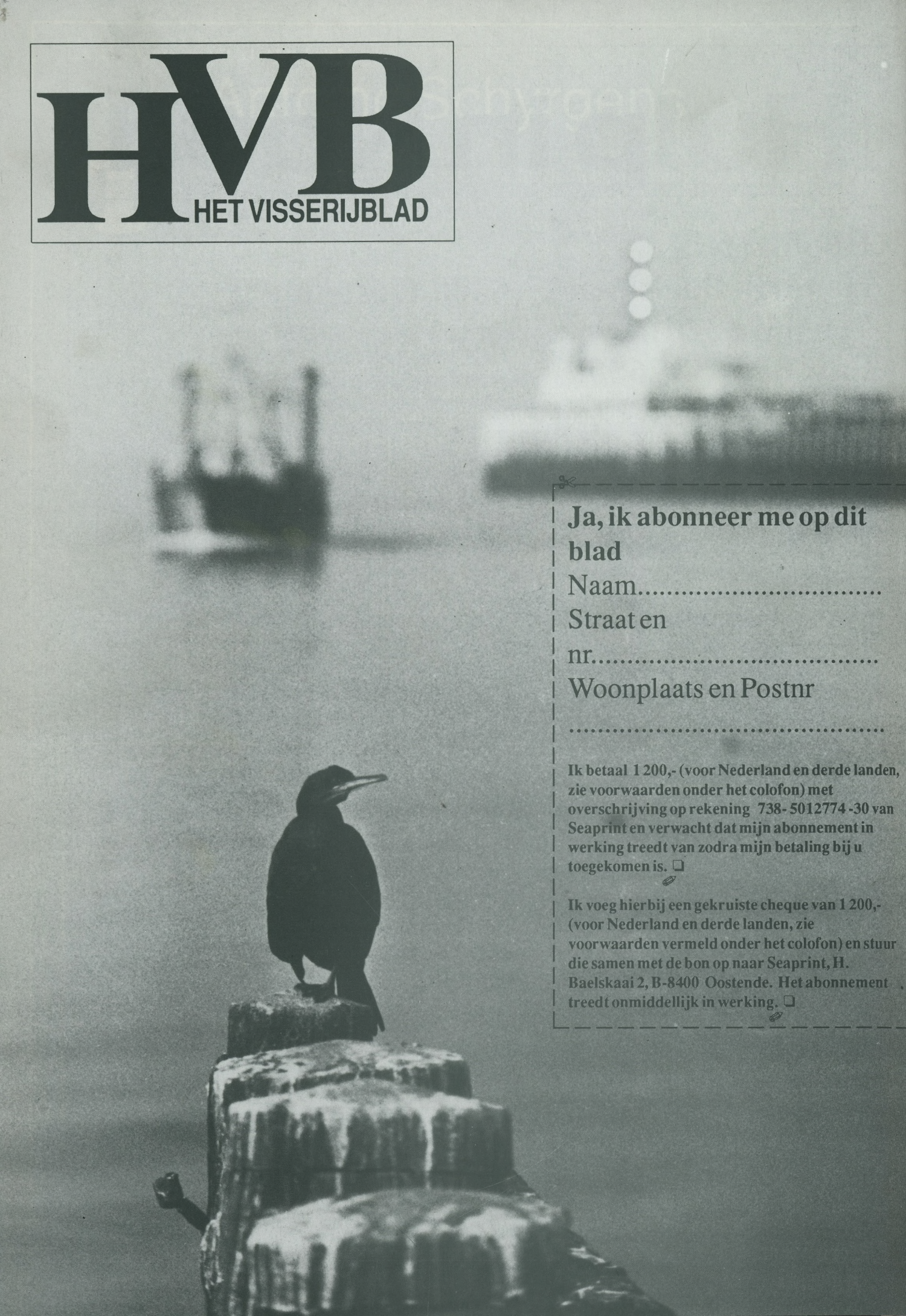
Kantooruren: dinsdag - woensdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



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. ❑