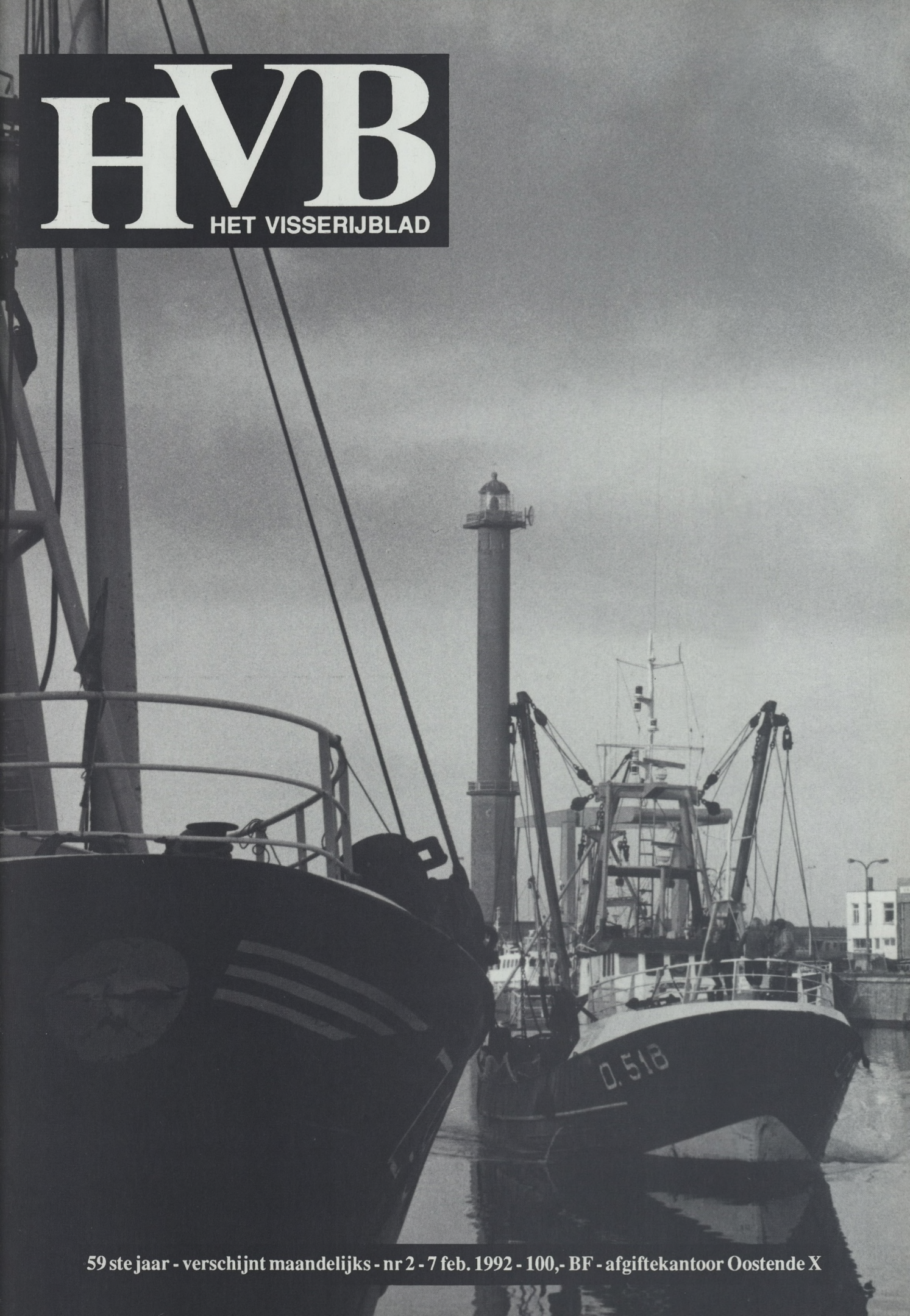
HVB

HET VISSERIJBLAD



59 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 2 - 7 feb. 1992 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

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 - 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
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, 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. Artikels overnemen mag, mits bronvermelding.
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.

Omslagfoto: Guido Walters

editoriaal

In het verslag over de zitting van de 'onderzoeksraad voor de zeevaart' verder in dit blad staat te lezen dat er iets schort aan de *verantwoordelijkheidszin* van jonge vissers. Dat zou wel eens juist kunnen zijn. Maar elders in dit blad staat ook een artikel over een vismijndirekteur die de reders oproept toch maar 'binnen de wettelijkheid te blijven'; om enige *verantwoordelijkheidszin* te tonen als het ware. Nog elders schrijven we over het ongenoegen dat vishandelaars uiten. Ja, er wordt zelfs gesproken over een aktie van de vislossers die de mening toegedaan zijn dat er iets schort aan de *verantwoordelijkheidszin* van vismijndirekteurs.
Zoveel oproepen om verantwoordelijkheid op te nemen, zoveel beschuldigende vingers in alle richtingen, dat kan alleen maar betekenen dat er een malaise heerst in het visserijmilieu; *een gedrukte stemming*. Men vertwijfelt aan de wereld van de visserij. Is daar ook reden voor? Wellicht. Elkeen die een beetje met de sektor vertrouwd is kan wel tien redenen opsommen waarom het er slecht mee gaat. Sommige van die redenen worden regelmatig besproken in dit blad, andere zijn dan weer niet voor publikatie geschikt, zij behoren tot het uitgebreide en florerende fluistercircuit.
Maar daarover wil dit editoriaal het eigenlijk niet hebben. De malaise in de visserij valt ons alleen maar méér op omdat we er met onze neus bovenop zitten. Wie in onderwijsmiddens verkeert weet dat er ook een onderwijsmalaise bestaat, en bij de boeren is het kommer en kwel, en bij de dokwerkers, en bij... Malaises te over! Malaises voor jong en oud! Malaises in geuren en kleuren! Er bestaat een ekonomische malaise, een artistieke, een kulturele en een politieke. En nog vele andere.
Laat ons nog even bij de politieke malaise verwijlen. In de wereld van de politiek gaat het net zoals in de visserij. Ook daar worden beschuldigende vingers naar alle kanten uitgestoken. Méér nog! Daar is de malaise het grootst want daar komen de touwtjes van al die sektoren (waarin men het dus niet meer ziet zitten) samen: de visserij, de landbouw, de industrie, de diensten... In de politiek wordt de malaise als het ware in de overtreffende trap beleefd. De jongste stembusgang was daar een symptoon van en de moeizame regeringsvorming is er een andere.
Luister wat de filosoof Peter Sloterdijk schrijft: *'Het volk... kijkt in de spiegel als het naar zijn politieke vertegenwoordigers kijkt en er is zelfkennis in het spel als het geen enthousiasme kan opbrengen bij wat er in de spiegel te zien valt. Met een onnavolgbare combinatie van onderdanig wantrouwen en geringschatting uit leedvermaak aanschouwt het het reilen en zeilen van de politieke klasse... Dat politici bijna altijd onpopulair zijn, komt niet doordat ze van het volk vervreemd zijn maar doordat ze er als twee druppels water op lijken. Het volk is zelden zo verblind dat het zichzelf voor populair houdt. Als het met zichzelf geen raad weet, kiest het met onfeilbaar instinct personen die het gegarandeerd nog dieper in de put helpen.'* (*)
Moeilijk citaat, maar het kan geen kwaad het te herlezen, tien keer. Veel meer moet daar vandaag overigens niet aan toegevoegd worden.

Flor Vandekerckhove

(*)Peter Sloterdijk, Eurotaoïsme, Over de kritiek van de politieke kinetiek, p. 185.

Het European Fish Centre, Fishlink en lange werktijden

Ongenoegen bij Zeebrugse viskopers en -lossers

IN EEN VORIGE maand verschenen artikel in een Brugs weekblad uit de vzw Zeebrugse Viskopers haar ongenoegen over de kontrakten die de Zeebrugse Visveiling aanbiedt voor vestigingen in de achterhaven en de rol van de NV Fishlink. Volgens woordvoerder Mr. Paul Tavernier voelen de handelaars zich in de tang gepakt en eigent de direktie van de geprivatizeerde vismijn zich een monopoliepositie toe in het European Fish Centre (EFC). ZV-direkteur Pollet wijst de kritiek van de vishandelaars van de hand. Voorzitter Jef Deroose van de Rederscentrale reageert genuanceerder. Ook de vissorteerders laten gemor horen.

Het *Brugsch Handelsblad* van 17 januari laat zowel advokaat Tavernier, Freddy Pollet en Jef Deroose aan het woord. De woordvoerder van de vishandelaars uitte al eerder kritiek op de erfpachtovereenkomst tussen de stad Brugge en de Zeebrugse Visveiling. Een aantal Belgische en Nederlandse viskopers, samen goed voor ruim driekwart van de aankopen, sloegen de handen in elkaar om hun belangen in de geprivatiseerde vismijn te verdedigen. Voor de stad was de privatisering geen goed zaak meent de Brugse advokaat. *"In de jaren 85-87 bracht de stedelijke vismijn 19 tot 23 miljoen in de stadskas, voldoende om de oude vismijn te renoveren. De nieuwe erfpachtovereenkomst brengt op papier 7,7 miljoen op, maar de stad draagt 5,8 miljoen frank kosten zodat de netto winst niet meer dan 1,9 miljoen bedraagt. Van een kado gesproken. Toch slaagde de ZV erin in 1990 21 miljoen verlies te maken"* beweert Mr. Tavernier.

De vzw Zeebrugse Viskopers verzet zich na drie jaar nog steeds tegen de plannen van de ZV. Nu de verhuis nakend is laten de viskopers opnieuw van zich horen. Ze bekritiseren de moeilijke bereikbaarheid van het EFC en de verkeersproblemen die zullen ontstaan bij het intensief gebruik van de oude zeesluis. De aanpassing van de Straussbrug voor verkeer in beide richtingen zal volgens Mr. Tavernier niet volstaan om ook in de zomermaanden een vlot verkeer te verzekeren. Naar zijn mening was de best mogelijk om de oude vismijn aan de nieuwe EG-normen aan te passen. De vishandelaars die rond de oude vismijn gevestigd zijn zullen na de ingebruikneming van het EFC om de haverklap de drukke kustbaan moeten dwarsen.

Onaanvaardbaar

De Vereniging van de Zeebrugse Viskopers valt ook scherp uit tegen de huur- en koopkontrakten die de ZV aan de gegadigden voor een plaats rond het EFC voorlegt. De aankoop van nijverheidsgrond gebeurt zonder waarborg over de draagkracht van de ondergrond stelt de woordvoerder. Ook de huur van de pakhuizen is duurder dan voorheen. Voor een atelier van 168 m² moet in het EFC 175.990 frank per jaar worden betaald. Bovenop komen nog de kost voor dienstverlening, parkeerruimte enz. Mr. Tavernier wijst ook op de beperkte looptijd van de huurovereenkomsten (één jaar). Het verlies van de koperskaart betekent immers het einde van de huurovereenkomst. *"Bij strikte toepassing van het reglement van inwendige orde kan een koper erg gemakkelijk zijn koperskaart kwijt spelen"* meent de woordvoerder van de viskopers. Hij vindt het dan ook terecht dat potentiële huurders een afwachtende houding aannemen vooraleer een definitief kontrakt te tekenen.

ZV-monopolie

De verenigde viskopers stellen zich ook vragen rond de positie van de N.V. Fislink, dochtermaatschappij van de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (GIMV). Niet alleen omdat er met overheidsgeld aan konkurrentievervalsing wordt gedaan, maar ook omwille van de binding met de N.V. Zeebrugse Visveiling door het aandeelhouderschap van mevrouw Becaus-Pieters in beide ondernemingen. In de mate dat de financiële partipaties in de visserijsektor toenemen krijgt de ZV een steeds sterkere greep op de sektor. *"Uiteindelijk wil de ZV de hele visserijbedrijvigheid beheersen door onrechtstreekse belangen in diverse rederijen, de rechtstreekse visinvoer en de Fishlinkbelangen in visverwerkingsbedrijven"* besluit de advokaat zijn betoog.

Vertragingsmaneuvers

Algemeen direkeur van de Zeebrugse Visveiling Pollet vindt de kritiek onterecht. *"De Zeebrugse Viskopers kanten zich tegen de verhuis van de vismijn en hebben al voor heel wat vertragingsmaneuvers gezorgd. Blijkbaar beseffen zij nog altijd niet dat de Belgische visserijsektor er alle belang bij heeft om het EFC te steunen. We moeten ons wapenen tegen de buitenlandse konkurrentie in een één-gemaakte markt"* luidt de reaktie van de direkteur, die stelt dat de oprichting

☞

In Zeebrugge weigerden de sorteeders nog langer 16 uur in de vrieskou te werken. Ze legden het werk neer. (foto gw)

van Fishlink kadert in die strategie en tevens funktioneert als een reddingsplank voor onze noodlijdende visserij. Over de kritiek op de kontrakten maakt de vismijndirekteur zich geen grote zorgen. Volgens Pollet is er geen eensgezindheid bij de Zeebrugse Viskopers. Enkele leden hebben trouwens buiten weten van hun voorzitter reeds een optie ondertekend. Hij noemt het ook logisch dat de kontrakten voor de huur van pakhuizen iets duurder uitvallen. De werkplaatsen en opslagruimten zullen dan ook voldoen aan de hygiënische voorwaarden van de EG. *"In de oude vismijn betalen de handelaars gemiddeld 12.000 frank per maand. In de nieuwe vestiging zullen de huurprijzen tussen de 14.600 en 26.400 liggen. De huurders zijn echter geenszins verplicht de dienstverlening erbij te nemen."*. Freddy Pollet verdedigt de korte looptijd van de overeenkomsten omdat dit in havengebonden aktiviteiten gebruikelijk is. *"Het spreekt voor zich dat wij niemand voor een onbenullig dispuut de deur zullen wijzen en daar bovenop nog een schadeloosstelling riskeren. Wie zich aan de onderrichtingen houdt loopt geen enkele risico."* Direkteur Pollet voegt er nog aan toe dat er rond de verkeersproblematiek en het vlot versassen naar een oplossing gezocht wordt in samenwerking met het havenbestuur. *"De reders zijn bereid om op vaste uren gebruik te maken van de sluis. Van onze kant onderhandelen we over een aanvaardbare prijs voor het versluizen, vergelijkbaar met de Oostendse tarieven"* aldus Freddy Pollet.

Klare afspraken

Volgens voorzitter Deroose van de Rederscentrale moet de afdeling Oostkust dringen onderhandelen met de ZV-direktie om konkrete afspraken vast te leggen. In de eerste plaats over de bereikbaarheid van de achterhaven, de ligplaatsen en het tarief voor het versluizen. Jef Deroose staat sceptisch tegenover de zienswijze van de ZV-top die rotsvast gelooft dat het EFC ook voor de reders grote voordelen inhoudt. *"Ik wil wel geloven dat de kosten voor de reders tot een minimum beperkt blijven indien de ZV erin slaagt heel Europa naar de achterhaven te loodsen. Maar in periodes dat de visserij slecht boert en er zich weinig vaartuigen aanmelden zullen de sluiskosten vooral voor kleine rederijen moordend worden. Daarom willen wij vooraf klare afspraken"* stelt de voorzitter. Omtrent Fishlink verklaart voorzitter Deroose dat de Rederscentrale waarborgen kreeg die de aanvankelijke vrees dat de participatievennootschap op termijn de hele vloot zou opkopen wegneemt. *"De vrees zat er diep in dat Fishlink goed op weg was om 51 procent van de aandelen van alle Belgische vaartuigen te verwerven en zo kontrole kreeg op de totale vloot. Dat betekende dat een buitenstaander de rol van de Rederscentrale kon overnemen. De verantwoordelijken van de investeringsmaatschappij hebben er echter op gewezen dat de werking van de NV Fishlink uitsluitend gebaseerd is op een terugkoopformule. De reders krijgen dan vijf of tien jaar de tijd om de aandelen terug te kopen. Fishlink beweert als een bank* (korrekter is: als risicokapitaalverstrekker, nvdr) *op te treden en wil enkel beletten dat de Belgische vloot in buitenlandse handen belandt. Dat klinkt wel mooi"* aldus Jef Deroose die er nog aan toevoegt dat deze buitenstaanders niets afweten van de visserij.

Staking

Los van dit intervieuw staat de aktie van de Zeebrugse vissorteerders op woensdag 22 januari. De arbeiders legden die ochtend het werk neer uit protest tegen de lange werktijden. Het was trouwens bitter koud toen achttien vaartuigen met om en bij de 230.000 kg vis voor de kaai lagen. Een ongewone aanvoer op de middenweekse veildag. De vislossers verwijten de direktie de aanvoer onvoldoende te spreiden waardoor zij onaanvaardbare werktijden moeten kloppen. Een aantal sorteerders weigerde nog langer 16 uren in vriestemperaturen te werken en legden uit protest het werk neer. Zij vinden dat wanneer er onvoldoende mensen voorhanden zijn een gedeelte van de aanvoer naar de koelcellen moet voor de volgende veildag. Het alternatief is het aantal schepen per veildag beperken. Direkteur Pollet wijt de rel aan een samenloop van omstandigheden. *"Indien iedereen aanwezig is kunnen we een dergelijke hoeveelheid aan. Griep en andere ziektetoestanden hadden onze mankracht* aangetast" is zijn verklaring voor het nieuwe incident met de werknemers. De veildagen dat er achttien vaartuigen aan de afslag lig zijn eerder uitzondering dan regel. Dat heeft Ivan Victor, de sekretaris van de socialistische vakbond er in elk geval niet kunnen van weerhouden de ZV een brief te schrijven waarin hij meldt: *'In afwachting van een sluitende arbeidsregeling hebben wij met het personeel afgesproken dat in de toekomst "HET WERK NIET WORDT AANGEVAT" indien vooraf wordt vastgesteld dat de normale gemiddelde arbeidsduur zal overschreden worden.'*.

Belgische vissers in eigen veilingen houden

In het Nederlandse blad 'Visserijnieuws' verscheen op 10 januari een opgemerkt artikel onder de titels: *'Z99 met 250 kisten op 30 december'* en *'Tongaanvoer Belgen in december wekt verbazing'*.
Het artikel vertelt hoe de Z99 *'Terra Nova'* op de hogervermelde datum *'doodleuk'* maar liefst 10 000 kilo tong in de coöperatieve visveiling te Den Helder plaatste. De krant merkt daarbij op dat de Z99 niet het enige Belgische vaartuig was dat, nadat het Belgische aandeel in de Noordzeetong was opgevist, op een van de Nederlandse visafslagen tong ter verkoop aanbood.
In het logboek melden de Belgen wel dat de tong niet in de Noordzee werd gevist, maar in Nederland wordt dat gegeven dan weer in twijfel getrokken (en dat is dan nog zachtjes uitgedrukt). Nadat de beroepsorganisaties er zich mee gingen bemoeien bleek dat de Nederlandse kontroleurs de zaak vanaf nu zeer ernstig opnemen. De AID-woordvoerder zei terzake: *'Wij pakken het serieus op en gaan het zeker onderzoeken. Het toont bovendien het belang aan van controle op zee en in de lucht aan'*, tot zover het Visserijnieuws-artikel.
De direkteur van de Zeebrugse Visveiling, Freddy Pollet, maakte van dit artikel gebruik om de Belgische reders ertoe te bewegen in Belgische veilingen te blijven mijnen. Hij schreef de reders een brief waarin hij stelde dat het uitwijken naar Nederlandse veilingen geen oplossing biedt. Het laat de Nederlanders toe, zo stelt Pollet, een perfekt dossier aan te leggen waaruit zou moeten blijken dat de Belgische visserij bestendig aan quota-ontduiking doet. Kan het nog toeval zijn, zo vraag de direkteur zich af, dat onze schepen om de haverklap vanuit de lucht gefotografeerd worden door Nederlandse vliegtuigen? We moeten ten alle prijze vermijden, zo besluit de vismijndirekteur, dat omwille van kortstondige financiële winsten onze vloot als de grote boosdoener in Europa wordt gedoodverfd.

VISSERIJOVERZICHT 1991

Opbrengst houdt stand ondanks lagere visaanvoer

VOLGENS DE CIJFERS van de Dienst voor Zeevisserij lag de visaanvoer in de drie Belgische vissershavens 8,4 procent lager dan vorig jaar. De globale besomming in de kustvismijnen bleef nagenoeg gelijk (+0,02 procent). Het aandeel van de belangrijkste vissoorten (schol, tong en kabeljauw) is ten opzichte van de totale aanvoer lichtjes toegenomen (+2,2 procent). In de opbrengstcijfers tekent dit verschil zich iets sterker af. (+4 procent).

Of het visserijjaar '91 een meevaller werd moeten de rederijen zelf uitmaken. Wij kennen alleen de *officiële* aanvoer- en opbrengstcijfers in eigen land. Over de aanvoer in buitenlandse afslagen zijn nog geen cijfers bekend (1). Aan de debetzijde van de balans staan kosten die van bedrijf tot bedrijf sterk kunnen verschillen. Dit jaaroverzicht beoogt dan ook geen beoordeling van de sektor. Eén ding moet ons toch uit de pen. Dat is dat de (overlevings?)strijd voor de aanvoer volop woedt. Het is daarbij duidelijk dat de desastreuze gevolgen van de bikkelharde konkurrentiestrijd Nieuwpoort eerst treffen.

Enkele kerncijfers tonen de belangrijkste schommelingen tegenover het voorgaande jaar:

▫ **Aanvoergewicht:**	1991	t.o.v. 1990
Kabeljauw	2.305 ton	-27,2 %
Tong	4.500 ton	+2,8 %
Schol	12.168 ton	-2,4 %
K+T+S	18.973 ton	-5,2 %
Tot. aanvoer	28.182 ton	-8,4 %
▫ **Opbrengst**	1991	t.o.v. 1990
Kabeljauw	202.821.000 fr.	-26,6 %
Tong	1.127.762.000 fr.	+1,9 %
Schol	831.196.000 fr.	+25,7 %
K+T+S	2.161.779.000 fr.	+5,8 %
Tot. opbr.	2.977.758.000 fr.	+0,0 %

Zeebrugge

De Zeebrugse vismijn blijft met ruime voorsprong de belangrijkste vissershaven van het land. Zeebrugge verhandelt nagenoeg 65 procent van alle in België ter veiling aangeboden vis en ruim 60 procent van de totale besomming wordt door de Zeebrugse Visveiling gemaakt.

Vorig jaar voerden **Belgische vaartuigen** 16.552 ton vis aan in Zeebrugge, goed voor een opbrengst van 1,8 miljard frank. De aanlandingen lagen lager dan het voorgaande jaar (-5,2 procent), maar inzake besomming was er een toename van van 2,8 procent. Vermeerderd met de **vreemde aanvoer** sloot de ZV het jaar voor het eerst boven de twee miljard af. 2,021 miljard om precies te zijn of 180 miljoen meer het jaar voordien.

De supplementaire aanvoer van diverse vissoorten liep op tot 2.200 ton en vertegenwoordigt een waarde van 200 miljoen frank.

Oostende

Het Oostendse stadsbestuur was uiterst karig met informatie over de Oostendse haven. Het persbericht *"Jaaroverzicht Oostendse haven"* was slechts een tiental lijnen lang. Daarmee moest de pers het stellen. De drie lijnen over de vissershaven willen we u niet onthouden. *"Wat onze Oostendse vissershaven betreft, kon de verkoop in de vismijn zich handhaven ondanks de bijzondere vangstbeperkende maatregelen. De totale opbrengst in 1991 bedroeg 1.056.073.185 frank."* Einde bericht.

Vorig jaar lag het *omzetcijfer* op 1.080.429.397 frank of circa 24 miljoen méér. Dat betekent voor 1991 een daling met 2,6 procent, wat de helft minder is dan de 5,2 procent in Zeebrugge. De eigen *aanvoer* echter daalde in Oostende sterker dan in Zeebrugge. Uiteindelijk kwam 10.421 ton vis op de afslag, wat spijtig genoeg een achteruitgang van 11,3 procent betekent en tevens **een na-oorlogs dieptepunt.**

Voor twijfelaars keken we het even na, wat volgende gegevens opleverde:

1947	64.735 ton	
1950	44.196 ton	
1955	59.654 ton	
1975	23.387 ton	7.323 reizen
1980	16.092 ton	4.993 reizen
1985	16.523 ton	6.079 reizen
1990	11.744 ton	4.875 reizen
1991	10.421 ton	?

Kommentaar van burgemeester Goekint, schepen van de haven op de berichten als zou de Oostendse vissershaven een slecht jaar achter de rug hebben: *"De aanvoercijfers...zullen in de toekomst moeten gerelativeerd worden. Door de beperking van de vangstmogelijkheden wordt de rechtstreekse aanvoer vanuit zee drastisch beperkt...In de toekomst zal nog meer dan in het verleden de aanvoer over de weg, van rechtstreekse leveringen leverancier-klant, containers over zee en via luchtvervoer belangrijk zijn..."* Wij hebben daar twee vragen bij. Hoe ziet de toekomst van de visveiling er dan uit? En waar gaat de import uit niet-lidstaten belanden als Oostende geen veterinaire inspektiepost voor de haven én de luchthaven krijgt? Want ook in Oostende komen vreemde visserijprodukten op de markt.

Tenslotte nog even vermelden dat de hoeveelheid ingevoerde vis die via de veiling liep 177 ton haalde, goed voor een opbrengst van 10,6 miljoen frank.

Nieuwpoort

Uit het jaarverslag van de Nieuwpoortse vismijn blijkt de problematische situatie van de kleinste vismijn. De aanvoer daalde met 350.000 kg (-22,6 procent) tot 1.208 ton en opbrengst kalfde 21,6 miljoen af (-14 procent).

De haringaanvoer slonk met 145.000 kg en de spanvisserij kwam nooit van de grond, bij gebrek aan gul en kabeljauw. De garnaalaanvoer lag dan weer 15.000 kg hoger dan vorig jaar, een stijging die hoofdzakelijk in het najaar bewerkstelligd werd. De schaarse aanvoer in de eerste maanden zorgden voor grote prijsschommelingen. In het voorjaar werd meer dan 583 frank per kilogram betaald, terwijl de lonende vangsten een forse prijsdaling in de hand werkten. De gemiddelde jaarprijs bedroeg toch nog 161 frank, wat nog steeds enkele franken meer is dan het gemiddelde van de totale aanvoer (155,9 fr.).

De brutobesomming van de Nieuwpoortse vismijn bedroeg uiteindelijk 131.310.487 frank, tegenover 152 miljoen vorig jaar). Meteen het laagste cijfer van de laatste jaren. Hierdoor zakt het aandeel van Nieuwpoort in de totale opbrengst van de Belgische visveilingen onder de vijf procent en bedraagt nog 4,4 procent tegenover 5,1 procent voorig jaar. De aanlandingen vertegenwoordigen nog 4,3 procent van de Belgische aanvoer. (gw)

(1) Aanvoer in buitenlandse haven in 1990 bedroeg 6.772 ton (waarvan 3.909 ton in Nederland) voor een waarde van 567 miljoen frank.

Aanlandingen Belgische vaartuigen in eigen havens

Deze tabel maakt duidelijk dat de aangevoerde hoeveelheden schol, tong en kabeljauw van vitaal belang zijn voor de visserijsektor. Opmerkelijk is dat het hoeveelheid S+T+K vooral de laatste jaren aan belang won.

JAAR	TOTAAL(ton)	SCHOL	TONG	KABELJ.	S+T+K
1972	48.467	4.541	2.727	19.635	55.51 %
1973	42.974	4.733	2.825	11.083	43.38 %
1974	38.961	4.485	2.526	10.400	44.69 %
1975	38.317	3.699	2.660	9.925	42.50 %
1976	35.635	3.569	3.110	7.375	39.44 %
1977	35.414	4.569	2.965	9.835	49.05 %
1978	39.311	3.973	2.639	15.189	55.46 %
1979	33.561	4.467	3.437	10.270	54.15 %
1980	32.763	4.820	3.368	7.520	47.94 %
1981	38.705	5.283	3.338	7.761	42.33 %
1982	38.914	5.822	3.603	5.914	39.42 %
1983	37.732	6.564	3.336	6.112	42.44 %
1984	37.733	7.717	3.329	5.379	43.53 %
1985	35.556	8.551	4.117	4.860	49.30 %
1986	31.317	7.122	4.525	6.586	58.22 %
1987	32.079	9.039	4.334	7.134	63.93 %
1988	32.211	11.268	3.344	5.689	63.03 %
1989	30.297	10.310	3.857	3.991	59.93 %
1990	30.768	12.470	4.378	3.168	65.05 %
1991	28.182	12.168	4.500	2.305	67.40 %

JAAR	TOTAAL	SCHOL	TONG	KABELJ.	S+T+K
	(in Miljoen BEF)				(% van de tot.besomm.)
1974	1.206,3	89,9	296,4	288,6	55.95 %
1975	1.211,3	81,4	350,7	193,8	51.67 %
1976	1.386,2	81,7	506,9	195,8	56.59 %
1977	1.433,7	99,0	457,9	267,4	57.49 %
1978	1.613,6	100,1	429,1	402,0	57.71 %
1979	1.597,1	117,0	587,1	332,9	64.93 %
1980	1.650,5	117,7	667,0	250,6	62.73 %
1981	1.898,8	150,8	778,0	271,4	63.21 %
1982	2.153,4	201,6	813,7	289,5	60.59 %
1983	2.317,8	285,8	719,1	309,4	56.70 %
1984	2.421,3	336,3	747,9	303,1	57.30 %
1985	2.863,2	376,3	1.094,2	309,1	62.15 %
1986	3.097,2	307,1	1.450,2	360,5	68.38 %
1987	3.237,9	469,0	1.503,9	401,3	73.33 %
1988	2.883,1	561,9	1.043,9	389,5	69.21 %
1989	3.044,8	461,5	1.255,3	310,2	66.57 %
1990	2.977,0	661,0	1.106,4	276,4	68.65 %
1991	2.977,8	831,2	1.127,8	202,8	72.60 %

In deze tabel werd geen rekening gehouden met de aanvoer van Belgische vaartuigen in vreemde havens en de kleine aanvoer van vreemde vaartuigen in Belgische havens. Het algemeen beeld zou er nauwelijks door veranderen.
Belgische aanvoer in vreemde havens evolueerde als volgt: 3.034 ton in '74; 4.711 ton in '75; 3.403 ton in '76; 4.408 ton in '77; 4.969 ton in '78; 7.675 ton in '79; 7.366 ton in '80; 5.199 ton in '81; 3.819 ton in '82; 5.404 ton in '83; 5.286 ton in '84; 4.386 ton in '85; 3.662 ton in '86; 3.829 ton in '87; 4.959 ton in '88; 4.952 ton in '89; 6.779 ton in '90.

Aanvoer en opbrengst 1991

In deze tabel hebben we de aanvoer en opbrengst per vissoort gerangschikt. Het is geen toeval dat schol, tong en kabeljauw de lijst aanvoeren. Het zijn ekonomisch gezien de belangrijkst soorten. Ze vertegenwoordigden vorig jaar niet minder dan 67,4 procent van de aanvoer (65,1 procent in '90) en 72,6 procent van de totale besomming (68,6 procent in '90).

AANVOER

	AANVOER (in ton)	**% t.o.v.** tot. aanvoer
Schol	12.168	43,2
Tong	4.500	16,0
Kabeljauw	2.305	8,2
Div. demers. soort.	2.556	8,0
Rog	1.220	4,3
Wijting	1.122	4,0
Tongschar	633	2,2
Schar	543	1,9
Schelvis	537	1,9
Garnaal	454	1,6
Langoustines	437	1,5
Tarbot	399	1,4
Hondshaai	322	1,1
Griet	296	1,1
Wulken	232	0,8
Div. weekdieren	206	0,7
Haring	163	0,6
Div. schaaldieren	143	0,5
Zeeduivel	122	0,4
St.-Jakobsschelpen	83	0,3
Div. pelag. soorten	41	0,1

SAMENVATTING AANVOER:

Tot. demers. vis	26.422	93,7
Tot. pelag. vis	204	0,7
Tot. schaaldieren	1.035	3,7
Tot. weekdieren	521	1,8
Algemeen totaal	28.182	100,0

OPBRENGST

	Opbrengst (x 1.000 fr.)	**% t.o.v.** tot. besom.
Tong	1.127.762	37,9
Schol	831.196	27,9
Kabeljauw	202.821	6,8
Tarbot	134.366	4,5
Div. dem. soorten	118.860	4,0
Langoustines	88.939	3,0
Tongschar	76.178	2,6
Garnaal	70.806	2,4
Rog	66.550	2,2
Griet	62.655	2,1
Zeeduivel	43.687	1,5
Wijting	48.311	1,6
Schelvis	33.951	1,1
Schar	23.915	0,8
Div. schaaldieren	12.488	0,4
Hondshaai	10.407	0,3
St.-Jakobsschelpen	8.779	0,3
Div. weekdieren	8.326	0,3
Wulken	5.809	0,2
Haring	1.117	0,0
Div. pel. soorten	774	0,0

SAMENVATTING OPBRENGST:

Tot. dem. vis	2.780.660	93,4
Tot. pel. vis	1.951	0,0
Tot. schaaldieren	172.233	5,8
Tot. weekdieren	22.914	0,8
Algemeen totaal	2.977.758	100,0

▫ BRON: Dienst voor Zeevisserij

NIEUW - NIEUW - NIEUW - NIEUW

TELEFONEREN VAN EN NAAR BOORD... EEN PROBLEEM ?

IEDER BEMANNINGSLID ZIJN EIGEN NUMMER...

EN EEN :

AFZONDERLIJKE REKENING

MET DE NIEUWE TELEFOON "AUTOLINK" KAN DIT

Zelfs Scramblen kan !!!

INES N.V.
Wandelaarstraat 1

8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.47.55

INES N.V.
Hendrikbaelskaai 17

8400 Oostende
Tel. 059/32.34.01

Isidore Engelbrecht

Een visser ver van huis

ISIDORE ENGELBRECHT (76) woont met z'n vrouw in een rustige groene villawijk te Koksijde. Alleen de roodwitte reddingsboei van de 0.319 'Noordende' aan de gevel naast de voordeur refereert nog naar een leven lang vissen, niet alleen voor eigen kusten vanuit de thuishaven Oostende, maar ook vanuit Zeeland, Schotland, Frankrijk en Zaïre.

Het leven van de vissers van zijn generatie scharniert onveranderlijk als een tweeluik rond de ingrijpende W.O.II. Ook al heeft dan ieder levensverhaal z'n eigen kleur. Isidore Engelbrecht hoeft z'n monsterboekje niet in te kijken om boeiend, gedetailleerd en exakt z'n verhaal, rustig vertellend, te rekonstrueren. Alleen toen het interview tot 3 boekdelen dreigde uit te dijen hebben we ons enig snoeiwerk veroorloofd en verwijzen we voor meer details graag naar de "Kongo visserij-reeks" die Daniël Pots in 1989-'90 in HVB liet verschijnen.

ISIDORE ENGELBRECHT ZIT precies één jaar in de Ibis als zijn vader, chef van de toenmalige kleine elektriciteitscentrale van Oostduinkerke, overlijdt en moeder de zorg over de zeven kinderen krijgt.

We schrijven 1926 en Isidore is er elf! Als oudste van de drie zonen heeft hij weinig inspraak in z'n beroepskeuze. Net als de anderen trekt hij na de lagere school, vanuit Oostduinkerke naar Bredene-Sas, naar Ibis.

Hij herinnert zich zijn opleiding als op een militaire leest geschoeid, met de vier vrije dagen thuis omstreeks Kerstdag en Pasen en de tien dagen zomervakantie. En hoewel er binnen het gezin Engelbrecht geen direkte band met de visserij bestaat, is die wel atavistisch aanwezig: grootvader Henri langs vaders zijde, bleef in 1888 als IJslandvaarder op zee en z'n grootvader langs moeders zijde was visser en paardevisser in Oostduinkerke.

Tijdens z'n laatste jaren in de Ibis volgt Isidore ook in z'n luttele vrije uurtjes telegrafie en in 1930 legt hij in de Oostendse zeevaartschool z'n examen voor leerling-schipper af en behaalt hij ook z'n diploma voor radiotelegrafist.

Z'n eerste reis is er een naar de Moray Firth aan boord van de 0.38 "Prinses Marie-Josée", onder het bevel van *Eugène Laforce*.

Een 17 daagse reis op schelvis en kabeljouw temidden opeenvolgende februari stormen die het 'jongetje' laten kennismaken met zeeziekte tot in de toppen van z'n tenen. Z'n vast maandloon en deelgeld kan hij als marconist aan boord aandikken. Als de kleine rederij "Pêcherie Nationale" die de 0.38 uitreedt failliet gaat stapt Engelbrecht over naar de P.U. en vaart met de 0.97 "Jacqueline" meer dan 4 jaar lang onder schippers als ***Laforce***, ***Labbeke*** en ***Dedrie*** op de Noordzee en naar de Spaanse visgronden. Hij beleeft er de introductie van het V.D.-vissysteem ter verbetering van de plankenvisserij en genoemd naar de ontwerper ***Victor Dahl*** uit het Franse La Rochelle. Het was wel wachten op een Nederlandse schipper vòòr met het nieuwe systeem rendabel kan worden gevist.

Harde tijden

WANNEER IN 1936 de motoren meer en meer de stoomaandrijving van onze vloot gaan vervangen, monstert Isidore aan aan boord van de 0.340 en met schipper ***Remi Calcoen*** jaagt hij op tong op de Witte Bank.

Na z'n examen voor schipper stapt hij over op de 0.264.

"Het waren harde tijden", herinnert Isidore Engelbrecht zich, *"Er waren jaren dat wij geen enkele zondag thuis waren. De maandag liepen we binnen van onze 14-daagse reis en 48 uur later trokken we alweer het zeegat uit. Van betaalde vakantie was er toen nog geen sprake."*

Het is ook de tijd van de "cierk", de ronde vismijn langs de Oostendse kaai. *"Alleen de marconist en de stuurman mochten 'bijwerken' als het vaartuig aan de kaai lag. Zij hielden zich bezig met het onderhoud van het vaartuig. Op zekere dag moest ik van de walkapitein mee met een lading vis naar de "cierk". Toen we daar aankwamen waren er al 2 manden van die vis 'spoorloos' verdwenen. Toen heb ik met m'n eigen ogen gezien hoe onze vissers daar in feite permanent bestolen werden,"* zegt Isidore.

Gegijseld

EEN JAAR LATER vinden we Engelbrecht aan boord van de 0.347 'Cyrille Verschaeve' een gloednieuw vaartuig dat zopas bij Beliard van stapel was gelopen voor rekening van de rederij ***Verhaeghe-Daneel*** Hij maakt een reis naar de Spaanse en Portugeese visgronden en pas terug wordt hij door de directeur van de S.A.I.T. gevraagd of hij naar de Engelse havenstad Milford wil reizen om daar de marconist ***Tuur Stuyts*** af te lossen aan boord van de Z.58 "Rita I". Isidore aanvaardt de opdracht en tekent meteen voor de avontuurlijkste reis van z'n leven.

Maar laat ons eerst vertellen wat aan die geschiedenis vooraf ging: niet zo lang voordien waren er in Oostende twee Spaanse vissersschepen binnen gelopen met de bedoeling wapens over te smokkelen voor de burgeroorlog aldaar. Het komplot wordt echter ontdekt en de twee vaartuigen vertrekken naar Antwerpen waar ze onder de Belgische vlag worden bijgeschreven en Zeebrugge als thuishaven krijgen, als "Rita I" en "Rita II" met een gedeeltelijk Belgische bemanning. Die twee schepen verkochten nu hun vangsten in Milford en het is daar dat Isidore als marconist de plaats van *Stuyts* inneemt. Na acht dagen vissen heeft men een mooie vangst aan boord en neemt Isidore al kontakt op met Oostende om daar te markten... **maar dan worden opeens onder bedreiging van de revolver de schipper, de machinist, de marconist en het jongetje in het logies samengedreven en vanaf dat moment worden ze gegijzeld** door de zeven Spanjaarden aan boord die als het ware hun eigen schip gekaapt hebben. Meer dan twee dagen blijven de Belgen in grote onzekerheid opgesloten in hun met planken dichtgenageld verblijf. De tweede nacht horen ze van daaruit nogal wat rumoer op dek, sommige Spaanse matrozen hadden het schip al verlaten en de anderen voeren met een wit laken in de mast de Spaanse haven Pasajes binnen. ☞

Isidore Engelbrecht: 'Het waren harde tijden. Er waren jaren dat wij geen enkele zondag thuis waren.' (Foto gw)

De Belgische vice-consul aldaar zal nu proberen onze bemanning zo rap mogelijk over de Franse grens te krijgen. Maar dat duurt nog wel even en ondertussen is het voedsel aan boord zo fel geslonken dat onze Belgen serieus honger lijden.
Pas als één van hen, voor de show, in zwijm valt voor de ogen van de Spaanse reder, krijgt de Vlaamse bemanning onderdak en eten bij families aan de wal.
Uiteindelijk krijgt de consul hen per taxi toch de Franse grens over van waaruit ze per trein, via Parijs, naar Oostende kunnen sporen. Veertien dagen lang heeft dit Spaanse avontuur geduurd!

Schotland

WAT LATER WORDT Isidore Engelbrecht door de Brugse reder ***Decorte*** gevraagd als schipper op één van z'n twee seinevissersvaartuigen om naar Dublin af te varen en van daaruit de seinevisserij, een variant van de Deense visserij, te beoefenen.
Isidore is niet zo happig op het aanbod, want van seinevissen weet hij niets af, maar *Decorte* stelt hem gerust want de twee heren die in Dublin zouden aanmonsteren wisten er àlles van. *"Maar"*, zegt Isidore, *"dat bleek al rap zwaar overdreven en het werd dus alles behalve een sukses. Dan ben ik maar de Schotse havenstad Ayr afgevaren en met twee ervaren Schotse vissers aan boord behaalden we goede vangstresultaten. Die buit werd dan per vrachtwagen naar Glasgow overgebracht. We voeren altijd maar voor één dag uit en toch was er op al die vaartuigen een kok aan boord. De Brit wil nu éénmaal z'n cup of tea niet missen!"*
Maar na een aantal reizen krijgt men al te veel met motorpech af te rekenen en Isidore Engelbrecht keert naar België weer, waar hij in Oostende aanmonstert op de 0.306 van reder ***Huysseune*** uit De Panne die twee schepen in Oostende heeft en waarmee hij de Parejavisserij beoefent, een Spaanse spanvisserijmethode, samen met de 0.300. Die techniek wordt vooral op grote diepte beoefend en reder *Huysseune* stuurt zijn schepen meestal naar de kusten van Ierland waar op "Mooie Meid" jacht werd gemaakt die in Engeland verkocht werd. Naast een Vlaams schipper is er ook een Spaans schipper aan boord voor de specifieke visserij-operatie zelf. Een proef om de Perejavisserij op de Noordzee toe te passen levert een al te magere vangst op en wordt niet herhaald. In de winter schakelden de twee vaartuigen dan weer over op de klassieke plankenvisserij vòòr de Portugese kust.
Tijdens de mobilisatie vaart Engelbrecht vooral op haring ten Oosten van Schotland: op de Fladen.
"Toen al zagen we overal mijnen drijven zodat we overdag wel konden varen maar 's nachts niet. Toen we naar Oostende telefoneerden zei men daar dat men geen geld meer gaf voor de haring. Dus besloten we in Lowestoft te mijnen maar ook daar was de te verwachten besomming niet denderend en omdat men vreesde dat wij onze vis toch in Oostende zouden lossen en dat die dan in de handen van de Duitsers zou vallen werden we voor de keuze gesteld: ofwel de haring daar lossen voor vismeelproduktie ofwel... ons vaartuig aan de ketting. De keuze was vlug gemaakt."

Wereldoorlog II

ALS DE OORLOG uitbreekt bevindt Engelbrecht zich met de 0.300 in Milford en krijgt van reder *Huysseune* de raad om naar het Franse La Rochelle te varen, samen met de 0.306. Het is de bedoeling om vandaaruit met een aantal Belgische gevluchte vaartuigen weer te gaan vissen.
Maar als ze na een eerste reis terugkeren mogen ze La Rochelle niet meer binnen en worden ze doorverwezen naar Bordeaux en dan naar Arcachon waar andere Vlaamse visserschepen en ook een paar loodsboten liggen.
In Arcachon zijn intussen ook alle grote Oostendse reders waaronder ***Bauwens, Crops, Brunet***... gearriveerd om over de nu wel hachelijke toekomst te overleggen. Maar veel plannen hoeven ze niet meer te maken, want alle schepen worden door de Duitsers opgeëist en omgebouwd tot kustwachtvaartuigen. Eén en ander heeft voor gevolg dat Isidore Engelbrecht samen met veel andere nu werkloze vissers terug naar België spoort.
Waar hij achtereenvolgens wat aan strandvisserij doet, vanuit Nieuwpoort op haringvangst trekt met het bootje van een vriend en later weer bij z'n oude patron Huysseune die ondertussen weer een paar kleinere vaartuigen heeft laten bouwen voor haringvangst. In die dagen heeft hij veel vaartuigen op mijnen zien lopen. *"Op zekere dag horen we weer eens een luide knal en zien we nog juist op zo'n 50 meter van ons af een mast in zee verdwijnen. De N.17 kan nog 2 mensen van het onfortuinlijke vaartuig redden die wij bij ons aan boord nemen. Wij zetten met de twee gewonden koers naar Nieuwpoort maar kunnen daar niet binnen lopen omwille van de ebbe. Wij zijn dan onder zwaar geschut - er waren schietoefeningen bezig tussen Nieuwpoort en Oostende - toch naar Oostende doorgevaren onder Duitse escorte.*
Daar hebben we de twee gewonden aan wal gezet voor verdere verzorging in de kliniek en zijn gelukkig nog heelhuids naar Nieuwpoort kunnen terugvaren waar we vernamen dat ook de N.17 op een mijn

was gelopen en met man en muis vergaan."

Kongo

KORT NA DE oorlog reist Isidore met een paar Oostendse reders heel de Franse kust af op zoek naar hun door de Duitsers opgeëiste schepen: De 0.306 blijkt gezonken in de zeemachtbasis van Rochefort en is enkel nog wrakhout, de 0.300 vonden ze terug in St.-Nazaire Dit vaartuig wordt hersteld op de scheepswerf in Temse en een paar maanden later trekt Isidore als schipper weer naar de Noordzee en het Kanaal.

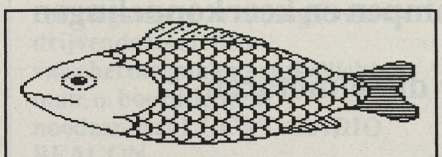
Tot in 1951. In die periode trekken heel wat Oostendse vaartuigen naar Kongo om daar de visserij te bedrijven bij Pêche Maritime du Congo (Pemarco).

Isidore Engelbrecht ziet nieuwe perspectieven en nadat hij de garantie van werkzekerheid kreeg — want ondertussen was hij gehuwd en vader van twee zoontjes — vaart hij als schipper met de 0.319 'Noordende' naar Matadi af.

Meer dan twintig jaar, inklusief de periode van de moeilijke onafhankelijkheidsperikelen in '60, blijft hij onder Belgische vlag voor de Pêche Maritime du Congo varen. Tot het land onafhankelijk wordt blijft het gezin Engelbrecht in Matadi wonen. Nadien verhuizen z'n vrouw en 2 zoontjes die ondertussen schoolplichtig zijn weer naar het moederland en komt Isidore zelf om de zes maanden voor één maand naar België. Tot hij, in 1974, 59 jaar oud, definitief een punt plaatst achter z'n avontuurlijke en goedgevulde vissersbestaan.

Binnen het bestek van dit artikel ontbreekt de ruimte om de Kongo-periode uitvoeriger te belichten maar we verwijzen in dat verband maar de reportagereeks van collega Daniël Pots onder de titel "De Kongovisserij" die verschenen is in Het Visserijblad nr 7 en 8 van de 56 ste jaargang en die handelt over de Pemarco zelf en in de nrs 9 t.e.m.12 en de nrs 1 t.e.m. 6 van de 57 ste jaargang met getuigenissen van Vlaamse vissers die dit boeiende hoofdstuk uit onze visserijgeschiedenis hielpen schrijven.

Marc Loy



— Eens ze met pensioen zijn, vallen ze nog mee, die vissers

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:

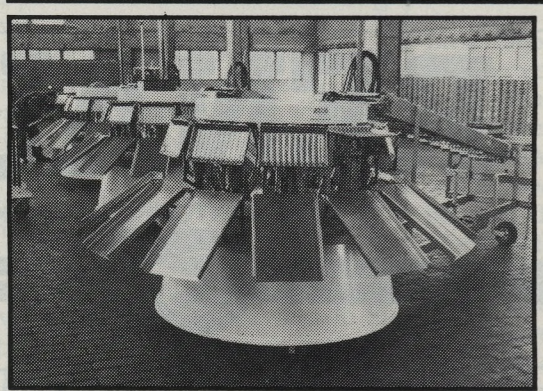
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46

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

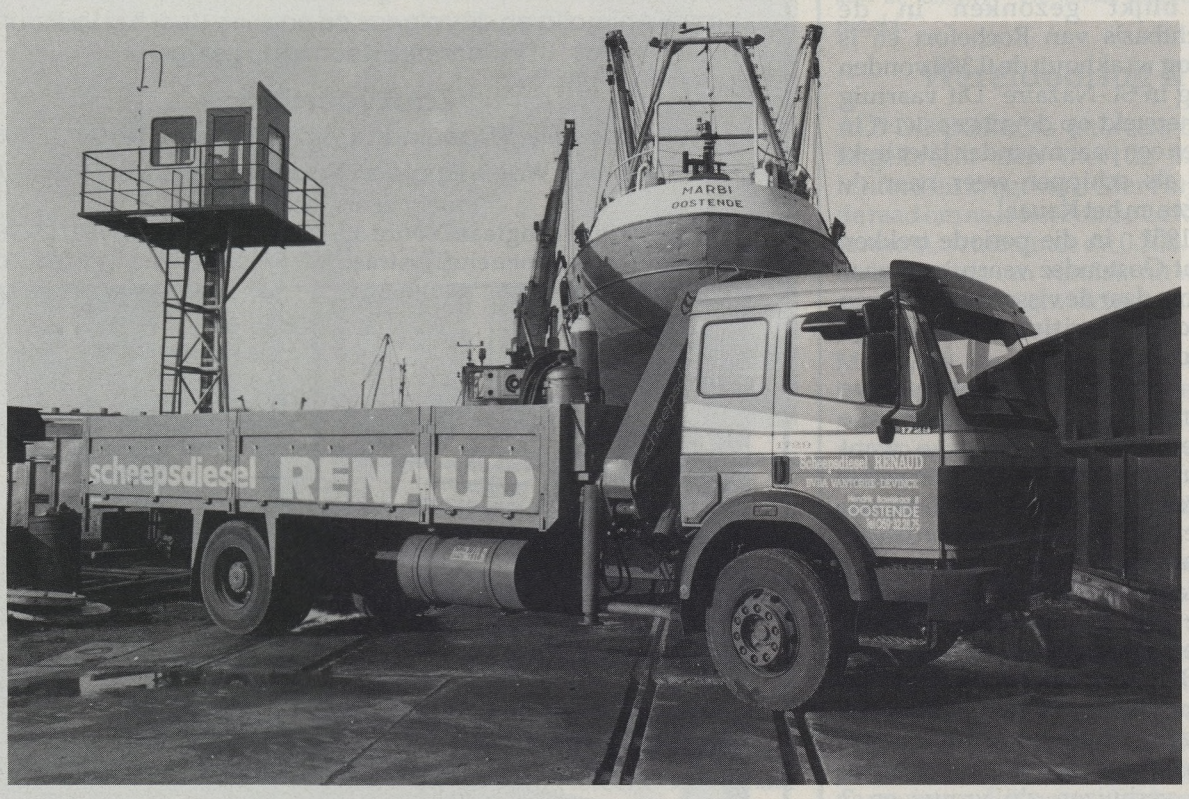


40

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

Om onze klanten — waar dan ook — nog beter te bedienen werd ons wagenpark uitgebreid met een vrachtwagen mét laadkraan.



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

In 1966 verdween de 'St. Finbarr' brandend in de golven

BRAND!!!

EEN NIET TE bedwingen brand op een schip is gevaarlijk. De scheepswanden worden heet, de bekleding verschroeit en de vluchtmogelijkheden worden alsmaar kleiner.
Het fenomeen komt bij ons minder voor: de voorvallen beperken zich meestal tot kleine motorkamerbrandjes en ongevallen in de kombuis of logies. De hevigste branden op onze vissersschepen vinden meestal plaats in de havens, tijdens of na laswerken. In het verleden brandde het gehele achterschip van de 0.81 'John' tot tweemaal toe volledig uit. Onlangs nog was het de beurt aan de O.231 'St Carolus'.
In 1976 brandde de 0.231 'André-Monique' volledig uit en werd vanop een visgrond vòòr Denemarken door de 0.243 'Marie-Paule' de Oostendse haven binnengesleept met de dode motorist *Frans Carpentier* aan boord. Het vaartuig brandde 36 uur lang. Dit is tot nog toe het ergste brandongeval van de laatste decennia in onze visserij.

In Groot-Brittannië waren branden op de diepzeevloot schering en inslag, een echte plaag soms. Weet men het euvel officiëel meestal aan een technisch defekt, dan is het evenzeer waar dat nogal veel van die branden in de akkomodatievertrekken ontstonden en dikwijls te wijten waren aan de onvoorzichtigheid van de Engelse zeelui.

Succestreiler

In Engeland vervingen de rederijen stilaan hun klassieke zijdewinders door moderne hektreilers. De H.308 'St Finbarr' (zo'n 70 meter lang, 12 meter breed, Mirrleemotor van 1592 pk, max snelheid 13,5 knopen) werd gebouwd op de scheepswerf Ferguson Bros. Ltd te Glasgow in 1964. Kapitein *Tom Sawyer* en zijn 24 bemanningsleden vertrokken rechtstreeks van de werf voor de maidentrip op 26 november 1964. Hij teste het schip uit op de hem bekende visgronden vòòr Groenland, Labrador en Newfoundland en loste in zijn thuishaven Hull op 25 januari 1965 vierhonderd veertig ton vis.
Na een tweede reis van 37 dagen vissen voor de kust van Labrador zette *Tom Sawyer* en zijn team 488 ton vis (merendeels kabeljouw) in de Hullse vismijn; meteen een nationaal rekord. Tijdens de beste visdag haalde de bemanning een trek van 900 en één van 500 vismanden op, dit telkens na een sleep van slechts 30 minuten.
Na verscheidene reizen bewees de 'St Finbarr' haar kwaliteiten en zette ze om in succesvolle besommingen. De rederij *Thomas Hamlings* was zo opgetogen dat ze nog drie dergelijke hektreilers bestelde bij dezelfde werf: de 'St Jason', de 'St Jasper' en de 'St Jerome'.

Brand!

Eind 1966 loopt het mis. Op 16 november verlaat de H.308 voor de veertiende maal sinds haar stapelloop de thuishaven, en stevent naar de kusten van Labrador, Canada. Na een paar weken voorspoedig te hebben gevist bevindt de 'St Finbarr' zich in de Noord-Atlantische Oceaan op 100 mijlen van de kust. Kerstavond nadert en het weer wordt slechter. Schipper *Tom Sawyer* besluit om met zo weinig mogelijk mensen een wacht te verzekeren en de rest van de bemanning

LIFERAFT SERVICE CENTER
S.K.B.
MAATSCHAPPELIJKE ZETEL
ROYERSSLUIS KAAI 48
B-2030 ANTWERPEN
TEL: 03/231 36 48
FAX: 03/231 5765
reddingsvasten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man. o. boordlichten noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

ERKEND SERVICE STATION
AFDELING KUST
HENDRIK BAELSKAAI 6
8400 OOSTENDE
TEL: 059/32 28 25
FAX: 059/33 01 48
reddingsvlotten: R.F.D. - ELLIOT - VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG - BOMBARD - AVON - CALLEGARI - SERVAUX - MITSUBISHI - SONIFORM nazicht brandblusapparaten
VOOR VEILIGHEID OP ZEE: DE SERVICE S.K.B.
Verantwoordelijke voor de firma S.K.B. Oostende: A. Van Durme (059/70 58 79)

24 uur vrij te geven om Kerstdag te vieren. Hij laat het vaartuig drijven of vaart rondjes.

Op 25 december in de vroege morgen zitten in één van de salons een 15-tal bemanningsleden bijeen. Rond 7u30 breekt er brand uit. Heel snel staat heel het salon in lichterlaaie en is er een hevige rookontwikkeling. Ieder bemanningslid wordt opgetrommeld om het vuur te blussen. Het vuur verovert nieuwe brandbare prooien en ook het salon ernaast en de wandbekleding in de gang staat snel in brand. De rook jaagt iedereen naar boven en belemmert een doeltreffende brandbestrijding. Het vuur grijpt verder om zich heen. De bootsman krijgt opdracht in een lokatie onder de brug iedereen te verzamelen en koppen te tellen. Schipper *Tom Sawyer* zendt een mayday (noodsignaal) uit. Een veertigtal schepen van verschillende nationaliteiten geven antwoord. Hij onderhoudt direkt kontakt met de H.410 'Orsino', een andere hektreiler, die slechts 5 zeemijlen moet afleggen om zich bij de 'St Finbarr' te voegen. De bootsman overhandigt zijn kapitein een lijstje. Met een verkrampt gezicht ziet de schipper dat er 12 namen ontbreken.

Plots horen ze onder zich een ontploffing. Een stroom hete lucht gevolgd door een steekvlam schiet door de brug en vernielt alles wat het tegenkomt: de brugruiten, de brugdeur,... Ook de schipper bevindt zich buiten de brug als hij terug bij zijn positieven komt.

Het vuur verspreidt zich ook in de brug. Met de naderende 'Orsino' in zicht geeft Tom orders voorbereidingen te treffen het schip te verlaten. Het vriest dat het kraakt. De 'Orsino' neemt 10 man over. De schipper, de stuurman en de hoofdingenieur blijven aan boord. Enkele matrozen van de 'Orsino' komen over met warme droge kledij voor de drie blijvers en keren terug naar hun schip.

Intussen verspreidt het vuur zich over het hele schip. Het wordt zinloos om verder aan boord te blijven. De kapitein verlaat het schip en aan boord van de 'Orsino' wordt beslist om de 'St. Finbarr' op sleeptouw te nemen, richting St.-Johns, een grote haven op newfoundland, maar wel nog 600 mijl ver.

Om vier uur in de middag gaat schipper Tom Sawyer met enkele matrozen terug aan boord om de sleeptros te bevestigen. Omdat de platen van het voorschip brandend heet zijn wordt gevreesd dat de tros zal doorbranden en daarom wordt het vaartuig aan de hek vooruit getrokken.

Tijdens het slepen verhoogt de windkracht. Verder wordt de sleep bemoeilijkt door drijvende sneeuw. ***Eddy Wooldridge***, bevelhebber van de 'Orsino' beslist de route te wijzigen en vaart naar een klein haventje, St. Anthony, toch nog 250 mijl ver.

Op 26 decmeber om acht uur breekt de sleeptros, het duurt tot zes uur 's avonds vooraleer de sleep zich opnieuw in beweging zet. De volgende dag echter begint de 'St. Finbarr' dieper in het water te zakken. Hij gaat overhellen, steeds meer. *Eddy Wooldridge* doet verder zijn best om het totaal verwrongen en zwartgeblakerde wrak in veiligheid te brengen, om zodoende de lichamen te kunnen bergen, maar hij verliest de strijd. Hij kan niet vermijden dat de H.308 op 27 december om 19u25 in de golven verdwijnt — op veertig mijl van St. Anthonie — twaalf verkoolde of verstikte vissers met zich meenemend in het zeemansgraf.

Daniël Pots

Vragen & antwoorden

de politieke rubriek van HVB

VOORALEER U DEZE politieke rubriek verslindt dienen wij u ervan op de hoogte te brengen dat het alweer enige maanden geleden is dat er nog ruimte was om deze rubriek in HVB te plaatsen. Eén en ander heeft voor gevolg dat sommige van de hieronder vermelde vragen nog van vòòr de samenstelling van het nieuwe parlement dateren. Het zou dus kunnen dat u hieronder vragen terugvindt die door nu ex-parlementsleden gesteld werden.

In de senaat stelde **Leclercq** een vraag betreffende het verlenen van EG-steun aan de Duitste bondsrepubliek voor het verminderen of stopzetten van visserijaktiviteiten. In het antwoord kreeg de senator echter het deksel op de neus, want de minister verwees gewoon naar de Europese Commissie, waartoe men zich voor dgl. vragen moet richten.

Al even weinig antwoord kreeg volksvertegenwoordiger **Loones**. Hij stelde drie vragen over onze IJslandvloot — of althans over hetgeen daarvan nog rest. Bestaat er zekerheid voor onze IJslandvaart inzake een gegarandeerd visrecht in de toekomst? Wat is de toekomst van het bilaterale visserijakkoord met IJsland na de ondertekening van de EER (Europese Ekonomische Ruimte)-overeenkomst? Op welke wijze, zo vroeg Loones tenslotte, vrijwaart u de belangen van de Vlaamse vissers in het kader van de EER-overeenkomst.

Jamaar, zo antwoordde de minister ongeveer, het EER-akkoord is verre van rond (wij schrijven dan 3 september), hoe wil je dan dat wij daar een antwoord op geven?

Alfons **Laridon** daarentegen kreeg wel degelijk antwoord toen hij vragen stelde over de ontevredenheid van de tongvissers omdat de BOU 319 'Zeldenrust' nog lustig tongen vangen kon in gebieden waar dat voor andere Belgische tongvissers nog steeds verboden was. Eén en ander had te maken met een rechtsgeding aangespannen — en gewonnen — door de BOU 319, waardoor verleden jaar een ministerieel besluit ongedaan gemaakt werd. De aanklager werd van deze uitspraak onmiddellijk op de hoogte gebracht, de andere tongvissers wisten slechts later hoe de vork aan de steel zat. In zijn antwoord toont de minister aan dat hij de andere reders zo vlug mogelijk verwittigd heeft en dat het profijt dat die ene, ten onrechte steeds maar als Nederlander bestempelde, reder uit de situatie kon trekken toch erg beperkt gebleven is.

Nog vòòr kerstdag hield Europees parlementslid **Vandemeulebroucke** een perskonferentie waarin hij alarm sloeg i.v.m. de mogelijkheid dat de Oostendse luchthaven in de toekomst geen erkende inspektiepost meer zou zijn voor de veterinaire kontroles. Dat het europarlementslid het daarbij niet laat zitten bewijst de parlementaire vraag die hij begin 1992 daarover stelde aan de Europese Commissie.

Verder was men begin 1992 in politiek Oostende razend kwaad op de journalisten die wisten te zeggen dat de Oostendse haven een minder goed resultaat boekte dan vorige jaren. De Oostendse burgemeester Julien **Goekint** kroop in zijn pen om de journalisten ervan langs te geven. Voor wat betreft de visserij stelde de burgemeester het aldus: *'De aanvoercijfers voor de vissershaven zullen in de toekomst meer en meer moeten gerelativeerd. Door de beperking van de vangstmogelijkheid wordt de rechtstreekse aanvoer vanuit zee drastisch beperkt. Anderzijds wordt de aantrekkelijkheid van de steeds verder gerenoveerde vismijn van Oostende steeds groter. In de toekomst zal nog meer dan in het verleden de aanvoer over de weg, van rechtstreekse leveringen leverancier-klant, containers over zee, en via luchtverkeer belangrijk zijn. De verwerking in de gemoderniseerde pakhuizen wordt eveneens belangrijker dan vroeger het geval was en per definitie de daarmee gepaard gaande omzet.'*

Opgemerkt werd ook de tussenkomst van provincieraadslid **Jacky Maes** die probeerde de Westvlaamse provincieraad ervan te overtuigen een eigen kwaliteitsmerk te lanceren m.b.t. de kwaliteit van het strandwater. Het huidige 'blauwe-wimpel-systeem' laat, aldus het raadslid, veel te wensen over en het zou dan ook maar redelijk zijn indien de kustgemeenten het huidige beoordelingssysteem gewoon boycotten.

En ook de kersverse Oostendse volksvertegenwoordiger **Johan Vande Lanotte** is aan de slag gegaan. Wij onthouden van hem een parlementaire vraag waarin hij de regering tekst en uitleg vraagt over het klandestiene vluchtelingentransport dat via de kusthavens verloopt.

Vermelden we tenslotte nog dat op het einde van vorig jaar en vergadering van alle kustburgemeesters plaatsvond waarop de burgervaders o.a. stelden: *'Om de aantrekkelijkheid van onze kust voor het grote publiek veilig te stellen zijn de verantwoordelijken voor onze kust gekant tegen aktiviteiten die slechts aan enkelingen genoegdoening schenken en risico's of storing inhouden voor velen. Jetski en langlaufgolf blijven derhalve verboden aan het Noordzeestrand.'*

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

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 ☎(059) 32 31 80
Bruggelaan 12, BREDENE

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

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

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene

32.08.08
TAXI

hêt taxibedrijf voor de visserij
Bredene Oostende

Schipper-motorist René Hindryckx: een geslaagde loopbaan

VORIGE MAAND VERTELDEN we over de familie Vandenberghe die ontgoocheld uit Argentinië terugkwam na het verlies van het vissersschip de 'Montreal'. Deze maand verhalen we over de familie Hindryckx, medeëigenaar van de 'Montreal', die hardnekkig een weg zocht in Mar del Plata en slaagde.
Alhoewel hij geen visser was, voer René Hindryckx tijdens de oorlog op garnaaltreilers om niet te worden opgeëist door de Duitse bezetter. Na de oorlog huwde hij Jenny Lenaerts en werd bediende in de vismijn. René dacht er niet aan om mee naar Argentinië te gaan. Jenny was trouwens zwanger.

Eén van de eerste bemanningen van de ex-0.205 'Montreal'. We herkennen o.a. Robert Brachse, Emiel Delanghe, Francois Vandenberghe, Edmond Prince, Alfons Hindryckx, René Hindryckx en Firmin Vandenberghe.

Administratieve problemen verhinderden telkens weer dat de 0.202 uit kon varen. **Jenny** kreeg intussen rustig haar tweede kindje. In de vismijn had **René** diskussies over zijn looneisen. En dus... besloot hij toch maar de grote stap te wagen.
Zoals reeds bekend werd de 'Montreal' samen met de N.739 'Frans Nyville' verwezen naar een ongezond dok te Buenos Aires. De financiële moeilijkheden die voortgesproten waren uit de vervlagging sleepten aan maar het agentschap 'Expansion' had wel degelijk de immigratie- en verblijfsvergunningen in orde gebracht. De desolate omgeving deed de moed in de schoenen zakken. De reders deden hun best om Mar del Plata mooier voor te stellen dan het was en het moreel op te vijzelen. Het agentschap huurde witte bungalows waar oorspronkelijk twee tot drie gezinnen werden in ondergebracht. De gezinnen verlieten één voor één, passagiers eerst, de vaartuigen in Buenos Aires en namen hun intrek in een huisje in het 420 km verder gelegen Mar del Plata.
Op het einde van de overtocht van de

De 'Supremaica' met Arthur en Emiel Bulthé, Francois Vandenberghe, Hubert Haelewijck en René Hindryckx.

'Montreal' was de jongste telg van René ziek geworden. Het ongezonde klimaat op de rivier te Buenos Aires deed het kind geen deugd. Het stierf kort na de aankomst in de nieuwe woonplaats: Sonja Hindryckx was de eerste dode die de Vlaamse vissersgemeenschap aan vreemde grond toevertrouwde.

Moeizaam

Alhoewel er miljoenen tonnen vis in de Argentijnse wateren zwommen was de visserij in dat land niet uitgebouwd. Te Buenos Aires waren er omstreeks 1950 enkel vijf oude Duitse diepzeetreilers, nog vòòr 1914 gebouwd. Ze visten slechts tot op 35 à 40 vadem diepte, niet verder dan de monding van de Platarivier en Bahia Blanca. Wegens de geringe visdiepte werkten ze alleen 's winters. 's Zomers trokken de scholen dieper en lag de visserij stil. De visbakken werkten in een staatsmaatschappij en de vissers verdienden een vast maandloon. Verder waren er nog 'parecha-' of spanvissers. Telkens twee stoomboten van dertig meter lengte trokken in de kustwateren een net. Te Mar de Plata zelf was er enkel kustvisserij: ingeweken Italianen opereerden er met open boten met zeer krachtige motoren op ansjovis ten behoeve van de konservenfabrieken.

Nadat financiële afspraken waren gemaakt werden de Vlaamse vaartuigen vrijgegeven en kon het eigenlijke werk beginnen. Terwijl de huisvrouwen zich moeilijk aanpasten aan hun nieuw leefklimaat in een onbekend land, omringd door spaanssprekenden en zich weerden tegen de Argentijnse deugnieterijen en bedrog, zochten de mannen hun weg in de visserij. Ze lokaliseerden de scholen vis in de omgeving van de kust en probeerden ze te volgen tot op grotere diepten. Vlug zaten ze honderd, tweehonderd tot driehonderd nautische mijlen uit de kust te vissen tot op 150 vadem diepte. Met hun diepmachine (*"Nog het systeem met de vlammenwerper"*) tastten ze het kontinentaal plateau af, exploreerden visgronden, probeerden te vissen in fjorden van het plateau en brachten alles in kaart. Toen de dieptemeters defekt waren en in Argentinië niet konden hersteld, verliep het opzoeken verder met dieplood. Eens het kontinentaal plateau voorbij zakte de zeebodem snel tot 2.000 vadem diepte. De eerst toegekomen vissersschepen visten enkel met Vlaamse vissers. Naarmate sommige vissers terug naar hun vaderland vertrokken, weggelokt werden door andere rederijen of door spanningen het vaartuig verlieten werden ze door Vlaamse bannelingen, die nergens aan de bak geraakten, vervangen. Ex-chauffeurs en ex-garagisten werden goede motoristen. Stilaan kwamener ook Argentijnen aan boord.
René Hindryckx voer op de 'Montreal' van zijn vader. Het was vissen met vallen en opstaan. In drie dagen tijd viste je makkelijk 1200 kisten vis op. Te Mar del Plata werden er soms maar 600 verkocht. De rest kwam terug in zee terecht. Te Mar del Plata was geen vismijn. De geloste vis kwam rechtstreeks in een trein terecht, afgeijsd en 420 km verder vervoerd naar Buenos Aires waar het uiteindelijk zijn bestemming vond. Voortdurend waren er kapers op de kust. Vis verdween spoorloos, tot zelfs eens een hele treinlading toe. De agenten die te Buenos Aires de bedragen moesten innen van de kopers, vergokten het soms in de casino's. Onder te veel druk gebracht heeft één van hen zich nog voor het hoofd geschoten.

Te Mar del Plata kregen de vissers eerst het Spaans onder de knie en studeerden ze vervolgens allemaal voor werktuigkundige of schipper. Een raad van zeemachtofficieren nam het examen af. Op enkele uitzonderingen na, hebben alle Vlaamse vissers een 'patent' (= diploma) behaald.
Na de 'Montreal' kwam René Hindryckx terecht als motorist op het eerste Belgische schip dat in Argentinië toekwam, de 'San Juan Bosco' (ex-0.314) onder schipper **Edward Spee**. In de zeer gevaarlijke monding van de Rio de la Plata is het schip eens vastgelopen op de Banco Inglesta (Engelse Bank) en terug losgetrokken. Het vaartuig is nooit meer de oude geworden. Na de 'San Juan Bosco' kwam René terecht op de 'Supremacia', een bootje van slechts zestien meter lengte, waarmee vijf Vlamingen (**Arthur Bulthé, Emiel Bulthé, Francois Vandenberghe, Hubert Haelewijck en René zelf**) 200 tot 300 mijl in zee gingen om 'bakalau' te vangen. Ze voeren een ganse nacht naar de visgrond, visten de hele dag en stoomden 's nachts terug om 's morgens te lossen. Met dit vaartuig hebben ze veel geld verdiend.
Hubert Nyville ontdekte de vangst op een soort kabeljouw in de fjorden van het kontinentaal plateau. Ook **Edward Spee** stond er zijn mannetje.
Als **René Hindryckx** verder vertelt over de beginjaren komen de uitroepen: *"We hadden maar dat"*, *"'t Was een haozemande* (i.v.m. lekken)", *"Hoe we niet verdronken zijn"* en *"We waren zot om daar te varen"*, telkens terug. Dit om aan te tonen hoe primitief alles in zijn werk ging.
Vader Hindryckx was inmiddels gestorven en omdat René niet wist ☞

hoeveel schulden er nog waren en omdat hij pas zijn eigen woning had gebouwd, weigerde hij de erfenis. Toch maar een voorbeeld van de onzekerheid die er toen heerste.

Argenbel

Toen alle Vlaamse rederijen en initiatieven in Argentinië uiteindelijk aan de grond zaten begonnen onze Vlaamse vissers samen te werken met Argentijnen. Het voordeel was dat zij hun weg vonden in het kluwen van wetten en achterpoortjes om administratief alles te bolwerken. **Hindryckx** kocht een treilertje aangedreven met een vrachtwagenmotor en zijn vriend **Maurits Ardaen** deed hetzelfde met een Argentijn als deelgenoot. Stilaan kwam een samenwerking tussen onze Vlaamse vissers en kapitaalkrachtige zonen uit de Argentijnse high society uit het zuiden van het land.

De Argentijnse landadel (1) zag dat er door de inwijkelingen brood zat in de visserij en probeerde een graantje mee te pikken. Hun werkloze zonen kregen van rijke pa bijv. vijf schepen en een visfabriek. Onder de vorm van een eigen firma moesten ze op eigen benen staan. Deze kompagnieën gleden snel bergaf en onze Vlamingen grepen de kans om zich in die rederijen op te werken.

Pescadores Unidos ging ten onder en werd omgevormd tot *Argenbel* (ARGENtina - BELgica). Het startkapitaal werd volgestort door enkele Argentijnen (waarvan er één aan de universiteit van Leuven studeerde) en enkele Vlaamse vissers waaronder **René Hindryckx** en **Maurtis Ardaen** die er een belangrijke rol in zou spelen: hij werd later walkapitein van de Argenbelvloot. De maatschappij nam ook drie *op de sukkel geraakte* Oostendse vissersschepen onder zijn hoede.

De Vlaamse vissers voeren toen zoveel mogelijk op hun vroegere vaartuigen. De visserij verliep goed. Er werd geld verdiend. Er kon uitgebreid worden. Argenbel kocht in Denemarken vier nieuwe klassieke treilers. De Deense werf had ze in serie gemaakt en geraakte ze op de Europese markt niet kwijt. Schipper **René Hindryckx** bracht samen met **Frans Westerlink** en **Edward Van Wetteren** de 'Patagonia' en de 'Arocana' naar Argentinië, **August Ghys** bracht de 'Maria Rita' over en **Hubert Nyville** zorgde dat de 'Anita' te Mar del Plata binnenkwam. Met de 'Patagonia' bracht René een bezoek aan Oostende.

Als deelgenoot in Argenbel voer Hindryckx lange tijd op de 'Flandria'. Hij viste louter op vis ter verwerking tot vismeel. Dit was niet zo voordelig als varen op konsumentenvis, maar daar was dan weer te weinig vraag naar.

Zoals vroeger reeds vermeld zijn de Argentijnen maar kleine viseters. Er kan dus weinig verse vis worden verkocht. De vissers die geen 'vers' vaartuig bemachtigden moesten zich tevreden stellen met het vissen in bulk op massa's te vermalen en te verwerken vis. Nu nog wordt tachtig tot negentig procent van de in Argentinië aangevoerde vis in fabrieken verwerkt en uitgevoerd naar de USA, Canada en Europa met Spanje, Portugal en Italië als uitblinkers. De visverwerkingsbedrijven bekonkureerden elkaar fel. Ze wilden hun prijzen zo laag mogelijk houden. Daarom kochten ze hun eigen vaartuigen en namen hun grondstoffen zo goedkoop mogelijk af. Hun vaartuigen maakten verlies, hun fabrieken winst en de visser was de dupe.

Te verwerken vis ging van de hand voor slechts één derde van de prijs van konsumentenvis. Als schipper kwam het er op neer op een Argentijnse manier te onderhandelen om een extra te bekomen. René sprak af dat hij zijn ruim vol viste aan de geldende prijs, maar van al de vis op zijn dek 50 procent mocht behouden voor de bemanning van zijn vaartuig. Met slechts 8 man aan boord visten ze ontzaglijk veel vis, soms 3.000 bennen in 28 uur. Eens kwam hij tot zinkens toe binnen met zoveel vis op zijn dek dat hij meer had aan drinkgeld dan van 'paoië' (= loon). Na de 'Flandria' viste Hindryckx met de nieuwe Deense vaartuigen. Maurits Ardaen viste ermee tot tegen en zelfs vanuit de Kanarische Eilanden.

Wegens gebrekkig beheer of een administratieve ingreep om van de Vlamingen als vennoten af te geraken, ging het plots niet goed met Argenbel en werd de maatschappij ontbonden. Onze vissers hadden er goed hun brood verdiend. Hun toetredingskapitaal zagen ze niet meer terug. Velen die met de firma in zee waren gegaan om zo lang mogelijk op hun vertrouwde Oostendse en Nieuwpoortse vaartuigen te kunnen blijven varen moesten nu elk hun weg zoeken bij echte Argentijnse rederijen. Hun vaartuigen waren verdwenen of belandden aan de schrootkade.

Daniël Pots

Hoe René Hindryckx op Griekse en Spaanse schepen moderne Argentijnse visserij hielp ontwikkelen vertelt hij volgende maand.

(1) Om te weten welke grond van wie was, stelde een Argentijnse wet uit de negentiende eeuw dat alle eigendommen moesten worden omheind. Een aantal families zetten gewoon gans Zuid-Argentinië af. Zo ontstond een rijke landadel. De staaldraadproducent Bekaert uit Zedelgem is er toen wel bij gevaren.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Op 22 januari kwam de Raad voor het eerst bijeen dit jaar. Er werd gestart met een twintigtal minuten vertraging zodat de gebruikelijke nieuwjaarswensen achterwege bleven. Bij het overlopen van de dagorde kon men denken dat het een langdurige zitting zou worden want er was voorzien dat niet minder dan 24 zaken zouden behandeld worden.
Toen de Raad na het belgerinkel de zaal betrad en de deurwaarder aangemaand tot rechtstaan werd het al vlug duidelijk dat van de goede voornemens om veel zaken te behandelen niet veel in huis zou komen. Eerst en vooral waren er drie bijzitters afwezig: Havenkapitein R. Ghys was ziek, L. Vanhove en N. Henaert waren op reis. Van de 36 opgeroepenen waren er ook maar een tiental aanwezig.

Een onbekende nam plaats op één van de stoelen achter de raadstafel en de griffier ging naast de voorzitter zitten. Die onbekende zou mogelijks een tweede voorzitter kunnen zijn voor de toekomst want naar verluidt zou men willen dat de zittingen regelmatiger zouden plaatsgrijpen, zelfs wekelijks. De voorzitter begon een selektie te maken van de zaken die zouden kunnen behandeld worden. Daardoor konden enkele getuigen al onmiddellijk de zaal verlaten omdat hun zaak verdaagd werd. Eindelijk kon de zitting beginnen met een vordering door de rijkskommissaris. Gewoonlijk worden vorderingen en adviezen op de tweede plaats behandeld na de verhoren van betrokkenen en getuigen. De breuk met de traditie zal wel te wijten zijn aan de aanwezigheid van twee advokaten die niet graag lang blijven wachten. Meester **Verbeke** had een onderonsje in de zitkamer van de raad omtrent de zaak van de Z.96 waarvan de debatten met gesloten deuren gevoerd werden. Wat er in die zaak gevorderd werd kwam niet in het openbaar. Daarna begon de rijkskommissaris met de voorlezing van zijn vordering tegen scheepsjongen **Jurgen Vandewal** van de N. 525 "Golfbreker". De N. 525 zou op 24 februari 1991 uitvaren, maar de aangemonsterde Jurgen V. had geen zin die dag mee te gaan en veinsde ziekte, want in zijn achterhoofd had hij het plannetje opgevat om dezelfde avond naar het bal van de Nieuwpoortse visserijschool te gaan. Op het geplande dansavondje was Jurgen present en fris en gezond, wat de schipper achteraf vernomen heeft.
De rijkskommissaris eiste 10 dagen schorsing van vaart voor de 'fuiver' die het niet al te nauw neemt met zijn verantwoordelijkheid. Tevens voegde de rijkskommissaris er aan toe dat afwezigheid bij afvaart een ware plaag aan het worden is, want nog meer gevallen zijn in onderzoek.
Er schort zeker iets met de verantwoordelijkheidszin bij de jongeren en men kan zich afvragen of in de visserijscholen tijdens de opleiding er nog voldoende aandacht besteed wordt aan de opvoeding tot verantwoordelijkheidszin in het algemeen en specifiek aan boord.
Verder kwamen er van de 18 geplande onderzoeken er maar vijf aan bod.
1. Schipper **Jean Duyck** van de Z.324 "Wielingen" kwam getuigen omtrent het vastlopen van zijn vaartuig op de Ruytingenbank op 10 maart 1990 toen **Willy Arents** roerganger was.
2. **Freddy Petit**, motorist en **François Maes** assistent-motorist van de 0.333 "Marco" moesten verklaringen komen afleggen omtrent het turbodefekt aan boord op 22 februari 1991
3 Schipper **Rudy Wisse** en matroos motorist **Herman Robersscheuten** kwamen uitleg verschaffen omtrent water in het visruim van de A.9 "Stern" Beiden verklaarden dat ze op 9 april '91 vastgesteld hadden dat één van de kleppen in de kleppenkast van het lenssysteem geblokkeerd was geweest door een hard voorwerp en daardoor het visruim volgelopen was met water. Toen het water weggetrokken was met de dompelpomp stelden ze ook vast dat de klep beschadigd was.
4 Schipper **Marcel Torcq** en de walmotorist **Willy Vanhoorne** moesten uitleg verschaffen over de motorontploffing aan boord van de 0.108 "Arent" De feiten gebeurden op 20 maart 1991. De schipper had zelf het risico genomen in de motorkamer te gaan om de mazouttoevoer af te sluiten, rondgevlogen motorstukken lagen in de machinekamer. De motor van de 0.108 dateert van 1978 en was de week voorafgaande aan het voorval nog goedgekeurd door de zeevaartinspektie.
Tenslotte moest **Arthur Rau** van de Z.5 "Drakkar" zich komen verantwoorden om van 9 april '91 tot 14 mei '91 gevaren te hebben zonder monsterrol aan boord en met een onvolledige bemanning. In deze zaak is geen duidelijkheid en de schipper werd ook nog niet ondervraagd door de zeevaartpolitie. De zaak werd verdaagd naar latere datum.
We vinden het wel een beetje vreemd dat zaken zoals een turbodefekt het vollopen van een visruim en een motorontploffing voor de onderzoeksraad komen. Waarschijnlijk is er hier klacht ingediend omwille van vermoeden van tekortkomingen in beroepsplichten. De Wet tot instelling van de Onderzoeksraad voorziet in artikel 2 dat een tuchtstraf kan opgelegd worden aan personen die beroepsplichten verzaken zelfs bij afwezigheid van ongeval. Ook voorziet de Wet in artikel 22 dat de Raad moet onderzoek instellen bij stoffelijke schade waardoor de zeewaardigheid of de veiligheid van het vaartuig wordt verminderd.

REDERS en VISSERS,

voor uw

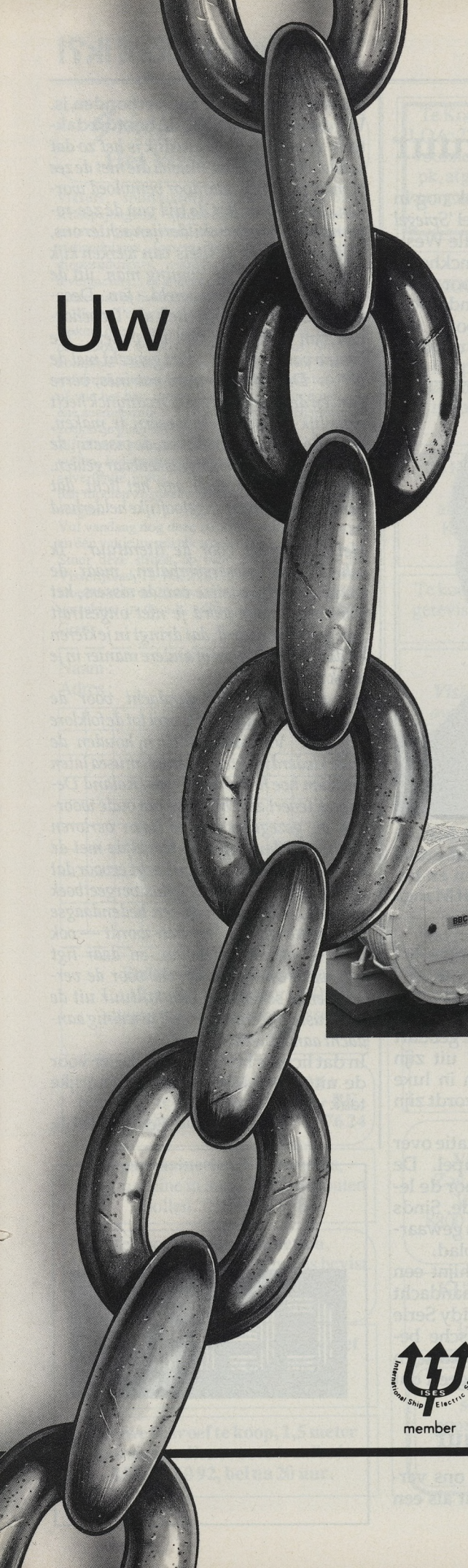
SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ☎ 32.11.01



ABB

ASEA BROWN BOVERI

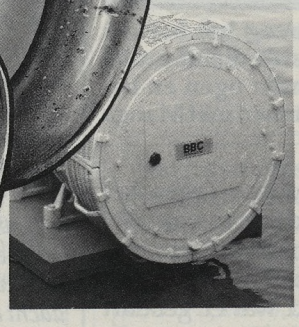
Uw met de Belgische havens

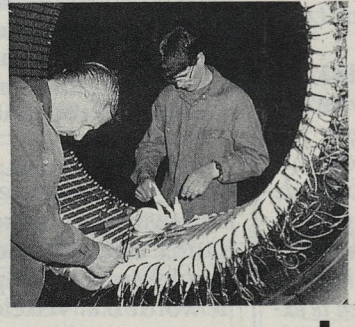
ANTWERPEN - BRUSSEL - GENT - ZEEBRUGGE

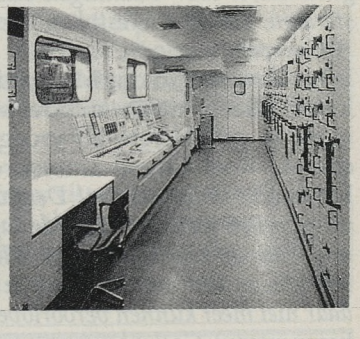
Vakkennis, ervaren specialisten en professionele serviceverlening maken van Asea Brown Boveri Etamo uw beste keuze voor alle herstellingen aan:

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

Uitgeverij
'Manga' en de maritieme kultuur

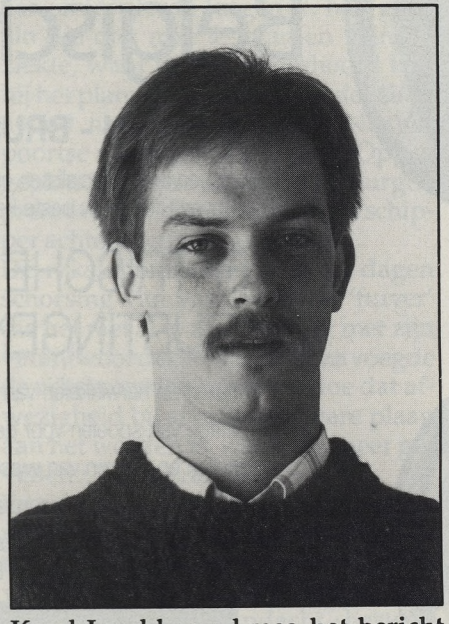
Toen Roel Ghysel in oktober 1990 in Oostende zijn uitgeverij 'Manga' oprichtte liet niets vermoeden dat aan de nieuwe onderneming ooit een artikel in HVB zou gewijd worden.
Dat veranderde enigszins toen het tweede boek van de jonge uitgeverij de roman 'Twee bokalen' van oud-HVB-medewerker Roland Desnerck bleek te zijn. Toen redakteur Flor Vandekerckhove er zijn verhalenbundel 'De Smaak van Zeewater' liet publiceren, en kort daarop de poëziebundel 'Stof van spiegels slaan' van ex-HVB-medewerker Frank Decerf (met een nawoord van Vandekerckhove) weer bij dezelfde uitgever het levenslicht zag ging er bij ons een belletje aan het rinkelen.

Westvlaamse uitgeverij

De filosofie achter de uitgeverij Manga is simpel. Roel Ghysel: *'Westvlaamse auteurs, en vooral Westvlaamse debutanten, hebben het extra moeilijk om bij de gevestigde uitgeverijen aan bod te komen. Het feit van in de periferie van een kultuurgebied te wonen werkt nadelig. Dit geldt zowel voor Vlamingen t.a.v. Amsterdam, als voor Westvlamingen t.a.v. Antwerpen.'.*
Is het dan niet zo dat Manga de kans loopt alleen maar minderwaardig werk te publiceren, zo vroegen wij ons af. Roel Ghysel antwoordt ontkennend: *'Helemaal niet! De gevestigde uitgeverijen spelen vandaag de dag alleen nog maar op zekere waarden. Het boekbedrijf is zo duur geworden dat ze het zich daar niet meer kunnen veroorloven te experimenteren. Goeie boeken van onbekende schrijvers vormen een risico. Het is immers al lang bekend dat er geen parallel te trekken is tussen de kwaliteit van een boek en de verkoopcijfers ervan. En wat waar is voor de roman geldt al helemaal voor de nog moeilijker verkoopbare boeken: korte verhalen, novellen, poëzie!'*

Plannen

Op het einde van vorig jaar had Manga een achttal boeken gelanceerd. Voor 1992 staan reeds twaalf boeken op het programma. En ook daar zal de kulturele loot van de maritieme wereld niet in ontbreken. Halverwege februari verschijnt *'Zolang de duinhelm wuift'* van de Bredense auteur John Gheeraert. Het boek dat uitgegeven wordt t.v.v. de vzw Natuurreservaten bevat een bloemlezing uit de literatuur die over de duinen handelt. Ook nog in februari wordt de dichtbundel *'Spiegel der Zee'* van de 'vader van alle Westvlaamse literatoren' Karel Jonckheere heruitgegeven. Speciaal voor deze gelegenheid schrijft de bekende Oostendse dichter een voorwoord, dat uiteraard in de dichtbundel opgenomen wordt.



Karel Jonckheere kreeg het bericht van de publikatie van de dichtbundel van Decerf (foto) onder ogen en besloot kontakt op te nemen met Manga

En de reeks gaat verder. Tegen het einde van april wordt de roman *'Het Kasteel'* van HVB-hoofdredakteur Flor Vandekerckhove gepubliceerd. Daarin wordt o.a. verteld wat er gebeurt wanneer een 'kaaischrijver' uit zijn milieu weggerukt wordt en in luxe gaat leven. Vervreemding wordt zijn lot!
In het najaar staat een publikatie over de Oostendse kapers op stapel. De auteur Walter Debrock is voor de lezers van HVB geen onbekende. Sinds jaren is hij een regelmatige en gewaardeerde medewerker aan dit blad.
En nog in het najaar verschijnt een boek waarnaar wij met veel aandacht uitkijken. Schipper-reder Eddy Serie schreef een aantal romantische beschouwingen bijeen over de kust- en garnaalvisserij... en Manga geeft dat boek uit.

Maritieme kultuur

Bovenstaand overzicht laat ons vermoeden dat er zoiets bestaat als een kultuur die met de zee verbonden is. Wij deden navraag bij de hoofdredakteur van HVB. *'Natuurlijk is het zo dat schilders, schrijvers, musici die met de zee te maken hebben daardoor beïnvloed worden. Weliswaar ligt de tijd van de zee-romans en de marineschilderijen achter ons, maar als ik naar de titels van werken kijk van bijvoorbeeld de 'coming man' uit de Oostendse schilderswereld, Jan Deconynck, zie ik daar toch titels als 'De schoenen van de vrouw van de visser', 'De vrouw van de visser', 'Het gevecht met de vis'... Dat zijn dus geen marines, verre van, en de thematiek van Deconynck heeft eigenlijk niets met de visserij te maken, maar de invloed van de zee, de visserij, de scheepvaart laat zich onmiskenbaar gelden. Denk alleen nog maar aan het licht, dat aan de kust van een ongelooflijke helderheid is.*
Hetzelfde geldt voor de literatuur. Ik schrijf geen vissersverhalen, maar de kaaien, de levenswijze van de vissers, het gure weer, daar word je niet ongestraft mee gekonfronteerd, dat dringt in je kleren en dat komt er op een of andere manier in je werk weer uit.
Vandaag wordt de aandacht voor de maritieme kultuur veel te veel tot de folklore beperkt. Volksdansgroepen houden de oude klederdrachten in stand, musea laten ons zien hoe het vroeger was, Roland Desnerck levert zijn bijdrage om oude woorden en gezegden niet te laten verloren gaan, Jef Klausing doet hetzelfde met de liederen. Norbert Hostyn zorgt ervoor dat de marineschilders niet in het vergeetboek geraken, maar er is ook een hedendaagse maritieme kultuur, en daar wordt — ook door de officiële diensten, en daar ligt trouwens een braak terrein voor de verschillende schepenen van kultuur uit de vele kustgemeenten — veel te weinig aandacht aan besteed.'
In dat licht is het duidelijk dat er voor de uitgeverij Manga een belangrijke taak weggelegd is.

Edmond Volk

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 :

Stalen **vissersboot** te koop. 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.

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: 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. Tel: 058/237043.

OVER TE NEMEN:
***Visleurhandel** binnenland, lage overname, inl: Tel. 059 / 26 78 41*

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, alsookBedford 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 HUUR:
Viswinkel 'De viscentrale'.
Z.w. Mevrouw Vandendriessche Verhelst, Iepersestraat 139, 8800 Roeselare. Inl/ Tel. na 19 uur: 051/20 34 84

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

TE KOOP: Grote stock 1ste klas **scheepsverven**: rode meni, epoxyteer, anti-roestverf, zink- en loodverf...
Tel: 050/31 45 54

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

Diverse nieuwe en tweedehands **vissersboten** te koop. Aanpasbaar aan uw wensen. Zeer lage prijzen. 091/23 86 03

Daglichtradar Furuno te koop. Tel: 058/51 27 39.

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

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

Te Koop: **vissersboot** 7,80 m-2,60 m 84 pk. Volledig uitgerust. Zeefmachine, CB, Radar, VHF 050/41 89 01

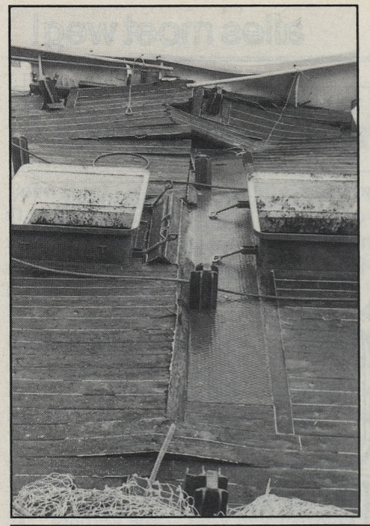
*Te Koop: **stalen garnaalvissersboot** 11 m x 1,50 meter. Motor Daf T-615 m, bouwjaar 1986. Tel: 050/41 78 68. Na 19 u*

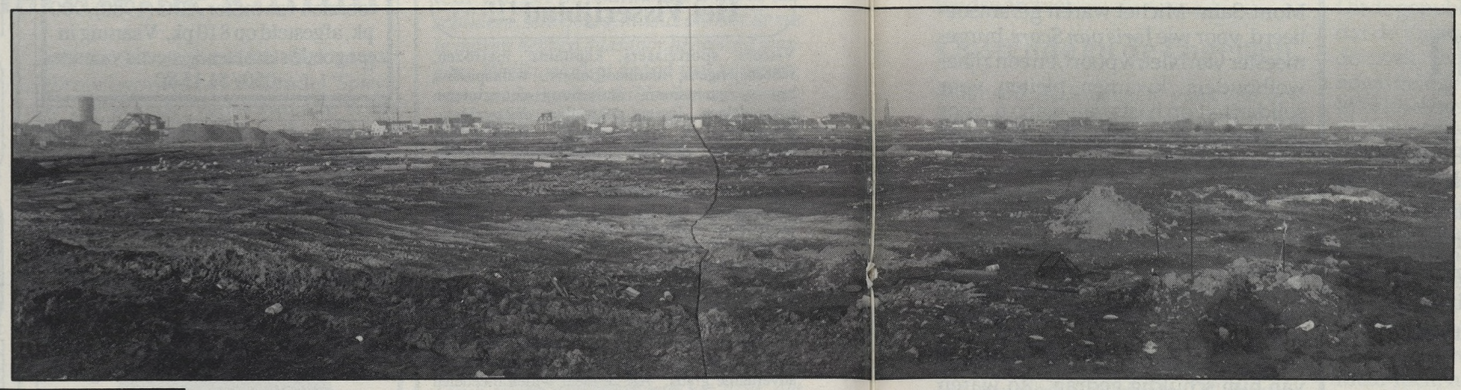
Bokkenvaartuig te koop, 23 meter. Nieuwe motor 1990, nieuwe schroefas 1991. Gunstige prijs. 058/23 60 92

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

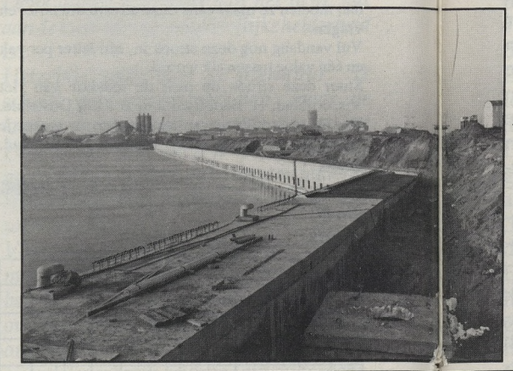
de maand in beeld





De nieuwe redeboot 5 is het eerste vaartuig van de loodsdiensten aan de kust die een naam kreeg. De 40 ton wegende loodsboot werd door de Vlaamse Gemeenschap "Zannekin" gedoopt, ter herinnering aan de vrijheidsstrijder uit Lampernisse die in 1328 in de slag van Kales (Calais) sneuvelde.
De nieuwe redeboot is een produkt van het Scheepvaart- en Konstruktiebedrijf (S.K.B.) uit Antwerpen. Binnenkort volgt het zusterschip Redeboot 6 Jan Bart. De boten zijn 19,5 m. lang en zijn voorzien van twee Scaniadiesel van 283 pk die een snelheid van 11 knopen toelaten.

Een algemeen beeld van het bouwterein voor het European Fish Centre in de Zeebrugse achterhaven op woensdag 29 januari. Nog steeds zijn de grondwerken aan de gang. Van de eigenlijke bouwwerken is nog niets te bekennen. In visserijkringen wordt het hele projekt nog steeds argwanend in het oog gehouden.

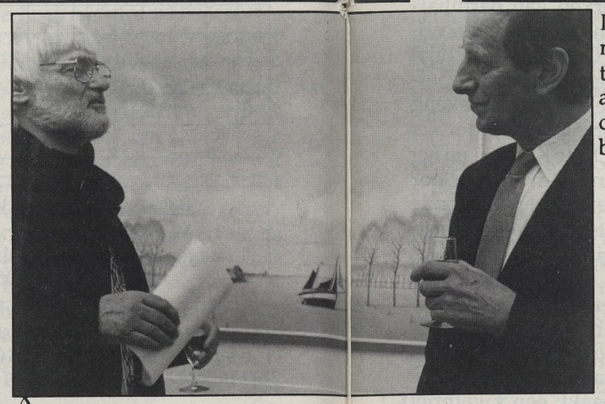


Intussen vorderen de werken aan de nieuwe kaaimuur in de Zeebrugse achterhaven (foto links hierboven) en de aanlegsteiger (foto boven) die in opdracht van het Ministerie van Openbare Werken worden uitgevoerd.

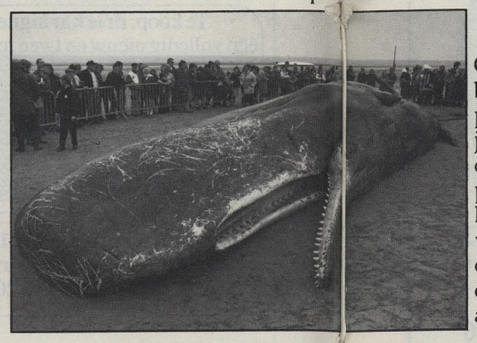
Herkent u nog de oude Z.548 Flamingo? Een Gentenaar werkt reeds drie jaar samen met de Oostendse scheepswerf Panesi aan het in 1953 gebouwde vaartuig. Voor het eerst sinds jaren kwam het stevig houten vaartuig droog te staan De schroef heeft na al die jaren veel weg van kaas met gaten en is dan ook aan vervanging toe.

De IJslander O.216 Henri-Jeanine kwam tijdens de terugreis in aanvaring met een vrachtschip. De aanvaring gebeurde zondagmorgen 2 februari omstreeks 3u.30 bij een zichtbaarheid van een kwartmijl, ter hoogte van het Britse lichtschip Haisborough. De cargo Vishva-Parimal uit Bombay (152 m., 12.800 bt) van de Indische staatsrederij ramde de O.216 middenscheeps aan de bakboordzijde. De slag was hevig maar niemand van de zes opvarenden werd gewond. De reling tussen galg en achterschip werd zo hevig ingedrukt dat de dekplanken over de volle breedte van het schip uit hun voegen barsten, er is schade aan het visruim en de steven werd gelicht. Pas na een grondige expertise zal de ware omvang van de (miljoenen)schade bekend zijn.

Mist, mist en nog eens mist. In die erwtensoep moest de visserij gedurende de voorbije weken aan het werk. Niet verwonderlijk dat heel wat kustvaartuigen in die omstandigheden aan de kant blevenliggen.

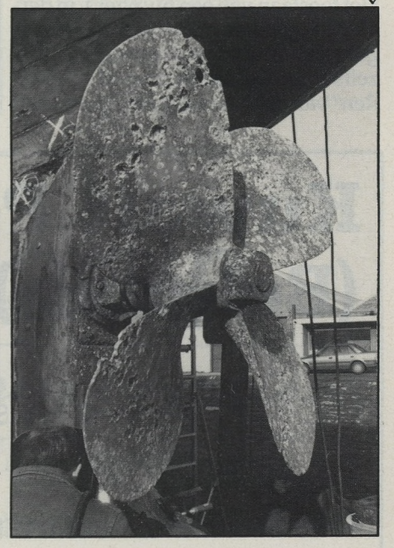


In het Stedelijke Museum voor Schone Kunsten aan het Wapenplein in Oostende zijn tot 23 februari marineschilderijen te zien van Yvan Good (Links op de foto).



Op 12 februari is het precies drie jaar gelden dat er een potvis op het strand van St.-André in Oostduinkerke aanspoelde.

De Cdt. Fourcault III, het opleidingschip van de Hogere Zeevaartschool wordt dan toch uit de vaart genomen. De studenten protesteren (zie ook brievenrubriek in dit blad.)



Over de geschiedenis van de zeeroverij (V)

Onveilige kusten

DE VERGOEDING VAN de schade veroorzaakt door zeeroverij was geen kinderspel en hing hoofdzakelijk af van de gewapende weerwraak. Een typisch geval dat ons duidelijk maakt hoe moeilijk zelfs het bekomen van een toelating voor het recht op représaille was, is de klacht van de stad Oostende tegen zeerovers van het Bretoense Mont-Saint-Michel, thans bekend als lieflijke toeristische bezienswaardigheid, in de jaren 1435 een berucht zeeroversnest.

Die van de Mont-Saint-Michel hadden in dat jaar de Oostendenaar ***Rikewaert Aloud*** gevangen genomen en op "rantsoen" gezet. Dit op rantsoen zetten was het gevolg van het gebruik om het veroverde schip te laten gaan (gewoonlijk omdat schip en lading niet waardevol genoeg waren), maar de schipper gevangen te nemen en vast te houden tot wanneer hij een hem opgelegde losprijs ("rantsoen") zou betaald hebben.

De stad Oostende vond de grap niet amusant en stuurde dadelijk een afvaardiging naar Gent om, samen met de andere "smallen steden van den zeecand", protest aan te tekenen bij de overheid en tegenmaatregelen te eisen. De vorst stond onmiddellijk "lettren van maercke" toe met de toelating jacht te maken op de Bretoenen tot wanneer de zaak zou geregeld zijn.

De Oostendse stadskas gaf ook een hulpgeld tot betaling van het losgeld voor de gerantsoeneerde *Aloud*.

Het toestaan van een hulpgeld, in dergelijke gevallen van zeeroverij, was geen uitzonderlijke maatregel en was zelfs gebruikelijk in de drie "zeesteden" van de Vlaamse kust (Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende).

Het schurkachtige optreden van de Bretoenen beperkte zich trouwens niet tot het geval van die ene *Rikewaert Aloud*, want in onze archieven vindt men heel wat sporen van de slechte manieren van de Bretoense zeerovers. Zo vermeldt men het geval van ***Andries Ghiselin*** en ***Jan Lottin***, die "den XVIen dach jn hoymaend" naar Rijsel waren getrokken om aldaar, volgens de regelen van de wet van Nieuwpoort en van Lombardzijde, vervolging te eisen vanwege "onsen gheduchten heere ende Prince" voor de uit beide gemeenten door zeeroverij benadeelde poorters en vooral om "lettren van maercke" te vragen om de schade te recupereren op de natie van Bretagne. Ze vragen tevens voor Oostende en de andere kustgemeenten een "sauvegarde" tegen alle personen "ons niet wel willende".

Het is bijna een regel dat onze Vlaamse kustgemeenten elkaar bijstaan en overeenkomsten afsluiten om verenigde pogingen in te zetten teneinde de schade te verhalen en op rantsoen gezette medeburgers vrij te krijgen.

Dit was o.a. het geval voor twee vissers van Nieuwpoort en Lombardsijde die eveneens door de Bretoenen van Mont-Saint-Michel waren gerantsoeneerd, voor wie ***Joris van Score***, burgemeester van Nieuwpoort, en een zijner wethouders, kwamen pleiten voor solidariteit op basis van wat o.a. voor de hiervoren aangehaalde *Rikewaert Aloud* werd gedaan.

Oostendenaars, geen engeltjes...!

Dit wil natuurlijk niet zeggen dat de Oostendenaren zelf zoete engeltjes waren.

Af en toe vinden we bewijzen genoeg van hun schuldig gedrag. Zo waren in 1498 een paar zeerovers — zeker Oostendse zeerovers — gevangen gezet in de plaatselijke gevangenis te Oostende. Ze slaagden erin te vluchten en liepen de oude kerk van Oostende binnen, om er het asielrecht te zoeken dat doorgaans aan de kerk was verzekerd.

Maar de baljuw haalde de vluchtelingen terug uit de kerk en sloot ze opnieuw op in hun kerker.

Edoch, de Oostendse vissers, die bijeengekomen waren op Sint-Vincentiusdag, verlosten de gevangenen (één van de zeven werken van barmhartigheid...) en brachten ze terug in veiligheid in de kerk. Dit gebeuren schijnt niet zo maar onopgemerkt te zijn voorbijgegaan, want het stond opgetekend in de Oostendse archieven als de "beroerlichede in de Oude Kercke" en het bracht de afzetting van de pastoor met zich mee. De wet van Oostende wendde zich echter tot de Overheid en er kwam vergiffenis voor het gebeurde.

Reeds vroeg waren gevallen van Oostendse zeeroverij bekend geraakt. Zo werd in mei 1408 een Portugees schip door twee bewapende Oostendse schepen buitgemaakt: een kwijtbrief ☞

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

van schadeloosstelling bevond zich destijds in het verloren gegane Oostendse archief.

Oostende en de Engelsen.

Maar ook de Engelsen, vaak zelf ook aanvallers, mochten zich ook af en toe verwachten aan aanvallen van Vlaamse zeerovers.
In 1418 werd aan onze vorst, de hertog van Bourgondië, *Jan zonder Vrees*, een lang verslag overhandigd vanwege kooplieden van Londen, Scarborough, Whitby en andere Engelse en Schotse steden, waarin een aantal Vlaamse zeeroverijen werden vermeld. Oostende, Nieuwpoort, Lombardzijde en het huidige Raversijde (Walravensyde) stonden op de lijst der beschuldigden.
Een onderzoek, bevolen door de hertog, bevestigde de Engelse beschuldigingen.
De Oostendenaren, en andere kustgemeenten tot en met Heist, hadden allerlei wandaden gepleegd in 1404 ,1405, 1406, 1412 en 1413 waarbij ze diverse schepen, toebehorende aan de Engelsen, aangevallen en geplunderd hadden, terwijl ze de bemanningen geheel of gedeeltelijk op rantsoen gezet hadden.
De waarde van de buitgemaakte schepen en ladingen, vnl. bestaande uit laken, scheepsgetuig en gezouten vis, werd zeer hoog geschat en betrof een som die zeer belangrijk was voor die tijd. De beroofde schepen waren doggerschepen, dus hoofdzakelijk vissersschepen.
In de daarover, in 1896 te Brussel gepubliceerde studie wordt er olijk aangestipt dat de meeste namen van Oostendenaren die vermeld waren in het vertoog van de Engelsen, waarschijnlijk op zijn Engels gespeld, onbekend waren. Nog beter: er werd opgemerkt dat er in geen twintig jaren zo'n grote hoeveelheid gezouten vis in Vlaanderen was binnengebracht!
Uit de gepubliceerde tekst blijkt tevens dat de Vlamingen, gedurende het onderzoek, naar alle waarschijnlijkheid nogal gelogen moeten hebben...
In 1419 vernemen we dat de Oostendse "corvers" het bevel krijgen vanwege de Overheid dat ze enkel defensief ("up hare verweren") mogen varen en de Engelsen niet mogen aanvallen, omdat analoge bevelen van dit soort wapenstilstand door de Engelse kapitein van Kales werden uitgevaardigd. Het bestaan van zeeroverij vanwege de Oostendenaren werd hierdoor sowieso officieel erkend.
Maar toch, helaas, het is lastig zich te veel te moeten inhouden...
Want drie "corvers" van Oostende vallen opnieuw Engelsen aan in hetzelfde jaar. En, op 22 augustus, heeft de Oostendse magistraat aan die Engelsen te Brugge zijn nederige verontschuldigingen ter zake aangeboden, onder voorwendsel dat de aanval was geschied vooraleer de rovers de afkondiging van de wapenstilstand vernomen hadden.
Maar nog in 1419 veroveren die van Oostende opnieuw een bark van Sandwich, geladen met gezouten vis en andere koopwaren toebehorende aan de Engelsman *John Atteynson*.
Dergelijke histories werden eveneens gemeld in 1436, tijdens het beleg van Kales.
En de reeks gaat verder...
In 1478 signaleert men herhaalde aanvallen en veroveringen ten nadele van een hele serie Engelse kooplui, gepleegd door een bewapend oorlogsschip, uitgerust door mannen van Nieuwpoort, Lombardzijde en Raversijde. Het kwam zover dat de Engelsen gerechtelijk een schadevergoeding verkregen, te verhalen op de schippers en stuurlui van dit piratenschip.
Maar het spel was er ook een van nemen en terugnemen.
In hetzelfde jaar 1478 werden enkele Oostendse vissers, die op haringvangst waren uitgevaren, gevangen genomen en op rantsoen gezet. De Oostendenaren sloegen als weerwraak, op 3 november, een transport van Engelse koopwaren aan.

Vermaerde Zee-schuymers.

Naast een reeks mindere roverijen beider zijden, was er in 1478 tevens sprake van een beruchte zeerover, ***Jacob*** (of *Joost*) ***van Aelst***, die door kronijkschrijver *Bowens* wordt beschreven als "dien vermaerden Zeeschuymer der vijftienste Eeuwe, die sedert eenigen tijd den Nederlandschen Koophandel grootelijks beschaedigde, door het rooven van alle de schepen die hij ontmoette".
Hij verscheen in de maand juli vòòr Oostende. De Oostendenaren staken zonder verwijl in zee en namen de zeerover, die "veel wonders in zee van roovene bedreef", met zijn metgezellen gevangen. Allen werden onthoofd en "hunne Rompen langs den Strand op hooge Raders gelegd".
De aangetrouwde zoon van de zeerover, ***Mathys van Diepe***, zwoer wraak te nemen en kwam met zijn roofschepen vòòr Oostende, dreigende de stad "te vuer ende te zweerde te verdelgen". Hij werd echter, na een bloedig gevecht, veroverd door een Portugees schip en binnen Oostende opgebracht.
Hij werd met de zijnen eveneens *onthalst* en "nevens zijnen Vader geplaetst"...
Sic transit gloria mundi, of men mag niet te voortvarend zijn...

Walter Debrock

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

De Laatste Vuurtorenwachter

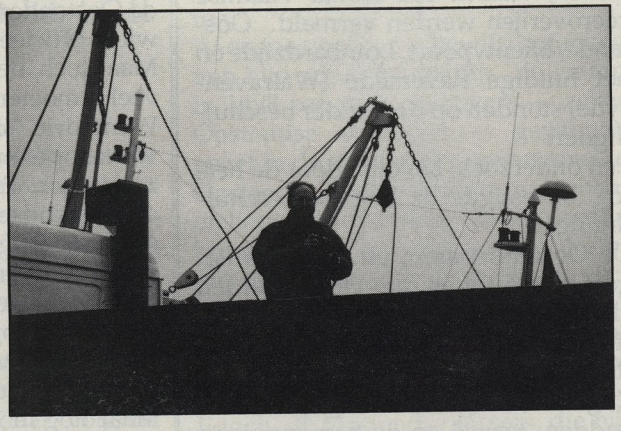
NOOIT voorheen is de mensheid zò dicht bij de oplossing geweest als wij dat verleden maand waren. Nooit voorheen stonden we op het punt dé levensvraag bij uitstek beantwoord te zien. Geen rondetafel-ridder was ooit dichter bij de graal geweest dan wij bij het antwoord op de vraag der vragen: zeemeerminnen, bestaan ze of bestaan ze niet?

Luister dus goed! Stel u voor: een grijze lucht die dan nog weggestoken zit achter een dikke mist, in de verte probeert de misthoorn tevergeefs door die mistlaag heen te prikken, de meeuwen hebben er de brui aan gegeven en zitten stil voor zich uit te staren. In de kroeg zitten ook de vissers voor zich uit te staren en daar wordt de mist nog eens verdubbeld door sigaretterook. Niemand waagt het op de kaaien te komen en stedelingen nog het minst van al.

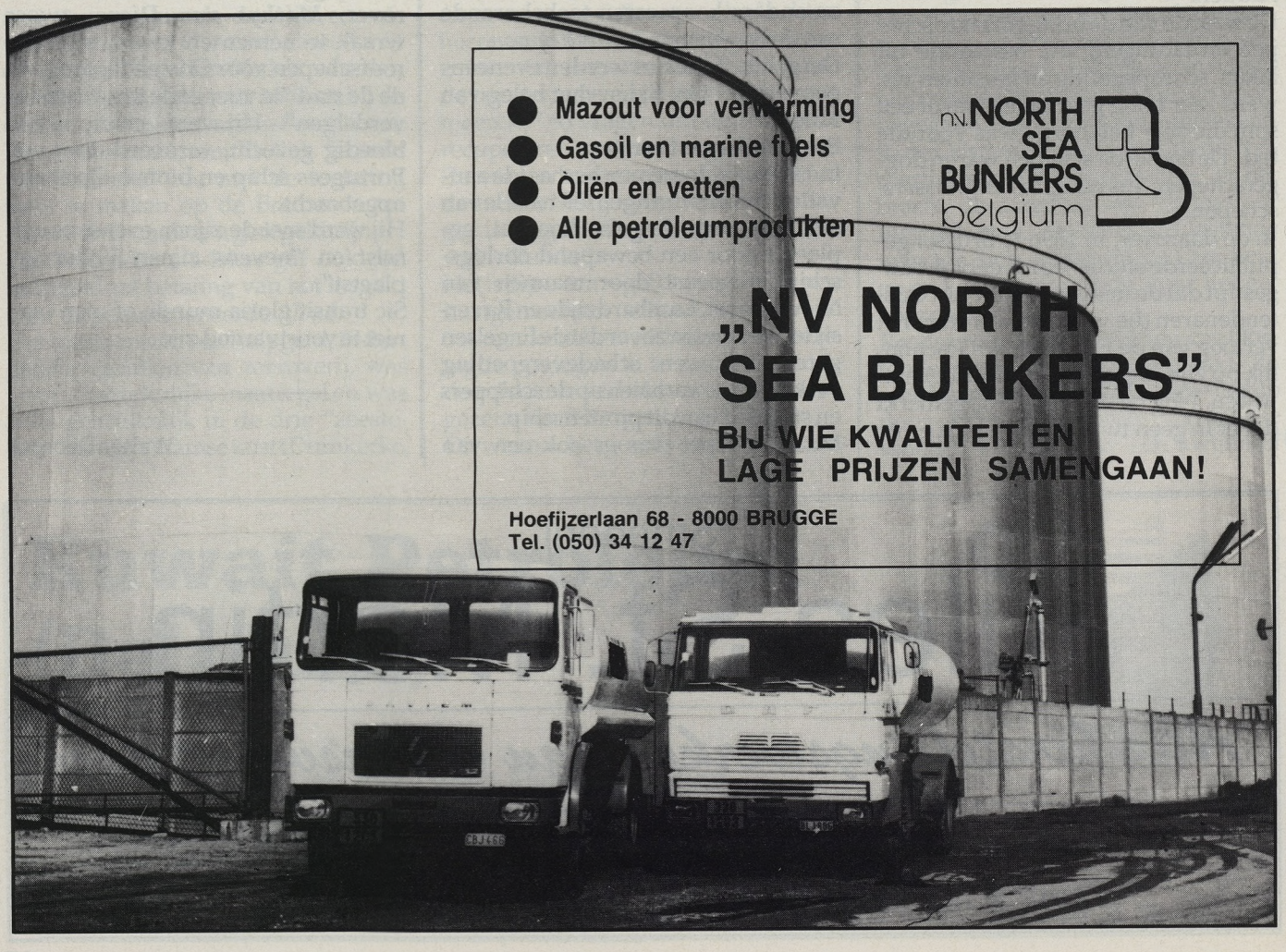
Toch! Een fikse tred verraadt onze reporter ter plaatse GW [ook wel gw, g.w., G.W. geewee of gewoon (gw) genoemd]. Met zijn kodak loopt hij — weer of geen weer — te zoeken naar geschikte beelden om vereeuwigd te worden. Opeens houdt hij zijn adem in. (U lezer dient nu hetzelfde te doen, anders is dit niet meer prettig.) In het water meent hij een verdacht gerucht te horen. Hij buigt zich voorover, neemt zijn appareil in zijn handen, klaar om te schieten. (Mensen die deze zin verkeerd interpreteren zijn gewoon pervers.)

Tot zijn verbazing ziet hij uit het water een levensechte zeemeermin opduiken. Vlug! Hij wil zijn spel instellen, lichtmeter, afstand, focus, telelens, asa, weetikveel. Maar hij is verblind door zoveel schoonheid en vergeet het enige te doen waarin hij echt goed is; hij vergeet een foto te nemen (die hem overigens wereldberoemd zou gemaakt hebben). Maar dat is nog niet alles! Dat mens, die vis, dat vismens, die meermin heeft zowaar een eigen fototoestel mee en vooraleer GW ook maar iets kan ondernemen heeft zij hem vereeuwigd. De fotograaf gefotografeerd! De wereld op zijn kop als het ware.

Een gelukkige westenwind woei de foto uiteindelijk tot hier bij mij, boven op mijn vuurtoren. Met de foto in mijn hand droom ik weg en kijk over de eindeloze (bij wijze van spreken dan) vlakte. Ik luister of ik het gezang der sirenen niet hoor. Deze foto heeft me weer zekerheid gegeven: ze bestaan, ze bestaan, de zeemeerminnen.



(Met dank aan Sonja van Renaud, voor de foto)



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

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

KALENDER

FEBRUARI

1 Expositie marineschilderijen Ivan Good in het Museum van Schone Kunsten te Oostende (tot 23 februari).
5-9 "Ozeanum", grandioze zeedierententoonstelling in Jaarbeurs Utrecht (Ned.)
6 Om 15 uur, in het bestuursgebouw van de Vismijn te Oostende. Presentatie nieuwe promotiefolder Promotie Vissershaven Oostende.
7 Galabal van de Zeemacht, Casino Oostende (21 u.)
7-9 "Indian Seafood Trade Fair", Cochin (India)
6-8 "Irish Fish Industry Exhibition" in Dublin (Ierland)
8-16 "Euronautics", watersportbeurs in Flanders Expo, Gent
11 Hoorzitting, pluralistisch overlegcomite, Vuurtorenwijk Oostende, 20.00 u, zaal Sluisvliet.
12 Derde verjaardag aanspoelen de potvis op het strand van Oostduinkerke
12-14 "Seafare International 92", Long Beach, Californië (USA)
16-20 "Tecnik'Hotel '92", horecavakbeurs in het in Media Center, Oostende (13-20 u.)
22 2de Feest van het Noordzee-aquarium (Huize Astrid, Oostende)
27 Voordracht "Bijgeloof in de visserij" door Roland Desnerck ('t Kasteeltje, Hoogstraat 2 in Nieuwpoort, 20 u.)

MAART

17-19 "The international Boston Seafood Show", Boston (USA)
23 Voordracht "Mijn vissersleven in Engeland tijden de oorlog" door A. Van Craeynest (Visserijmuseum Oostduinkerke, 20 u.)
25-27 "Aquaculture 92", salon voor aquacultuur in Bordeaux (Fr.)
28-5 25ste Jaarbeurs Oostende (Media Center, 14-19 u.), tot 5 april
29-31 "Fish Expo", trefdagen voor de vishandelaar in de Kortrijkse Hallen
29-30 "Fish Trades" in Esher, Surrey (G.B.)

APRIL

1-5 25ste Jaarbeurs Oostende (Media Center, 14-19 u.)
2-4 "Fishing'92" in Glasgow (Schotland)

PAY 90

PERFORMANTIE

KMO of multinationaal, uw bedrijf wil voor alles performant zijn. Vandaag kan dit met PAY 90, het model inzake telebanking.

PAY 90 is prestatiegericht. Met dit betalingssysteem – dat op de markt geen concurrentie heeft – kunt U uw betalingsopdrachten probleemloos aan elke bank overmaken. In om het even welke valuta.

PAY 90 maakt uw beheer veel eenvoudiger. U hoeft voortaan nog slechts één software aan te wenden om een doeltreffend beheer van uw financiële verrichtingen mogelijk te maken. In alle veiligheid.

Treed binnen in het nieuw tijdperk van het telebankieren. Vraag vandaag nog inlichtingen over PAY 90 bij ons Netwerk van Ondernemingen.

KREDIET A/D NIJVERHEID

NMKN. Samen maken wij uw projekten waar.
Tel.: 02/214.14.46 – Fax: 02/218.04.78

Analyse van de besomming per zeedag in 1990

Slechts één kategorie vaartuigen echt winstgevend

VRIJWILLIG TER BESCHIKKING gestelde boekhoudkundige uittreksels over de exploitatie van een representatief aantal vaartuigen (122 op 205) worden elk jaar geanalyseerd door de Dienst voor Zeevisserij. De resultaten zijn zopas verschenen in een brochure van het Ministerie van Landbouw.

Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij 1990 sluit aan bij een reeks publikaties over de evolutie van de rendabiliteitstoestand van het zeevisserijbedrijf. Deze bijdrage blijft beperkt tot de analyse van de besomming per zeedag per kategorie vaartuigen.
De titel van deze bijdrage klinkt ongeloofwaardig in de oren. Op basis van boekhoudkundige gegevens lijkt dit de enige konklusie van het onderzoek. Het is immers niet voldoende om het lopend boekjaar met winst af te sluiten om van een winstgevende bedrijfexploitatie te kunnen spreken. Ondernemingen moeten ook in staat zijn tijdens de levensduur van hun materiaal een reserve aan te leggen om tot de vervanging (tegen de huidige vervangingswaarde) over te gaan. Die reserve wordt bijeengespaard onder de vorm van afschrijvingen. Het is pas na verrekening van de afschrijvingen en alle andere financiële kosten (o.a. aflossingen) dat blijkt of een bedrijf winstgevend is. Zoals uit de opeenvolgende analyses blijkt staan niet alle visserijrederijen er even goed voor.

Kustvissers

Uit de verwerkte gegevens blijkt dat de opbrengst per zeedag in de kustvisserij in 1990 nog lager was dan in 1989. In dat jaar boekten de kustvissers (de oudste kategorie vaartuigen) al de laagste opbrengstcijfers van de voorbije drie jaar. Ondermeer door de weersomstandigheden slonk het aantal zeedagen in 1990 nog met ongeveer tien procent. De verminderde aktiviteit had een duidelijke weerslag op de **gemiddelde** jaarbesomming van de kustvissers die circa 13,5 procent lager lag dan in 1989.
Behalve de weersomstandigheden wordt de oorzaak van de lagere opbrengst toegschreven aan:
- het slechte tongseizoen voor de kust
- het slechte garnaalseizoen
- het bijna onbestaande gullenseizoen

Het gemiddelde nettoresultaat (brutobedrijfsresultaat verminderd met de afschrijvingen) voor belastingen daalde tot 80.170 frank tegenover 328.318 in 1989).

Eurokotters

De Eurokotters presteerden in 1990 iets beter dan het jaar voordien. De besomming per zeedag nam toe met 13 procent tot 63.255 fr. Door een daling van het aantal zeedagen (-12 %) bleef de totale jaarbesomming op hetzelfde niveau van 12,5 miljoen. Dit levert een **gemiddeld** bruto bedrijfsresultaat (bedrijfsopbrengsten verminderd met alle bedrijfskosten, behalve afschrijvingen) op van 2,8 miljoen (2,4 miljoen in '89). Alhoewel er een verbetering merkbaar is, blijft de **gemiddelde** exploitatie van deze vaartuigen in de rode cijfers hangen. In de meeste gevallen gaat het om recent gebouwde vaartuigen (na 1981) met zware afschrijvingslast. Het boekhoudkundig onderzoek brengt opnieuw een netto-verlies aan het licht van 0,6 miljoen, een negatief resultaat dat beter is dan het jaar voordien (-0,87 miljoen).
Voor deze kategorie vaartuigen woog de gedaalde tongprijs (- 13 %) zwaar door op de eindbalans.

Boomkorvaartuigen -300 pk

De boomkorvaartuigen van -300 pk (uitgezonderd Eurokotters en kustvaartuigen) presteerden vorig jaar minder goed dan in 1989. Als gevolg van de fel verhoogde onderhouds- en brandstofkosten daalde het gemiddelde bruto-bedrijfsresultaat met ongeveer 0,85 miljoen. De **gemiddelde** nettowinst voor belastingen van 0,38 miljoen in '89 werd omgebogen in een verlies van 0,36 miljoen frank.

Boomkorvaartuigen 300-899 pk

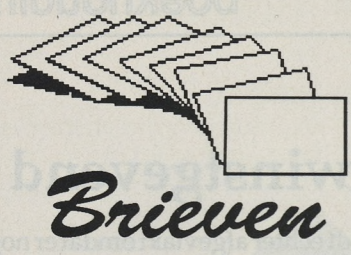
Deze kategorievaartuigen had een vrij goed resultaat achter de rug, dat echter niet weerspiegeld wordt in de nettowinst. De brutobesomming klom met 25 procent, meteen de hoogste stijging van alle kategorieën. Het resultaat wordt echter afgevlakt omdat er nogal wat investeringen in de afschrijvingstabellen aanwezig waren. Het **gemiddelde** brutobedrijfresultaat steeg van circa 2 miljoen naar 3,4 miljoen. Als gevolg van de verhoogde afschrijvingen daalde de **gemiddelde** nettowinst tot onder de 10.000 frank (219.000 frank in '89).

Boomkorvaartuigen + 899 pk

Betere brutobesommingen als gevolg van een toegenomen aantal zeedagen dreven de **gemiddelde** jaarbesomming van deze kategorie vaartuigen met acht procent de hoogte in. Het gemiddeld brutobedrijfsresultaat steeg zelfs met 16 procent. Er was dan ook een bevredigende toename van de nettowinst (voor belastingen), niettegenstaande de hogere afschrijvingen en financiële lasten van 3,18 miljoen tot 3,34 miljoen.
Dit is de enige kategorie vaartuigen die de rendabiliteitsratio (winstgevendheid) van meer dan vijf procent haalt (8 %). Deze rendabiliteitsratio (nettowinst voor belasting gedeeld door de omzet) wordt door de Europese Kommissie gehanteerd voor de nieuwbouw van vissersvaartuigen in het kader van de Verordening 4028/86.

Plankenvissers

De plankenvissers (met inbegrip van de kreeftenvissers) hebben moeilijke jaren achter de rug. De studie maakt echter geen onderscheid tussen de vaartuigen die meer of minder dan twintig jaar oud zijn, wat een vertekend beeld geeft van het gemiddelde resultaat. Is het wel juist om te stellen dat de betere resultaten in 1990 een kentering laten vermoeden? Zowel de besomming per zeedag (+ 4,5 %) als de jaarbesomming (+ 13 %) stegen gevoelig. Dit had een duidelijke weerslag op het brutobedrijfsresultaat van 1,4 miljoen (+ 180 %). Maar de zware afschrijvingslasten en de gestegen financiële kosten zetten een domper op de winstgevendheid. De 0,35 miljoen groeide toch aan tot 0,59 miljoen (voor belasting). Hoopgevend is dat de rendabiliteitsratio voor deze kategorie met 4,4 procent dicht in de buurt van de 5 procent komt.
(Bron: Dienst voor Zeevisserij)



Lelijke postzegels

Toen het nieuwe team, bijgenaamd vzw Liefkemores, Het Visserijblad nieuw leven heeft ingeblazen bleek het herborene blad van superieure kwaliteit te zijn. De leerling overtrof eens te meer zijn meester.
Reden genoeg om Het Visserijblad minutieus bij te houden voor latere naslag én voor de artistieke omslagfoto's die GW uit zijn Nikon tovert.
Maar, o wee! Het nieuwe postbedelingssysteem van Het Visserijblad brengt met zich mee dat de kaft ontsiert wordt door twee aartslelijke postzegels die achteloos over de fiere HVB-letters van *mijn* kaft gekleefd worden. Voeg daarbij nog de adresklever van de meest hardnekkige soort en het geheel is het meest ordinaire reclameblaadje niet meer waardig.
Het kwaad is geschied, maar ik vertrouw erop dat u de nodige aktie onderneemt om uw blad ongehavend bij de abonnee te laten toekomen.
Met beste wensen voor een succesvol HVB-jaar.

P. Gerard, Oostende

NvdR: daar wordt aan gewerkt, traag maar gestaag!

Weg met de nieuwjaarsboodschappen

Reeds vele jaren ben ik een trouw lezer van Het Visserijblad. Zonder overdrijven mag ik zeggen dat het mijn lijfblad geworden is. Het doet me dan ook veel plezier te konstateren dat het blad alsmaar beter wordt. Het is met veel genoegen dat ik trouwens gezien heb dat de jaarlijkse nieuwjaarswensen van zgn. prominenten dit jaar tot redelijke proporties teruggebracht werden. Ik vraag me echt af wie al die dingenleest. Vroeger bezondigde het 'Kerstnummer' van Het Visserijblad zich trouwens nogal eens aan overdaad terzake. Tientallen bladzijden nietszeggende nieuwjaarswensen van allerlei ministers waren wel een beetje van het goede (?) te veel (en zo was het niet moeilijk om extra dikke nummers te maken). De vrijgekomen bladzijden worden nu trouwens goed gebruikt door een oude traditie terug op te nemen: een kerstverhaal!
Langs deze weg wil ik mijn nieuwjaarswensen overmaken aan alle medewerkers van het blad. Doe zo voort!

G. Legein, Oostende

NvdR: doen we zeker!

Leuke nieuwjaarswensen

In HVB van januari 1992 las ik met veel plezier de nieuwjaarsboodschap van L. Fryns, de voorzitter van het Nationaal Verbond van Visventers. Meent de man nu echt wat hij zegt, of is dat een soort Engelse humor? Acht hij het realistisch dat de vismijn in Zeebrugge gewoon de deuren sluit en dat heel het Zeebrugse visgebeuren zich met man en macht naar Oostende haast? Is hij serieus wanneer hij de Nieuwpoortenaren aanraadt ook hun deuren te sluiten en van de vissershaven aldaar gewoon een jachthaven te maken? Of heb ik het allemaal verkeerd begrepen?
Sommige mensen, zo heb ik de indruk, zouden tegen zichzelf moeten beschermd worden!

E. Nechelput, St.Michiels, Brugge

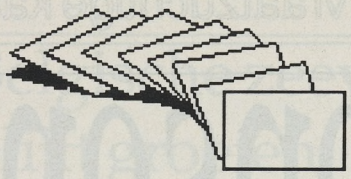
Verzamelaar

Sedert enige tijd koop ik regelmatig uw blad. Ik ben echter ook geïnteresseerd in oudere nummers van HVB. Kunt u me zeggen waar ik deze kan bekomen? Ook vraag ik me af of er naast HVB nog andere periodieken zijn die het regelmatig over de zee hebben.

M. Coutsier, Knokke-Heist

**NvdR: Oudere nummers van HVB, vanaf 1988, kunnen nog (tegen betaling) bekomen worden op de redaktie (adres onder colofon).
Naast HVB zijn er tal van andere bladen die het 'regelmatig over de zee' hebben. Zeilers kennen ongetwijfeld het tijdschrift 'Varen'. Voor de watersportliefhebbers zijn er trouwens een hele pak tijdschriften te vinden in de krantekiosken. In de visserij zelf zijn er heel wat organisaties die een eigen (vak)blad uitgeven: de Rederscentrale doet dat, het Nationaal Verbond van Visventers heeft haar eigen tijdschrift, de Zeebrugse Visveiling geeft een nieuwsbrief uit... De Belgische zeemacht verspreidt het tweetalige maritiem tijdschrift 'Neptunus' en meer algemeen is er het moderne en sjieke (en dus een beetje oppervlakkige) tweemaandelijkse 'Visaktua'. Er bestaat zelfs een dagblad (Lloyds) over het havengebeuren. En... deze lijst is verre van volledig.**

BBL
De bank die verder denkt dan een bank



Brieven

Boze studenten

Wij zijn studenten van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen, de enige in België, Afdeling Oostende. Wij worden hier opgeleid tot eerste officier ter lange omvaart.
Onze school heeft een zeer goede reputatie in het buitenland. Wij vinden echter dat onze praktische opleiding niet voldoet.
Vorig jaar bracht de eerste kandidatuur zijn theorie in praktijk op een schoolschip, vijf weken lang op volle zee (o.a. de Middellandse Zee rond). Nu werd echter besloten dat wij dit jaar slechts vijf ééndagsreizen maken, wat bitter weinig is. We geraken bijvoorbeeld nog niet aan de overkant van het Kanaal en terug.
Net op het moment dat er veel geïnteresseerden zijn (er zijn 82 eerstejaarsstudenten) besloot het Ministerie van Onderwijs te besparen. Zo ontneemt de Minister ons echter de mogelijkheid een degelijke, praktische en volledige opleiding te volgen. In het tweede en het derde jaar van onze opleiding is geen tijd meer voorzien voor praktijk op zee.
Er wordt een nijpend tekort aan officieren voorspeld in de jaren 2000 en wij willen graag dit probleem openbaar maken omdat het volgens ons een schande is dat een Zeevaartschool geen opleidingsschip heeft.
Alle reakties en suggesties zijn welkom.

Adres is bekend op de redaktie.

Het plan van Deman

Als voorzitter van het Visserijonderwijs van de Vlaamse Gemeenschap wil ik me in 1992 persoonlijk inzetten om de problemen binnen de visserij te helpen oplossen.
Het is de hoogste tijd om onze visserij "up to date" te maken. Dit plan is een nota die moet aan de basis liggen van een diskussie. Eenmaal alle betrokkenen rond de tafel zitten moeten er konkrete bindende afspraken worden gemaakt, die soms op het eerste gezicht pijnlijk kunnen aankomen, maar die op langere termijn de Vlaamse visserij redden
Hopelijk is dit schrijven de start van een nieuw tijdperk.
1. Vestigingswet
Men moet de vestigingswet uitbreiden, zodat men op die manier het vissersvak-redersvak in handen kan houden van de vissers. Jonge vissers moet men motiveren om reder te worden. De Vlaamse Gemeenschap kan daar een belangrijke rol in spelen. Een starterskrediet zou geen overbodige luxe zijn.
2. Vermogens
Het vermogen van de kotters moet worden opgetrokken, willen we in de toekomst niet opgeslorpt worden door de Nederlandse vloot. Dat de Vlaamse Gemeenschap daar financieel, door middel van een krediet, tussenkomt is een must. Het gaat hier toch om de modernisering van onze vloot.
3. Visdagen
Op dat vlak ben ik voor beperkingen. Dat kan natuurlijk alleen maar als de vermogens en de kwota worden aangepast.
Op sociaal vlak is het niet meer verantwoord dat de mannen en/of vaders tussen de dertig en de veertig dagen van huis weg zijn en na drie dagen weer het zeegat uit moeten. Door het aanpassen van het aantal visdagen spaart men ook personeel uit. Denk aan het bemanningsprobleem.
4. Sociaal
De pensioenregeling voor vissers moet op zijn minst gelijkgesteld worden met dat van een dokwerker. Zo moet een visser zijn job niet voortijdig verlaten om via een andere job toch te kunnen genieten van een beter pensioen.
Voor personeel van de kleine kotters mag er geen loonverlies zijn bij het binnen liggen door storm e.a.
Een reder die zijn schip op zijn vergunning aan een jonge visser overlaat, heeft recht op een soort van "generatiepremie".
5. Kwota
Binnen de EG moet de beroepsorganizatie pleiten om ruim 50 procent te kunnen opvissen van het totaal aantal ton vis die men in ons land konsumeert. Het heeft geen zin om bij onderhandelingen steeds het zwakke broertje te spelen. Demokratie is gelijk aan: een land moet in staat zijn te voorzien in eigen behoeften. Bij de kwotaverdeling moet er ook een visgarantie bestaan voor de kleinere kotters die altijd al nadelen hebben door o.a. het weer.
6. Vergunningen
Het systeem om vaarvergunningen toe te kennen is een tijdelijke oplossing, om het bemanningsprobleem wat te verleggen. Het gaat niet op dat op langere termijn te behouden of willen we over een aantal jaren met onbekwaam personeel zitten?
Een grote stap in de bestrijding van het bemanningsprobleem in de visserij is gewoon zorgen dat de grote kotters hun 7de en 8ste man niet meer nodig hebben.
7. Onderwijs
De leegloop van de visserijscholen is een feit waar we niet omheen kunnen. De taak om dit op te lossen ligt in een gezamenlijke aktie van de scholen, de beroepsorganizaties en de Vlaamse Gemeenschap. Er moet ook in de visserijscholen zelf gesnoeid worden. Twee volwaardige visserijscholen zou voldoende zijn. Eén in Knokke-Heist en één in Oostende met een afdeling in Nieuwpoort. De leerkrachten kunnen opgenomen worden in één van de scholen.
8. Het overlegkomitee
Het Overlegkomitee moet verder uitbreiden met de afgevaardigden van o.a. de visveilingen, de toeleveringsbedrijven, het onderwijs en de visverwerking. De bevoegdheden van het Overlegkomitee moeten verder uitgebreid worden en men moet bindende afspraken kunnen maken.
9. De Rederscentrale
Deze beroepsorganizatie moet alle reders vertegenwoordigen. De statuten moeten worden aangepast naar de toekomst, met inbegrip van een verjonging. Men moet tevens naar een evenredige samenstelling streven. De Rederscentrale moet een degelijke drukkingsgroep worden.
10. Nieuwbouw
Alles wat vestigingswet, vergunningen, moderniseringen en kredieten betreft moet worden overgedragen naar het Ministerie van Ekonomische Zaken van de Vlaamse Gemeenschap. Het Ministerie van Landbouw en Visserij zou enkel nog mogen beslissen aangaande de onderhandelingen over de visbestanden.
Om problemen op de Vlaamse scheepswerven te vermijden moet men de nieuwbouw aanmoedigen wil men mee zijn in de toekomst. De manier waarop men kredieten toekent moet zeker herzien worden.
Wat de vermogens van de kotters betreft, daar mag zeker niet aan getornd worden, integendeel, de vermogens moeten worden gelijkgesteld met de ons omringende landen.
De veiligheid op onze garnaalkotters zal in de toekomst problemen meebrengen. Nieuwbouw is voor deze reders niet rendabel. Daarom moet het mogelijk zijn om buitenlandse kotters met een beperkt vermogen binnen te brengen.

G. Deman, Knokke-Heist

van schepen & van mensen & van de zee

Uitkijk (1)

HET AANDEEL VAN treilers in door de *onderzoeksraad voor de scheepvaart* behandelde gevallen van aanvaring is opvallend groot en steeds weer is er het verwijt dat er onvoldoende of helemaal geen uitkijk is. Het lijkt meteen de meest voorkomende oorzaak van ongevallen op zee. Bij nader inzien blijkt dat de man van wacht nogal eens onoplettend is en er niet om verlegen zit de ogen te sluiten. Er was een tijd dat het vissersvaartuig in volstrekte eenzaamheid de weilanden van de oceaan kon bevaren, alleen op de grote vlakte, ver buiten de scheepvaartroutes. 't Was vanzelfsprekend nog geen reden om de uitkijk te verwaarlozen. Veiligheid, zoals een reeks afschuwelijke en dure rampen ons vroeger reeds hebben geleerd, kan en mag niet lichtvaardig worden bekeken. Onoplettendheid of slapen op de brug is de duivel in de korre uitnodigen.

Thans kruist een ononderbroken stroom schepen van alle pluimage — containers, auto-carriers, roro's, boorschepen en platforms, gas- en olietankers, chemicaliëntankers... — over de wereldzee, van en naar alle landen op aarde. *'Tot hier zult gekomen en niet verder, de zee zien is het einde zien, het einde van het aardse'* staat er in het boek van Job. Inderdaad waren de zeeën vroeger onoverkomelijke afgronden tussen de kontinenten. De angst kwam de mens over de schouder kijken bij de aanblik van het Grote Geweld. Thans zijn deze eindeloze vlakten onmisbare verbindingswegen geworden. Alleen al op de Noordzee mag gerekend worden op 420.000 scheepsbewegingen per jaar. De helft daarvan gebeurt op de Belgisch-Nederlandse kust. Dit betekent ongeveer 700 schepen per dag. En het wordt alsmaar drukker!

Het is duidelijk welk ontzaglijk kapitaal aan mensenlevens en materiaal de man van de *look-out*, de *watchman*, in handen heeft.

Maar heeft de scheepvaartwereld een stormachtige ontwikkeling doorgemaakt dan is er tenslotte maar weinig veranderd aan mensen die het moeten doen. Al zijn er zeer boeiende technische antwoorden op vele toestanden, we zijn (ondanks de afschaffing van de slavernij) slaaf gebleven van schip en zee. Het blijft permanente dag-en nachtarbeid, en de ekonomische druk heeft geleid tot uitgedunde bemanningen die, al zijn ze voorzien van alle mogelijke technische hulpmiddelen, de meest kwetsbare groep zijn uit de maritieme hiërarchie. De taakverdeling aan boord tovert zelfs onbekwame of onbevoegde drop-outs op de brug.

Is dergelijke toestand ekonomisch te rechtvaardigen? Wel, 't is 't enige middel om de vaartuigen in bedrijf te houden. En dus is het meteen ook waar dat het huidige ekonomisch systeem niet langer kan doorgaan zonder de gevaarstoestanden op de brug. Wie is de superman die ons kan uitleggen wat we moeten doen om dat benauwende bestaan te rechtvaardigen?

Zeelui zijn bekwame vaklui, maar sommigen zijn bekwamer dan anderen. Wie minder bekwaam is zal minder gemakkelijk de situatie in handen houden. En elkeen is maar in zekere mate bekwaam.

'De zee geeft lucht, je hebt het gevoel op een grens te varen tussen het heelal en de mensenwereld', zei Yourcenar.

Een romantische uitspraak Dat wél!

Uitkijk (2)

Hoe het dan allemaal verder moet?

Natuurlijk zijn er nog die knappe koppen aan de top — we schreven bijna kraaienest— die ervoor zorgen dat het ronddraait op gebied van scheepvaart en zeevisserij. We staren vol ontzag wanneer we ze doende zien in de schitterende paleizen van de welsprekendheid. Avant-gardisten van de jongste trend die zich met verbazend gemak bewegen in modieuze pakken. Altijd jong. We horen wel eens hoe de spanjolen moeten vissen en hoeveel de Belgen mogen ophalen en die roerende bekommernis treft ons alsmaar. Met spanning luisteren we ernaar hoe ze ons bedrijf verder door de wereld zullen helpen.

Bovenaan beslissen Gorba en Bush wat ze met ons allemaal gaan aanvangen. 't Is weer afgelopen met tongenvissen, er is vergadering in Maastricht, er wordt gevochten in Yoegoslavië en er is weer voetbal. De havengeul strekt zich onveranderlijk uit onder de nevel.

Onze buurman, de gepensioneerde kapitein, is met vakantie vertrokken, samen met zijn hippe kleindochter. Het acajoe-rode haar in charleston hangt over haar glinsterende bruine ogen. Ze heeft een blanke zwanehals, de kleindochter van de kapitein, die opsteekt boven het "topje" met de opgenaaide bloemen en ze draagt een lichte citybermuda met smal toelopende pijpen.

Ze trekt de blikken van de vraatzuchtige kaai.

Een hartenbreekster is ze met haar oorbellen in zeesterren; haar rode *touwesluffers* hebben heel wat te dragen!

Hij nam plaats achterin, de auto, de kapitein. Voorheen zou hij zelf gestuurd hebben, maar na het nijvere leven, de steile klim naar de top, de talloze eenzame nachten in de scheepsbrug, is het nu de stille afgang naar de passiviteit, de wijsheid. Nu beleeft hij het onderscheid tussen de eentonigheid van de wal en de rusteloosheid van de oceaan. Hij vergaat in de gevangenis van zijn vrije tijd zoals een wilde vogel opgevreten wordt door de nostalgie naar hemel en wind, zoals *Jankelevitch* het schreef. Hij heeft een flatje gehuurd aan de zuidkust. Met zicht op zee.

LIN

Belgische zeevisserijvloot blijft groeien

Sinds de invoering van het meerjarige oriëntatieplannen, o.m. bedoeld om de groei te remmen, bleef de Belgische zeevisserijvloot groeien. Zowel het vermogen als de kapaciteit nam in de jaren tachtig elk jaar een beetje toe. Uit de jongste cijfers blijkt dat in de jaren negentig niet onmiddellijk een ommekeer zichtbaar wordt.

In 1980 waren 205 vaartuigen goed voor een motorvermogen van 80.283 pk en een tonnemaat van 20.036 bt. Bij de aanvang van het meerjarig oriëntatieplan 1987-1982 lag het officieel geregistreerde vermogen op 96.810 pk en de tonnage op 22.846 bt. De zeevisserijvloot vertrok dit jaar met 108.446 pk en 27.089 bt. De cijfers overschrijden ruimschoots het streefdoel van de Europese Kommissie. Het vermogen moest reeds gereduceerd zijn tot 94.418 pk en volgens een nog niet officieel gemaakte beslissing moet het streefcijfer dit jaar nog twee procent omlaag tot 92.530 pk. De overschrijding bedraagt ondertussen 17 procent. Een groei die eigen is aan de vlootvernieuwing die de laatste jaren werd doorgevoerd. De vernieuwing was duidelijk gericht op een hogere produktiviteit. Dit vertaalde zich in een toename van de vlootkapaciteit. Hoe onze zeevisserijvloot momenteel is samengesteld maakt volgende tabel duidelijk.

Samenstelling van de Belgische zeevisserijvloot

Zeebrugge

	Aantal	PK	Bt	Opm.
Kat. I -35 Bt	1	195	31	Z.86
Kat. II 35-70 Bt	27	7.070	1.517	-
Kat. III 70-180 Bt	42	19.925	5.169	-
Kat. IV 180-400 Bt	38	41.017	10.104	-
Kat. V +400 Bt	2	2.392	924	Z.99, Z.321
Totaal 1.1.92	110	70.599	17.745	-
Totaal 1.1.91	106	67.554	16.405	-
Verschil	+4	+3.045	+1.340	

Oostende

Kat. I	12	2.566	344	-
Kat. II	17	4.349	835	-
Kat. III	17	7.019	1.876	-
Kat. IV	11	10.048	2.784	-
Kat. V	0	0	0	-
Totaal 1.1.92	57	23.982	5.839	-
Totaal 1.1.91	57	23.619	5.801	-
Verschil	0	+363	+38	-

Nieuwpoort

Kat. I	4	1.180	104	-
Kat. II	12	3.273	732	-
Kat. III	13	4.952	1.342	-
Kat. IV	1	1.200	264	N.36
Kat. V	0	0	0	-
Totaal 1.1.92	30	10.605	2.442	-
Totaal 1.1.91	33	11.464	2.590	-
Verschil	-3	-859	-148	-

Blankenberge

Kat. I	0	0	0	-
Kat. II	1	300	69	B.65
Kat. III	1	300	84	B.601
Kat. IV	0	0	0	-
Kat. V	0	0	0	-
Totaal 1.1.92	2	600	153	-
Totaal 1.1.91	2	435	98	-
Verschil	0	+165	+55	-

Andere

Kat I	0	0	0	-
Kat II	2	565	94	A.2, BOU.24,
Kat. III	3	895	347	A.9, BOU.201, K.13
Kat. IV	0	0	0	-
Kat. V	1	1.200	469	BOU.319
Totaal 1.1.92	6	2.660	910	-
Totaal 1.1.91	3	1.771	604	-
Verschil	+3	+889	+306	-

Samenvatting: de totale visserijvloot

Kat. I -35 BT	17	3.941	479	-
Kat. II 35-70 Bt	59	15.557	3.247	-
Kat. III 70-180 Bt	76	33.091	8.818	-
Kat. IV 180-400 Bt	50	52.225	13.152	-
Kat. V +400 Bt	3	3.592	1.393	-
Totaal 1.1.92	205	108.446	27.089	-
Totaal 1.1.91	201	104.843	25.498	-
Verschil	+4	+3.603	+1.591	-

Evolutie 1980-1992

1.1.1980	205	80.283	20.036	-
1.1.1983	203	90.403	21.847	-
1.1.1986	197	97.006	23.096	-
1.1.1989	204	104.733	24.620	-
1.1.1990	205	106.589	25.445	-
1.1.1991	201	104.843	25.498	-
1.1.1992	205	108.446	27.089	-

Scheldevloot

Kat. I	9	1.181	181	-
Kat. II	3	897	178	-
Kat. III	0	0	0	-
Kat. IV	0	0	0	-
Totaal 1.1.92	12	2.078	359	-
Totaal 1.1.91	14	2.560	434	-
Verschil	-2	-482	-75	-

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

"Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen 1992"

Vorig maand rolde de nieuwe editie van de *Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen* van de drukpers. De brochure wordt uitgegeven en verspreid door het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en is te bekomen op het sekretariaat van het Hoofdwaterschoutambt der Kust. Het boekje bevat gegevens over alle officieel geregistreerde vissersvaartuigen en -rederijen en is te koop aan de prijs van 200 frank.

De brochure wordt opgestuurd na storting van 200 frank, vermeerderd met 28 frank verzendingskosten, op rek. 000-2006029-69 van het Hoofdwaterschoutambt Oostende met vermelding "O.L. 1992".

Licentiesysteem voor zes maanden verlengd

Bij KB van 18 december '91 en verschenen in het Belgisch Staatsblad van 31 december 91 werd het vismachtigingssysteem voor zes maanden verlengd. Het besluit trad in werking op 1 januari '92 en houdt op van kracht te zijn op 30 juni 1992.

In ons vorig nummer maakten we reeds gewag van de beslissing, maar gezien de laattijdige publikatie in het staatsblad maken we er nog even melding van.

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen, december '91

Verandering van tonnemaat:

▫ Z.89 SANDRA, eigendom BVBA Rederij Vanden Broucke, Hulststraat 9, 8301 Knokke-Heist
BT. 233 - Nt. 69. Zeebrief: 10.12.91

▫ Z.72 AQUARIUS, eigendom Vantorre-Verlinde, Goudsbloemlaan 26, 8301 Knokke-Heist
Bt. 163 - Nt. 48. Zeebrief: 13.12.91

Adresverandering:

▫ Z.67 RUBENS, eigendom BVBA Rubens, Boomgaarden 38, 8300 Knokke-Heist, tel. 050-62.22.03.
Zeebrief: 17.12.91

Inbouw nieuwe motor:

▫ Z.53 VAN EYCK, eigendom Depaepe Rederij BVBA, Steenstraat 86, 8301 Knokke-Heist
Motor ABC, 662 kW - 900 pk, bouwjaar 1991.
Zeebrief: 20.12.91

België, het kleine broertje

In onderstaande tabel zijn de initiële kwota voor kabeljauw, schol en tong af te lezen voor België en Nederland. Alleen al voor deze ekonomisch belangrijke soorten is het Nederlandse kwotum een veelvoud van de toegelaten vangsten van de Belgische zeevisserijvloot. Maar ook de Nederlandse vissers mogen dit jaar minder schol en tong vangen dan vorig jaar, terwijl het kabeljauwkwotum ongeveer behouden blijft. Vooral de verminderde tonghoeveelheid baart de Nederlandse vissers zorgen. De tongvisserij moest vorig jaar ook al vroegtijdig stilgelegd worden.
In deze cijfers werd geen rekening gehouden met kwotaruilen die reeds afgesloten werden.

	TOTAAL TOEGELATEN VANGST	TOTAAL BESCHIKB. EG	BELGIE	%	NEDERL.	%
KABELJAUW						
IIb	10.380	10.380	-	-	-	-
IIIa (SK)	15.000	12.375	40	(0,3)	75	(0,6)
IIIa (K)	6.650	4.010	-	-	-	-
IIIb,c,d	36.000	34.610	-	-	-	-
IIa, IV	100.000	91.370	3.250	(3,6)	10.545	(11,5)
Vb,VI,XII,XIV	13.500	13.500	40	(0,3)	-	-
VIIa	10.000	10.000	210	(2,1)	50	(0,5)
VII (excl. VIIa),VIII,IX,X						
20.000	20.000	890	(4,5)	130	(0,7)	
TOT	**211.530**	**196.245**	**4.430**	**(2,3)**	**10.800**	**(5,5)**
SCHOL						
IIIa (SK)	11.200	10.528	70	(0,7)	1.680	(16,0)
IIIa (K)	2.800	2.520	-	-	-	-
IIIB,c,d	3.000	3.000	-	-	-	-
IIa,IV	175.000	168.750	10.380	(6,2)	64.900	(38,5)
VB,VI,XII,XIV	2.400	2.400	-	-	-	-
VIIa	3.800	3.800	180	(4,7)	55	(1,4)
VIIb,c	250	250	-	-	-	-
VIId,e	9.600	9.600	1.570	(16,4)	-	-
VIIf,g	1.500	1.500	370	(24,7)	-	-
VIIh,i,j	1.350	1.350	80	(5,9)	340	(25,2)
VIII,IX,X,C	700	700	-	-	-	-
TOT.	**211.600**	**204.398**	**12.650**	**(6,2)**	**66.975**	**(32,8)**
TONG						
IIIa,IIIb,c,d	1.200	1.200	-		100	(8,3)
II,IV	25.000	25.000	2.085	(8,3)	18.810	(75,2)
VB,VI,XII,XIV	155	155	-	-	-	-
VIIa	1.350	1.350	670	(49,6)	210	(15,6)
VIIb,c	75	75	-	-	-	-
VIId	3.500	3.500	940	(26,9)	-	-
VIIe	800	800	30	(3,8)	-	-
VIIf,g	1.200	1.200	745	(62,1)	-	-
VIIh,j,k	720		720	60	(8,3)	95
(13,2)						
VIIIa,b	5.300	5.300	65	(1,2)	365	(6,9)
VIIIc,d,e,IX,X	2.000	2.000	-	-	-	-
TOT.	**41.300**	**41.300**	**4.595**	**(11,1)**	**19.580**	**(47,4)**

SAMENVATTING	BELGIE	NEDERL.
Kabeljauw	4.430 t.	10.800 t.
Schol	12.650 t.	66.975 t.
tong	4.595 t.	19.580 t.
TOT.	**21.675 t.**	**97.355 t.**

Opbrengst visafslagen twintig procent hoger

De Nederlandse visaanvoer bracht vorig jaar 900 miljoen gulden op. Omgerekend in Belgische franken: 16,2 miljard. Het jaar daarvoor lag de opbrengst op 750 miljoen gulden (13,5 miljard frank). De stijging van circa twintig procent wordt toegeschreven aan de goede visprijzen en het hoge tongkwotum dat Nederland vorig jaar kreeg toegewezen.
De afslag van Urk alleen haalde een jaaromzet van 243 miljoen gulden of bijna 4,4 miljard frank.
Ook het exportcijfer steeg van 2,3 miljard gulden in 1990 tot 2,5 miljard (45 miljard frank) vorig jaar. De ingevoerde visserijprodukten waren goed voor een bedrag van 1,6 miljard gulden (28,8 miljard frank), tegenover 1,3 miljard het jaar voordien.

Stilligregeling blijft

De vangstbeperkende maatregelen voor de rondvissers zijn nauwelijks veranderd. Ook de stilligregeling blijft van kracht om de bestanden van kabeljauw, schelvis en wijting te beschermen. Rondvissers moeten nog steeds acht aaneensluitende dagen per maand binnen blijven. De vissers kunnen ook zelf hun stilligdagen kiezen als hun schip maar ten minste 135 dagen aan de kade blijft. Wanneer het kwotum niet opgevist wordt kan de Europese Kommissie extra visdagen toekennen.

Individuele haringkwota

Minister Bukman heeft de nieuwe haringregeling zoals voorgesteld door de vissers goedgekeurd voor één jaar. Het haringkwotum wordt individueel verdeeld en ondergebracht in groepskwota.

Twee Britse vaartuigen tegen de lamp in Harlingen

In twee Britse kotters in de haven van Harlingen is ruim 2.600 kilogram illegale tong ontdekt. De Algemene Inspektiedienst (AID) nam de vis, ter waarde van ruim 600.000 frank, in ☞

PFFFFFFF.....
VOORKOM DIT! LAAT UW MOTOR TIJDIG REPAREREN OF REVISEREN. BEL PADMOS VOOR 'N DIREKTE OPLOSSING!
PADMOS MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ
STELLENDAM
(0)1879 - 1766/1792

beslag. Tegen de vissers, afkomstig uit Grimsby en Fleetwood werd proces verbaal opgemaakt.
In het ene schip was de tong verstopt onder kisten met schol. De schipper van het andere vaartuig probeerde zijn vangst in de industriehaven buiten de afslag aan land te brengen. Bij nader onderzoek vond de AID onder het lierhuis een geheime ruimte waarin tong verborgen was.

Wisselende resultaten in Zeeuwse afslagen

De drie visafslagen in Zeeland sloten het jaar niet allen af met een hogere omzet. De garnaalafslag van Colijnsplaat zag zijn omzet dalen door de teruglopende garnaalontvangsten. In gewicht steeg de aanvoer tot 850 ton maar het omzetcijfer lag 261 miljoen frank toch zeven miljoen lager dan het jaar voordien.
Breskens verwerkte 270 ton vis die 328 miljoen frank opleverde, een cijfer dat 22 miljoen beneden de opbrengst van 1990 lag.
Tenslotte nog het omzetcijfer van Vlissingen dat 846 miljoen frank bedroeg tegenover 720 miljoen het vorige jaar. De meeropbrengst was voor het grootste deel afkomstig van de hogere scholaanvoer.

EN WAT VERDER TER TAFEL KWAM ¤ Vanaf 1 april moeten de Nederlandse vissersvaartuigen overlevingspakken aan boord hebben. ¤ De kans bestaat dat er in Nederland dit jaar twintig nieuwe kotters in bedrijf komen. ¤ De visafslag van IJmuiden haalden met een omzet van ruim van 115 miljoen gulden of ruim twee miljard frank betere cijfers dan het jaar voordien. ¤ De geprivatiseerde coöperatieve afslag in Den Helder/Texel was goed voor een jaaromzet van 114 miljoen gulden (2 miljard frank). ¤ De visafslag van Goedereede haalde een rekordomzet van 100 miljoen gulden (1,8 miljard frank). ¤ Visafslag Insula in Harlingen sloot het jaar af met een nieuw rekordcijfer van 92 miljoen gulden (1,66 miljard frank). ¤ De interprovinciale afslag van Lauwersoog boekte ook al de hoogste omzet uit haar geschiedenis met een opbrengst van bijna 83 miljoen gulden (1,49 miljard frank). ¤ Scheveningen deed met een omzet van 59 miljoen gulden (1 miljard frank) ook al beter dan vorig jaar. ¤ Yerseke wil dit jaar opnieuw een promotiedag voor de mossel organizeren nadat de mosseldag vorig jaar werd afgevoerd.

¤ Vissersvaartuigen mogen alleen nog in geregistreerde havens binnenlopen. Hierdoor mogen ze niet langer in Terschelling gaan schuilen omdat er geen kontrole aanwezig is. ¤

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

RRRRR!
WORDT HET NIET EENS TIJD VOOR 'N MITSUBISHI MOTOR?
BEL PADMOS VOOR 'N DIREKTE OPLOSSING!
PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ
STELLENDAM
(0)1879 - 1766/1792

In onze bekende serie 'rare kwasten': leven en streven van...

Joseph Conrad (1857 - 1924)

CONRAD IS — en daar is iedereen het over eens — zowat de beste schrijver van zeeromans die er ooit geweest is. Maar wanneer we zeggen dat iedereen het erover eens is, moeten we daar toch een randbemerking bij plaatsen. Hijzelf zou zich *nooit* zo genoemd hebben, hijzelf beschouwde zich helemaal niet als een typische schrijver van zeeromans. *Het probleem waarover ik het in mijn boeken heb,* zo zegt Conrad, *is niet het probleem van de zee. Ik heb het over gewone menselijke problemen die echter duidelijker kunnen beschreven worden wanneer ik ze laat ontwikkelen aan boord van een schip. Daar zorgt de komplete isolatie ervoor dat het probleem veel meer kracht en kleur krijgt.*

Eén van die menselijke problemen loopt als een rode draad door het oeuvre van Conrad. In *De neger van de Narcissus* en in *Typhoon* buigt Conrad zich o.m. over de cruciale vraag uit die dagen: kunnen de niet-blanke rassen wel degelijk tot het mensdom gerekend worden. (In Engeland, dat toentertijd zowat één vierde van de wereld kolonialiseerde werd deze vraag in alle 'sérieus' gesteld!) Hetzelfde geldt trouwens wanneer Conrad het in zijn bekende boek *'Lord Jim'* over een jungledorp heeft. Hij is daarbij duidelijk niet geïnteresseerd in de typische problemen die jungledorp-bewoners hebben, hij plaatst zijn hoofdfiguur in die omgeving omdat diens gevoelens van schuld, verantwoordelijkheid en onzekerheid — gevoelens die eigen zijn aan elke mens — zich logisch en ongestoord kunnen ontwikkelen in deze van de westerse maatschappij afgesneden woongemeenschap.

Joseph Conrad, gebeeld houwd door Jacob Epstein

Schuld, onzekerheid... Algemeen menselijke thema's. Ze komen natuurlijk allemaal ook voor bij àlle goede literatoren die over de zee geschreven hebben. Homeros wilde in zijn *Oddysea* eigenlijk alleen maar zeggen hoe goed het is na twintig jaar terug thuis te komen, Defoe benadrukte in *Robinson Crusoe* de kracht die uitgaat van het individu dat in staat is om zijn eigen wereld te scheppen, Melville laat zijn kapitein Ahab een zoektocht naar de zin van het leven ondernemen... In goede literatuur staat er dus altijd wel meer dan er staat. En dat is ook het geval in de zeeverhalen van Conrad.

Maar de techniek van het zeeverhaal had Conrad meesterlijk onder de knie. Hij werd zelfs de vader van een heel nieuw subgenre dat we het *'schip-in-nood'-verhaal* kunnen noemen. En na hem hebben velen het hem nagedaan (Roger Vercel *Remorques*, James Hanley *The Ocean*, Richard Hughes *In Hazard*...). Voor dat soort boeken staat *Typhoon* van Conrad model.

Storm, nacht en ontij! En hij had het niet uit de boekjes. Toen hij zeventien geworden was ging hij — een volbloed Pool — naar Marseille waar hij aan boord van Franse zeilschepen

☞

twee maal naar Zuid-Amerika voer. Later scheepte hij in op een Engels vaartuig en kwam in 1878 toe te Lowestoft in Groot-Brittannië. Hij sprak nauwelijks enkele woorden van de taal waarvan hij later tenslotte een meester zou worden (*).
Intussen volmaakte hij zich in het zeemansberoep en werd genaturaliseerd. Hij hield van het zeemansleven, van de exotische streken die hij zodoende bezocht en die het decor vormen voor zijn eerste verhalen en romans. Hij houdt er een reputatie aan over die hij eigenlijk liever kwijt zou zijn; hij wordt bekend als dé schrijver van exotische en zeeromans.
Maar welk milieu zou hij anders geschetst hebben? Sinds hij Polen achter zich gelaten had werd zijn eigen ervaringswereld bepaald door schepen, matrozen, reizen, het oosten en Kongo.
Uiteindelijk zegde hij het zeemansleven vaarwel en vestigde zich in 1893 op zesendertigjarige leeftijd aan de wal. Het enige wat hij terzake zei was dat het schrijven zijn volledige aandacht nodig had. Dat schrijven kwam bij Conrad niet vanzelf. Toen hij *'Nostromo'* — het boek dat vandaag als één van zijn meesterwerken beschouwd wordt — beëindigd had schreef hij in een brief: *'Nostromo is af; een feit waarover mijn vrienden me mogen feliciteren als ware ik van een gevaarlijke ziekte genezen.'*

Flor Vandekerckhove

(*) Sommige critici gaan zelfs zover dat ze beweren dat het meest luisterrijke Engels van de twintigste eeuw geschreven werd door de Rus Nabokov en de Pool Conrad.

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

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

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

Marines van Artan te Namen

In 1991 organiseerde het gemeentebestuur van Koksijde én het provinciebestuur van Namen allerhande gezamenlijke kulturele manifestaties. Dit gebeurde vooral onder de vorm van uitwisselingen. Zo liep er een tentoonstelling van het "musée de la fôret", met als onderwerp "de vos" in het Nationaal Visserijmuseum en was het visserijmuseum op zijn beurt te gast in het "musée de la fôret" gelegen in het Citadelpark te Namen. Zo was er ook een tentoonstelling met werken van Félicien Rops in de Keunekapel te Koksijde. Men kon er een dertigtal werken van Rops, waarbij vooral het thema "de schilder en de zee" centraal werd gesteld, bewonderen.
In de uitwisseling was er een expositie gepland met schilderijen van *Louis Artan* in het museum Rops, rue Fumal 12, te Namen. Om praktische redenen kon deze tentoonstelling op de geplande data evenwel niet doorgaan.

De expositie loopt nu wél van 20 februari tot en met 12 april 1992 en is te bezoeken van 10 tot 17 uur (dinsdag gesloten).
De tentoonstelling is weliswaar niet zeer uitgebreid — ze bevat een vijftiental werken — maar de gepresenteerde schilderijen zijn kwalitatief zeer hoogstaand. Naast de verzameling Artans van het visserijmuseum zullen er tevens werken van Artan uit het museum voor schone kunsten van Oostende en uit het museum voor schone kunsten van Gent van de expositie deel uit maken.
Het is trouwens niet toevallig dat voor werk van Artan gekozen werd. Tussen Louis Artan en Félicien Rops bestond een nauwe band. Reeds in 1853, het begin van zijn carrière, ontmoet Rops Louis Artan in het atelier St.Luc te Brussel. Beide jonge kunstenaars leren elkaar beter kennen. In 1874 vinden we Artan en Rops te Parijs. In de passage St.Marie, rue du Bac 9, deelden ze hetzelfde atelier. Ze deelden niet alleen hetzelfde atelier doch ook dezelfde ideeën en ze werkten ook samen. Beide kunstenaars deelden tevens dezelfde liefde voor de zee. Karakteristiek voor de werken van Rops zijn de kleine personages die zijn landschappen bevolken. Artan vroeg Rops om op zijn marines dergelijke kleine mensengestalten te plaatsen.
Louis Artan is geboren te Den Haag in 1837. Vier jaar later verhuisden zijn ouders naar Brussel. Na de dood van vader werd naar Spa uitgeweken. Artan kreeg daar zijn eerste artistiek onderricht. Hij debuteerde met een "zonsondergang nabij Spa". In 1863 ging Artan te Etterbeek wonen. Hij bedreef er de landschapschilderkunst en liet zich hierbij vooral door de streek van Dendermonde inspireren.
De schilder evolueerde evenwel naar marineschilder.
Een Bretagne-reis in 1867-'68 was hiertoe de beslissende gebeurtenis.
Van 1868 tot 1872 maakte hij vooral Noordzee-marines. In 1873 kreeg de Schelde zijn aandacht. Na zijn verblijf te Parijs (1874-'76) komt hij opnieuw naar België.
De Frans-Vlaamse, de Vlaamse en de Nederlandse kust wordt zijn werkterrein. Aan de Westkust beschikte hij over een atelier op het strand, -een barak op palen.
"Meer en meer" : zo lezen we in een artikel van Norbert Hostyn, *"laat hij alle bijkomstigheden in zijn marines achterwege om tot een pure sfeerschilderkunst te komen, in een losse, temperamentvolle techniek."*.
Artan overleed in 1890 te Oostduinkerke waar hij op op kerkhof werd begraven. Op de plaats van de toenmalige kerk en van dit kerkhof bevindt zich thans... het nationaal visserijmuseum. Het grafmonument van Artan, werk van baron Horta, werd naar het nieuwe kerkhof verhuisd.
Tien werken van Artan blijven het visserijmuseum sieren en getuigen van zijn groot vakmanschap.
Wie meer wil lezen over Louis Artan vindt zijn gading in de reeks *"De Zee en de kunst"*, bijdrage over Louis Artan verschenen in Neptunes juni 1981. De reeks is van de hand van N. Hostyn.

Willem Lanszweert

bronnen : - "De zee en de kunst - Louis Artan" van Norbert Hostyn,
conservator van het museum voor schone kunsten te Oostende; verschenen in Neptunes juni 1981.
- "Félicien Rops et Louis Artan de Saint-Martin" van Roger Pierard.
- Leidraad doorheen het Nationaal Visserijmuseum; M. Siffer, W. Lanszweert.
- Musée Provincial Félicien Rops.

Pakketboten in Parijs

Nog tot 5 maart gaat in het Musée de la Marine, Palais de Chaillot, metro Trocadéro te Parijs een tentoonstelling door onder de naam 'Paquebots de légende'.
De omvangrijke tentoonstelling begint bij de dekoratieve affiches die een reis per oceaanstomer aanbevelen. Vervolgens wordt de geschiedenis van de transatlantische vaart behandeld, het derde deel is toegespitst op de inrichting en dekoratie van de pakketboten.
Er staan honderden schaalmodellen — tot in het kleinste detail uitgewerkt, met piepkleine meubeltjes, reddingssloepen en rollen touw — navigatiekaarten, schilderijen, en andere memorabilia die samen anderhalve eeuw passagiersvaart omspannen.
De tentoonstelling is alle dagen (behalve dinsdag) open van 10 tot 18 uur en om er binnen te komen betaalt u 40 FF.

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

Het eerstvolgende nummer van HVB ligt op vrijdag 6 maart in de winkel.

200 miljoen voor maritiem simulatorencentrum

De stad Rotterdam en het Amerikaanse bedrijf Marine Safety International (MSI), sloten een akkoord voor de bouw van een maritiem simulatorencentrum in Rotterdam. Het centrum wordt opgericht ten behoeve van de maritieme opleidingen, bijscholingen, trainingen en onderzoek. MSI, een dochteronderneming van Flight Safety International dat wereldwijd marktleider is op het gebied van training en onderzoek, investeert ruim 200 miljoen frank in het simulatorencentrum, levert de technische know how en het management. De inbreng van de stad Rotterdam bestaat uit de aankoop van 100 miljoen frank aandelen in het centrum. Begin 1993 moet het cenrtum operationeel zijn.

Schip op magneetkracht

De Yamato I is het eerste schip ter wereld dat door magneten wordt aangedreven. Het vaartuig met een revolutionair aandrijvingssysteem vertrekt deze maand voor proefvaarten uit de Japanse haven Kobe. De bouw van het schip dat vorige maand te water ging nam zeven jaar in beslag. Het schip heeft geen schroef. De aandrijving gebeurt door een SEMP-aandrijving (superconducting electromagnetic propulsion). De energie wordt opgewekt door een supergeleidende magneet die loodrecht op het waterop-pervalk een magneetveld opbouwt. Deze speciaal ontwikkelde techniek heeft als voordeel dat er geen lawaai ontstaat en het schip nauwelijks aan trillingen onderhevig is. Met het systeem haalt het schip een topsnelheid van acht mijl per uur. De onderzoekers maken zich sterk dat zij na het overwinnen van een aantal technische moeilijkheden de magneetaandrijving kunnen opdrijven tot een snelheid van 100 mijl. De technologie voor het experimenteel is afkomstig van Toshiba, Mitsubishi en Kobe Steel.

200 banen weg bij CMB

Door de zwakke konjunktuur in de lijnvaart staan bij de Antwerpse rederij en transportgroep CMB 200 banen op de tocht. Ook de 600 resterende werknemers zullen de besparingsmaatregelen aan de lijve ondervinden door het verlies van een aantal extra-legale voordelen.
Om niet in de rode cijfers weg te zinken heeft het CMB-bestuur een drastisch besparingsplan uitgewerkt. Eerder dit jaar kregen een aantal kaderleden, bedienden en arbeiders een voorstel om op 55 jaar met brugpensioen te gaan. Een van de eerste slachtoffers van het saneringsplan was direkteur Jacques De Wilde, verantwoordelijk voor de lijnvaart.

Marokkaans fruit in Zeebrugge

Het gespecialiseerde bedrijf in verhandeling van uitheems fruit *Belgian New Fruit Wharf N.V.* met terminal in Zeebrugge heeft een kontrakt voor overslag van 25.000 ton Marokkaans fruit in de wacht gesleept. De Nederlandse invoerder liet de trafiek met eindbestemmingen in de Benelux, Frankrijk, Groot-Brittannië en Duitsland in het verleden grotendeels via de haven van Rotterdam verlopen.

Op 23 december 1991 overleed Lydia Benooit, echtgenote van de volksschrijver Joseph 'Kavijak' Vantorre. Lydia Benoot werd geboren op 27 januari 1930 en overleed te Brugge. De uitvaartdienst had plaats te Zeebrugge en de begraving gebeurde na crematie op de begraafplaats Blauwe Toren te Brugge.

Ook vernamen wij het overlijden van John Jonckheere, echtgenoot van Eliane Elegeert, en sluismeester in dienst van de stad Oostende. John Jonckheere werd geboren op 11 september 1938 te Oostende en stierf in dezelfde stad op 12 januari 1992.

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

ZV ZEEBRUGSE VISVEILING NV
SAMEN MIKKEN OP DE MARKT VAN MORGEN
ZV-koeltransport '92 : vanuit 10 Europese havens aan redervriendelijke condities
n.v. ZEEBRUGSE VISVEILING
Vismijnstraat 12 - B-8380 Zeebrugge - tel: (050) 54 41 20 - telex: 82120 Afslag B - fax: (050) 54 50 18

Het gevecht om de Zwarte Zeevloot

De Russische president Boris Jeltsin dreef de kontroverse rond de toekomst van de Zwarte Zeevloot op de spits. De ene keer beklemtoonde hij dat de vloot een onderdeel is van de strategische strijdkrachten van het Gemenebest van Onafhankelijke Staten (de GOS-staten). *"De vloot komt in ieder geval niet in Oekraïnse handen"* zei Jeltsin kordaat. Een dag later sloeg hij in een vliegtuigfabriek in de historische stad Oeljanovsk aan de Wolga, een patriottische toon aan. Met de hete adem van de sociale ontevredenheid in zijn nek verklaarde Jeltsin in de geboorteplaats van Lenin dat de Zwarte Zee Russisch was en blijft.

De Zwart Zeevloot heeft naam en faam onder meer te danken aan Eisensteins beroemde film *Pantserkruiser Potemkin*, een slagkruiser genaamd naar de Russische generaal en gunsteling van Catharina II. De scenes over de muiterij aan boord van de oorlogsbodem en de de mislukte Russische revolutie in 1905 zijn hierdoor overbekend.
Inzake slagkracht is (was) de Sovjetmarine niet te onderschatten. De Zwarte Zeevloot vertegenwoordigde een kwart van het arsenaal. Volgens cijfers van het Internationaal Instituut voor Strategische Studies in Londen goed voor 97.000 manschappen, 21 onderzeeboten, 73 kruisers en grote onderzeebootjagers, een vliegdekschip, twee helikopterschepen, 47 fregatten, 75 mijnenvegers en 125 kleinere schepen. Dit vlootsegment kon ook rekenen op de steun van 300 vliegtuigen (van bommenwerpers tot tankvliegtuigen) en 110 helikopters.

Binnenzee

Belangrijk is dat de Zwarte Zeevloot als enige in de Sovjetunie kon beschikken over een ijsvrije basis. Blijft echter dat de Zwarte Zee een binnenzee is. Om de Zwarte Zee te verlaten moeten de oorlogsbodems door de Bosforus en de (Turkse) Dardanellen stomen om de Middellandse Zee (waar de Amerikaanse Zesde Vloot waakt) te bereiken. Dat kan niet ongemerkt gebeuren aangezien voor de doorgang van grote schepen steeds de toelating van Turkeye (dat ooit een oorlog voerde tegen de Zwarte Zeevloot met de Krim als inzet) vereist is. De weg naar de grote oceanen gaat dan langs Gibraltar of het Suezkanaal. Problematisch dus voor een vloot die op alle wereldzeeën present wilde zijn.

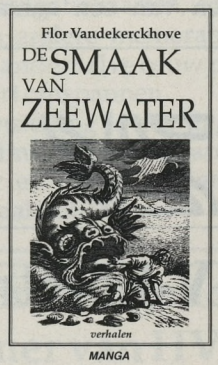
Kernwapens

Rusland is een kernmogenheid en haar oorlogsvloot beschikt zonder twijfel over een arsenaal kernkoppen. Het scherpe konflikt tussen Rusland en de Oekraïne over de Zwarte Zeevloot vormt een bedreiging voor de internationale veiligheid. In de onderhandelingen met de Amerikanen werden eind vorig jaar de hoofdlijnen van een regeling vastgelegd. Rusland blijft een kernmogenheid, terwijl Oekraïne, Wit-Rusland en Kazachstan de atoomvrije weg op gaan. De Zwarte Zeevloot is in de Oekraïene gestationeerd en volgens Kiev is overeengekomen dat de kernwapens aan boord van de vloot

voor 1 juli worden weggehaald. Dat betekent meteen dat de Zwarte Zeevloot geen deel meer zou uitmaken van de strategische strijdkrachten van het GOS en aan de Oekraïne zou toebehoren. De Russische Federatie blijft echter aanspraak maken op een groot gedeelte van de Zwarte Zeevloot, met inbegrip van de zware oorlogsschepen en duikboten die met kernwapens kunnen uitgerust worden. Volgens de Russen volstaan de lichtere schepen en patrouilleboten voor de Oekraïense defensie. De vertegenwoordigers van de Oekraïene hebben daar geen oren naar en lappen het akkoord over de verdeling van de Zwarte Zeevloot aan hun laars
Dit konflikt maakte alvast duidelijk dat een ordelijke verdeling van de Sovjeterfenis niet van een leien dakje loopt. Het verdere verloop van het dispuut wordt ongetwijfeld op de voet gevolgd door de media. (gw)

Niet voor gevoelige lezers!

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



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

Kunstenaar aan zee :

Willy Schlobach

ONBEGRIJPELIJK hoe schilder Schlobach zo lang een vergeten bestaan kende : zowel in zijn levensherfst als na zijn dood. Zeker is dit zo voor de kust : onze kust die hij in prachtige schilderijen van hoog estetisch niveau vereeuwigde.
Hij werd geboren te Brussel op 27 aug. 1864 als zoon van Frederic- Gustave Schlobach en van Marie-Marquerite Willsenach. De ouders waren Duitsers.
Schlobach startte artistieke studies aan de Brusselse kunstakademie in 1878. Daar ontmoette hij medestudenten als bv. J. Ensor, W. Finch en F. Khnopff. In het schooljaar 1878-79 volgde hij de leergangen van het middelbaar, lessen grondbeginselen van het tekenen, bij Julien-Edmond Van Keursbilck. In de proefwerken presteerde hij iets beter dan de middelmaat (21ste op 71; 9de op 40). Ook voor de schooljaren 1879-80 en 1882-83 schreef Schlobach zich in aan de akademie maar deed er nooit mee aan de diverse proeven. Hij zou ook aan de Gentse Akademie gestudeerd hebben; dat deelde hij althans mee aan de samenstellers van het "Allgemeines Künstlerlexikon" van U. Thieme en F. Becker. Uit dit alles blijkt dat zijn akademische vorming wellicht eerder beperkt was, net als die van zijn geestesgenoten Ensor en Finch bv.
Aanvankelijk schilderde hij realistisch, in een somber palet. Rond 1882-83 raakte hij sterk bevriend met collega's al J. Ensor, F. Charlet, J. Toorop en Th. Van Rysselberghe. Samen exposeerden ze in de groepssalons van "L"Essor", een Brusselse gematigd-moderne kunstenaarsgroepering die was ontstaan in middens van leerlingen en oud-leerlingen van de kunstakademie. In die tijd was hij woonachtig in de Koningstraat, 34 te Brussel. Eén van zijn eerste belangrijke salondeelnames was dat te Gent in 1883 met "Verlaten weg in de duinen" en "Een schuit". Kort nà de stichting van "Les XX" — in okt. 1883 — trad Schlobach toe tot deze belangrijke Brusselse avantgardistische kunstenaarsbeweging. Schlobach trad op hetzelfde ogenblik toe als Finch, De Regoyos, Verhaert en Wytsman. Tot en met 1890 nam hij deel aan de groepssalons van "Les XX". In deze van 1891-93 was hij er niet meer bij, maar bleef wel lid van de groep.
In het salon 1884 van "Les XX" toonde hij "Stropers aan de boord van de zee", "Zoneffect", "Verlaten weg in de duinen", "Maaneffect" en "Marine". Blijkens de katalogus woonde hij toen in de Koningstraat, 34 te Brussel. Maar de katalogus vermeldt ook nog een tweede, interessant adres : "A Knocke, par Westkapelle". Een boeiend gegeven, want we leren eruit dat Schlobach op dat moment frekwent te Knokke verbleef. Aldus hoorde hij tot de "Knokse groep" realistische en impressionistische landschapschilders : artiesten zoals Verwee, Parmentier, Wytsman en nog vele schilders uit het binnenland die elkaar in een gezellig-ongedwongen atmosfeer te Knokke ontmoetten en er kwamen schilderen in het nog ongerepte polderlandschap. Net als Henri Cassiers had Schlobach te Knokke onderdak in het huis van de kunstminnende bakker Karel Lievens. Deze had zijn zolders ingericht als woon- en atelierruimte voor enkele kunstenaars.
Ook te Oostende verbleef Schlobach met grote regelmaat in die jaren. Hoogstwaarschijnlijk ontmoette hij er de Oostendse tak van "Les XX" : J. Ensor en W. Finch en wellicht ook L. Artan die vaak in het hotel van Finch' ouders logeerde. Schlobach bezat trouwens een prachtige marine van Finch die in de verzameling van zijn erven overging. In 1885 exposeerde hij in het Salon van "Les XX" : "Japanse Wapenuitrusting" en "Indrukken"; in dat van 1886 een "Kaai te Oostende", mogelijk betreft het het doek uit 1885 dat nu berust in de kunstverzameling van het Gemeentekrediet van België; en verder : "Na het ontbijt", "Théo", "Pasvolant. Avond", "Nevel over de Koningstraat", "Herfst", "Winter", "Volle maan" en "Nacht" (2x). Meteen was dit zijn omvangrijkste deelname aan de Salons van "Les XX" : "Holland", "Reisnotas", "De Heer G.H."

☞

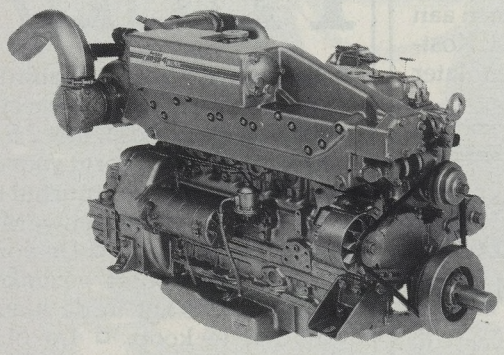
en "Zoniënwoud". Zijn adres was nu Legrandlaan, 38 te Brussel.
Schlobach presenteerde zijn inzendingen naar het Salon 1888 van "Les XX" onder de titel: "Différentes impressions de couleur et lumière" : ook bij hem dus de impressionistische ban van licht en kleur, in de geest van het werk van de Fransman Seurat van wie in het Salon 1887 van "Les XX" neo-impressionistisch werk te zien was. Signac, de belangrijkste Franse volgeling van Seurat beschouwde Schlobach als de Belgische kunstenaar die het best de geest van het neo-impressionisme (pointillisme) had verwerkt, en nodigde hem uit te Parijs.
Tussen 1884 en 1887 reisde Schlobach vaak naar Londen, soms in gezelschap van zijn vriend en Vingtist Jan Toorop. Ze bestudeerden er vooral het werk van William Turner, terwijl ook de zgn. "prerafaëlieten" op Schlobach een sterke indruk maakten. Op het vlak van de letterkunde boeiden hem vooral Verhaeren en Baudelaire. Van 1887 af verbleef Schlobach langere tijd te Londen en koos hij vooral het Londense stadsleven als motief voor zijn werken, doorgaans in gemengde pastel-gouache techniek. Schlobach gaf deze werken een symbolistische geladenheid mee, waardoor ze de pure weergave van de alledaagse werkelijkheid overstijgen. Londen was ook het hoofdthema in zijn inzendingen naar de salons van "Les XX" in 1889 en 1890: "Londres. Hantises" (1889) en 8 werken onder de titel "Londres" in 1890 (1. La Morte, 2. La dame en noir, 3. niet vermeld, 4 en 5. zonder titel maar met citaten uit "Les débâcles", 6 tot 8. Hantises).
Van 1902 tot 1914 nam Schlobach deel aan de salons van "La Libre Esthétique". Deze kunstenaarsvereniging zette de ideeën van "Les XX" verder nadat deze vereniging was ontbonden. Tal van ex-Vingtisten werden er lid van.
Schlobach nam ook deel aan meer officiële Salons : Gent, 1902 : "Dageraad", "Schemeravond aan zee" en "Portret van Juffrouw C.P." (Blijkens de Katalogus woonde hij toen reeds te Sint-Genesius-Rode. Zijn verblijf heette "Les vergers").
Ca. 1910 sloot hij aan bij de luministische schildersgroep "Vie et Lumière". Zijn breuk met het postimpressionisme ca. 1889 was niet definitief geweest: later hernam hij deze schilderstechniek zoals in "De hooimijt" uit 1906, een werkje dat hij aan Octave Maus had geschonken voor diens inzet in "Les XX" en als promotor van de moderne Belgische kunst in het algemeen (Brussel, Museum van Elsene). Ook een aantal zuiderse rotskustlandschappen die rond 1907 ontstonden zijn nog volledig postimpressionistisch.
In 1908 nam hij deel aan de "Ausstellung Belgischer Kunst" in het Sezessionshaus op de Berlijnse Kurfurstendamm met twee kustlandschappen. In 1909 nam hij deel aan een groepstentoonstelling in zaal Boute te Brussel met luministische werken, een trend binnen het impressionisme waarin het licht- en kleurenspel extreem behandeld werd. Andere deelnemers aan dit belangrijke salon waren ondermeer W. Finch, J.M. Gaspar, G. Lemmen en A. Hazledine. Schlobach, die gehuwd was met Margarethe Förster, zou, wellicht met het uitbreken van de oorlog, Brussel verlaten en zich terugtrekken te Nonnenhorn aan de Bodensee in Beieren. Daar overleed hij op 29 januari 1951. In zijn "Nonnenhornse periode" schilderde hij vaak de Bodensee.
Het Gemeentekrediet van België bezit een prachtige olie "Visserskaai van Oostende" uit 1885. De Gemeente Knokke is de gelukkige eigenares van een schitteren duinenlandschap.

Norbert Hostyn

De Haven van Oostende, verzameling Gemeentekrediet

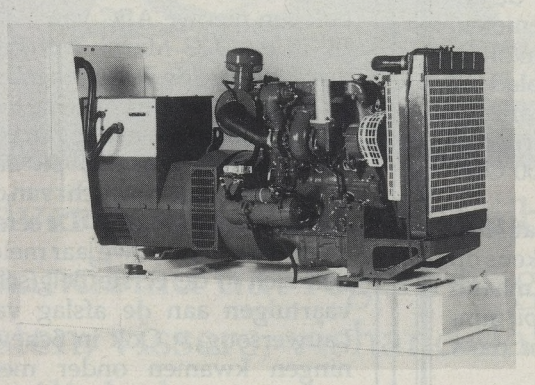
Perkins

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

SCHOTLAND

4.000 kisten blijven onverkocht in Peterhead

Op een totale aanvoer van 9.561 kisten in de afslag van Peterhead bleven er op vrijdag 17 januari 4.000 onverkocht. Het ging hoofdzakelijk op kleine wijting en schelvis bestemd voor verwerking tot vismeel. Grote partijen vis vonden geen koper omdat de aanvoer fors toenam. De eerste weken van januari vorig jaar werden in de Schotse haven 18.000 bakken witvis aangevoerd. Voor dezelfde periode dit jaar bedroeg het aanbod 66.000 kisten, het aanbod op de zwarte markt niet meegerekend. Volgens de voorzitter van de Scottish Fishermen's Organisation ondermijnt de illegale aanvoer de normale werking van de markt.

IERLAND

12 kwotaonderhandelaars

In *"The Irish Skipper"*, het maandblad van de Ierse visserijindustrie, werd de terugkeer uit Brussel van de delegatie die de kwotaonderhandelingen voerde met lofwoorden aangekondigd. In het hoofdartikel wordt de delegatie omschreven als een *strong team* dat betere resultaten bereikte dan verwacht. Ons viel vooral op dat het een twaalfkoppige delegatie betrof, waaronder vier permanente vertegenwoordigers in Brussel, die met naam en funktie afgedrukt staan. Dit in tegenstelling met de samenstelling en de sterkte van de Belgische delegatie waarover wij eigenlijk niets weten.

Tevreden over kwota

Omdat in het verleden kansen werden verkeken stuurde de Ierse overheid deze keer een goed voorbereide delegatie naar de onderhandelingen. Voor de Ierse visserij was het van het grootste belang welke vangsthoeveelheden Frankrijk en Engeland in het zuidwesten zouden claimen. Te grote inhaligheid van beide landen kon de Ierse vloot in grote problemen brengen. Het viel uiteinlijk nog allemaal goed uit. De afwijkingen ten opzichte van vorig jaar zijn beperkt. Voor makreel zit er zelfs een aanzienlijke toename in. De Ierse kwota voor dit jaar zien er als volgt uit:

	1992	1991	Verschil
Kabeljauw	9.825	10.180	-3,5%
Schelvis	2.420	2.530	-4,3%
Heek	2.140	2.070	+3,4%
Schotse Schar	3.260	3.260	+0,0%
Zeeduivel	3.370	3.370	+0,0%
Schol	3.405	3.460	-1,6%
Al. Pollack	1.220	1.230	-0,8%
Koolvis	4.455	4.515	-1,4%
Tong	715	735	-2,7%
Wijting	13.885	15.125	-8,2%
Noorse kreeft	7.535	7.185	+4,9%
Haring	53.240	53.900	-1,2%
Makreel	85.440	73.320	+16,5%
Blauwe Wijting	geen nationaal kwotum		
Horsmakreel	geen nationaal kwotum		

Grote belangstelling voor asverstrooiing op zee

In de voorbije zes maanden werden vanuit Oostende 33 asverstrooiingen op zee georganizeerd. Het ging niet alleen om de stoffelijke resten van kustbewoners. Ook uit het binnenland werden een aantal urnen overgebracht.
Het aantal anonieme asverstrooiingen, waarbij de familieleden op verzoek van de overledene niet op de hoogte worden gebracht van het tijdstip van de verstrooiïng, ligt verbazend hoog.
Ook verbazend wekkend is volgend cijfer: in Oostende overlijden jaarlijks meer dan duizend personen. Bijna de helft van de uitvaartdiensten worden gevolgd door een krematie.

Geen kwotum voor horsmakreel

Voor het tweede opeenvolgende jaar werd geen kwotum voor horsmakreel (poer in de volksmond) vastgelegd. Dit in tegenstelling met de wens van de Europese Kommissie om voor het westelijk deel van de Noordzee nationale kontingenten vast te leggen. De totaal toegelaten vangsthoeveelheid voor de lidstaten bedraagt 55.000 ton in IIa en IV. Eenmaal deze hoeveelheid opgevist wordt de visserij op horsmakreel in EG-wateren gesloten.

Meer dan 400 "Vrienden van het Visserijmuseum"

Het tijdschrift van "De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke" vzw meldt dat de vereniging het voorbije werkjaar afsloot met meer dan vierhonderd leden. Voor de prijs van 200 frank krijgen de leden het driemaandelijkse mededelingenblad en gratis toegang tot het museum (normaal tarief 80 fr.) op vertoon van de lidkaart.
Belangstellenden kunnen hun bijdrage storten op rek. 280-0282830-15 van het Visserijmuseum.

Bezoek aan maritiem museum in Rotterdam

Elk jaar organizeert de vriendenkring van het Visserijmuseum een boeiende reis. Op zaterdag 30 mei gaat het naar het Maritiem Museum Prins Hendrik aan de Leuvenhaven in Rotterdam. Niet alleen het oudste maritiem museum van Nederland, maar ook een van de best gedokumenteerde. Het bevat 1.500 scheepsmodellen, 80.000 foto's, 700 oude kaarten, honderden atlassen, globes, boegbeelden en dies meer. Naast het museum is ook nog een openluchtopstelling met stoommachines, lieren en kleine werkboten. Ruim voldoende om een interessante dag te vullen. Om deel te nemen aan de reis is lidmaatschap vereist. Kostprijs en programma worden later bekend gemaakt.

Aankondigingen en berichten voor onze aktiviteitenkalender

Elders in dit blad vindt u de veelgeraadpleegde aktiviteitenkalender van HVB. Organizaties, bedrijven, verenigingen en andere groeperingen die hun aktiviteiten willen bekend maken kunnen ook op HVB beroep doen. Het spreekt voor zichzelf dat de aankondiging verband moet houden met de visserij, de scheepvaart, de zee, vissersfolklore of andere maritieme aspekten die de interesse van onze lezers genieten.
Het volstaat om de aankondiging, het mededelingsblad of tijdschrift van de organizatie **tijdig** te bezorgen op het adres van HVB, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende.
Houd er rekening mee dat HVB een maandblad is dat telkens op de eerste vrijdag van de maand verschijnt... en dat de kopij minstens één week daarvoor moet binnengebracht worden.

Hogere tarieven in Rijksstation

Het Rijksstation voor Zeevisserij in Oostende mag voortaan hogere tarieven aanrekenen voor onderzoek en ontledingen. De tarieven werden sinds 1985 niet meer aangepast. Het betreft de vergoeding voor opzoekingen en bepalingen op aanvraag van partikulieren en openbare besturen. De vergoedingen schommelen tussen 293 frank voor een droge stof bepaling tot 1.500 fr. voor een onderzoek naar salmonella.
De aanpassing werd goedgekeurd bij ministerieel besluit van 3 december, op 18 januari 92 verschenen in het Belgisch Staatsblad. Het besluit trad op 1 januari in werking.

TELEX

¤ De kustvisser O.62 Seabird II wordt op in Bruinisse op scheepswerf Van Duivendijk met 2,8 m verlengd. Padmos zorgt voor de verbouwing van de stuurhut en de plaatsing van een nieuwe Mitsubishi van 300 pk. ¤ De vorig jaar in Nieuwpoort gezonken N.350 Colette ligt in de haven van Urk te koop. ¤ De N.22 Zeester lag bij BSM in Breskens aan de kant voor een winchrevisie. ¤ Er was weer werk aan de winkel bij Renaud Diesel in Oostende. De keerkoppeling van de N.58 Pascin onderging een revisie net als de hulmotor van de Z.189 Shamrock. De Z.72 Aquarius vertrok met een gereviseerde hoofddynamo en een nieuwe hulpmotor. ¤ Renaud plaatste ook een nieuwe ABC van 1.200 pk in de O.33 Marbi. ¤ Vorige week maakte de Z.583 Angelina na de grondige verbouwing van de brug en de plaatsing van een nieuwe ABC van 750 pk zijn proefvaart onder toezicht van de scheepvaartinspektie. ¤ De eerste dagen van het nieuwe jaar meldden zich al de eerste Belgische vaartuigen aan de afslag van Lauwersoog. ¤ Ook in Scheveningen kwamen onder meer reeds de Z.34 Northern-Sky, Z.46 Neptunus en Z.47 Saturnus aan de markt. ¤

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 59 jaar het geval.
Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

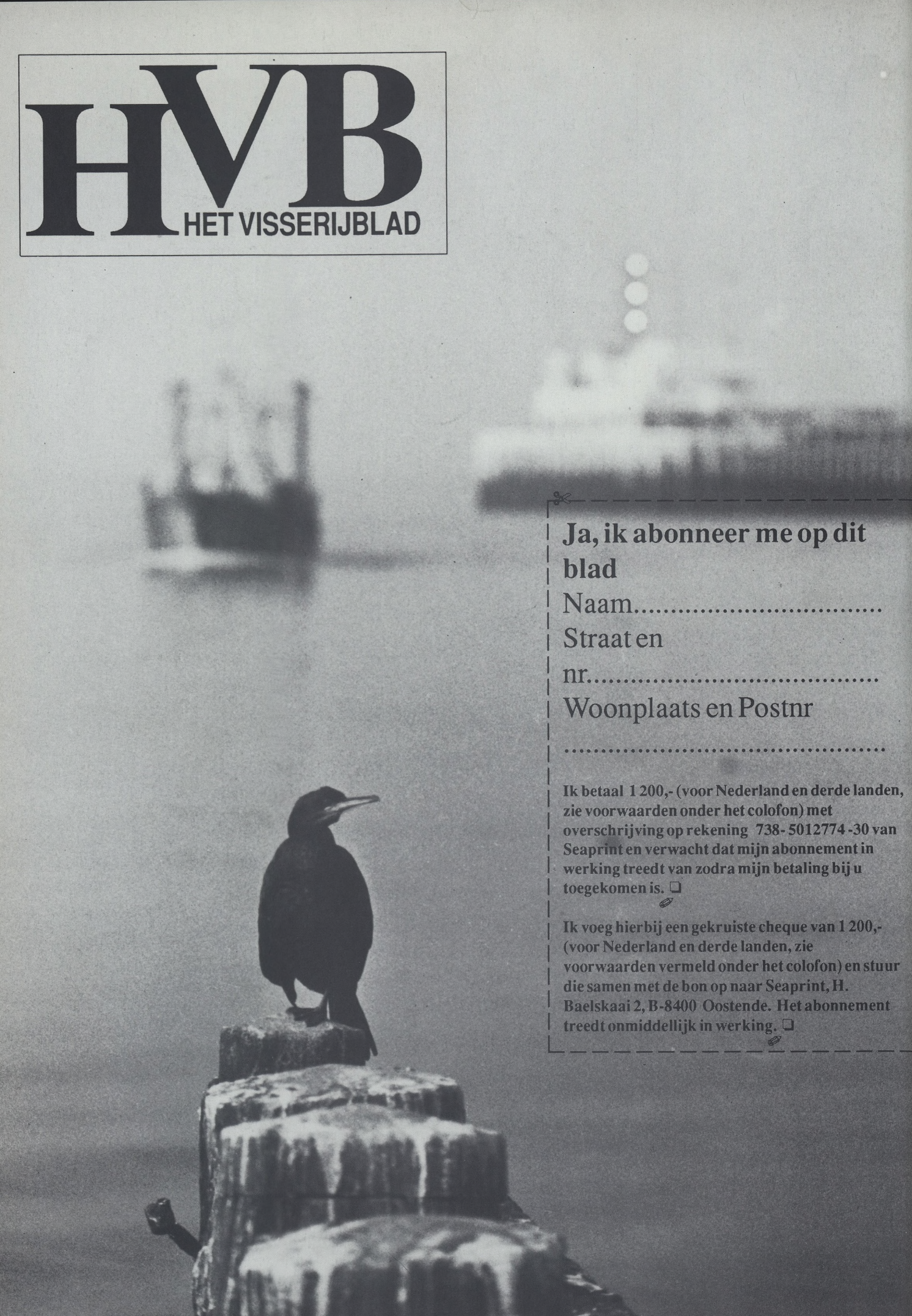
Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

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

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. ❑