

HVB

HET VISSERIJBLAD

Milieunummer

** Over 50 jaar: ijstijd?*

** Gaat de Noordzee om zeep?*

** Thor Heyerdahl: een avonturier?*

** Belgica: wat doet dat schip?*

** Waarom is vis gezond?*



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,- BEF
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 Klausling, Willem Lanzweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters

REDAKTIESEKRETARIAAT: Linette Minne

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende

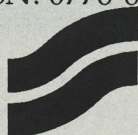
UITGEVERIJ: VZW Liefkemoers

tel: 059/32 55 59

De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redakteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.

Artikelen ovmemen mag, mits bronvermelding.

ISSN: 0776-6912



SEAPRINT

H. BAELSKAAI 2

8400 OOSTENDE

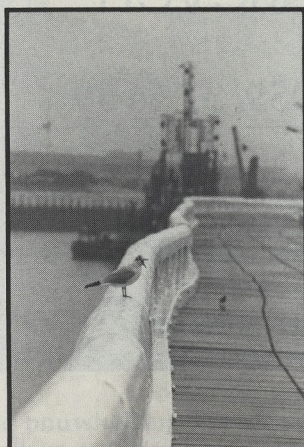
Tel: 059/ 32 55 59

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,- Belf/ 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

Op het einde van de voorgaande maand werd de visserijwereld in Nederland en België opgeschrikt door berichten in de televisiejournals waaruit blijkt dat de overdadige aanvoer van 'zwarte vis' de markt aan het ontregelen is. Nieuw is dat gegeven niet. Reeds maanden, zoniet jaren, sijpelen hier berichten door van winkeliers die minder betalen voor hun waar dan hetgeen hun reguliere groothandelaars daarvoor moeten neerleggen in de visveiling. Er zijn zelfs verhalen bekend van marktkramers die hun vis goedkoper verkopen dan de inkooprij in de vismijn.

Nieuw is wel de publieke manier waarop daar vandaag over gesproken wordt. In de televisiejournals spraken de directeuren van de Belgische visveilingen nog enigszins verbloemende taal, maar de voorman van de Nederlandse handelaars was resoluut: de toestand is dramatisch en een groot aantal handelaars dreigt er onderdoor te gaan.

Dat veel van die 'zwarte vis' uit Nederland in België ingevoerd wordt is een publiek geheim, maar daarom hoeven we de Belgen nog geen certificaat van heiligheid te geven. We kunnen gerust stellen dat het een algemeen probleem is. Ook de Belgen zijn voortdurend op zoek naar de mazen in het net. En laat ons eerlijk zijn, niemand betaalt graag belastingen. Dat was vroeger zo en dat zal altijd wel zo blijven.

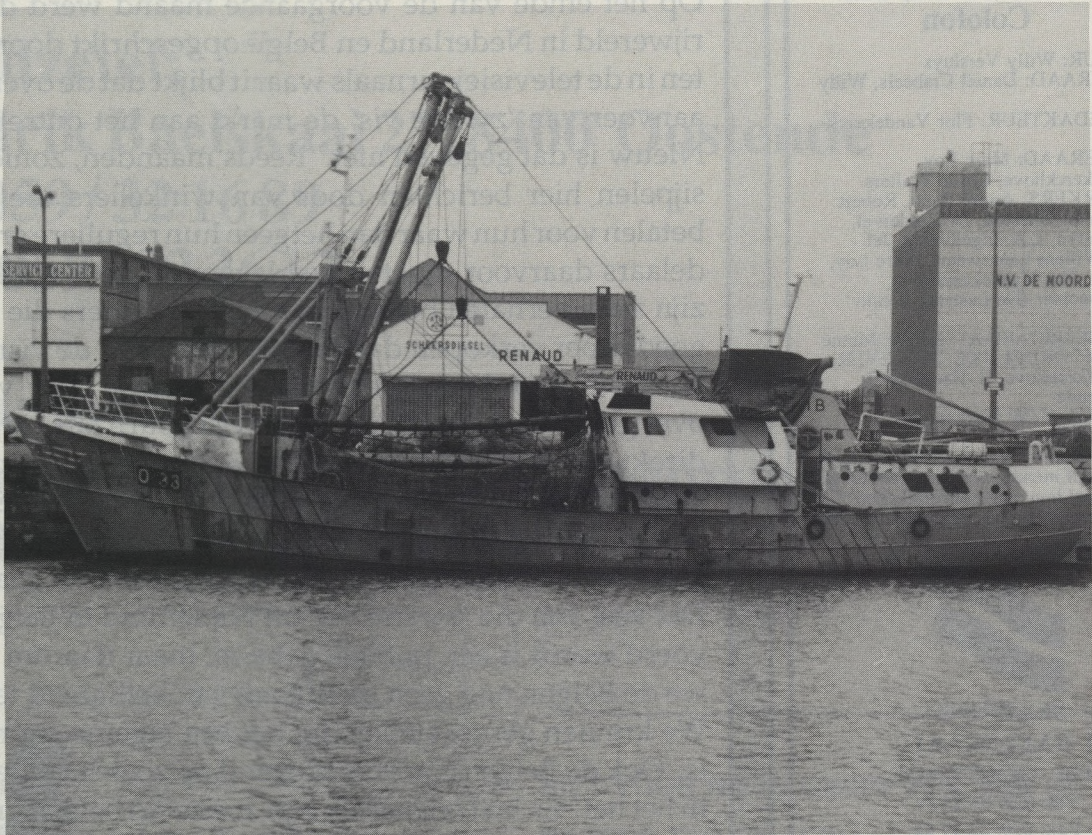
Het heeft daarbij ook geen zin om met moralistische preken af te komen. Gemeenschaps-, verantwoordelijkheidszin, lange-termijn-visie, al deze begrippen verliezen hun kracht in het keiharde economische spel dat nu gespeeld wordt. Wie het spel eerlijk speelt wordt gewoonweg van de markt weggekonkurreerd.

Dat kan allemaal doorgaan tot wanneer de hond in zijn eigen staart bijt. We krijgen de indruk dat het 'zwarte circuit' tegen zichzelf begint te werken. Partijen vis vinden geen koper, prijzen vallen als bakstenen naar beneden, de oneerlijke concurrentie dwingt sommigen ertoe met verlies te verkopen, handelaars geven er de brui aan, de konsument vindt zijn vishandel niet meer terug, wegens gesloten!

Uiteraard gaan de dingen zo vlug niet als hierboven in één alinea beschreven staat, maar de tendens is onmiskenbaar aanwezig... en de vraag is of het georganiseerde beroepsleven zijn achterban genoeg onder controle heeft om dat tij te keren.

Flor Vandekerckhove

Wij feliciteren de rederij 'Marbi' met het
plaatsen van de nieuwe ABC-DZ-motor in de
O.33.



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK



snelle service & voordelige tarieven
H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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

Kandidaat-bouwers wachten af

Vlootvernieuwing mag niet stilvallen

Oostendse scheepsbouwbedrijven in de problemen?

IN DE VOORBIJE tien jaar zijn ettelijke honderden miljoenen geïnvesteerd in de vernieuwing van de zeevisserijvloot. Die inspanning valt echter niet af te lezen uit de gemiddelde leeftijd van de scheepsrompen die nog steeds meer dan 18 jaar bedraagt. Een gemiddelde geeft dan ook geen genuanceerd beeld. De verjonging van de vloot tekent zich echter zeer duidelijk af in de categorie IV. In tien jaar tijd viel de gemiddelde ouderdom van die rompen van *zeventien jaar op tien jaar en zes maanden* terug. De investeringen werden dan ook hoofdzakelijk aangewend om nieuwe vaartuigen van 600 tot 1.200 pk te bouwen.

Vandaag de dag is (vervangings-)nieuwbouw niet meer vanzelfsprekend. Ze is alleen weggelegd voor rederijders die uitzicht hebben op een licentie en het kapitaal kunnen mobiliseren. De vloot moet afslanken of de EG komt niet meer met geld over de brug. Ook de nationale overheden moeten zich aan regels houden. Er wordt gedokterd aan formules om toch nog iets van de grond te krijgen. Maar de EG kijkt toe of de concurrentieregels niet vervalst worden. Geen wonder dat de nieuwbouwgolf is uitgedoofd. Met alle gevolgen van dien voor de betrokken bedrijven en de tewerkstelling.

Een kleine rondvraag leerde ons dat er nog kandidaat-bouwers rondlopen. Echter niet in Oostende. Voor de plaatselijke werven aldaar ziet de toekomst er niet rooskleurig uit. Een aantal Zeebrugse rederijen koestert nog steeds bouwplannen. Eigenaars van een tweetal 1.200 pk-vaartuigen, een 600 pk-er en een kustvaartuig durven het nog aan. Van zodra het kan zouden ook een paar kreefteputters opgeofferd worden voor een moderne boomkotreiler. Dit om aan te tonen dat de

wil (en kapitaal) aanwezig is om de vlootvernieuwing door te zetten.

Terminale fase?

De twee overleefde Oostendse werven zitten met een leeg orderboek. De werf *Industrielle des Pêcheries* (19 werknemers), die over een eigen droogzettinginstallatie beschikt, kan het nog runnen met onderhoudswerken en herstellingen. De Scheepswerf *Seghers* (32 werknemers) zocht heil in industriële konstrukties en enkele opdrachten op de scheepswerven van Temse en Langerbrugge. Beide werven hebben de voorbije weken met man en macht gewerkt aan de herstelling van de Ijslander O.216. Maar het heeft moeite gekost om de opdracht in eigen land te houden. Alleen de zekerheid dat het hier binnen een kortere tijdspanne kon dan in Beskens heeft de herstellingopdracht ter waarde van vijf tot zes miljoen frank hier gehouden.

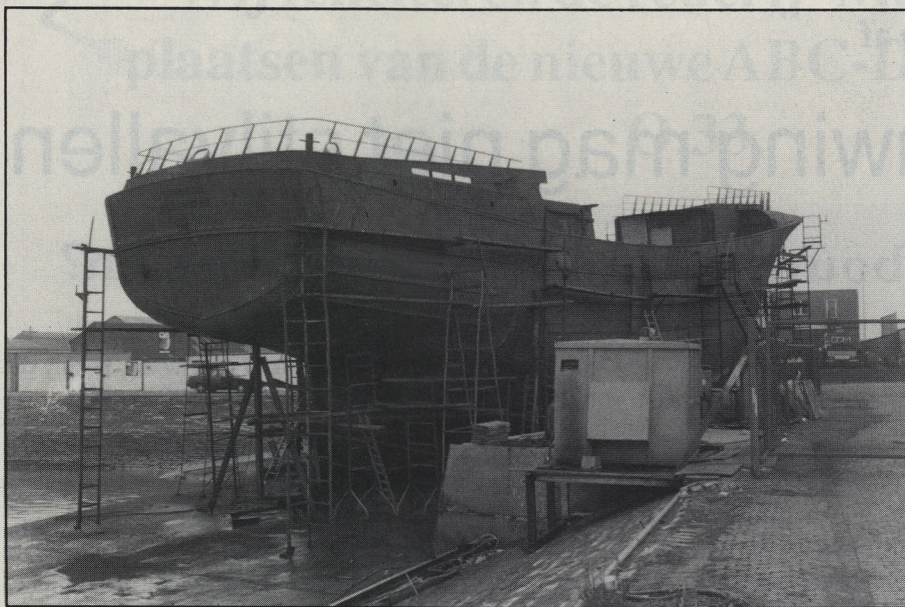
Toch blijft de toekomst voor beide bedrijven erg somber als ze geen nieuwbouwopdracht in de wacht kunnen slepen. Berichten over het opdoeken van beide bedrijven zijn voorbarig. Alhoewel, wat de Scheepswerven Seghers betreft valt de beslissing misschien al op 11 april. Dan komen de aandeelhouders opnieuw bijeen. Zij beseffen beter dan wie ook dat de huidige toestand op termijn onhoudbaar is. De zoektocht naar een geschikte overnemer leverde tot op heden niets op, maar alle mogelijkheden zijn nog niet uitgeput. Er is nog stille hoop. Met één bouwopdracht per jaar kan de werf overleven en het grootste gedeelte van het personeel aan de slag blijven.

Zeebrugge

De twee Zeebrugse werven liggen nog niet plat. Scheepsbouwer De Graeve leverde schip na schip af. Zelfs boomkorvaartuigen tot 40 meter. De bijdrage van de werf *De Graeve* in de vernieuwing van de zeevisserijvloot is zonder meer indrukwekkend.



Op de bouwelling van de scheepswerf Seghers in Oostende worden nu metaalkonstrukties gebouwd. De voorbije weken werd gewerkt aan de bouw van een reeks vlotter. (Foto gw)



Bij De Graeve in Zeebrugge krijgt de Z.121 Deborah steeds meer vorm. De grote bokkentreiler van 37,90 m. loopt vermoedelijk in mei van stapel. (Foto gw)

Momenteel staat de Z.121 Deborah (39,90 m., 810 pk ?) in de steigers. Het is een vervangingsnieuwbouw voor de niet eens zo oude Z.121 Barentssee (30,58 m., 900 pk) die pas in januari 1984 in de vaart kwam. Het is het eerste schip op de werf die in samenwerkingsverband met *Maaskant Shipyards* uit Stellendam tot stand komt. Het ontwerp komt van de tekentafels van *Maaskant*. De aluminium stuurhut, de visblokken en de achttrommelige vislier worden door *Maaskant* geleverd. Beide directies zullen samen overleggen hoe volgende orders (ook voor de Nederlandse vloot) zullen uitgewerkt worden. Het orderboek van *De Graeve* zou nog twee gelijkaardige bouwopdrachten bevatten. Voor de meer dan 45 personeelsleden en een aantal ervaren scheepsbouwers is dat alvast een geruststelling.

De *N.V. Zeebrugse Scheepswerven* is een nieuwkomer die pas enkele jaren be-

staat. De vennootschap bracht het scheepsherstellingsbedrijf van *Joël Verheyen* en de *Scheepswerf Padmos* uit Stellendam bijeen. De Z.47 *De Marie-Louise* die nu op stapel staat in Oostkamp is het derde vaartuig dat door de Belgisch-Nederlandse combinatie wordt uitgevoerd. Hier gaat het om de vervanging van de Z.47 *Saturnus* (27,89 m., 810 pk) door een grotere eenheid van 38 meter (730 pk ?). De bouw is reeds dermate gevorderd dat het casco na grondig afstralen en schilderen een van de volgende weken te water gaat. Zoals gebruikelijk zal de afbouw niet aan de Brugse Vaart gebeuren omdat een opgetuigd vissersvaartuig niet onder de bruggen doorkan die op het traject naar Zeebrugge liggen. De montage van de zes ton zware stuurhut, masten, gieken en ander tuig gebeurt in Zeebrugge. Voorlopig heeft de *N.V. Zeebrugse Scheepswerven* geen andere bouwop-

Meer dan 80 nieuwe vaartuigen sinds 1980

De dalende trend in het aantal vaartuigen, ingezet in 1949 (461 eenheden) heeft zich in 1974 voor het eerst gestabiliseerd. Het jaar voordien geraakte de zeevisserijvloot nog 16 vaartuigen kwijt. Hetzij door schipbreuk of om een of andere reden van geschrapt. Anderzijds werden ook een aantal vaartuigen in het buitenland aangekocht. In de jaren tachtig kwam echter een nieuwbouwgolf op gang waardoor een pak oudere vaartuigen verdwenen. Op enkele uitzonderingen na hekkreilers (O.154, O.316 en O.349), kustvaartuigen (N.49, O.64,) en vaartuigen voor visserij met staande netten (O.82 en N.95) draaiden de werven op bestellingen van nieuwe boomkorvaartuigen. In die vrij korte periode werd ruimeen derde van de vloot gemoderniseerd.

Aantal nieuwe vissersvaartuigen

1980	6 nieuwe vaartuigen
1981	6 nieuwe vaartuigen
1982	4 nieuwe vaartuigen
1983	5 nieuwe vaartuigen
1984	7 nieuwe vaartuigen
1985	9 nieuwe vaartuigen
1986	13 nieuwe vaartuigen
1987	9 nieuwe vaartuigen
1988	9 nieuwe vaartuigen
1989	7 nieuwe vaartuigen
1990	2 nieuwe vaartuigen
1991	7 nieuwe vaartuigen

drachten meer op zak. Maar er zijn onderhandelingen.

Europese zegen

De val van de regering heeft het ontwerpdekreet voor kredietverlening bij

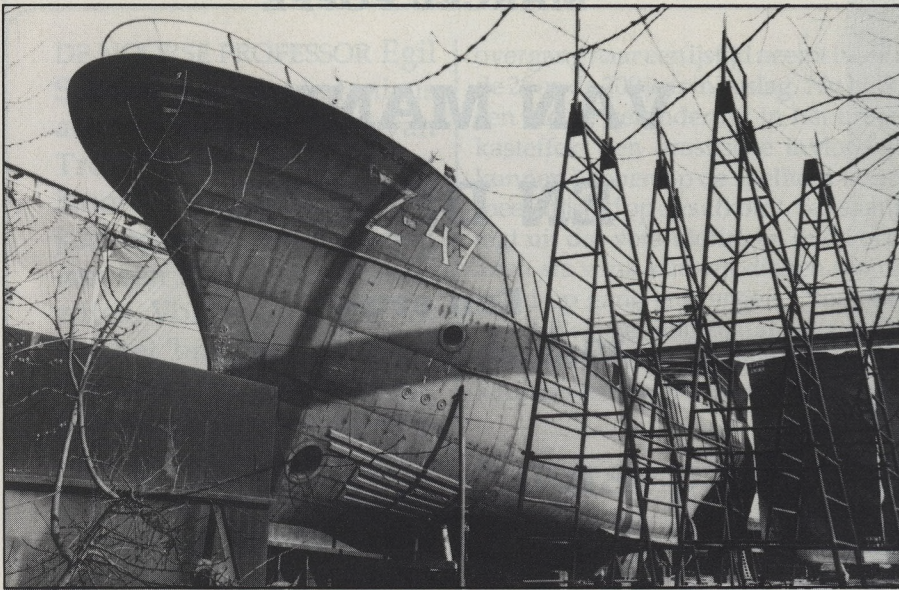
Kuwait Petroleum (Belgium)



★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

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

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



Op de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp staat de Z.47 De Marie-Louise op stapel. Het casco wordt gebouwd in opdracht van de Zeebrugse Scheepswerven die voor de verder afwerking instaat. (Foto gw)

de bouw van nieuwe vissersvaartuigen niet in het gedrang gebracht. Voorzitter van de Vlaamse Regering *Luc Vandenbrande*, die het departement economie van *Norbert De Batselier* overnam, is nu verantwoordelijk voor de materie. Hij gaf reeds te kennen dat hij het kredietvoorstel *De Batselier* wil behouden. Het dossier moet nog aan de Europese Commissie worden voorgelegd. Binnen ongeveer twee maanden mag een duidelijk standpunt van de Europese Commissie worden verwacht. Vervolgens moet het ontwerp-dekreet naar de *Raad van State* en voorgelegd worden aan de *Sociaal Economische Raad van Vlaanderen (SERV)*.

Dit was althans het antwoord van de minister na een interpellatie in de Kamer door *Johan Vande Lanotte*. Niet direkt een geruststellend antwoord. De opmerking dat de Vlaamse Regering ook de mogelijkheid onderzoekt om de overheidssteun rechtstreeks aan de werven toe te kennen in plaats van rentesubsidies te verlenen aan de reders kan nog voor heel wat discussie zorgen. De vakbond ACV-metaal is daar in elk geval reeds voor gewonnen. Het was trouwens de Christelijk Vakbond die de voorbije weken de noodklok luidde over de (Oostendse) scheepswerven. (gw)

Visstand neemt af door verminderde fosfaatlozingen

De sterk verminderde lozing van fosfaten (fosforzuur zout) in de Noordzee heeft nadelige gevolgen voor de visstand. Dat is een van de conclusies in het jaarverslag van het Nederlandse Rijksinstituut voor Visserijonderzoek (RIVO).

Fosfaat is een meststof voor plankton dat weer als voedsel dient voor vissen en schelpdieren. Door de introductie van fosfaatvrije wasmiddelen en zuivering van de afvalwaters is de lozing van fosfaten in de afgelopen jaren sterk verminderd. Via de Rijn kwam er in 1981 nog gemiddeld één kilogram fosfaat per seconde in de Noordzee terecht. Metingen vorig jaar toonden aan dat de hoeveelheid tot 0,13 kg gezakt was.

Het RIVO houdt rekening met een halvering van het aantal bodemvissen en schelpdieren tot op het niveau van de jaren vijftig toen de vangst-opbrengst in de Noordzee 400.000 ton per jaar bedroeg. Vooral de hoeveelheden kabeljauw, tong, schol en wijting nemen af door een geringer aantal jongen en een afnemende groeisnelheid. Om te voorkomen dat de Noordzee wordt leeggevist, bepleit het instituut strengere vangstbeperkingen.

Redeboot "Jan Bart" geleverd in Oostende

Het *Scheepvaart- en Konstruktiebedrijf (SKB)* uit Antwerpen leverde vorige week een tweede nieuwe redeboot af in Oostende. De loodsboot 6 *Jan Bart* is indientiek aan de loodsboot 5 *Zannekin* die in januari aan de loodsdiensdiensten in Oostende werd geleverd. Het gaat om vaartuigen van 19,5 m., uitgerust met twee Scania-dieselmotoren van 283 pk die een dienstnelheid van 11 knopen (circa 21 km/u.) halen.

**Te Koop:
Z.86**

incl. 050 / 51 45 74

Geen Waterschout meer te Nieuwpoort

De Nieuwpoortse waterschout *Jan Vandermijnsbrugghe* (61) gaat per 1 april met pensioen en wordt niet meer vervangen. Dit betekent echter niet dat ook het kantoor van de waterschout in Nieuwpoort dicht gaat. De leiding van de dienst zal door een luitenant van de zeevaartpolitie waargenomen worden. Het reorganisatieplan van het Zeewezen voorziet dat de standplaats van waterschout in Nieuwpoort verdwijnt, maar niet de specifieke taken en onderzoeken binnen het ambtsgebied. Voor gevallen waarin het optreden van een waterschout nodig zou zijn kan beroep gedaan worden op de hoofd waterschout in Oostende. De vrees dat opdrachten naar de Prokureur des Konings in Veurne zullen doorgeschoven worden, een dienst die nauwelijks vertrouwd is met maritieme aangelegenheden, lijkt dus ongegrond.

Wij vernamen het overlijden van Robert Beernaert, eigenaar van de Z.576 'Ostara'. Robert Beernaert stierf op 1 maart 1992. HVB biedt langs deze weg zijn bliken van medeleven aan aan de getroffen familie.

MARCEL POPPE

VAN MANNEN EN DE ZEE

**Een eeuw
Vlaamse Zeevisserij**

„Van Mannen en de Zee”

door Marcel Poppe

kan men bekomen voor de prijs van 200 fr.
+ 12 fr. BTW + 20 fr. verzendingskosten
door overschrijving op pcr 000-0418987-44.



HET ZOUT VAN DE ZEE



door LEON INGHELBRECHT

Veertien verhalen, novellen, reportages,
verhandelingen, buitelingen
en peilingen rondom de zeevisserij,
het zeemansleven en het loodsmanschap.

PRIJS 299 F.

**Drukkerij Nieuwsblad van de Kust
H. Baelskaai 30, 8400 Oostende
Tel. (059) 32.11.13**

DE NOORSE PROFESSOR Egil Sakshaug, marinebotanicus aan de universiteit van Trondheim, gelooft dat Noord Europa over vijftig jaar opnieuw in de greep van een ijstijd zou kunnen zitten. Volgens de professor zou het 'broeikasteffect' ertoe kunnen bijdragen dat het mechanisme dat warm oppervlaktewater vanuit het zuiden naar de Noorse Zee brengt gestopt wordt. Als de geleerde man gelijk heeft betekent dat noch min, noch meer dat Noorwegen over vijftig jaar onbewoonbaar zal zijn.

'Mensen die denken dat het broeikasteffect een warmer klimaat voor gevolg zal hebben zitten er serieuus naast' zo zegt Sakshaug. Hij gelooft dat Noorwegen en heel het noorden van Europa aan de vooravond van een nieuwe ijstijd staan. Als het broeikasteffect er echt komt zal het katastrofale gevolgen hebben, niet alleen voor Noorwegen trouwens, maar voor heel Europa en voor Noord Amerika.

Gewoonlijk gaan de geleerden ervan uit dat een nieuwe ijstijd er maar over 2000 à 3000 zal komen. Studies over klimaatwijzigingen die zich over de laatste 30 000 (!) jaar gebogen hebben tonen aan dat we op het einde van een 'tussen-ijstijd'-periode leven. De

overgang naar een ijstijd neemt tussen de 20 en de 200 jaar in beslag. Nu blijkt een kleine verandering in het broeikasteffect een drastische invloed te kunnen hebben op de snelheid waarmee de ijstijd op ons afkomt. Sakshaug legt uit dat veranderingen in de oceanen als vonk kunnen dienen om de ijstijd op gang te brengen. Voor het ogenblik is het nog zo dat het zout in de zee de ijsvorming tegenhoudt. Het kouder water wordt steeds maar zou-

dat koud water zinkt, zodoende zullen de warme stromingen niet meer tot in het noorden geraken. Ogenblikkelijk zal de temperatuur in noord Europa afnemen... en het land daar onbewoonbaar maken.

Want: 'Een kleine temperatuurwijziging is al voldoende om een einde te maken aan alle landbouw in Noorwegen, en in volle ijstijd dank ik zo dat het onmogelijk zou zijn om

Noorse professor vreest het ergste:

Over 50 jaar, nieuwe ijstijd?

ter, daardoor zwaarder, en zinkt naar de bodem. Daardoor kan warmer oppervlaktewater uit het zuiden noordwaarts vloeien, terwijl het koudere, zoutere water zich over de zeebodem verspreidt.

Het broeikasteffect brengt een verhoging van de temperatuur met zich mee, en dat wordt het duidelijkst bij de polen der aarde. Het smelten van de ijslaag (een gevolg van de verwarming door het broeikasteffect) zal de delikate balans in de oceanen verstoren. Daarenboven zal de grote hoeveelheid smeltwater beletten dat al

nog ergens ten noorden van Spanje te leven.' aldus nog steeds de professor.

Maar er is nog hoop. Sakshaug gelooft niet dat zijn voorspelling ook onvermijdelijk moet uitkomen. Hij adviseert echter niet om de dingen hun beloop te laten gaan, want van zodra de eerste verschijnselen zich aftekenen zal het te laat zijn. En zijn boodschap is duidelijk. We moeten alles in het werk stellen om dat gat in de ozonlaag weer toe te krijgen. (fv)

DIEPVRIESCENTRUM OOSTENDE

- verhuring van diepvriesruimten, ook voor tijdelijke opslag

- mogelijkheid tot huren van handelsruimten

- voor groot- en kleinhandel

- centrale ligging (bij de vismijn)

- toezicht

H. Baelskaai 13, Oostende

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

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



Bij ons stockeren is geen kost, maar een financiële winst — Stel dus niet uit tot morgen wat u vandaag kunt bekommen.

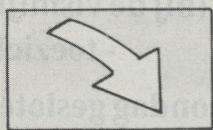
Dit gaat er allemaal in



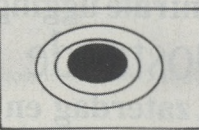
Belangrijkste stromingen



Belangrijkste olievelden



Pollutie via de lucht: 500 000 ton/jaar vanuit Groot-Brittannië, Duitsland, & Oost Europa.



Dumpplaatsen voor industrieel afval. Vier miljoen ton/jaar.



Overdadige algen groei, verantwoordelijk voor het doden van het leven in zee.



Olielozingen. 100 000 ton/jaar.



Pollutie afkomstig uit de rivieren. 10 000 ton/jaar PCB's en zware metalen, plus 1,1 miljoen ton/jaar nitraten en fosfaten.



Verbranding van afval op zee.

SOMMIGE ZAKEN ONTSNAPPEN echt aan ons voorstellingsvermogen. Veel van die zaken spelen zich op politiek vlak af. De ontelbare besluiten van internationale en nationale overheden komen zo chaotisch over dat we ons al eens de vraag stellen wat daar nu allemaal de bedoeling van is.

Zo zijn er de internationale Noordzeekonferenties. Veel blabla, zo zeggen wij dan, snoepreisjes, zo veronderstellen wij dan, maar dat ook daar daadwerkelijk aan de weg getimmerd wordt bewijst onderstaand artikel.

De Noordzee: ingewikkelder dan we denken

De Noordzee is de grootste zee van de Atlantische Oceaan en strekt zich uit vanuit het Kanaal tot de Noorse kust. Het is een gesloten kuip met een gemiddelde diepte van 90 meter. De Noordzee is ook één van 's werelds produktiefste visgronden, en is rijk aan olie-, gas- en mineraalbronnen. Samen met de vogelpopulatie aan de kusten en met de vele soorten planten vormt dat alles een kompleks zogenaamd *ecosysteem*.

De bevolking van de acht Noordzeelanden — Noorwegen, Groot-Brittannië, Frankrijk, België, Nederland, Duitsland, Denemarken en Zweden — telt 210 miljoen (!) mensen.

Gaat de Noordzee echtom zeep?

Al het 'vuil' afkomstig van deze mensen, uit de landbouw en de industrie gaat of rechtstreeks of via de stromen de zee in. Ook offshore gas- en oliewinningen en de drukke scheepvaart doen hun duit in het zakje.

Gedurende de Tweede Konferentie over de Bescherming van de Noordzee (Londen 1987) werd er een inventaris opgemaakt van het marinemilieu. Zichtbaar werd dat de kustgebieden van Denemarken, Nederland en Duitsland er het ergst aan toe waren. Dit kwam voornamelijk door de traagheid waarmee het Noordzeewater daar ververst werd (een kwestie van stromingen dus) en door de extra grote vervuiling vanwege de stromen in die gebieden.

Naast andere zaken werd toen beslist om onmiddellijk stappen te ondernemen om tegen 1995 de pollutie te halveren die door de stromen meegevoerd werd naar de Noordzee. Daarbij zouden zowel industrie als landbouw met maatregelen bestookt worden. Maar ook de luchtbezoedeling vormt een konstant probleem. Daarom ontwikkelden de deelnemende landen ook op dat gebied een lange-termijn programma. En er was meer: tegen 1989 moest het gedaan zijn met het dumpen van schadelijke stoffen en tegen 1994 moet de verbranding van schadelijk afval op zee ophouden.

Gedurende de Derde Noordzeekonferentie (Den Haag, maart 1990) kwamen de deelnemende landen overeen om zich aan het vooropgestelde doel

te houden: tegen 1995 moest de lozing van nitraten en fosfaten met 50% verminderd worden, sommige soorten pesticiden moesten van de markt verdwijnen en meer algemeen moest het gebruik van PCB's (die niet kunnen 'afgebroken' worden en dus ten eeuwigden dage ons milieu blijven verloederen) tegen 1995 gewoon gestopt zijn. Soms werd er zelfs besloten om het programma te versnellen, dat was o.m. het geval voor wat betreft de afvalverbrandingen en ook werden er strengere normen aangelegd voor wat betreft het lossen van olie en chemicaliën uit schepen. Alle staten — Groot-Brittannië uitgezonderd — besloten er mee op te houden radioactief afval in zee te dumpen of te begraven.

Belangrijk was ook de aanwezigheid van enige landen uit het voormalige Oostblok. Want ook landen die niet aan zee liggen lozen afval in rivieren en stromen en dat komt allemaal terecht in... Juist! Een aantal onder hen beloofde actief deel te nemen aan de eerstvolgende conferentie in 1995, ook Zwitserland (waar de bron van de Rijn zich bevindt) zal dan van de partij zijn.

Maar ondanks het feit dat het milieu van de Noordzee blijkbaar hoog op de politieke agenda geschreven staat, blijft het evenzeer waar dat nog veel werk moet verzet worden vooraleer het gevaar van de verloedering van de Noordzee definitief bezworen zal zijn. (fv)

investeringskredieten: onze specialiteit

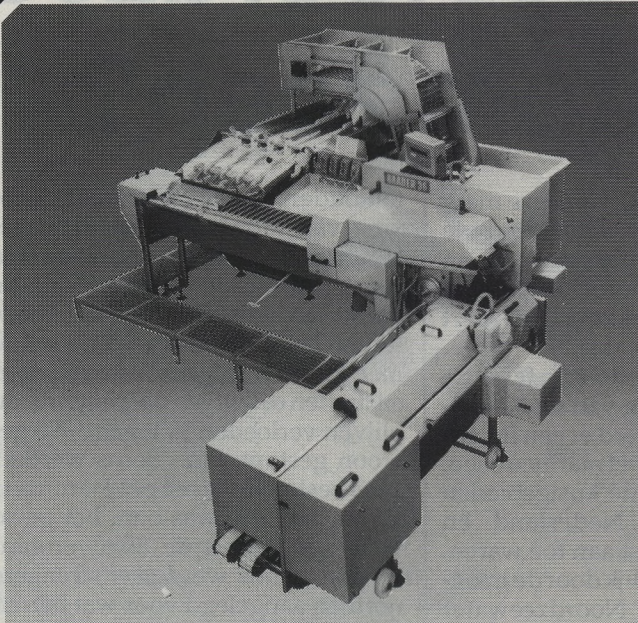
Profiteer van ons deskundig advies, onze gespecialiseerde service, onze dagelijkse contacten met reders en de verschillende belangengroepen uit de visserijsector, onze jarenlange ervaring inzake visserij

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank

BAADER®



Afb: Haringfileer/onthuidmachine met Automatische voeder.

Food Processing Machinery

- Fileer/onthuid combinaties voor haring, makreel, horismakreel, zilversmelt en blauwe wijting.
- Speciale haringonthuidmachine met mootjessnijder.
- Onthuidmachines met extra diepte instelling voor het gelijktijdig verwijderen van onderhuids vet.
- Stripmachines voor forel, makreel en paling.
- Ontkop/stripmachines voor rondvis.
- Fileerinstallaties voor kabeljauw, koolvis en zalm.
- Scholfileermachines.
- Gratenseparatoren in drie uitvoeringen voor het verwijderen van visresten aan de graat van verschillende vissoorten.

Exklusief **BAADER** agent voor de Benelux.

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

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



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

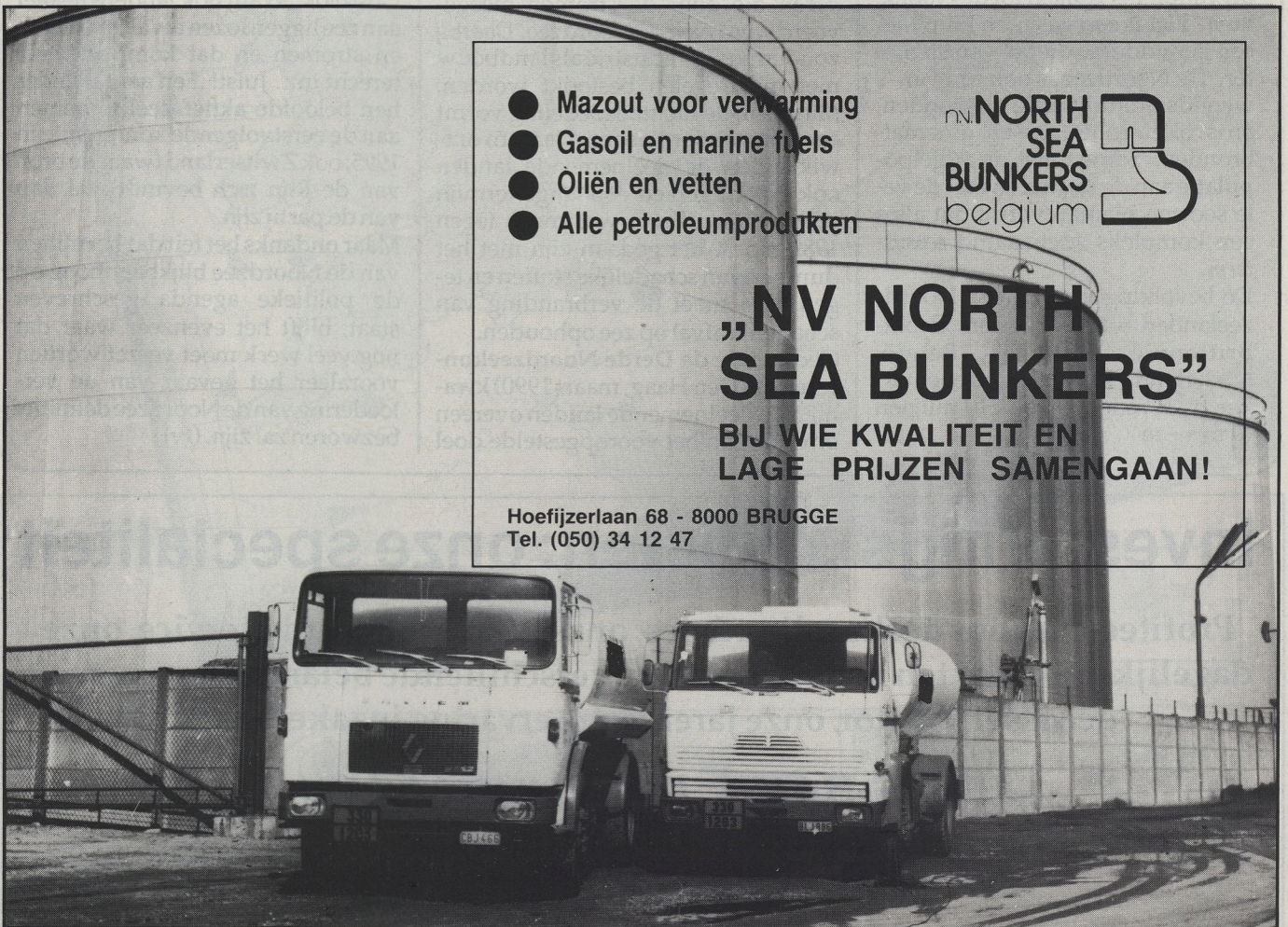
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumproducten

**NORTH
SEA
BUNKERS**
belgium 

„NV NORTH SEA BUNKERS”

**BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!**

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



Oceanografisch schip Belgica

MISSCHIEN WORDT ER wel eens door onze vissers afgevraagd wat het oceanografisch schip van onze Zeemacht zoal uitspookt tijdens het rondtrekken voor onze kust en in verdere waters. De A 962 *Belgica* houdt zich vooral bezig met meetcampagnes in het Kanaal, de zuidelijke bocht van de Noordzee en het Schelde-estuarium. Deze campagnes hebben een dubbele doelstelling: enerzijds de opdrachten van openbaar nut met betrekking tot de monitoring van de kwaliteit van de mariene wateren en het Schelde-estuarium, anderzijds fundamenteel en toegepast wetenschappelijk onderzoek. De monitoring campagnes worden onder andere uitgevoerd in het kader van het JOINT MONITORING PROGRAM van de *Oslo en Parijs konventies*. Ze hebben betrekking op de gevolgen van kustlozingen, zand- en grintexplooties, stortingen van baggerspecies enz. De campagnes uitgevoerd in het kader van het fundamenteel wetenschappelijk onderzoek zullen geheel of gedeeltelijk bijdragen tot de verdere uitbouw van de mathematische modellen van de Noordzee en het Scheldeestuarium. De campagnes worden georganiseerd door de *Beheerseenheid Mathematisch Model - Instituut voor Hygiëne en Epidemiologie - Ministerie van Volksgezondheid en Leefmilieu*. Onderzoek aan boord en verder in de laboratoria wordt gedaan door operators van de Belgische

universiteiten het *Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen*, het *Rijksstation voor de Zeevisserij*, de *Koninklijke Maatschappij voor Dierkunde*, de *Dienst der kusthavens* en het *Algemeen Bestuur voor Ontwikkelingssamenwerking*.

Dit jaar zijn niet minder dan 30 campagnes voorzien, die gestart werden op 23 januari 1992 en zullen eindigen op 18 december 1992. Van einde december tot eind januari vaart de *Belgica* gewoonlijk niet, want dan gaat het schip in het droogdok voor groot onderhoud.

Het af te werken jaarprogramma 1992 dat moet verwezenlijkt worden door de 30 campagnes of vaartbeurten, kunnen we in vier deelprogramma's samenvatten:

1. Toezicht op de kwaliteit van het marien milieu.
2. Werking van het ecosysteem - gedrag van de poluenten.'
3. Geologie.
4. Visserij.

Wat het visserijprogramma betreft wordt er dit jaar aandacht besteed aan: selectiviteit van boomkornetten, effecten van boomkorvisserij, bestandsopname platvissen, inventarisatie mortaliteit commerciële vissoorten, niet-kommerciële demersale vissoorten.

We horen dikwijls zeggen "*De Bokkers maken alles kapot*". Tijdens twee campagnes dit jaar nl. van 6 april tot 10 april en van 2 november tot 6 november wil het *Rijksstation voor Zeevisserij* de effecten van de boomkorvisserij nagaan.

Men zal met behulp van sonarscanning de omwoeling van de zeebodem bestuderen, de druk van het net en de kettingen op de bodem en de indringing in de zeebodem in verband met de snelheid van de sleep, de effecten van het boomkornet op de benthospopulatie.

De ontsnapte zeedieren zullen met een bijkomend fijn net verzameld worden en de overlevingskansen van deze dieren zullen aan boord nagegaan worden. Daarvoor worden zeevatertanks aan boord geplaatst. Er zijn voor deze campagnes 12 deelnemers voorzien, waaronder duikers van de zeemacht om videobeelden te maken. Gewoonlijk wordt ook beroep gedaan op een schipper ter visserij voor de bediening van de boomkornetten.

Dit programma gebeurt in samenwerking met diverse binnen- en buitenlandse instellingen.

Wat de bestandsopname betreft van platvisbestanden in de Noordzee en het Engels Kanaal is dit de Belgische bijdrage aan de "*International Beamtrawl Survey*". De campagne van 17 augustus tot 3 september wordt uitgevoerd door drie schepen: de *Belgica*, de *Isis* van Nederland en de *Corystes* van Groot-Brittannië. Er zal gevist worden met boomkorren met een kuilmaaswijdte van 40 mm. De gevangen vissen worden geteld, gemeten, onderzocht op de maaginhoud enz. Eveneens onderzoekt men de aanwezigheid van zware metalen en radioactiviteit in de dierenlichamen als ook de impact van ziekten en parasieten.

We hopen later de rapporten van deze campagnes en de daaruit voortvloeiende conclusies in HVB te kunnen weergeven.

R. Coelus

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

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

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

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

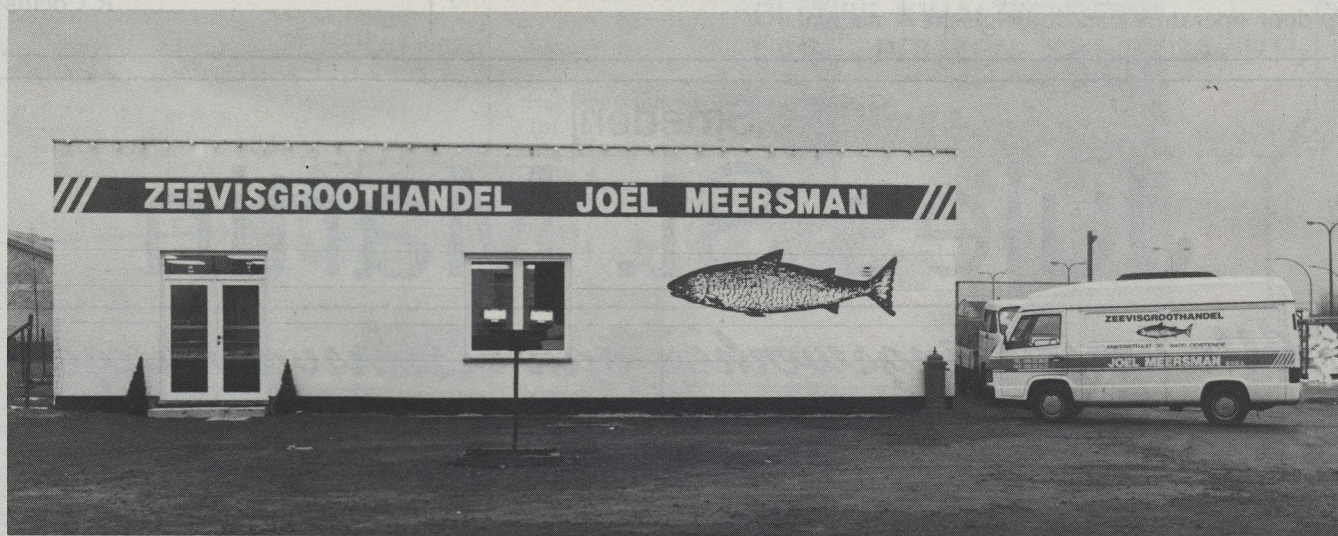


Zeevisgroothandel

bvba Joël Meersman

Ankerstraat 30, 8400 Oostende

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



Noorwegen

Vis is écht gezond

Hetgeen al altijd vermoed werd is nu ook bewezen. Vis is wel degelijk gezond. Noorse onderzoekers hebben kunnen vaststellen dat personen die aan hoge bloeddruk lijden wel degelijk geholpen zijn wanneer ze twee à drie keer vis eten. Vis bevat een stof — Omega 3 — die bloeddrukverlagend werkt. De resultaten die gezien werden bij 150 proefpersonen wezen het uit. Degenen die leden aan te hoge bloeddruk, en die gebrek aan Omega 3 hadden, zagen hun bloeddruk opmerkelijk verlagen na een kuur van amper twee weken.

Dat wil nog niet zeggen dat we nu alle dagen vis moeten eten. Mensen die nu reeds voldoende vis op het menu staan hebben, zullen geen verlaging van de bloeddruk meer krijgen als ze er nog een schep bovenop doen. Twee à drie keer vis is voldoende. Voor de rest moeten we maar op ons gewicht letten, ophouden met roken, minder zout en minder verzadigde vetstoffen eten... en klagen en zagen is ook al goed.

Nederland

De 'Mossel-Monitor'

In Groot-Brittannië heeft het 'UK Water Research Centre' mosselen ingezet om de kwaliteit van het water in de monding van de Thames te controleren. Nu hebben Nederlandse geleerden niet minder dan de 'Mossel Monitor' ontworpen. Deze monitor bestaat uit acht mossels die vastgekleefd werden op roestvrij-stalen platen (zeg maar inox) en met een boel elektronica dat het openen en sluiten van de schelpen registreerd. Normaliter houden mossels hun schelp open, maar als er

iets in hun milieu veranderd, klappen ze letterlijk toe. De Mossel-Monitor geeft een milieu-alarm wanneer zes van de acht mossels gedurende een bepaalde tijd gesloten blijven. Voor het ogenblik worden de gegevens van de mossels vergeleken met vergelijkbare elektronische en chemische vlikkers. Als de resultaten bevredigend zijn gaat de mossel-monitron in productie.

USA

Ozon en plankton

Dat gat in de ozonlaag dreigt ons nogal parten te spelen. Ook de planktonproductie, de basis van de voedselketting in de zee, dreigt eronder te lijden. Gematigde schattingen tonen aan dat er tegen 2035 liefst maar 15% van de voorraad zal verminderd zijn. Dat zal op zijn beurt niet minder dan 30% eetbare vis geven.

De Amerikaanse professor John T. Harving die het onderzoek deed besluit: 'Indien de vernietiging van de ozonlaag verder gaat riskeren we een vermindering van 50% van de plankton'.

Zeekoeien

In het koelwater van de elektriciteitscentrales overwinteren in Florida vijftienhonderd grote zeekoeien. Als de *manatee* of *Westindische Zeekoe* érgens voor uitsterven kan worden behoed is het daar.

De Westindische zeekoe is de grootste van de vier soorten sirenia die leven in de wateren rond de evenaar, en het grootste vegetarische zeezoogdier ter wereld. Manatees kunnen een lengte van meer dan drie meter en een gewicht van zeventienhonderd kilo bereiken.

Elders in Florida, aan de westzijde

van het gehucht Crystal River, komt op tientallen plaatsen water met een konstante temperatuur van tweeëntwintig graden uit de grond, en van daar stroomt de *Crystal River* over een kort, maar breed traject naar de *Golf van Mexico*. De warmte maakt de onderwatervegetatie uitbundig en trekt iedere winter, als het water elders kouder wordt, meer zeekoeien aan. Bij de laatste telling aten ze met zijn tweehonderd zesenvertigen van hetgeen de Amerikanen fier omschrijven als *the worlds greatest salad bar*.

Eén en ander heeft met zich meegebracht dat de bewoners van Florida in twee grote kampen verdeeld zijn. Enerzijds is er een immens grote zeekoeienlobby die het reddingsprogramma steunt dat sinds 1984 meer dan 1000 dollar per zeekoe kost, anderzijds zijn er de watersportbeoefenaars, sportvisser, botenverkopers die allerhande beperkingen opgelegd krijgen. Niet onbelangrijk wanneer we weten dat van de dertien miljoen inwoners van Florida er niet minder dan 750 000 zijn die een boot hebben.

Wat is het probleem. Alles is traag aan een zeekoe. En de snelle motorboten hebben al menig exemplaar de dieperik ingeschroefd, tenminste negentig procent van de zeekoeien daar vertoont sporen van botsingen met speedboten. Jaarlijks sterven in Florida tweehonderd zeekoeien, waarvan een kwart door aanvaringen met motorboten. Daarom worden nu hoe langer hoe meer snelheidsbeperkingen opgelegd, met als gevolg dat de botenindustrie zijn omzet ziet dalen, dat eigenaars van jachthavens en viskampen hun ligplaatsen leeg zien liggen...

Het e.k. nummer van HVB ligt op 3 april in de winkel.



hét taxibedrijf voor de visserij

Bredene

**OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING**

Driftweg 25, Bredene



Oostende

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**

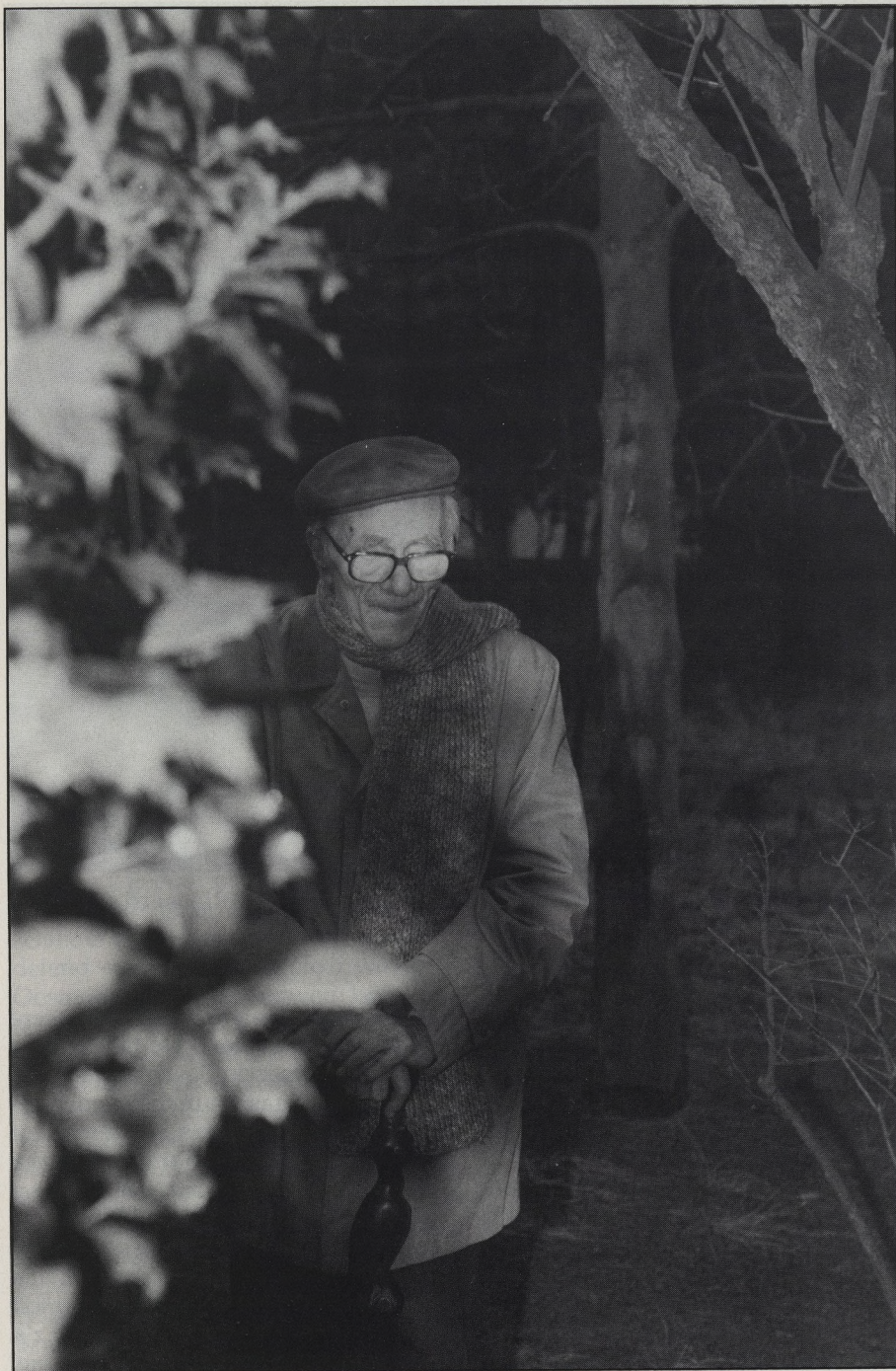
Zelfs Scramblen kan !!!

INES N.V.
Wandelaarstraat 1

8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.47.55

INES N.V.
Hendrikbaelskaai 17

8400 Oostende
Tel. 059/32.34.01



(Foto gw)

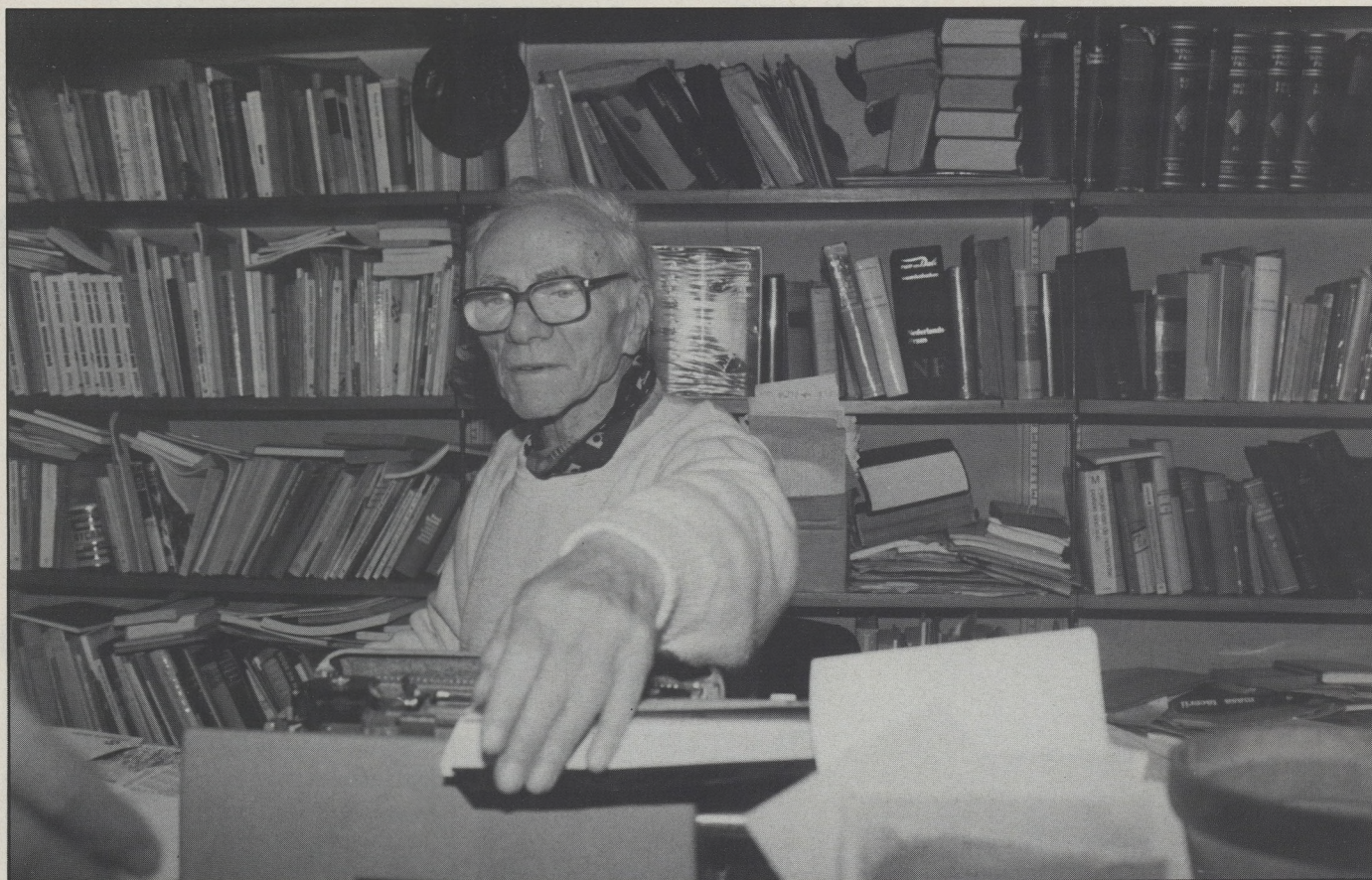
HVB sprak met Karel Jonckheere

AUTEUR KAREL JONCKHEERE (85) kan zich een raszuiver Oostendenaar noemen. Geboren in de marge van het visserskwartier leer je hem de vissers en hun bestaan niet kennen. Als kind kijkt hij — aan de hand van z'n vader-politieagent — op tegen de imponerende figuur van paster Pype en hangt hij uren in de oude ronde vismijn op de kaai rond.

Hij is er 41 als hij, in 1947, op de 0.318 'Belgian Sailor' aanmonstert voor een heidense retraite naar de IJslandse wateren. Een 18-daagse veldtocht tegen legioenen letters die hij - pen en papier ver radend - verliest (zie verder). Van de literatuur zal hij trouwens nooit meer genezen. Gelukkig maar, Vlaanderen zou een illuster literator armer geweest zijn... Maar misschien een dichtend visser rijker!

KAREL JONCKHEERE WERD 85 jaar geleden geboren in de Sint Paulusstraat 10 als waterproof Oostendenaar. Tot 1953 blijft hij eerst als leraar talen, later als inspekteur van de Westvlaamse bibliotheken verankerd aan de vloedlijn, maar omwille van de opvoeding van zijn blinde zoon Floris ruilt hij de kustprovincie voor het groene Rijnmenam. Hij wordt dan achtereenvolgens sekretaris van minister Van Glabbeke, literair adviseur bij de Dienst Letteren van het Ministerie van Nationale opvoeding, en reizend ambassadeur ter verspreiding van de Nederlandse Letteren in het buitenland. En dan is er natuurlijk de auteur Jonckheere. De bibliografie van deze dichter, romancier, vertaler, novellist, essayist, criticus en boutadespuier vult alleen al een boek van 254 bladzijden. Schrijven om voor intens beleefde emoties en ervaringen een onbegrensde toekomst te bereiden. Schrijven ook om het bewustzijn te verruimen. Karel Jonckheere: *"Het is altijd mijn betrachting geweest bewust te leven. Leven is voor mij het bestaan vullen en schrijven komt pas op de tweede plaats als een aanvulling van dit bestaan. Zo heb ik tijdens mijn reizen zelf nooit geschreven. Want ik beleef veel liever een gedicht dan dat ik er één schrijf."*





Karel Jonckheere: 'Ik moest de lever van de vis in een grote ketel koken en van de vrijgekomen olie werd dan traan gewonnen.' (foto gw)

Zootje vis

Geboren in 't Oostendse visserskwartier zal de auteur z'n verknochtheid aan de zee, z'n sympathie voor de vissers en z'n verbondenheid met z'n vaderstaal nooit verloochenen. Gravend in z'n vroegste herinneringen:

"Het op zee blijven van onze overbuur Frans Nassel, een visser die 7 uur lang faitaal tegen de sterke stormstroming opzwoom in een hopelozepoging om het strand te bereiken nadat z'n schuit gekapseisd was. Ik herinner me ook het zwaaien van het oude vuurtorenlicht dat we vanuit onze straat boven kaai en masten uit zagen tronen. Mijn vader was politieagent en kwam in die functie veel bij de vissersfamilies thuis. Ik heb z'n boek met processen-verbaal - die schreef hij altijd eerst in het klad - nog bewaard en dat levert mij een rijke bloemlezing op aan scheldwoorden die de vissersvrouwen elkaar naar het hoofd gooiden. Maar m'n vader was geen boeman en het aantal zootjes vis dat hij na z'n 'ronde' meebracht, was een ruim veelvoud van het schaars aantal opgetekende processen."

Karel Jonckheere herinnert zich ook nog minutieus de impasante figuur

van paster Pype: "Hij deed me altijd denken aan een apostel. Rustig in de omgang, grijze lokken, een zalvende aristokratische verschijning in ons visserskwartier."

Van dezelfde paster Pype weet de schrijver nog volgende anekdote: "Ooit werd een op zee gestorven visser op IJsland begraven. Maar de familie zag het stoffelijk overschot liever in eigen stadgrond rusten en paster Pype werd daarover aangesproken. Een paar vissers waren er ook op de hoogte van en op zekere nacht wordt de aalmoezenier uit z'n bed geschreeuwd: 'Paster Pype, paster Pype m' en hem méé wei!' De IJslandvaarders hadden de overledene ontgraven en in een harington naar 't vaderland verscheept."

De ronde vismijn op de kaai lag maar op een paar passen van de Sint-Paulusstraat en als rakker mocht Jonckheere er veel uurtjes slijten, gefascineerd als hij was door de tonige maar toch klankvirtuoze 'klaagzang' van de visafslager of door de vele soorten uitgestalde Noordzeevis in de rieten vismanden. Dat z'n eerste literaire uitgave dan ook naar die visserswereld refereerde, heeft geen verdere commentaar: "Tone de Stierman", een toneelstuk.

Maar ook de zee zou Karel Jonckheere altijd blijven boeien. De liefde-haatrelatie waarmee de Oostendenaars die onstuimige naaste buur bejegenen, tekent z'n stadsgenoten in mentaliteit en karakter, vindt de auteur: "Wie aan de zee geboren wordt heeft leren leven met twee halve horizonten van 180: Aan de ene kant de 180° wal: zekerheden, graven van voorvaderen, belforten, verleden, alles wat tastbaar en blijvend is en dus zekerheid verschaft. Anderzijds heeft hij ook z'n 180° zee: water, afwisseling, verandering, wispelturigheid, droom, drang naar avontuur, toekomst en dus onzekerheid. Wie dus, zoals de Oostendenaar, met z'n ene voet in het zeewater staat en met de andere op het strand en die twee horizonten tegenover elkaar afweegt, leert relativeren want er blijft altijd nog die andere kant. En uit dat relativeren wordt humor geboren. Vandaar dat de meeste van m'n stadsgenoten nogal 'treiters' zijn."

Hoe krimineel die zee wezen kan,ervaart de 17-jarige Jonckheere als hij bij een vloedlijn mijmering op het halfverteerde ("De garnalen kropen uit de oogholtes") aangespoelde lijk van een verdronken zwarte zeeman opbotst. Een kwartiertje later ontmoet hij, op weg

naar huis, *Alphonse Elleboudt* - stichter en hoofdredakteur van de plaatselijke krant *De Zeewacht* - die hem vraagt om er een kranteverslagje over neer te pennen. Het wordt Jonckheeres eerste journalistiek stukje. Veel jaren later schreef Jonckheere z'n "*Ballade van de verdrinkenen*", opgedragen aan allen die een graaf aan de wal derven moeten. Vissers en zee spelen ook een rol in een geplande reportagereeks over een obskuur smokkelhandeltje waarbij Oostendse vissers en de bemanning van houttransporterende coasters betrokken zijn.

Jonckheere: "*Regelmatig voeren kleine nachtschepen met bakken uit Scandinavië op Oostende voor houthandels Snauwaert en De Weerdt. Nu was er een stille overeenkomst dat die schepen 'n paar mijl van onze kust af een aantal van die bakken 'verloren' en die werden dan 'toevallig' door vissers aan boord genomen. Ik wou daarover een reeks stukken maken voor het liberale weekblad 'Vrijheid' maar botste op een veto van mijn vader die, als politiegagent, goede familienaam en faam niet gediskrediteerd wou zien.*"

In 1970 verschijnt Jonckheeres "Oostende vertelt" en hoewel hij toen al decennia z'n geboortestad verlaten heeft, weet hij als geen ander — haar geschiedenis op literaire voeten afwandelend — de ziel en de sfeer van z'n Oostende door de eeuwen heen te tekenen.

Jonckheere: "*Ik heb veel Oostendes gekend, als kind, als student, als vrijer, als sekretaris van kulturele bonden, als trouw bibliotheekbezoeker, als soldaat. Oostende in argeloze vrede, tweemaal Oostende in oorlogstijd, bezet, gebombardeerd, verminkt, lichtzinnig weer opgebouwd, onwennig geworden, uitgebreid en kleiner, bewaard want toch nog eigen, maar bovenal bemind om zijn wisselvallig licht en de alles vergoelijkende zee.*"

Baard van achttien dagen

In 1947 krijgt Jonckheere van een bevriend reder uit De Panne het aanbod om aan boord van de werfnieuwe 0.318 "Belgian Sailor" een reis van 18 dagen naar de IJslandse visgronden mee te maken. Karel die de literatuur, de boeken en het bibliotheekwezen moe is, monstert dankbaar aan voor die heidense retraite. Weg ook van een vesluisd burgerbestaan. Tien jaar vroeger stoomde hij voor 3 maanden naar de Golf van Mexico. Dat was z'n eerste en laatste grote zeereis voor zijn trip naar de IJslandse wateren, waarvan hij journalistiek verslag uitbrengt in de reportagereeks 'Een baard van

achttien dagen', kort daarop verschenen in 'De Groene Amsterdammer' en een Vlaamse krant. Karel Jonckheere gaf HVB trouwens het recht deze reeks opnieuw te publiceren en vanaf volgende april leest u maandelijks het verslag van die reis in dit blad.

Bij zijn aanmonstering zijn de waterschout *Carlier*, een vriend van Jonckheere sinds de oorlogsjaren, havenkapitein *René Becu*, een buurman bij wie hij tijdens de oorlog de Engelse radio ging beluisteren, de reder en schipper *Frans Hallemeersch* aanwezig. Dat z'n reis aan boord van de 0.318 officieel als 'studiereis' wordt geboekt neemt hij niet in dank af. Hij schrijft erover: "*Ik schrompel in elkaar, luister gemaakt gebukt naar de vermeende artikels uit de aanmonsteringsrol.*"

Daarin verneemt de pas aangeworven scheepsjongen dat hij gehoorzaamheid verschuldigd is aan de schipper, geen blanke slavinnen of drank mag smokkelen en niet mag aanzetten tot mouterij of desertie. "*En zegt de waterschout, met een blik vol lyrische vriendschap, je dient te weten dat IJslandvaarders zich tijdens de reis niet scheren, tenzij één uur voor het binnenlopen, aan bakboord niet over de verschansing spuwen, aan stuurboord niet pissen in zee, in geen geval als de kor is gezakt...*"

Jonckheere krijgt de luxueuze redershut die zich aan bakboord, afgezonderd van de andere logies, bevindt. Zo schroeft de 0.318 zich van de kaai los voor de 18-daagse tocht met 11 bemanningsleden (schipper Frans heeft het over '10 zielen en een jongen'): de Fuut (schipper), Erwtje, Mance, Pietje, Stek, Grol, Liza, Kauwer, Vetje, Pinokkio, Smeerder en Pijpje, Jonckheere zelf.

Jonckheere: "*Ik leerde dat die namen onderweg kunnen gewijzigd worden. Zoals ze mij werden voorgesteld, heetten ze tijdens de vorige reis. Op vroegere reizen hadden ze een andere lapnaam, één matroos werd zelfs in de adelstand verheven met 2 namen die liefst niet op kommuniefeesten worden uitgesproken.*"

Erwtje is er rotsvast van overtuigd dat het vreemde heerschap aan boord meevaart om dikke boeken te schrijven en hij biedt Jonckheere gastvrij zelfs z'n stompe timmermanspotlood aan mocht die ooit zonder schrijfgerei vallen "*sekuur voorgelicht Erwtje krast me dit mee op zo'n waarachtige toon, alsof ik op elke bovengehaalde kor vis het manuskript van een trilogie zal deponeren.*"

Aan boord mag de auteur doen en laten wat hij wil, als hij maar niet in de weg loopt. 't Eerste wat hem te bin-

nenschiet is zeeziek worden ter hoogte van de Schotse kust.

Jonckheere: "*Dat was ik nog nooit geweest, dus ook dat was weer een verrijkende ervaring die overigens maar een paar uur geduurd heeft.*"

Veel tijd brengt hij ook door op de brug van de 0.318 waar hij tijdens het eenzame wachtlopen 's nachts een klankbord is voor schipper Frans. Op één van die nachtwakken zegt Frans hem tussen neus en lippen dat hij een stuk bouwgrond zoekt in Oostende. En Jonckheere die al jaren een perceel aan de Oostendse Elisabethlaan te verpatsen heeft om zelf in Oostduinkerke te kunnen bouwen, denkt te dromen nu hij omstreeks middernacht, op de brug van een vissersvaartuig in een paar minuten tijd een gewillige koper voor z'n lap grond heeft gevonden. De verkoop is zo gesloten! Voor de rest wordt hij gepromoveerd tot overboordgooier van ondermaatse vis en 'traankoker'.

"*Ja, ik moest de lever van de gegutte vis in een grote ketel koken en van de vrijgekomen olie werd dan traan gewonnen.*"

En omdat Frans ook een fervent 'limientvisser' is, wordt het Karels opdracht om in onbewaakte momenten uit te kijken naar de 'kolenbak', het IJslandse politievaartuig dat permanent jacht maakte op buitenlandse vissersschepen die zich ook maar even binnen de IJslandse territoriale wateren waagden.

Kwaal van de taal

Zeeziekte, heimwee, vermoeidheid, Jonckheere blijft ze de baas. Maar de zucht naar letters, het smachtend gemis aan het geschreven woord, de vlucht uit de literatuur, (één van de beweegredenen voor deze reis) drijven z'n leeshongerige blik al na een paar dagen naar de schaars gedrukte woorden aan boord.

"*Na 3 dagen vielen m'n ogen op een Deens melkblikje met Deense, Engelse en Nederlandstalige etikettering. Mijn netvlies verslond de letters. Na 18 dagen kende ik de tekst in de drie talen uit m'n hoofd. Ik was er aan voor m'n moeite. Ik was onverwoestbaar verplicht ten onder te gaan aan de kwaal van de taal,*" zegt de auteur 45 jaar na datum.

Z'n 18-daagse veldtocht tegen al wat zich drukken laat heeft hij dus verloren. En van de literatuur is hij nooit meer genezen. Gelukkig maar!

ABB

ASEA BROWN BOVERI

Uw

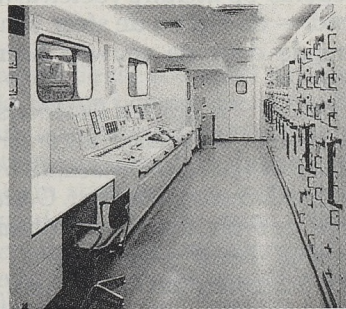
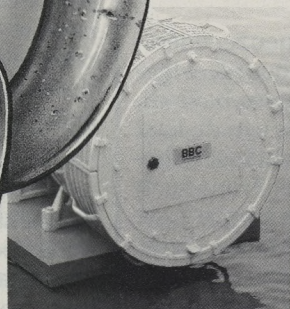
met de Belgische havens

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, Infracore, BBC York, NEBB, EB, SACE enz.



en met de scheepsbouw

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



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

Noorderlaan 81,
B-2030 Antwerpen

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

Schipper René Hindryckx over...

de Argentijnse diepzeevloot

NADAT RENE HINDRYCKX vorige maand vertelde over de moeizame pogingen om een plaats te vinden in de Vlaams-Argentijnse vennootschappen verhaalt hij deze maand over de ontwikkeling van de Argentijnse diepzevisserij en de aankomst van moderne hekreilers.

Nieuwe schepen.

Onze Vlamingen werden veel gevraagd omdat ze meer vis vingen dan de andere schippers, voor niets uit de weg gingen, in alle situaties 'hun plan trokken' en de drang hadden vooruit te willen. Als er vaartuigen uit andere werelddelen werden overgebracht richtten de reders zich ook tot de Vlaamse vissers omdat ze zich verantwoordelijk voelden, de kortste weg namen en thuis waren in Europese zeeën.

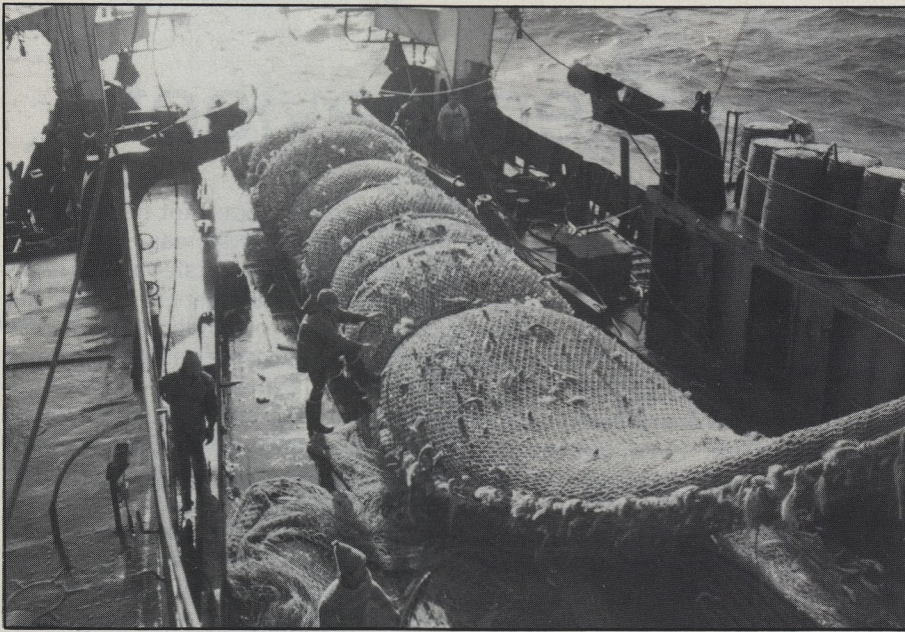
Omdat de Argentijnse rederijen hun eigen scheepsbouwindustrie niet vertrouwden en ook wel omdat het goedkoper uitkwam, kochten ze heel wat tweedehands vaartuigen, bijna allemaal oud-IJslandvaarders; eerst klasieke zijdewinders, later hekreilers, waarvan er veel werden gebouwd te

Oostende en in Polen. René voer als schipper op één van de drie in konvooi varende treilers die overkwamen uit Zuid-Afrika. In IJmuiden werden heel wat treilers opgekocht van o.a. de rederij van Voorn : de 'Vooruit', de 'Voorwaarts', de 'Voorzien'... Als schippers hebben René Hindryckx en François Vandenberghe elk twee treilers opgehaald, Maurits Ardaen, Johnny Ardaen en Georges Somers elk één. Met in Argentinië gebouwde schepen gebeurden veel ongevallen. Tijdens de bouw van de schepen werd alleen rekening gehouden met het bergen van veel vis, het ruim dus. In Argentinië vraagt men, bij het bekijken van een schip, nooit : "Hoe sterk is de motor", maar wel : "Uit hoeveel kubieke meter bestaat het ruim". Door veel aandacht te besteden aan de holte van het ruim, kenden veel schepen stabiliteitsproblemen. De seinevisser 'Pionero' bijv. sloeg vast met zijn net en trok in zijn vaart zichzelf om. Als tweede voorbeeld nemen we een Italiaanse kapitein (de echtgenoot van Marina Ardaen) die voer op een nieuwe hekreiler. De kompartimenten om de vis te stapelen waren veel te groot. De druk van de lading op de visplanken was te hoog. Tijdens een slingerbeweging braken de planken en de vangst kwam aan één zijde terecht. Andere vissers op zee hoorden hem

zijn nood uitroepen tot het vaartuig volledig gekapseisd was. Tijdens de stapelloop van de eerste van een reeks van vier nieuwe schepen, draaide het schip gewoon om tijdens de tewaterlating. Pierre Logghe nam als schipper de tweede in ontvangst. Hij is er gevlucht omdat hij dacht nooit meer terug te komen. René Hindryckx nam de vierde in ontvangst. Op zee kende het grote stabiliteitsproblemen. Bij onderzoek van de mazouttanks zag hij dat ze één grote ruimte vormden. Samen met de machinist heeft hij tussenschotten geplaatst, leidingen en kranen gestoken, gaten in bestaande tussenschotten met cement gedicht, de bulpsteven laten vollopen met water en het overtollig gewicht van de opbouw weggebrand en in zee gegooid. Dit alles met een nieuw schip, en als doel de treiler zwaarder in het water te krijgen en de dieselolie op zijn plaats te houden. Toch verliest René tijdens één van de eerste reizen het vaartuig. Op een avond lopen ze onder de kust met veel wind in de rug; René geeft de wacht over aan de zoon van August Ghys met de opdracht NNO te varen. Wat de oorzaak was van het ongeval is nooit duidelijk geworden. Heeft de ene zich verkeerd uitgedrukt of heeft de andere het verkeerd begrepen, feit is dat de visser OON vaart en (met een verschil van 190°) recht op de kust afstevent en tussen de duinen op het strand vast komt te zitten. De reder zei : "Laat maar zitten", en bouwde met de verzekeringspremie een nieuw en beter schip. De gestrande treiler werd ter plaatse afgebroken. De beheerder van de afbraakwerf stapte nadien naar René Hindryckx met de melding dat hij geen wroeging mocht hebben over het verlies van zijn vaartuig omdat het kompas niet goed werkte. De naald bleef soms hangen. De visser had misschien toch goed gestuurd. Het gerekupereerde kompas werd doorverkocht en geplaatst op een schip uit Montevideo. Ook dit vaartuig eindigde op het strand. Een boete van omgerekend 2.000 frank was de straf voor René. De meeste schuld kreeg het waterschoutsambt omdat ze het vaartuig liet uitvaren met allemaal vissers en slecht 1 'matroos' (1). Ook René's broer, Robert Hindryckx, verloor



Snelle kustboten bewaken vanuit Mar del Plata de kustzone van de territoriale wateren. De plaatselijke vissers vinden echter dat ze te weinig uitvaren en te laks optreden. (Foto E. Spee)



Vis op de hektreiler 'Cecilia', 1200pk. Het vaartuig werd gebouwd bij Beliard Crighton te oostende en werd tweedehands gekocht in Duinkerke. (Foto R. Hindryckx)

een vaartuig ter hoogte van Punta Magotes.

Griekse en Spaanse rederijen

Na de likwidatie van Argenbel kwam René terecht op Griekse vaartuigen. De Grieken waren eigenlijk de eerste die zich te Mar del Plata vestigden met fabrieksschepen (omgebouwde tankers) met motoren van 3.600 pk. De vissersschepen werden beheerd door de schoonbroer van de toenmalige Griekse premier, *Papadoupoulos*. Ze konden 1.400 ton bevroren vis bergen. Aanvankelijk voeren ze met Griekse schippers. Die hadden 90 dagen nodig om de ruimen te vullen. Dit bleek onrendabel en de Vlamingen werden aangesproken. René Hindryckx kwam op zo'n treiler terecht en viste hem vol in 30 dagen. Het was een hele organisatie zo'n treiler te leiden. Men vertoefde tussen de 30 en 50 dagen op zee en had de verantwoordelijkheid over 80 man, dikwijls alle soorten 'riptide en raptje' om er toch maar 80 bij elkaar te krijgen. Als je de visgronden kende ving je gemakkelijk vis. Tachtig man doen werken was geen gemakkelijke karwei. Als schipper moest je goed je plan trekken en heel inventief zijn om de werkschema's vlot te laten verlopen: voor sommigen was hij moeder, voor anderen de strenge vader, hij herstelde schoenen, plastic zakken, oliejeckers...

De Griekse schepen hadden enkel de Argentijnse vlag maar bleven voor de

rest volledig Grieks. Alle gevangen vis ging ogenblikkelijk naar het Griekse leger, alle winst naar de Griekse aandeelhouders. Plaatselijke bedrijven protesteerden en juttten de overheid op. Op hun korrupte manier dwarsboomde de administratie de Griekse rederij. Alle vergunningen van op Griekse vissersschepen varende schippers werden ingetrokken. René kon dus niet meer terecht op die vaartuigen.

Na de Grieken was er een invasie van Spaanse vaartuigen. De vaartuigen voeren onder Argentijnse vlag. Alle vis plus de winst vloeide ook rechtstreeks naar de Spaanse eigenaars. De vaartuigen werden echter beheerd door uitgezochte Argentijnse nepbeheerders, meestal mensen met veel invloed. René Hindryckx vroeg zijn vergunning terug en ging met Spaanse rederijen in zee. Met deze vaartuigen bleef René varen tot hij met pensioen kon. Hij viste meestal op zuidelijke visgronden, zelfs tot rond de Falklands-eilanden toe. Al werden ze daar onvoldoende voor beloond, toch kan men stellen dat de hele (ontzaglijk grote) Argentijnse visserij opgebouwd werd met de ervaring, de werkkraft, de intelligentie en de niet aflatende wil tot beter presteren van juist onze vissers. Intussen werd de haven van Par del Plata aangepast aan de noden van het moment. Er kwamen vismijn, een yachthaven, werven, een handelsdok, een dok voor de diepzeevisserij en een haven voor de kleine garnaalvissers, dit alles aaneengebouwd in

zee. Er kwamen steeds meer grote hektreilers toe. Met 90 hektreilers raakte Mar del Plata te klein. Premies om zich in zuidelijke havens te vestigen zorgden ervoor dat ook *Bahia Blanca* en meer zuidelijke havens diepzee-reilers herbergden. Momenteel opereren ongeveer 200 grote hektreilers vanuit Argentinië.

Russen

Praten over diepzeevisserij zonder een hoofdstukje te wijten aan de Russische diepzeevloot gaat niet. Hoe geraakten de Russen aan gegevens omtrent de rijke Argentijnse visgronden?

Toen de visserij zich uitbreidde kwam er een Ministerie voor de Visserij en werd de 'Pisi Cultura', een instituut voor visserijonderzoek, opgericht. Aan veel schippers (waaronder René) werd gevraagd om rapporten door te geven waarop vermeld stond waar de verschillende soorten vis werden gevangen, op welke diepten, in welke hoeveelheden, in welke jaargetijden. De Pisi Cultura gaf de gegevens door aan het F.A.O. (de wereldvoedselorganisatie) die alle gegevens verwerkte in brochures ten behoeve van de plaatselijke visserij. Deze brochures werden ook doorgespeeld aan de betrokken ministeries van aangesloten leden, o.a. de (reeds ontbonden) U.S.S.R. De Russen analyseerden de boekjes grondig en kwamen afgezakt met 48 fabrieksschepen. Ze bleven er jaren vissen.

Sterk georganiseerd visten ze veel visgronden leeg. Weg 'papa mosca's'. Argentinië was daardoor het eerste land dat een tweehonderdmijlszone in voege bracht. De Russen kochten echter per schip een vergunning en visten verder. Toen de visstocks dermate verdwenen verlengde de Argentijnse regering de vergunningen niet. Ze verbood de toegang tot de visgronden in de economische zone. De Russische regering erkende de territoriale zone niet en hun vaartuigen visten gewoon door. Russische treilers werden opgebracht en de hele ruzie kwam voor het Internationaal Gerechtshof te Den Haag. Argentinië ging er van uit dat als Russische vaartuigen eerst vergunningen kochten, Rusland de zone ook erkende. De Russische advocaten replikeerden dat niet de staat vergunningen kocht maar wel de reders, alhoewel alle vissersvaartuigen toen staatseigendom waren. Zo bleef het politieke kluwen nog een tijd onopgelost.



Een kustvaartuig vaart naar zijn landingsplaats. Aan de overkant is de schrootkade. Let op het gezonken vaartuig boven de boeg van de M.606. (foto E. Rycx)

Visserij nu

Momenteel vist vanuit Argentinië een grote vloot fabrieksschepen die nog altijd veel vis vangen. René heeft zelfs eens 80.000 kg haaien gehad in zijn net. De korre geraakte noch weg, noch weer. De vissers sneden hem open om vis te laten wegvloeien. Italianen en Argentijnen bouwen een moderne kustvisserij op. De markt kan stilaan meer soorten vis aan. De Argentijnen durven al eens een visje meer proeven. Gooiden de vissers vroeger alle platvis, roggen en haaien weg, dan vinden nu ook gefileerde heel, inktvis, pladijs en kabeljouwsoorten hun weg naar de koper. Op grote vaartuigen vaart de bemanning op procent. Op kleine vaartuigen verdeelt men 'parten'. Na verkoop van de vangst worden eerst alle kosten betaald (voeding, dieselolie, huur instrumenten, enz.). Het overschot wordt verdeeld in parten. Zo gaat dan 1 of 2 parten naar het schip (reder), telkens anderhalve part naar de schipper en motorist (wegens hun verantwoordelijkheid) en krijgt ieder bemanningslid eenzelfde part. Zo kom je tot een systeem waarbij iedereen evenveel moet werken aan boord en iedereen samen op een klus vliegt zodat veel kan worden gevestigd. De meeste uitgeweken vissers zijn nu met pensioen. De oude garde sterft snel af. Alhoewel ze veel tegenslagen kenden zijn ze toch respectabele burgers geworden. Slechts enkele hebben zich verloren in de goedkope drank of zijn

ontaard wegens identiteitsverlies. Het grootste deel van de in Argentinië geboren nakomelingen is nog Vlaams opgevoed, is wel al eens in België geweest, maar Vlaanderen blijft voor hen toch een ver en vreemd land. De volgende generaties zullen wel opgenomen worden in het geheel van de Argentijnse cultuur. Na verloop van tijd zullen alléén nog namen verwijzen naar hun afkomst. Naast dochter Rita heeft René Hindryckx nog twee zonen in Argentinië. Oorspronkelijk koos de ene voor een loopbaan bij de zeemachten de tweede zoon een loopbaan als elektricien. De eerste vaart nu als schipper ter diepzeevisserij, de tweede als werktuigkundige. Dochter Rita huwde met een zoon van Duitse immigranten. Hij studeerde voor advocaat en koos, na een job aan wal, ook voor het ruime sop. Van de bekende namen varen Louis Bulthé, Pierre Logghe, Roger Brackx, Johnny Ardaen, Hubert Allery en zijn zoon, René Viane, zijn zoon, Robert Hindryckx en zijn zonen nog als schipper of motorist. Tot daar het getuigenverslag van René Hindryckx uit Mar del Plata.

Daniël Pots.

(1) In Argentinië wordt onderscheid gemaakt tussen bemanningsleden die navigatie gestudeerd hebben en kunnen sturen tijdens de traverses (matrozen) en de arbeiders die het gewone werk doen aan boord (vissers). het statuut van de eerste groep is in het leven geroepen met de bedoeling vroeg gepensioneerde leden van de zeemacht te laten kumulieren met een job aan boord van een vissersvaartuig.

De Vlamingen hadden het daar moeilijk mee want zij konden allen, zowel navigateren als vissen. Ook op de grote hekreilers was er meestal een schipper ter traverse (gepensionerd officier die enkel indruk maakte met een mouw strepen) en een schipper ter visserij die alles organiseerde. Tijdens het ongeval had René slechts één 'matroos' mee, nl. de stuurman.

Volgende maand: de overtocht van de N.739 'Frans Neville'.

Groeten uit België

Emiel Rycx speelde reeds lang met de gedachte de Vlaamse kolonie te Mar del Plata te bezoeken. Toen Argentinië, door onze reportagereeks, in de belangstelling kwam te staan, spoedde Amiel zich naar Zuid Amerika, echter niet vooraleer hij een filmkamera had gekocht. Hij kwam terug met een vier uur durende film die een ervaren cineast zou doen watertanden. De film toont het wel en wee van de kolonie, het sociale leven, de familiebijeenkomsten, de moderne haven en stad...

Emiel stelde ons ook een aantal foto's ter beschikking. Omdat hij weet dat Het Visserijblad te Mar del Plata van hand tot hand, heel de Vlaamse kolonie rondgaat, houdt Emiel eraan langs deze weg de Vlaamse kolonie te danken voor hun uitnodigingen, rondleidingen, raadgevingen... die hem in staat stelden zijn tijd daar optimaal te benutten.

**b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU
CAFMEYER & C^o**



VÓOR & NA SCHADE - RAMING
ROERENDE & ONROERENDE
GOEDEREN

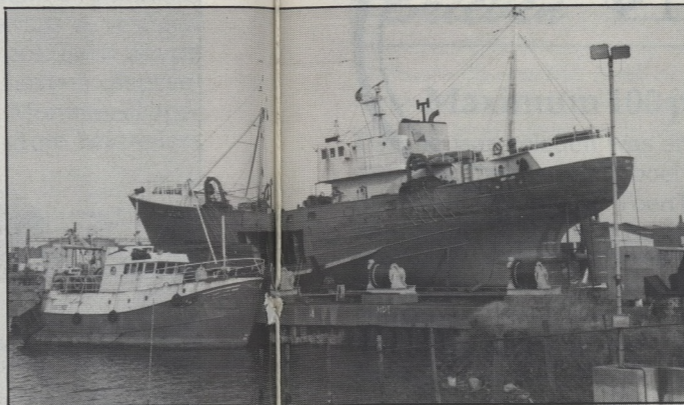
(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

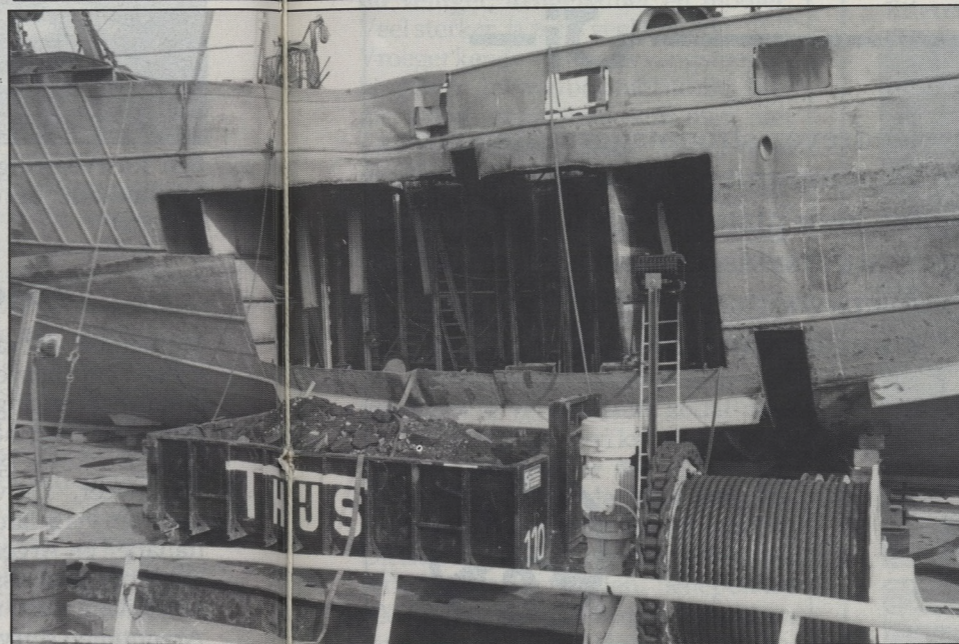
de maand in beeld



Voor de vierde keer sinds de privatisering van de Zeebrugse vismijn werden de trouwste klanten van de ZV gehuldigd. De nationale visambassadrice *Christel Vanthournout* en directeur *Pollet* reikten aan de reders en de bemanningen van de vaartuigen die de hoogste besomming boekten in Zeebrugge een ereschaal uit. In de categorie garnaalvaarders mocht reder *Bernard Willemskens* van de Z.554 *Lucky-Star II* en zijn bemanning *Dirk Willemskens, Franky Devriendt* en *Oscar Devynck* de gedenkorden in ontvangst nemen. *Patrick Van Troyen* blonk met zijn Z.597 *Jupiter* uit bij de kreefteputters. Laureaat bij de Eurokotters waren *Jozef en Marc Vandewalle* van de B.65 *Artevelde*. Tenslotte boekte de Z.69 *De Kaper* van *Bart Schiltz* en *Remi Carton* voor de derde keer de hoogste besomming bij de grote boomkortreilers.



Morubel Oostende breidt uit. Op dit terrein, gelegen achter de dochteronderneming Frigoebel, wordt een nieuwe productiehuis met een oppervlakte van 5.000 m² gebouwd en 2.000 m² kantoren.



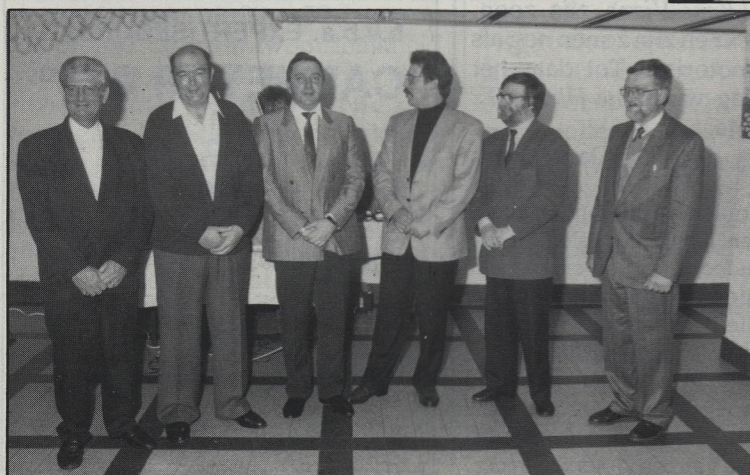
In Oostende vierde reder Edmond Serie (70) en Rachel Barbaix, ouders van Eddy Serie (O.142), de 50ste verjaardag van hun huwelijk.



Zoals reeds gemeld in ons vorig nummer liep de IJslander O.216 *Henri-Jean* op zware bakboord- en dek schadep bij een aanvaring met een vrachtschip. Momenteel wordt de grote treiler hersteld op de droogzettingeninstallatie van Idp in Oostende. De werken worden gezamenlijk uitgevoerd door Idp en Seghers die hun manschappen en ploegwerk inzetten om de herstelling zo snel mogelijk rond te krijgen. De kosten zullen 5 tot 6 miljoen bedragen. De schade aan het in de jaren zestig bij Beliard Crighton gebouwde schip is dan ook aanzienlijk.



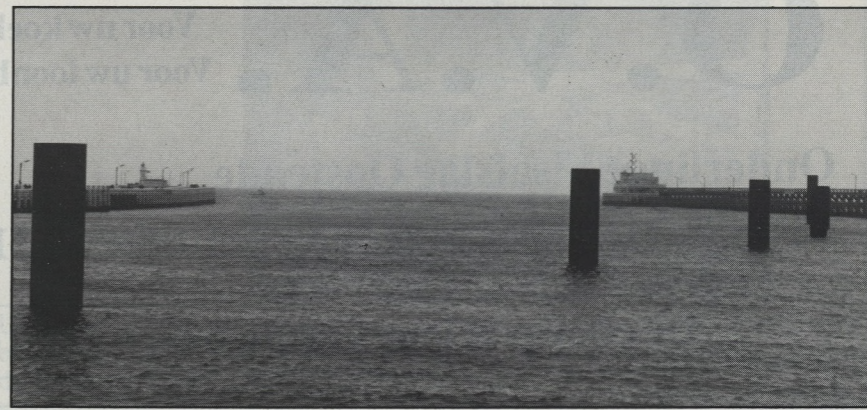
Traditioneel gaat te Heist de jaarlijkse Vissersmis en bloemenhulden aan het Vissersmonument de karnavaldagen vooraf. Er was opnieuw heel wat volk opgekomen voor de ingetogen hulde



Voor de tweede keer kwam de Vriendenkring van het Noordzee-aquarium Oostende bijeen. Stichter-voorzitter *Robert Coelus* mocht reeds meer dan 500 lidkaarten uitreiken. Voor het ledenfeest in de feestzaal van Huize Astrid in Oostende was de opkomst opnieuw bijzonder groot.



Reder-gemeenteraadslid *Norbert Hennaert* wil de zwarte palen die de oostkant van de Oostendse havengeul afbaken in een kleurtje steken. De zwarte palen zijn 's nachts onzichtbaar en ook bij dag hinderlijk. (Zie ook rubriek 'Vragen & Antwoorden', elders in dit blad).



B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

VALCKE

INDUSTRIES

N.V.

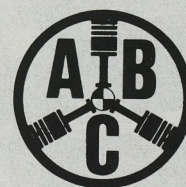


Studie, ontwerp, fabricatie en installatie van dieselgedreven stroomaggregaten voor Marine en Industrie. Dieselgedreven & elektrische pompgroepen voor Industrie, brandbeveiliging en Marine. Total-Energie aggregaten voor plantkwekerijen, Sierteelt en Gebouwen. Volledige Elektrische en Elektronische stuursystemen, schakelkasten en vermogenborden voor Marine en Industrie. Scheepsvortstuwingsmotoren, Keerkoppelingen, Schroefassen en Propellers. Verhuring van stroomaggregaten.



MERCEDES - BENZ

mtu



Dieselmotoren
voor Marine & Industrie

VICTORIALAAN 3 B - 8400 OOSTENDE

TEL.: (059)321814

FAX: (059)321135

O.V.A.

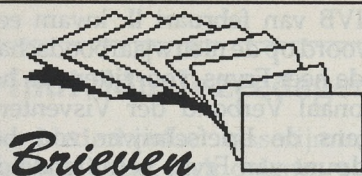
Voor uw visveiling ... te Oostende
Voor uw koeltransporten... naar Oostende
Voor uw loonberekeningen en sociale wetten

Onderlinge Visafslag Oostende

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

Dè cööperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring

Ontwerp Seaprint 059/325559



Brieven

Maximum 100 pk

Twintig jaar geleden was er een visserstvoot met een hele boel schepen met relatief weinig pk. Toen kwam de staatsteun om de vloot te moderniseren. Vandaag draagt men daar de gevolgen van. Hier wijst mijn vinger vooral naar Nederland.

Nieuwe schepen werden gebouwd met supersterke motoren. De vloot is nu veiliger, aangenamer en mooier. Veel sterker, ja zelfs veel te sterk. Vroeger kende men geen vangstbeperkingen en dat was ook niet nodig. Met die kleine vermogens kon men niet veel schade aanrichten. Vandaag is dat wel anders. De zware investeringen moeten renderen en men vist 24 uur op 24, de vistuigen zijn zo zwaar dat ze de zeebodem omploegen en daar alle leven kapot maken.

Ik stel voor dat men nu opnieuw met staatsteun over de brug komt, maar dan alleen om die zware motoren en vistuigen te verwijderen, zodat men veel lichtere vistuigen krijgt.

Daarbij stel ik voor dat alleen nog schepen tot 100 pk de Westerschelde en de eerste drie mijl te laten bevissen. Dit is het gebied waar het meeste jonge broed groot kan worden. Schepen tot 300 pk kunnen daarbuiten terecht en tot 1000 pk buiten de 12-mijlszone. Die zgn. Eurokotters met hun 300 volbloedpaarden moeten ook buiten de 12 mijl vissen, want hoe men van die Eurokotters de pk's berekent weet ik ook niet. Vorige zomer was ik aan boord van een Nederlands kottertje, 18 meter met 320 pk, volaan draaiend aan het vissen, toen een Eurokotter ons vissende — eveneens op garnaal, maar met zwaarder vistuig! — voorbij liep, zodanig dat hij na een half uurtje reeds aan de horizon verdwenen was!

Op korte termijn zullen deze voorstellen ongetwijfeld verantwoordelijk zijn voor een kleinere aanvoer, waardoor de prijs zal stijgen, maar waardoor de konsument ook een beter produkt op zijn bord zal krijgen. Hebt u al eens vis gezien die gevangen werd door een Nederlands schip van 4000 pk? Ga dan op vrijdag eens in een Nederlandse visveiling kijken: kale schol, blauwe schar en rode tong zie je er genoeg.

(Ingekort door de redactie)
A. Noteboom, Boekhout

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

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

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

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

Zaakvoerders :

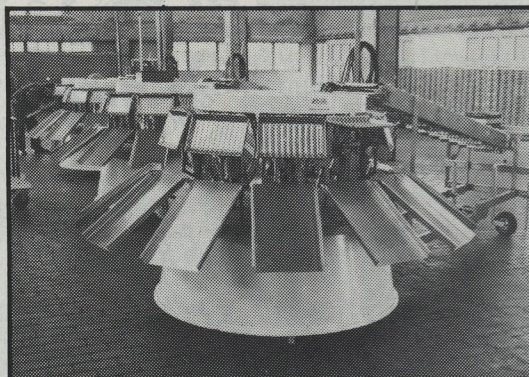
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan -Tel: 059 / 23 68 46

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

Ploegbazen-sorteerders:

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

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



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

Seaprint: 059 / 32 55 59



Brieven

Persnota

De vereniging Zeebrugse Viskopers (ZVK) heeft in een spoedbijeenkomst, en in samenspraak met kollega-grootkopers, beslist om vanaf april 1992 voor een onbepaalde termijn geen aankopen meer te verrichten in de vismijn te Zeebrugge.

Deze boycot gaat in op 6 april 1992. Deze actie zal uitgevoerd worden in nauwe samenwerking en coördinatie met andere veilingen van het land, de reders en visbewaterkers, met wie hiervoor op korte termijn contact zal worden opgenomen.

De viskopers aanvaarden niet langer de heersende wantoestanden in de vismijn te Zeebrugge en o.a. dat de NV Zeebrugse Visveiling opnieuw, op grote schaal, hun cliënteel rechtstreeks contacteert, tevens binnen en buiten de vismijn zelf handel drijft, hiermede haar opdracht ver te buiten gaand.

P. Tavernier, Brugge

Garnaalkruiers

Als 'Oostendse Garnaalkruiers Vuurtorenwijk' zijn wij trouwe lezers van HVB. Uw kaderstukje in verband met de activiteitenkalender is ons opgevallen. Omdat wij dit jaar 20 jaar bestaan voorzien wij een aantal speciale activiteiten in ons clublokaal 'Zee-mansverlangen', Dr. Edward Moreauxlaan 49 te Oostende. Ten gepaste tijde zullen wij daarvan op de hoogte brengen.

Mogen wij u vragen nu reeds te vermelden dat kandidaat-leden zich steeds kunnen aanbieden bij de voorzitter, Felix Bauwens, Zandvoordeschorredijkstraat 9 te Oostende (059 / 50 80 70) of bij de penningmeester Gustaaf Rau, Schietbaanstraat 39 op de Vuurtorenwijk te Oostende (tel 059 / 32 28 95).

F. Bauwens, Oostende



Garnaalkruiers mét beker!

Eén vismijn?

In HVB van februari ll. kwam een antwoord op de nieuwjaarsboodschap van de heer Fryns, voorzitter van het Nationaal Verbond der Visventers. Volgens de brieveschrijver zou het standpunt van Fryns betreffende de toekomst van de Oostendse vismijn als enig valabel alternatief voor de toekomst belachelijk zijn. Ik denk dat de brieveschrijver zich daar vergist. Voor het ogenblik wordt de Oostendse vismijn in snel tempo klaargestoomd om binnen afzienbare tijd klaar te staan om de Europese uitdaging aan te gaan. De Zeebrugse Visveiling daarentegen staat in werkelijkheid nog nergens. Afgezien van de werken die door de staat uitgevoerd worden hebben de nieuwe vismijnbeheerders ons nog geen enkele concrete uitvoering laten zien van hun plannen. Het bouwterrein van het zgn. European Fish Centre in de Zeebrugse achterhaven ligt er nog steeds even desolaat bij. Neen, Fryns kan het wel degelijk bij het rechte eind hebben.

K. Boeckx, Oostende.

Brieven voor deze rubriek in HVB worden verstuurd naar de redactie H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende. Anonieme brieven en regelrechte scheldkannonades (meestal zijn de twee categorieën dezelfde) worden niet gepubliceerd.

In mei 1992 vindt de meest internationale en complete vakbeurs voor de visserij weer zijn stek in het Bella Center in Kopenhagen. WORLD FISHING EXHIBITION '92 en FISH FARMING '92: een combinatie boordevol nieuwe ideeën, technologie en ontwikkelingen uit toonaangevende landen op visserijgebied in de hele wereld. Gelijktijdig vindt een conferentie op topniveau plaats onder de titel "Product Quality and Profitability in Fisheries and Technology", georganiseerd door DIFTA.



26-30 MAY 1992
BELLA CENTER • COPENHAGEN • DENMARK
incorporating
fish farming 92

Waar de hele wereld vist naar nieuwe ideeën



Stuur de coupon voor uitgebreide informatie naar:

Alison Tharby
Marketing Manager
Reed Exhibitions, Oriel House
26 The Quadrant, Richmond, Surrey.
TW9 1DL. UK.
Tel: +44 81 948 9800
Fax: +44 81 948 9870
Telex: 8951389 ITF LON G



Ik heb interesse als bezoeker

deelnemer

WORLD FISHING EXHIBITION '92

FISH FARMING '92

Naam _____

Functie _____

Firma _____

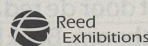
Adres _____

Land _____

Tel: _____

Fax: _____

Telex: _____ (HVB)



Individuele zeedagen?

De Nederlandse visserijminister Bukman sprak zich onlangs uit ten voordele van een systeem van individuele zeedagen. Hij vindt de controle op het huidige stelsel met individuele kwota te omslachtig en hij stelt dat het systeem tot een onhoudbare situatie zal leiden. De nieuwe regels zouden door de overheid en sektor moeten samengesteld worden, waarbij Bukman er de nadruk op legde dat het visserijbedrijf zijn verantwoordelijkheid moet opnemen en de problemen niet steeds op de rug van de overheid schuiven. Een commissie kreeg de opdracht om de haalbaarheid van de ommezwaai te onderzoeken. In het kader van dit nieuw systeem toonde Bukman zich voorstander voor een kwotavaststelling voor meerdere jaren met de mogelijkheid tussentijds bij te sturen. Op de vraag of de EG-autoriteiten in Brussel zijn visie delen moest de minister het antwoord schuldig blijven.

Grote toeloop in Urk

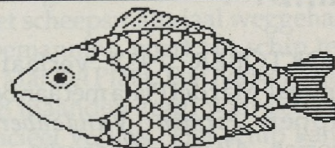
Niettegenstand de nog steeds niet beëindigde discussie over de verbouwing van de visafslag in Urk of nieuwbouw blijft de aanvoer naar de IJsselmeerhaven Urk sterk. Zo kwamen op vrijdag 31 januari 50 schepen, waaronder 14 buitenlanders, verkopen in Urk. Meer dan 12.000 kisten (2.000 tong en 9.000 schol) leverden 45 miljoen besomming op. Maandag 10 februari was het met 42 vaartuigen minder druk aan de afslag. De helft van de vaartuigen bestond uit in het buitenland geregistreerde eenheden. De aanvoer bedroeg bijna 10.000 kisten en was goed voor een dagopbrengst van 36 miljoen frank.

Bukman wil tachograaf

Om de controle op het motorvermogen binnen de 12 mijlszone te verbeteren overweegt minister Bukman een tachograaf verplicht te stellen voor kotters, eventueel met vrijstelling voor oudere motoren. Het gaat om vaartuigen met een (afgesteld?) vermogen van 300 pk. Sluitende controle op het motorvermogen moet om goed te zijn op zee plaats vinden. Dat is een gekompliceerde zaak en in de praktijk ondoenbaar meent Bukman. De minister laat nu onderzoeken aan welke eisen het toestel moet voldoen. Hij wil zekerheid dat met het toestel niet kan geknoeid worden. Vooraleer een definitief besluit te nemen over de verplichtstelling van de tachograaf wij hij ook inzicht krijgen in de kosten. Naar schatting kost de plaatsing van het toestel ongeveer 20.000 gulden. Wie zal dat betalen als het zover komt? Volgens een directeur van het ministerie bestaat daar geen twijfel over. "Het is te zot dat de overheid zou moeten betalen om het zo massaal met de voeten treden van een duidelijke reglementering te stoppen" zei drs Draaisma die er geen twijfel laat over bestaan de de eigenaars voor de kosten zullen opdraaien.

Uniform boetesysteem

Voorzitter Bos van de Urker afdeling van de Nederlandse Vissersbond maakte bekend dat zijn afdeling werk wil maken van de invoering van een uniform controle- en boetesysteem binnen de Europese Gemeenschap. Het is vooral de willekeur bij de Duitse visserijcontrole die de Urkers dwars zit. Dat de kapitein van een controleschip de omvang van de boete bepaalt en daaringevolgd wordt door de rechter is niet langer aanvaardbaar, zegt Bos. Als voor dezelfde overtreding de ene keer 10.000 mark méér wordt gevorderd dan een andere keer, dan zijn er geen regels meer. Binnen de EG moet ook dit soort zaken geregeld worden, zei de voorzitter tijdens de jaarvergadering van zijn afdeling. Hij wil de kwestie eerst aankaarten bij het hoofdbestuur en indien nodig ook stappen ondernemen richting Den Haag en Brussel.



— Brave vent, die Bukman

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 schaaferwerk

* Alle las- en konstruktiewerken

* Verhuring van telescopische kranen

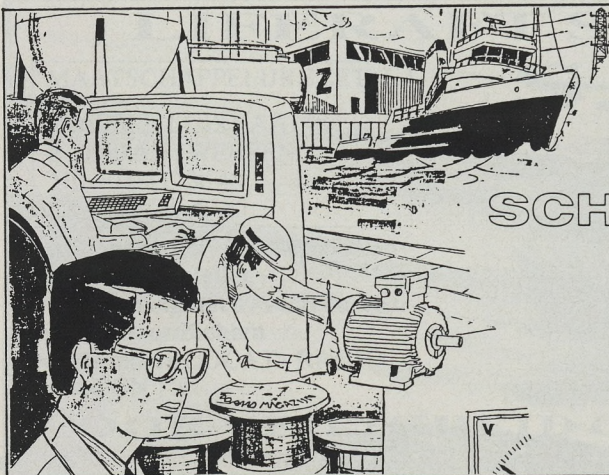
Sedert meer dan 35 jaar werkzaam voor de visserij

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



n.v. quintiens

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE ELECTRICITEIT

installatie / herstelling / onderhoud
electrische- en elektronische
schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren

GROOTHANDEL

Kielbankstraat 6
8380 Zeebrugge
"DAY AND NIGHT SERVICE"
Tel. (050) 54 41 72

De stranding van de Montreal

Vissers kampeerden twee maanden naast hun vaartuig

DAT HET VOOR de Vlamingen in Argentinië niet altijd rozegeur en maneschijn geweest is, hebt u in de reportagereeks over Argentinië al meermaals kunnen lezen. Het was al moeilijk overleven wanneer de zaken 'gewoon' hun gang gingen. Wanneer er dan ook nog schipbreuk geleden werd, dan...

IN OKTOBER 1952 verlaat de 'Montreal' Mar del Plata met aan boord schipper *Firmin Vandenberghe*, motorist *Alfons Hindryckx*, *Miel Delange*, *Edward Spee*, *René Hindryckx*, *Francois Vandenberghe* en enkele Argentijnen, om een soort kabeljauw

te zoeken voor de kust van Bahia San Mathias.

Vuurtorens

Het is een pikdonkere nacht. Er moet worden gevaren op zicht. Aan de hand van peilingen op de vuurtorens wordt de koers uitgestippeld op een zeekaart. De vissers ontwaren een onbekende kust. Er staat een hevige stroming, zo'n 5 tot 6 mijl. Het verval tussen eb en vloed is groot. Op een gegeven ogenblik begint de schipper te twijfelen aan een vuurtorenlicht. Er volgt een nieuwe peiling. Niemand voelt zich nog zeker. De positie wordt nogmaals gepeild t.o.v. de vuurtorens. De koers wordt aangehouden. Het schip loopt 9 mijl. In realiteit richt men zich op een verkeerd licht, begint

de treiler landwaarts te varen en voelt de bemanning na verloop van tijd het vegen van zand onder de kiel. Het vaartuig stoot op een zandrichel. Iedereen rent naar boven. De schipper zet de motor op full speed achteruit. De kust daalt hier snel af en er ontstaan op het strand hoge golven. Het vissersschip krijgt de ene strandroller na de andere te inkasseren. De branding duwt het schip over de ene richel naar de andere, verder het strand op. Een aantal matrozen denken eraan de reddingsboot in te zetten om het vege lijf te redden. Neerslaande golven belletten hen echter het achterdek te naderen.

Tussen twee hoogtes in komt het vaartuig weer vlot en schipper *Vandenberghe* doet verwoede pogin-



gen om het schip terug naar zee te krijgen. De branding stuwt het verder achteruit tot het dwarszee vast komt te zitten. De bemanning schuilt in het stuurhuis en wacht verder de morgen af. Door de positie van het schip krijgt de brug en de bovenbouw nu de volle laag. Het logies en de motorkamer lopen gedeeltelijk onder water. De elektriciteit valt uit. Pas bij de ochtenddeemstering kunnen de vissers hun juiste toestand inschatten: Het schip ligt bij laag tij honderden meters het strand op, (gelukkig) naast een rotsformatie, in een onbewoonde streek met achter zich de steppen van Patagonië.

Mar del Plata wordt verwittigd. Bij ontvangst van het bericht komt de (ex N.739) 'Flandria' poolhoogte nemen. Ter hoogte van de strandingsplaats is er voor de 'Flandria' weinig te doen. *Emiel Bulthé* getuigt: "We hadden niet de mogelijkheid of de kracht te helpen en keerden onverrichterzake terug."

Werktuig

De 'Montreal' is het enige houvast van de vissers om een bestaan op te bouwen in het vreemde land. Daarom besluiten ze alles te doen wat mogelijk is om het schip terug vlot te krijgen. Vanuit een nabije zeemachtbasis wordt hulp beloofd. De leiding maakt er zelfs een erezaak van om het schip vrij te krijgen vanop een punt waar nog nooit een schip is vrijgekomen. De bemanning slaat nabij het schip een kamp op en besluit bij het vaartuig te blijven tot het los is. Er wordt nagegaan wanneer de geschikte getijden zullen plaatsvinden. Een jeep zorgt voor de bevoorrading en de verbinding.

Het juist moment moet worden afgewacht. Dat het schip zolang moet stil liggen vormt een probleem. De vloed licht het vaartuig telkens op en slaat

Verschillende pogingen mislukken. Na vijf weken gelooft niemand meer de treiler ooit vrij te krijgen, maar een harde kern werkt overdrotten verder.

het dan terug neer op het zand. Het vaartuig dreigt lek te slaan en verloren te gaan. Om dit te voorkomen laten ze het schip vollopen met water opdat het zwaarder zou wegen en dus blijven liggen. Een anker wordt richting zee in het zand bevestigd zodat het vaartuig niet helemaal tot de vloerstrand zou opschuiven.

De voorbereidingen starten. Een Frans ingenieur komt de omgeving in ogen-schouw nemen en stelt een plan op. Er komen pompen aan boord om de 'Montreal' op het juiste tijdstip leeg te pompen. In zee wordt een anker bevestigd van 10.000 kg. Hierop kan het schip, eens er water onder de kiel is, beginnen trekken. Op het dek komt een extra lier. Om over trekkracht te beschikken wordt een Fordsonmotor (Kanadese Ford)- aangebracht. Verschillende pogingen mislukken. Alle onnodige ballast wordt op het strand gegooid. Na 5 weken gelooft niemand meer de treiler ooit vrij te krijgen. Een aantal bemanningsleden ziet het niet meer zitten. Ook *Edward Spee* laat het schip voor wat het is en keert terug naar Mar del Plata op zoek naar vaart. Een harde kern werkt onverdroten verder. Om het schip lichter te maken zou men alles doen. Op het achterdek staat een lege tank (op IJsland werd er levertraan in opgeslagen). Die wordt losgemaakt en onder het achterschip bevestigd. De zeemacht komt met een sleepboot met een motorvermogen van 3.000 pk

voor de pinnen, die een aantal trekpogingen onderneemt. En zie ... er komt beweging in de treiler. Bijna wordt hij bij een poging losgetrokken, maar een opstuwende branding houdt het schip ter plaatse. De moeilijkheid is dat het vaartuig wel water onder de kiel krijgt maar over verschillende zandrichels moet worden gehaald.

Bij een volgende poging wordt een geul gegraven om de kiel vrij te krijgen. Na 7 weken slaat bij een poging de traantank los. Het schip komt op de tank terecht. Gevolg: een gapend gat in de romp.

Toch wordt hun moed beloond. Na 2 maanden wroeten en rammelen, schip lichter maken en leegpompen, trekken en sleuren, graven en nogmaals graven, proberen vanuit loodrechte en vanuit dwarszeese positie, krijgt de sleepboot het schip uiteindelijk naar open zee. Het wordt binnen gebracht te Behia Blanca. Hier gebeuren de eerste herstellingen. Op de plaats van de stranding wordt het kamp opgebroken en het scheepsmateriaal weggehaald. De bemanning voert het schip terug naar Mar del Plata. Een herstelperiode van 8 maanden zorgt voor een groot financieel verlies. Het schip kan dit achteraf niet meer opbrengen. Het bankroet volgt.

Achteraf beschouwd ware het beter geweest de 'Montreal' op het strand achter te laten en het als verloren te beschouwen. Met de verkregen verzekeringspremie had men met een kleiner vaartuig kunnen bouwen. Eind 1952 echter was de 'Montreal' voor de betrokken vissers het enige tastbare werkinstrument dat ze hadden om aan de kost te komen en was hun arbeid om het schip los te krijgen een hypotheek op de toekomst gebleken.

Daniël Pots

Getuigenis: Edward Spee en René Hindryckx

LIFERAFT SERVICE CENTER

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

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

Verantwoordelijke voor de firma S.K.B. Oostende: A. Van Durme (059/70 58 79)

S.K.B.



ERKENDE SERVICE STATION

AFDELING KUST

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

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

De Laatste Vuurtorenwachter

EN DE BEWIJZEN blijven zich opstapelen. Bijna alle dagen komen hier op mijn toren documenten aangewaaid die het bestaan van zeemeerminnen staven. Zopas, maar te laat voor publikatie, kregen we nog de tekst van een lied van de hand van Prof. Jef Klausling. Het lied dat getiteld is 'Ballade van d'Ostendsche Zeimeirminne' zullen we volgende maand afdrukken.

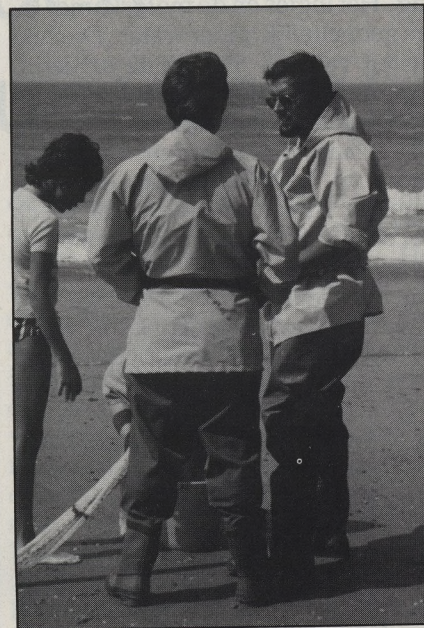
Vandaag echter buigen we ons over een foto die HVB-direkteur Versluys — weliswaar in betere dagen — toont terwijl hij zich klaarmaakt om met het kruiersnet een sleep te doen. Doel van de operatie is duidelijk: de directeur, tevens schepen van leefmilieu van de kustgemeente Bredene, wil de Zeemeermin van Bredene (waarvan het bestaan in HVB vroeger reeds op overtuigende wijze door Mr. Danny Crabeels geleverd werd) vangen om haar een mi-

lieukontrakt aan te smeren. Inderdaad kwam de hogervermelde gemeente onlangs nog uitvoerig in het nieuws, ja haalde zelfs de nieuwsredacties van VTM en BRTN, met een milieukontrakt waarbij de Bredenaar én het gemeentebestuur elkaar wederzijds beloven Bredene proper te houden.

Maar laten we Versluys zelf aan het woord: 'Uiteraard betreft het hier geen stunt om in het nieuws te komen. Indien het zo is dat Bredene over een zeemeermin beschikt dan moet zij zoals elke Bredenaar de kans krijgen zo'n kontrakt te tekenen. Nadeel echter is dat we niet weten waar die meermin zich ophoudt. Liever dan erover te palaberen pak ik de koe bij de horens en ga haar zelf zoeken.'

Op onze vraag of de kans niet reëel is dat andere dames zich te water gooien om in de netten van de voorzitter terecht te komen antwoordde deze laatste: 'Deze onderneming is uiteraard niet zonder gevaren, maar het leven is hard voor iedereen. Als pramaticus kan ik nu nog niet zeggen wat ik in zo'n geval zal

doen. Als devangst evenwel ondermaats is gaat ze, de EEG-richtlijnen indachtig, terug de zee in.'



(Met dank voor de foto aan de Costendse garnaalkruiers Vuurtorenwijk)

ALL ROUND UNDERWRITING

B.D.M. n.v.

BRACHT, DECKERS & MACKELBERT n.v.

LEADING MARINE AND NON-MARINE INSURERS

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

LANGE NIEUWSTRAAT 17
2000 ANTWERPEN

FAX 03/233 76 18
Tx 34.917

Tel. 03/233 78 38

**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 complete 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 redactie 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 bevestigd.**
60 000 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: complete 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: zuiger. Nieuw met veren en
gereviseerd cilinderdeksel, ABC.**
Tel: 058/237043.

**OVER TE NEMEN:
Visleerhandel 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

Te Koop: zeiljacht Sturgeon:
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

**HVB verkoopt wegens
dubbel gebruik:**
Personenwagen Lada 11/1985,
met gasinstallatie: 39 000 Bef
of FIAT 127, 1000 cc, 58000
km: 29 000 Bef. Beide in goede
staat.
Voor de doe-het-zelver:
Bestelwagen Talbot 1100 VF
2: vraagprijs : 5 000 Bef.

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

**Te Koop: Goed onderhouden
kustvissersvaartuig, volledig
uitgerust. Tel: 059 / 33 12 22 tussen
10 & 12 en tussen 19 & 21 uur.**

**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

Aktiviteitenkalender

MAART

- 7-15 "HISWA", internationale watersportbeurs in Amsterdam (RAI)
- 10-13 "Oceanology 92", expositie en conferentie in Brighton (G.B.)
- 17-19 "The international Boston Seafood Show", Boston (USA)
- 20-22 "ComFish Alaska '92", vakbeurs visseij-industrie Alaska, Kodiak Island (V.S.)
- 23 Voordracht "Mijn vissersleven in Engeland tijdens de oorlog" door A. Van Craeynest (Visserijmuseum Oostduinkerke, 20 u.)
- 25-27 "Aquaculture 92", salon voor aquacultuur in Bordeaux (Fr.)
- 25-27 Internatinal Congress of Sea Traffic & Port Handling in Cadiz (Sp.)
- 25-28 "Singaport '92", internationale konferentie voor de maritieme industrie in Singapore
- 26-30 "Farming 92", vakbeurs voor viskweek in Kopenhagen (Denemarken)
- 28-5 25ste Jaarbeurs Oostende (Media Center, 14-19 u.), tot 5 april
- 29-31 "Fish Expo", trefdagen voor de vishandelaar en visbereider in de Kortrijkse Hallen (14-19 u.)
- 29-30 "Fish Trades" internationaal seafoodsalon in Esher (G.B.)

APRIL

- 1-5 25ste Jaarbeurs Oostende (Media Center, 14-19 u.)
- 2-4 "Fishing '92" internationale visserijvakbeurs in Glasgow (Schotland)
- 6-8 "International Conference on Shellfish Depuration", Rennes (Fr.)

- 6-10 "Rehabilitation of Inland Fisheries", symposium en workshop in Hull (G.B.)
- 7-9 "Sasmex 92", marine safety exhibition, Londen (GB)
- 20-23 "Seapex", internationaal seafoodsalon in Lorient (Fr.)
- 24 Algemene Vergadering Oostendse Havengemeenschap
- 25 Jaarvergadering Zevibel in Yerseke (Ned.)

MEI

- 1-2 "Fish-East", visserijbeurs in Kingston Upon Hull (G.B.)
- 3-8 "World Fisheries Congress" in Athene (Griekenland)
- 4-7 "Fishery China", internationale vakbeurs voor de visserij-industrie in Shenzen (China)
- 5-9 "Sea-Mer 92", internationale vakbeurs in Casablanca (Marokko)
- 6-10 "Aliia-Fish & Aquaculture Exhibition" in Athene (Gr.)
- 12/15 Vissersbedevaart van Blankenberge naar Meetkerke
- 14-17 "International fishing fair, mariculture exposition and sea products show" in Ancona (Italië)
- 17 Vissersbedevaart Bredene
- 23 Dag van de Nederlandse zeevisserij in Scheveningen
- 28 Opendeurdag Vrije Visserijschool Paster Pype
- 14-17 "International Fishing Fair & Sea Products Show", Ancona (It.)
- 22-24 Konferentie van de European Association of Fisheries Economists (EAFE) in Salerno (It.)
- 25-29 "Training Program on Seaweed Processing Technology", Srinakarinwirot University, Bangkok (Thailand)

Nieuw telefoonnummer Zeevaartpolitie Oostende

Vanaf 16 maart is de Zeevaartpolitie en het hoofdwaterschoutsambt aan de Natiënkaai in Oostende bereikbaar op het nieuwe telefoonnummer 059-51.36.65.

Wij vernamen het overlijden van visser op rust Adolf Waegneer, weduwnaar van Marie Blomme. Hij werd geboren op 10 januari 1911 te Haaltert en overleed te Blankenberge op 3 februari 1992.

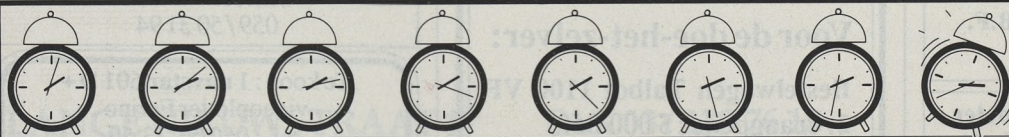
Te Oostende overleed Robert Labbeke, schipper 1ste klas ter IJslanndzeevisserij op rust, lid van de examencommissie van de visserijschool John Bauwens, echtgenoot van Simonne Lippens. Hij werd geboren te Oostende op 28 augustus 1905 en overleed er op 18 februari 1992.

In het A.Z. te Assebroek overleed op 14 februari 1992 Ludovicus (Louis) Crevits, stichter van de firma Louis Crevits & Zonen, gewezen reder en peter van de Ibskinderen, echtgenoot van Yvonne De Coninck. Hij werd geboren te Lissewege op 19 november 1912.

De Directie en de redactie van HVB houden eraan via deze weg hun bliken van deelneming over te maken aan de getroffen families

Berichten voor de activiteitenkalender

Organisaties, besturen, verenigingen en partikulieren die 'zeegebonden' activiteiten willen doorgeven voor de activiteitenkalender doen dit vòòr de 20ste van elke maand en schrijven naar HVB, H. Baelskaai 2 te B-8400 Oostende.



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

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMII
HOLLAND
STELLEN DAM
(0)1879-1766/1792

Vissersliederen van Yvonne Leliaert (Heist) op muziekcassette

Gewezen bloemenkoningin en volkszangeres-met-een-hart-voor-het-vissersvolk Yvonne Leliaert uit Knokke-Heist brengt volgende maand een muziekcassette uit. Ze zong zes zelfgeschreven nummers in, onder begeleiding van akkordeon en mondharmonika. Het nummer "Ketelbinkie" waarmee ze in 1989 het Festival van het Vlaamse Visserlied won is er alvast bij. Andere nummers zijn "Het Visserkruis" (van Zeebrugge), "Storm op Zee" en "De Garnaalvissers van Oostduinkerke". In "Ode aan de Uilenspiegel" herdenkt de zangeres het drama met de Z.200.

De cassette komt uit op 2 april onder de titel "Vissersliederen van de Vlaamse kust" en de opbrengst gaat naar het Interparochiaal Missiekomitee "Liefde zonder Grenzen". Te koop tegen 300 frank bij Yvonne Leliaert, Natiënlaan 303 te 8300 Knokke-Heist.



Yvonne Leliaert, een vaste waarde op Het Festival van het Vlaamse Visserslied in Heist, nu ook op muziekcassette. (Foto gw)

Minister Kelchtermans bezoekt Oostendse haven

Op vrijdag 6 maart bracht Gemeenschapsminister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnelandse Aangelegenheden Theo Kelchtermans een werkbezoek aan de haven van Oostende. Kelchtermans is ook verantwoordelijk voor waterinfrastructuur en het zeezeven (samen met Sauwens) en voor een aantal instellingen van openbaar nut, o.m. de Dienst voor de Scheepvaart (samen met Sauwens) en de Maatschappij voor de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ).

Brixham op RTBF

Het bericht bereikte ons te laat om het nog in ons vorig nummer aan te kondigen. Wie echter aandachtig de krantenprogramma's inkijkt zal het niet ontgaan zijn dat de *Radio Télévision Belge de la Communauté Française*, kortweg RTBF, op vrijdag 28 februari een programma aankondigde over "Brixham, een Belgische Vissersstad in Groot-Brittannië". De reportage kadert in de reeks "Jours de Guerre", een maandelijks programma over de gebeurtenissen tijdens de tweede wereldoorlog. In de uitzending werden fragmenten uit een vijftig jaar oude *vergeten* film over het verblijf van Belgische vissers in Brixham getoond. Een reportage-team trok naar Brixham en sprak er o.m. met de achtergebleven landgenoten Marcel Gallin, Albert Janssens en Maurice Coopman over de vlucht,

de Belgische vissersschool, de "Belgian Club" en de "Kappellestraat".

Ook HVB ging een paar jaar terug ter plaatse en bracht in het novembernummer van 1989 (nog enkele exemplaren beschikbaar) een reportage over Brixham waarin het leven in de stad die eens meer Belgische dan Britse inwoners telde aan bod kwam.

De redactie beschikt ook over een video-opname van het RTBF-programma en stelt de band ter beschikking van geïnteresseerden.

Gebeurtenissen in de visserij in 1946

Het pas verschenen *Jaarboek 1991* van de Bredense heemkring *Ter Cuere* bevat opnieuw een bijdrage over de visserij. Vorig jaar werden de gebeurtenissen in de visserij in 1945 in kronologische volgorde op een rijtje gezet. In het jongste jaarboek is het jaar 1946 aan de beurt.

Even vermelden dat de Oostendse vloot toen 188 vaartuigen telde, Zeebrugge 89, Blankenberge 23 en Nieuwpoort 99.

1946 is het jaar dat een aantal bekende diepzeetreibers in de vaart kwamen, o.a. O.85 Pasteur, O.86 Edison, O.293 Vanderweyden, O.294 Van Orley, O.297 Rubens, O.299 Breughel, O.301 James Ensor en ook de nog steeds actieve IJslander O.318 Belgian Sailer werd in dat jaar bij Beliard Crighton & Co te water gelaten voor de N.V. Zeevisserij en Handelsmaatschappij.

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

SNEL WEER VERDER? PADMOS LEVERT 120.000 MITSUBISHI DIESELMOTOR-ONDERDELEN UIT VOORRAAD.

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

Te weinig vissers?

Dat er sinds geruime tijd een 'bemanningprobleem' bestaat aan boord van Belgische vissersschepen is inmiddels genoegzaam bekend.

De zeevaartinspektie ondervindt dat hoe langer hoe meer vrijstelling gevraagd wordt om een volledige bemanning aan boord te hebben. Daarom zal de inspektie strikter toezicht houden. Vrijstelling op lange termijn zal niet meer worden verleend, ook opeenvolgende korte vrijstellingen zullen niet meer worden toegestaan wanneer het gaat om functies aan boord die weinig kwalifikaties vereisen.

Om hierop een strikter toezicht te kunnen uitoefenen zal vanaf 1 maart geen vrijstelling om te varen met één niet ingescheept bemanningslid meer worden verleend. Alleen in geval van heilkracht (bvb. wanneer een bemanningslid kort voor het uitvaren plots ziek wordt) zal nog maximaal 1 reis vrijstelling verleend worden. Verlof, deeltijds leren, het niet beschikbaar zijn van leerjongens of matrozen... worden niet als heilkracht beschouwd. Wanneer evenwel blijkt dat er een tekort is aan voldoende hoog gebrevetteerde bemanningsleden zullen er wel nog vergunningen kunnen afgeleverd worden.

Fish Expo 92

In de Hallen te Kortrijk gaat op 29, 30 en 31 maart e.k. de vakbeurs Fish Expo 92 door. De beurs telt meer dan vijftig exposanten om op 4000 m² een professionele en volledige manifestatie te organiseren. Alle produktgroepen (dwz. visprodukten én materiaal en diensten zoals koeling, winkeluitrusting, verpakking, kruiden, hygiëne en klein materiaal) zijn op de beurs aanwezig.

De organisatie van Fish Expo 92 weet duidelijk wat ze wil: een compleet marktverzicht met een direct belang voor de vishandelaar-vistraiteur. Ook de nevenactiviteiten staan in het teken van dezelfde strategie. Zo is er op 30 maart een visschotelwedstrijd. Op 31 maart wordt een seminarie georganiseerd dat inpikt op de vragen van de vishandelaar. Onderwerpen als opslag, versheids- en aankoopadviezen komen er aan bod.

Fish Expo heeft plaats in De Hallen te Kortrijk en is dagelijks open van 14 tot 19 uur. De toegang is gratis op uitnodiging of kost 200 BEF aan de kassa. Voor meer inlichtingen: 056 / 20.40.00 of fax: 056 / 21 79 30.

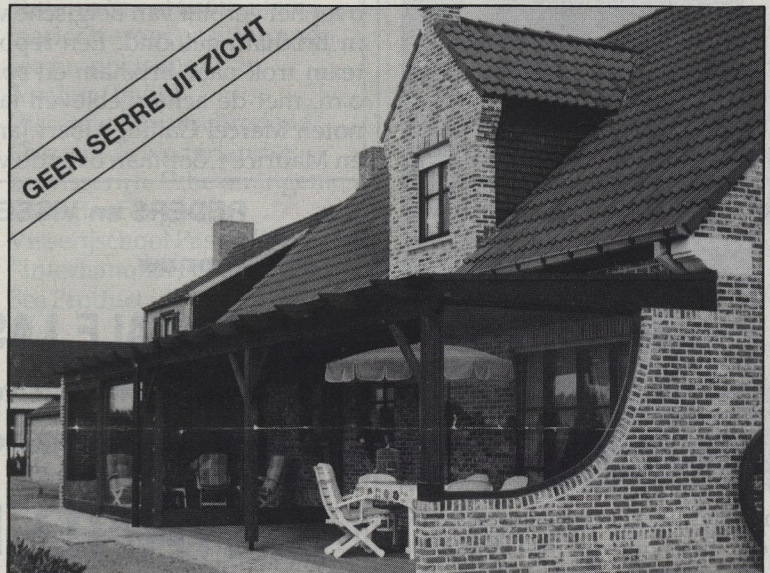
—
—
BBL
—

De bank die verder denkt
dan een bank

VERANDA
PERGOLA

Prefadis N.V.

HOUT



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

(Uitknippen en opsturen naar Prefadis, Spoorwegstraat 59, 8530 Harelbeke) Tel: 056 — 21.50.70

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

B
O
N

van hier & daar

Evolutie Belgische visserijsector

Zopas verscheen de jaarlijkse brochure "De evolutie van de Belgische visserijsector in 1990" uitgegeven door de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven. Het gaat niet om nieuwe cijfers. De brochure bundelt een aantal gegevens over vlootsterkte, aanvoer, handel, verwerking en tewerkstelling uit verschillende bronnen in een handig boekje. De handelscijfers over in- en uitvoer van visserijproducten werden reeds besproken in HVB nr. 6 van 7 juni 1991.

Wegens niet nader genoemde omstandigheden heeft te publikatie van de brochure op zich laten wachten. Het boekje is te bekomen bij de Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Visserij, Stadhuis, Leopold II-laan in Oostende (tel. 059-70.61.28) of bij de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, Blijde Inkomstlaan 17-21, 1040 Brussel (tel. 02-233.88.11, fax. 02-233.89.12).

Promotiefolder over de Oostendse vismijn

De langverwachte promotiefolder voor de Oostendse vismijn is klaar. "Promotie Vissershaven Oostende" (PVO) heeft de kleurenfolder in het Bestuursgebouw voorgesteld aan de pers. PVO is een vereniging die de promotie van de Oostendse vissershaven ter harte neemt. In de vereniging zetelen vertegenwoordigers van de havendirectie (R. Ghys), de Onderlinge Visafslag (W. Versluys), de N.V. Pakhuizen Oostende (W. Van Waes) en de Vislossersbond G. Van Waes (A. Baert).

'Mijn vissersleven in Engeland tijdens WOII'

Jaarlijks organiseren de vrienden van het nationaal visserijmuseum één of twee voordrachtavonden.

Deze keer lieten de organisatoren hun oog vallen op André Van Craeynest. Op 27 maart komt de gewezen kapitein van het opleidingsvaartuig 'De broodwinner' vertellen over zijn vissersleven in het Engeland van de tweede wereldoorlog. Op zijn eigen boeiende en sappige manier komt de schipper-oprust zijn geschiedenis vertellen in de Peerdevisser, het estamnet van het nationaal visserijmuseum te Oostduinkerke. Vrijdag 27 maart, 20 uur. Ingang gratis.

Crevits

Louis Crevits & zonen b.v.b.a.

import - export

allerlei kettingen en kettingmatten

ankers

herbruikbare materialen

visserijbenodigdheden

rubber ballen en rubber ringen

Zeebruggeaan 137,
8380 Lissewege (Brugge)

Tel: 050 / 54 48 33



H. Baelskaai 18,
8400 Oostende

Tel: 059 / 32 50 13

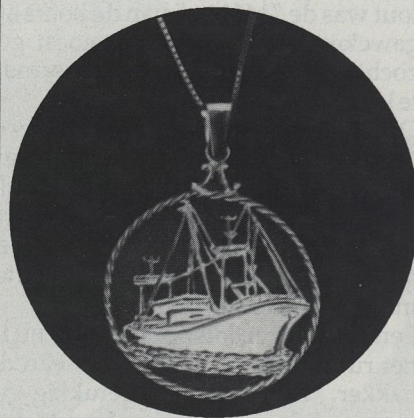
Tijdokstraat 3, 8380 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 45 85

Vanuit Nederland
09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

Gouden hangers (met kotter)



*Nu ook in
18 karaats*

De Parelvisser

exclusieve gouden sieraden



Joop de Vries

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

Faxen kan ook: 0031 - 5277 - 5383

De tragedie van het fregat "La Meduse"

IN HET LOUVRE te Parijs hangt een reusachtig schilderij dat de Franse schilder *Géricault* in 1819 maakte: "*Le Radeau de la Méduse*". Het schilderij stelt een vlot voor, bemand met enkele mensen, de zee is woest, donkere wolken en de koperen einder voorspellen een orkaan. De schipbreukelingen op het vlot zijn afgebeeld in de meest tragische houdingen. Het onderwerp van dit aangrijpend meesterwerk, dat voor de schilderkunst het begin van de romantische beweging betekende, is niet de vrucht van een ongebreidelde fantasie van de schilder, doch is werkelijk gebeurd. Het stelt een tafereel voor uit een der afgrijpselijkste rampen uit de geschiedenis van de zeevaart: het vergaan van het fregatschip "*La Méduse*".

Een Frans eskader kiest zee

Het gebeurde in 1816. Gedurende de oorlog met Frankrijk had Engeland de meeste Franse koloniën bezet. Na de val van Napoleon te Waterloo, beslisten de *Mogendheden* dat Frankrijk zijn oude koloniën terugkreeg. De regering van de Borubons stuurde bijgevolg expedities uit om het Franse koloniaal bewind te hernemen.

Op 17 juni 1816 vertrokken vier zeilschepen uit Rochfort: het fregatschip "*La Méduse*", de korvet: "*Echo*", de fluit "*La Loire*" en de brik "*Argus*". De bestemming: St. Louis, de toenmalige hoofdstad van Senegal. Aan boord bevonden zich de nieuwe gouverneur met zijn gevolg, bezettingstroepen en ander personeel, benevens een grote hoeveelheid bevoorrading ... vooral wijn van de beste soorten.

"La Méduse"

Het fregat "*La Méduse*" stond onder bevel van Kapitein *Le Chaumareys*, die, naast een zeer belangrijke voorraad wijn van uitstekende kwaliteit, ook zijn maitresse meegenomen had aan boord.

Bemanning en passagiers telden samen een 400 koppen, waaronder enkele zeer belangrijke personaliteiten. Daar was eerst en vooral de nieuwe gouverneur van Senegal: Monsieur *Schmultz* met zijn gevolg. Verder had men een Franse ingenieur, *Alexander* aan boord, benevens Monsieur *Piccard*, een advocaat met zijn familie: vier

dochters, zijn nicht, zijn zuster, zijn schoonmoeder en zijn vader.

Verder was er nog een Zwitserse dame aan boord die de veldslagen van Napoleon als marketenster had meegemaakt. Er waren nog officieren met de bezettingstroepen van alle kleur en ras, klerken, een dokter, bakkers en een hovenier. Enkele meisjes van zeer lichte zeden en enige avonturiers vulden dit bonte gezelschap aan.

Onder de avonturiers liet Monsieur *Richefort* zich vooral opmerken. Hij beweerde een vooraanstaand lid te zijn van de Philantropische Vereniging van Kaap Verde. Zeer opdringerig slaagde hij er in de kapitein er van te overtuigen dat hij ook nog een ervaren navigator was. De kapitein vroeg niets liever en gaf het bevel van zijn schip over aan Monsieur *Richefort*, waarna hij zich met zijn liefde en zijn voorraad wijn terugtrok in zijn kajuit.

Eerste moeilijkheden

De moeilijkheden waarmede men aan boord van de "*Méduse*" te kampen had, begonnen reeds in de *Golf van Biscaye* toen het fregat bijna aan de grond liep. De andere vaartuigen van het eskader wilden het schip ter hulp komen, doch dit was reeds vanzelf kunnen loskomen. Waarna men de tocht in konvooi zou verder zetten, maar tengevolge van een navigatiefout was de "*Méduse*" van de koers afgeweken, zodat opnieuw moest gezocht worden om het eskader samen te krijgen.

Op 22 juni, toen men *Kaap Finisterre* gepasseerd was, viel een jongen van 15 jaar over boord en verdrong als gevolg van allerlei tegenstrijdige reddingsmaneuvers: zo had men onder andere een zesriemsloep uitgezet met maar drie man aan boord!

Een paar dagen later brak brand uit in het ruim door de nalatigheid van de bakker. De brand kon gelukkig gelblust worden, maar de volgende dag brak opnieuw brand uit waardoor de bakkersoven volledig vernield werd.

Van Teneriffe naar St. Louis

Er was afgesproken dat vaartuigen van het eskader op de andere schepen zouden wachten op het eiland *Teneriffe* om vandaar gezamenlijk de verdere tocht naar *St. Louis*, aan de monding van de Senegalrivier, voort te zetten.

De vaart van *Teneriffe* naar *St. Louis* ziet er op de kaart heel eenvoudig uit. Van *Kaap Blanc* tot voorbij *Kaap Timiris* bevindt zich een uitgestrekte en gevaarlijke ondiepte, die nu ook nog op de Admiraliteitskaarten uitdrukkelijke onderrichtingen verstrekt aan de kapiteins.

Onverantwoordelijke navigatie

We kunnen veronderstellen dat Monsieur *Richefort*, die het bevel voerde op de "*Méduse*" ofwel onbekend was met de onderrichtingen van de Admiraliteit, ofwel onbekend was met het gebruik van navigatiehulpmiddelen en bijgevolg liefst onder de kust bleef varen waar hij ten minste enkele herkenningspunten zou vinden om zijn koers te bepalen. In ieder geval, eens vertrokken uit *Teneriffe*, stuurde hij recht op *Kaap Blanc* en het gevaarlijke rif aan. Op de korvet "*Echo*", die achter de "*Méduse*" voer, zag men wat er zou gebeuren en werd het gevaar en de verkeerde koers gesignaleerd aan de "*Méduse*". Monsieur *Richefort* gebarde echter van 'kromme haas' zodat men op de "*Echo*", na vruchteloze pogingen om de "*Méduse*" op de goede koers te brengen verkoos de lange maar zekere koers te volgen en de "*Méduse*" alleen liet. Kapitein *Le Chaumareys* was te verdiept in zijn maitresse en zijn voorraad wijn om nog te weten wat er aan boord van zijn schip gebeurde. Het was ingenieur *Corraerd* die de bemanning op de hoogte bracht van het verkeerde maneuver, Monsieur *Pierrard* van zijn kant vertelde aan iedereen dat een ramp onvermijdelijk was.

De "Méduse" loopt vast

Vaandreg *Maudet*, belast met de peilingen, meldde ondiep water, *Richefort* liet zich hierdoor niet in het minst beïnvloeden. Toen gebeurde het. Op 2 juli, om 15,15 u. liep de "*Méduse*" vast aan de grond. Het was niet ernstig: men was enkel op een zandbank gelopen en er was geen enkele plank gebroken. Het enige wat men kon doen om het schip weer vlot te krijgen was enkele kanonnen en enige zakken meel over boord te zetten. Kapitein *Le Chaumareys* verzette zich evenwel tegen het opofferen van kanonnen om het schip weer vlot te krijgen en Gouverneur *Schmultz* was er tegen dat en-

kele zakken bloem over boord zouden gezet worden. Het schip zou wel vanzelf vrij komen. En inderdaad, bij het volgende tij kwam het vaartuig vrij doch zette zich enkele ogenblikken later wat verder en dieper vast in het zand. Toen begon de verwarring. Monsieur *Piccard* achtte de bemanning aansprakelijk. De zeelieden wilden *Richafort* over boord werpen, de officieren werden prikkelbaar. Gedurende drie dagen bleef iedereen nog aan boord. In de plaats van plannen te maken voor de redding, werd onderling gekibbeld en gevochten, men bedronk zich aan de grote voorraad wijn en er begon een toenemende terreur te heersen onder de schipbreukelingen. Tot overmaat van ramp stak een storm op die het roer afbrak en verder de tuigage deed afknappen en bovendien grote schade toebrengde aan het wrak.

Geïmproviseerde redding

Toen nam kapitein *Le Chaumareys* het besluit om het schip te verlaten en "improviseerde" een reddingsplan. Er waren zes reddingsboten die samen plaats boden aan 250 man. Een van die reddingsboten bestemde *Le Chau-*

mareys voor zichzelf, zijn maitresse en een ruime selectie uit zijn voorraad wijn. Een andere boot was bestemd voor Gouverneur *Schultz* die eveneens een overvloedige voorraad levensmiddelen en wijn aan boord nam. De vier overige boten waren ter beschikking van wie er zich een plaats kon in bemachtigen. Hoewel de boot van de Gouverneur schandalig onderbevolkt was, werd iedereen die ze maar trachtte te bereiken met het blanke zwaard verdreven. De familie *Pierrard* die geen plaats kon vinden, zou op het zinkend schip moeten blijven, de advocaat wist evenwel een musket te bemachtigen en dreigde iedereen dood te schieten als zijn familie niet ergens aan boord van een reddingsloep zou geraken. Aldus konden de negen leden van de familie *Pierrard* gered worden.

Geen plaats

Toen de zes sloepen eindelijk konden afvaren bleven er nog 163 man aan boord benevens de Zwitserse marktenster. Er werd besloten een vlot te bouwen dat groot genoeg was voor al de overblijvenden met een aanzienlijke voorraad levensmiddelen. Het vlot mat 65 voet op 23, was bijgevolg ruim

genoeg, doch had niet voldoende drijfkracht zodat slechts 147 personen met hun voorraad op het vlot konden plaats nemen. De 17 man, die op het ogenblik van de afvaart van het vlot te dronken waren, werden dan maar op het wrak achtergelaten. Met de drenkelingen en hun voorraad levensmiddelen aan boord dreef het vlot nog altijd een meter onder water. De zes reddingsboten zouden trachten het vlot aan land te slepen, doch de koorden braken. Kapitein *Le Chaumareys* en de Gouverneur besloten dan maar, in gezelschap van de vier andere sloepen, door te varen naar *St. Louis*, waar ze behouden aankwamen, de ongelukkige drenkelingen op het vlot aldus aan hun bitter lot overlatend.

"Le radeau de la Méduse"

Wat zich nadien op het vlot afspeelde is onbeschrijfelijk. Eerst stonden de drenkelingen samengedrukt en tot aan hun middel in het water. Het vlot zwalpte op de woelige baren boven de zandbanken, er waren geen kabels, er was geen anker en men had geen enkele zeekaart. Tot overmaat van ramp viel het handkompas over boord en verdween in de golven. Als enige mondvoorraad had men enkele door-



weekte beschuiten en een weinig drinkwater. Er was even wel een overvloed aan wijn ter beschikking. De eerste nacht waren 20 personen verdwenen: waren ze van het vlot gevallen of had men ze eraf geworpen? Wie zal het vertellen? Bij het vallen van de tweede nacht besloten de soldaten, als men toch moest sterven, het op een aangename wijze te doen en werd een vat wijn aangebroken. De gevolgen waren zeer erg: ze werden hels dronken en er ontstond mouterij en een gevecht aan boord van het nauwe vlot. De marketentster viel in het water, doch kon gered worden door Monsieur Corraerd. Tijdens deze mouterij werden 60 man gedood, de volgende middag telde men nog 67 personen aan boord van het vlot. De drenkelingen waren haast zot van honger en dorst, men begon het leder van de uitrustingen op te eten, daarna at men een lijk dat op het vlot gevonden werd. De vierde dag telde men nog 48 mensen. Er ontstond een nieuwe mouterij van de Spaanse, de Italiaanse en de Afrikaanse soldaten tegen de zeeofficieren. 18 mannen werden hierbij gedood en velen gewond. De marketentster viel opnieuw in zee en kon

andermaal gered worden. De zevende dag waren er nog 27 overlevenden. Aan de hand van de voorraad wijn die nog aan boord was, berekende men dat er nog slechts 15 schipbreukelingen zouden kunnen overleven. Er werd een comité gevormd dat zou beslissen wie men in zee zou werpen, de marketentster bevond zich onder de 12 personen die dit wrede lot ondergingen. De 15 overblijvenden zouden nog 13 dagen op het vlot blijven. Ze voedden zich met mensenvlees, af en toe met vliegende vissen. Op het vlot vond met later nog wat tandpasta, 30 teentjes look en één citroen. Deze schipbreukelingen werden uiteindelijk opgepakt door de "Echo" die, na aankomst te St. Louis, uitgezonden werd om naar overlevenden van de schipbreuk te zoeken.

En intussen op het wrak

52 dagen na de gebeurtenissen zond Gouverneur Schmultz een schoener naar het wrak van de "Méduse" om het geld en de voorraden die nog aan boord waren op te halen. Van de 17 man die men op het wrak had achtergelaten, waren er nog 3 in leven. Slechts één van deze overblijvenden

zou voldoende herstellen om te vertellen wat er verder gebeurd was. De schipbreukelingen leefden van elkander afgescheiden en verscholen in hoeken en kanten van het wrak en verlieten enkel hun schuilplaats om voedsel te zoeken. Dat voedsel bestond uit kaarsvet en stukjes bacon. Ontmoetten twee schipbreukelingen elkaar op zoek naar voedsel, dan begon een verwoed gevecht met getrokken messen.

De nasleep

De overlevenden van het wrak werden naar St. Louis overgebracht, één onder hen bleef in leven en herstelde voldoende om terug te keren naar Frankrijk. De nacht voor zijn vertrek uit St. Louis werd hij vermoord in zijn bed. De moordenaar werd nooit gevonden. Wist hij te veel? Vreemd genoeg werd Kapitein Le Chaumareys nooit voor de krijgsraad gebracht noch voor enig ander onderzoekslichaam om zich te verantwoorden. Ook tegen Gouverneur Schmultz werd, naar het schijnt, nooit maar één klacht neergelegd. Was verder met Monsieur Richafort is gebeurd is niet bekend.

Jef Klausling



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

VISSERIJINSPECTEURS

Tijdelijke functionarissen van categorie B - (m/v) - FISP / 92

Er zijn tijdelijke posten vacant voor visserijinspecteurs die worden belast met de verificatie van de controlewerkzaamheden van de nationale inspecteurs in de havens en op zee, en met de administratieve voorbereiding van de inspectiebezoeken en de gevolgen die daaraan moeten worden gegeven.

Standplaats: Brussel.

Vereiste kwalificaties:

- onderdaan zijn van één van de Lid-Staten van de Europese Gemeenschappen;
- het diploma van volledig hoger middelbaar onderwijs bezitten;
- in het bezit zijn van:
 - hetzij een bevoegdheidscertificaat van de officier bij de nationale koopvaardijvloot, de marine of de zeevaartpolitie of van een bevoegdheidscertificaat van visserijinspecteur of van kapitein van een vissersvaartuig;
 - hetzij een diploma in de mariene biologie of in de scheepsbouwkunde;
- een beroepservaring van ten minste drie jaar bezitten welke verband houdt met de zeevisserij of met de controle op de zeevisserij;
- een grondige kennis bezitten van één van de officiële talen van de Europese Gemeenschappen en een behoorlijke kennis van een andere van deze talen; kennis van het Frans of van het Engels strekt tot aanbeveling;
- met een personal computer kunnen werken of bereid zijn daarmee te leren werken, strekt tot aanbeveling;
- geboren zijn na 31 december 1941.

De aandacht van de sollicitanten wordt erop gevestigd dat de uitoefening van de functie van visserijinspecteur vele dienst-reizen met zich meebrengt, alsmede verblijven van langere duur op volle zee, het overstappen in open zee van de ene boot naar de andere of het inschepen vanuit een helikopter. Deze dienstreizen kunnen plaatsvinden in perioden die weekends of feestdagen omvatten.

Sollicitaties van ambtenaren van de instellingen van de Europese Gemeenschappen worden niet in aanmerking genomen. Er wordt een overeenkomst aangeboden voor ten minste drie en ten hoogste vijf jaar.

De sollicitanten die het meest geschikt worden bevonden voor de functie, worden voor een onderhoud opgeroepen.

Belangstellenden worden verzocht uiterlijk op 10 april 1992 (het poststempel geldt als bewijs) onder vermelding van de referentie FISP / 92 (ook op de enveloppe) een gedetailleerd getypt (ten hoogste vier bladzijden) curriculum vitae, vergezeld van fotokopieën van de bewijsstukken als diploma's, getuigschriften en werkgeversverklaringen, te zenden naar:

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Administratieve Eenheid Aanwerving, Wetstraat 200, B-1049 Brussel.

Binnenkort in de literaire boekhandel!

Op 2 mei e.k. wordt in de Oostendse galerij 'De Peperbusse' het tweede boek van HVB-hoofdredakteur Flor Vandekerckhove aan het publiek voorgesteld.

Het boek — een roman — vertelt het verhaal van een 'kaaischrijver' die in de netten van een kasteelvrouw verzeild geraakt. In het kasteel, ver weg van zijn misereabele kaai, probeert hij — ondergedompeld in luxe — zijn roman te schrijven. Hijervaart daarbij tot zijn eigen verbazing dat de weelde waarin hij terecht gekomen is zwaar in zijn nadeel werkt.

Wanneer hij op het kasteel ook nog iemand anders leert kennen blijkt hij niet alleen in zijn schrijven geblokkeerd te zijn, ook zijn seksuele potentie heeft er een serieuze deuk gekregen.

Reden genoeg om uit het kasteel te ontsnappen! Hoe hij daarbij 'geholpen' wordt door een overval van de anti-terreurbrigade kunt u lezen in de roman Het Kasteel.

Ook de meer beslagen lezers vinden in het boek hun gading: betreft het hier en roman in een roman? of een roman over een roman? Wat hebben liefde en sex, schrijversblokkade en impotentie met elkaar te maken? En vooral: wie is wie in dit nieuwe boek?



Nieuw!

De eerste honderd exemplaren van de roman Het Kasteel worden voorbehouden aan de lezers van HVB. Zij kunnen voorintekenen door 550 Bf te storten op rekening 384-0596581-18 van HVB. Zij krijgen dan bij verschijning een genummerd en ondertekend exemplaar toegestuurd.

Oostendse garnaaltrofee opnieuw voor O.110

Op vrijdag 6 maart wordt te Oostende de "Garnaaltrofee" opnieuw uitgeleerd aan de gebroeders Roland en Charles Verbiest van de O.110 *Jeaninne-Margeret*. Aangezien de trofee in 1972 in het leven werd geroepen door de *Orde van de Garnaal* is het dit jaar de twintigste keer dat de onderscheiding wordt uitgereikt. Op één uitzondering na ging de trofee steeds naar dezelfde vaartuigen. Reder Gilbert Viaene van de O.101 *Benny* mocht de trofee vorig jaar voor de negende keer in ontvangst nemen. De gebroeders Verbiest mogen voor de tiende keer de trofee in de mast voeren. De O.190 *Renilde* van Lucien Desmit ging één keer met de eer lopen.

De *Garnaaltrofee* wordt toegekend aan de bemanning die de hoogste garnaalbesomming boekt. Voor de O.110 bracht de verkoop van 16.026 kg garnaal 2.838.000 frank op.

Bewijs voor illegale tong Z.99 ontbreekt

In ons vorig nummer maakten we melding van een opgemerkt artikel in het Nederlandse "*Visserijnieuws*" waarin de vangstgegevens uit het logboek van de Z.99 in twijfel worden getrokken. Bedoeld werd dat het Belgische vissersvaartuig ook na de sluiting van VIId nog de tongvisserij in de Noordzee zou bedreven hebben. Onderzoek wees uit dat de bemanning van de Z.99 *Terra Nova* na 20 december niet meer in het betrokken gebied werd waargenomen en dus vrijuit gaat.

De Z.99 loste eind vorig jaar 10.000 kilogram tong in Den Helder op een ogenblik dat de tongvisserij in de Noordzee gesloten was. Het tijdstip én de hoeveelheid wekten verbazing op. Uit een onderzoek van de Algemene Inspektiedienst (AID) bleek dat de schipper zijn vangstgegevens zo inschreef dat hem niets te verwijten viel. Volgens het logboek vertrok het vaartuig uit Zeebrugge richting Oostelijk Kanaal (vak 30 FO, sektor VIId) en ving daar op 18 december 100 kisten tong. De volgende dag nog eens 105 kisten. Vervolgens stoomde de Z.99 naar de centrale Noordzee (IVb) waar een vangst van 15.000 kg schol werd ingehaald en liep op 29 december Den Helder binnen. "*De opgegeven hoeveelheden bleken juist te zijn. Omdat*

ook de AID haar twijfels had over het opgegeven gebied VIId, werd bij de Kustwacht nagetrokken of de Z.99 op genoemde dagen misschien was waargenomen. Dit bleek niet zo te zijn, zodat niet kon bewezen worden of er sprake was van een illegaal tongaanbod" schrijft "*Visserijnieuws*".

O.124 Fighter reeds naar de Golf van Biscaje

Ongebruikelijk vroeg op het jaar stoomden de eerste bokkers naar de Golf van Biscaje. Dat was reeds het geval met de Z.54 *De Bounty*, Z.60 *Blue Angel*, Z.78 *Vertrouwen* en Z.89 *Sandra*. Maandag 24 februari was de O.124 *Fighter* aan de Oostendse afslag met 200 bennen (10.000 kg) diverse vis en 12.000 kg tong uit de Golf. De O.124 had er 14 zeedagen voor over. De trek naar de Golf wordt dit jaar uitzonderlijk vroeg ingezet. In het verleden was de Golfvisserij een bedrijvigheid die hoofdzakelijk juli en augustus aan de orde was.

Onze vloot beschikt dit jaar over 65 ton tong in de Golf (evenveel als vorig jaar), vermeerderd met 273 ton tong afkomstig van een ruil (3.713 ton haring) met Nederland.

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen

JANUARI 1992

Verandering benaming onderneming en verandering tonnemaat:

□ Z.27 MERCURIUS, eigendom Mercurius Rederij NV, Vuurkruiserstraat 5, 8301 Knokke-Heist. Gt. 218 - Nt. 65. Zeebrief: 15.01.92

Inbouw nieuwe motor en verandering tonnemaat:

□ Z.583 ANGELINA, eigendom Rederij Hertsens BVBA, Graaf d'Ursellaan 18, 8301 Knokke-Heist. Gt. 149 - Nt. 44 Motor ABC 750 pk - 552 kW, bouwjaar 1992. Zeebrief: 31.01.92

Verandering Scheldevisserijvloot - nieuw vaartuig (in te schrijven bij de vaartuigen die alleen binnengaats mogen vissen):

□ BOU.139 BOLLEKE, eigendom Van Der Veen Daniël, IJzerstraat 58, 8370 Blankenberge. Roepnaam OPFI; l.o.a. 9,80 m.; Gt. 13; bouwjaar 1987; zelfbouw; staal; motor Daf 155 pk - 114 kW bouwjaar 1987; boomkorvisserij.

Overheid en zeeroverij

ZOLANG ER GEEN centrale macht bestaat, is het werkelijk elk voor zichzelf, met het recht op individuele représaille dat schadevergoeding moet verzekeren.

Doorgaans, zeker in de 14de en in de 15de eeuw, wordt onderhandeld van stad tot stad, van stad tot vorst, van vorst tot vorst, met eventueel toekenning van "lettren van maercke", die het recht op schadeverhaal dan toekennen aan de benadeligde, bij middel van gewapend verhaal op de schuldige of zijn landgenoten. Er is echter geen veiligheid op zee zolang er geen centraal geleid politievertoon bestaat.

Het bleef trouwens niet enkel bij zeeroverij, want de zeerovers gaan inderdaad soms over tot echte raids te lande. Men trachtte dan ook de kust vanuit het land te beschermen; vandaar de maatregel van hertog *Filips de Stoute*, die in 1387, deed overgaan tot de omwalling en de versterking van Nieuwpoort, terwijl tevens ook Duinkerke en Grevelingen, als uitkijkposten tegen het toenmalig Engelse Kales, werden omwijd en verwerkt. Omstreeks 1399 geraakten, zoals zo vaak, de betrekkingen tussen Engeland en Vlaanderen, ingevolge zeeroverijen, weer eens gespannen. En-



gelsen en Vlamingen vielen, als diverse wederzijdse weerwraakmaatregelen, elkaar op zee voortdurend aan. Talrijke Vlaamse vissersvloeden werden door de Engelsen gepraaid en in Hull of in het toen Engelse Kales opgebracht. Daarop trad de admiraal van Vlaanderen, Jan Blankaert, belast met de zaken van de zee, brutaal op en gaf bevel dat Vlaamse zeerovers op hun beurt Engelse vissersvloeden zouden over-

gelsen en Vlamingen vielen, als diverse wederzijdse weerwraakmaatregelen, elkaar op zee voortdurend aan. Talrijke Vlaamse vissersvloeden werden door de Engelsen gepraaid en in Hull of in het toen Engelse Kales opgebracht.

Daarop trad de admiraal van Vlaanderen, Jan Blankaert, belast met de zaken van de zee, brutaal op en gaf bevel dat Vlaamse zeerovers op hun beurt Engelse vissersvloeden zouden over-

vallen en ook de Engelse wolschepen zouden opleiden.

Dit zal later op analoge wijze gebeuren onder *Jan zonder Vrees*. Er werden aldus grootscheepse rooftochten in de Noordzee en in het Kanaal georganiseerd, onder de leiding van twee bastaardzonen van de vroegere Vlaamse graaf *Lodewijk van Male*, en dit met de hulp van de vissers van de zeesteden tot en met Blankenberge, Sluis en Biervliet.

Zoals naar gewoonte bleef het niet bij aanvallen op de Engelsen, maar groeide dit uit op zuivere zeeroverij vanwege de Vlamingen, o.a. op de schepen van de Noordduitse Hanzesteden. De Vlaamse Overheid, de Vier Leden van Vlaanderen, moest zeer spoedig een einde stellen aan de grote onderneming die in zuivere zeeroverij

op bevriende schepen aan het uitgroeien was. Men besloot zelfs tot de verbanning van een der leiders van het geheel. Een van de meest beruchte overvallen en plunderingen van de Engelsen op de Vlaamse kuststreek, was in 1403 de landing innewaarts tot Wulpen, waarover men in de eigentijdse documenten spreekt als "*van den rove ende brande ghedaen bi den Ingelschen te Wulpen*". Het komt ook soms tot echte

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

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

VOOR VLUJGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE
Bruggelaan 12, BREDENE

☎ (059) 32 31 80

vlootdemonstraties tegenover de zeerovende Vlamingen.

Zo beschouwden de Engelsen in 1405 dat de zeerovende Vlamingen een echte oorlog aan het voeren waren en ze beantwoordden de zeerovende wandaden met een zware vlootdemonstratie vòdr de Vlaamse kust. De zopas versterkte zeesteden Grevelingen, Duinkerke en Nieuwpoort werden bedreigd en er vond zelfs een landing plaats aan het Zwin, waar de koopvaardis-schepen werden geplunderd.

Bovendien was de visserij dus, een noodzakelijke bedrijvigheid voor de bevoorrading van het land, het grote slachtoffer van de ongere-geldheden op zee. Bijkomende economische moeilijkheden werden eveneens veroorzaakt door de aanvallen op schepen van de Noordduitse Hanze, die nochtans zo belangrijk was voor de bloei van Brugge en het ganse handels-verkeer rond het Venetië van het Noorden.

Hertog Filips de Goede en de Engelsen

De geschiedenis van de pogingen vanwege allerlei overheden om rust op zee te bereiken is moeizaam te volgen. In feite is de man die goede betrekkingen met de Engelsen ter zake serieus probeerde te bezorgen, een van de eerste centralistisch ingestelde vorsten onzer gewesten, *Filips de Goede*, zoon van *Jan zonder Vrees*, hertog van Bourgondië. Hij wendde zich, zelf Fransman, af van de Franse koning en sloot in mei 1420 een militair en politiek bondgenoot-schap met de Engelse koning. Helaas, zeer doorslaggevend was dit bondgenootschap niet, vermits de Engelse hertog van Gloucester het geheel dwarsboomde en

militair optrad tegen de hertog van Bourgondië. *Filips de Goede* was zelfs verplicht, tijdens de oorlog die hij tegen Gloucester aanging, beroep te doen op de vissers van de Vlaamse havens om zich paraat te houden met "*hemlieder grote scepen omme te dienen minnen geduchten heere, by also dat van node ware*", d.i., in ander woorden, om bereid te zijn om met hun schepen een krijgsvloot te vormen te zijnen dienste. Het verbond met Engeland werd trou-wens verbroken in 1435 en de vrede met Frankrijk werd hersteld. In 1439 werd opnieuw met Engeland vrede gesloten, maar dit kon zoals bij de vorige pogingen de zeeroverij niet uit-schakelen. Een taai beest!!

De Vlamingen trokken dan ook wij-selijk uit de gang der gebeurtenissen, zoals hiervoren geschetst, de les dat ze vooral op zich zelf waren aan-gewezen om zich te beveiligen.

De Zeesteden grijpen in

Het is dan de reden waarom de Vlaamse zeesteden besloten zich met eigen oorlogsschepen te gaan verde-digen tegen de talrijke roverijen op zee en op de kust.

Op deze wijze ontstonden de eerste konvooschepen en begon de kon-vooiëring van de visserij tegen de zee-rovers. Het toenmalig Vlaamse Duin-kerke was daar reeds mee begonnen in 1438, toen Holland in oorlog was geraakt met de Duitse Hanze, en had toen het besluit genomen enkele "*vreit-schepen*" of "*geleidschepen*" uit te rusten. Ook de zeeroverijen van de Noord-duitse steden, vnl. Bremen, waren tal-rijk en brachten natuurlijk veel last mee voor de Vlaamse kuststeden, zodat Oostende en Nieuwpoort even-eens, 1445, enkele oorlogsschepen in de vaart brachten.

Maar, indien de visserij, vooral de ha-ringvisserij, gedurende haar jaarlijkse twee grote reizen naar de vang-

plaatsen in de Noordzee, thans op een zekere beveiliging kon reke-nen, was de zeeroverij daarmee niet lamgelegd.

De onveiligheid werd herhaalde-lijk veroorzaakt door de Engelse graaf van Warwich die, midden de Frans-Engelse twisten van die tijd, de zee onveilig maakte. Dit bracht de hertog van Bourgondië ertoe in 1471 een 24 oorlogsschepen in de vaart te brengen om er de zee-roversvloot van Warwich mee te bevechten, en uiteindelijk ook te verslaan.

Niet enkel de Engelsen waren lasti-ge burens, ook de Fransen sloegen toe. Deze hadden in 1472, in volle haringseizoen, in de haringmaand november, 18 Vlaamse haringbui-zen bij Norwich opgeleid, en in 1473 vielen rovers van Dieppe de Bourgondische schepen aan en namen zelfs de bevelhebber *Antonie van Bourgondië* gevangen.

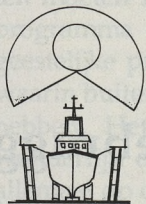
Alle verdragen ten spijt bleef de zeeroverij voortduren. Dat echter de door Nieuwpoort en Oostende uitgeruste konvooschepen goed werk deden, werd bewezen door het feit dat *Karel de Stoute*, midden de blokkade van de Franse *Lodewijk XI*, de Vlaamse konvooschepen in zijn vloot wenste in te lijven.

De bemanningen van de konvooi-schepen waren ook niet altijd be-stand tegen de bekoring om ietwat te gaan roven.

We vernemen aldus dat de bema-ning van het konvooschip van Nieuwpoort, in september 1478 werd veroordeeld wegens zeero-verij ten nade van Engelse koop-lieden en ze een zware schadever-goeding diende te betalen aan de aangevallen eigenaars.....

(Vervolgt)

Walter Debrock



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 Bõrlim nv Prins Filipisdok

Dienstverlening:

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

Raadpleeg ons:

- redelijke prijs
- kwaliteit
- snelheid
- total service

GROOT-BRITTANNIE

'Pocket'vaartuig

Onlangs werd de eerste 'Pocket beamer' in gebruik genomen in Fleetwood. Het gaat om een vaartuig van minder dan 12 meter (46 ft) en 5,5 m. breed. Over alles meet het boomkorvaartuig 13,95 m., boomkorlengte 4 m. en een schroef van 1.500 mm. Een Cummins NT 855M zorgt voor de aandrijving. Het vaartuig werd gebouwd op de *Cornish Yard A. & J. Marine*. Om trent de prijs geen geheimdoenerij: 250.000 pond of ongeveer 15 miljoen frank.

Inzake uitrustig zijn alle voorzieningen van grote treilers aanwezig. De machinekamer is voorzien van vuurvaste bekleding, waterdichteschotten en tal van andere veiligheidsvoorzieningen. Het vaartuig werd gebouwd onder toezicht en voldoet aan alle veiligheids- en stabiliteitsvoorwaarden die het Seafish-certificaat vereist.

DUITSLAND

6,4 miljard frank vis

Volgens het jaarrapport van het Duitse Ministerie van Voeding, Landbouw en Bosbouw werd door in 1990 - dus nog voor de eenmaking van Duitsland - door de westduitse vloot voor 321 miljoen DM (6,4 miljard frank) vis aangevoerd. Een derde van de opbrengst is afkomstig van de kottervloot, tweederden van de diepzeevisserij. De vangsten van de schepen onder Duitse vlag bedroegen 61.300 ton. De hoeveelheid is nauwelijks voldoende om 5 tot 8 procent van de binnenlandse behoeften te dekken. De import van vis lag met 1.113.000 ton achttien keer hoger dan de eigen aanvoer. Het grootste gedeelte van de ingevoerde visserijproducten komt uit Denemarken, terwijl Nederland op de tweede plaats komt.

De Duitse vloot bestond begin 1991 uit een tiental diepzee treilers, 35 middenslagvaartuigen, 527 eenheden voor de kustvisserij en een twintigtal mosselschepen.

FRANKRIJK

Brusselle en Marelec op 90 meter-schip

Winchbouwer Brusselle uit Nieuwpoort mocht een speciaal ontworpen lier leveren voor een van Franrijks grootste diepzee treilers. Het gaat om

de weliswaar twintig jaar oude en 90 meter lange *Joseph Roty II* van *Comapeche* uit Saint-Malo die volledig verbouwd en uitgerust werd voor verwerking aan boord van blauwe wijting, kabeljauw, schelvis, heek, rog en andere platvis. Brusselle mocht een split-winch van eigen ontwerp plaatsen zoals er voorheen nooit een geleverd werd in Frankrijk. De winch is goed voor 3.700 meter kabel van 27 mm op elke trommel.

De firma Marelec, eveneens uit Nieuwpoort, mocht zijn nieuwste trekkrachtveiligheidssysteem Synchronmar IID leveren.

Het schip, voorzien van een 4.000 pk *Sulzer*-motor, is werkzaam in het noordwestelijke deel van de Atlantische Oceaan. De vangsten worden aan boord verwerkt tot diepvriesblokken van 7,5 kg surimi.

Telex - telex - telex - telex - telex -

□ Begin februari verkochten verschillende Belgische schepen in Lauwersoog en Den Helder. In Scheveningen kwam de vangst van de Z.34 *Northern-Sky* en Z.87 *Nele* op de vloer. □ De Z.87 kwam later op de maand ook in Colijnsplaat aan de markt. □ Ook de volgende weken kwamen regelmatig Belgen aan Nederlandse afslagen in Scheveningen, Lauwersoog en IJmuiden. □ BSM in Breskens herstelt de schade die de Z.134 *Mercator* bij een aanvaring op zee opliep. □ Bij Padmos in Steldam werd de Z.462 *Zeeperel* voor een onderhoudsbeurt drooggezet en ook de O.190 *Renilde* ging er uit het water voor een nieuwe schroefas en revisie van de vislier. □ De Z.506 *Noordpool* nam de Z.78 met motorschade op sleeptouw naar Goedereede. Padmos ontfermde zich over de herstelling van de Stork-hoofdmotor. □ De N.350 *Collette* die in Urk te koop lag heeft een nieuwe eigenaar gevonden in het Friese Stavoren en zal voor de IJsselmeervisserij ingezet worden.



LIPS FRANCE

**Zoekt aan te werven:
Verantwoordelijke
schroevenreparatie
Agentschap DUNKERQUE**

Functie:

- het ontwikkelen van een bestaand klantenbestand in de regio tussen LE HAVRE (Fr.) en KNOKKE-HEIST (B.),
- Adviseren van het cliënteel (scheepswerven en reders),
- technische steun en assistentie verlenen aan personeel,
- verkoop van onze producten.

Profiel:

- zin voor verantwoordelijkheid en zelfstandig organisatietalent,
- scheepswerktuigkundige 2de of 3de klas,
- commercieel ingesteld,
- service minded,
- bereid tot verplaatsingen ongeveer 60% van de arbeidstijd,
- talenkennis: Frans en Engels.

Herkent u zich in dit profiel,
stuur dan uw C.V.

LIPS FRANCE
att. Mr. L. De Hertogh
149 Place de l'Estaque
13016 MARSEILLE
FRANCE

DELTA FLEX

Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge

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

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

Privé: 050 / 41 76 19. Fax: 050 / 54 68 02

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

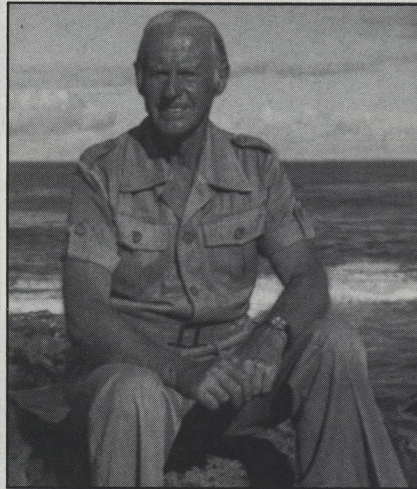
Thor Heyerdahl

NUIEDEREEN HET over Columbus heeft, de ontdekker van Amerika, is het goed nog even te kijken naar het leven van Thor Heyerdahl, de man die in de zeventiger jaren 'bewees' dat de Vikings al honderden jaren voor Columbus voet aan wal gezet hadden in de nieuwe wereld. Wie is deze Heyerdahl: een wilde avonturier of een ernstige man van de wetenschap?

THOR HEYERDAHL IS nu al een goed stuk in de zeventig en heeft een goedgevuld leven achter zich. Deze ontdekkingsreiziger-wetenschapper-showman (en geestelijke vader van onze eigen 'vlottende' matroos Fons Oerlemans) stak in 1970 de Atlantische Oceaan over in een rietenschip. Vanaf dat moment moest niemand meer afkomen met het argument dat zo iets niet mogelijk was... en dus, zo stelde Thor het, is het zelfs zeer waarschijnlijk dat Columbus niet de eerste Europeaan was die voet aan wal zette in Amerika.

De 'schepen' die hij voor zijn exploten liet bouwen — de Kon-tiki, de Ra — spreken vandaag nog tot onze verbeelding. Wie is deze man die indertijd met zijn avonturen het wereldnieuws haalde?

Ongetwijfeld is hij het soort ontdekkingsreiziger dat niet in de proeven van het ruimtevaartprogramma zou slagen. De astronauten moeten zich immers aan een programma van lichamelijke en geestelijke proeven onderwerpen waarin buitenbeentjes geen plaats hebben. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de uitverkorenen allemaal op elkaar lijken: gezond, 'clean', godvrezend, kortgeschorren, er lijkt er niet één bij te zijn die hoge bloeddruk heeft of pakweg, uitgroeiende teennagels... Ze hebben allemaal één vrouw (of voor de vrouwen één man), twee kinderen



en een huis in een slaapwijk. En als een paal boven water staat dat niet één van hen er ook maar van zou dromen één van de bevelen uit het controlecentrum te negeren.

Thor zou daar dus allemaal nogal wat moeilijkheden hebben.

Bevelen uitvoeren? Ho maar. Al heel zijn leven heeft hij het er moeilijk mee maar een radertje van een grote machine te zijn. Wanneer hij met zijn jonge bruid ging leven bij de inboorlingen in de Stille Zuidzee was dat gedeeltelijk als protest tegen het conformisme van onze moderne maatschappij, en vanaf dat moment tot vandaag heeft hij nooit een nine-to-five-job aangenomen. Regelmatige werktijden en een vaste plaats in de hiërarchie zijn gewoon niet aan hem besteed.

Eén van de laatste ontdekkingsreizigers?

Het is daarbij niet duidelijk of Heyerdahl zomaar in de categorie van ontdekkingsreizigers kan ondergebracht worden. Hij is er niet op uit getrokken om *nieuwe* landen te ontdekken, maar om ons op een geheel nieuwe manier te doen nadenken over hetgeen wij al kennen. Hij kan nog het best omschreven worden als een wetenschapper-avonturier.

Na het kon-tiki avontuur deed hij zowat alle oceanen aan. Hij is er daarbij rotsvast van overtuigd dat als er nog

iets te ontdekken valt op deze planeet dat zal gebeuren op de oceanen. Met andere woorden, voor Heyerdahl zijn de oceanen de laatste uitdaging om onze wereld te begrijpen. En altijd hebben zijn avonturen meer met de verbeelding te maken dan met wetenschap. Voor hem is de *mythe van Atlantis* bijvoorbeeld gewoon meer dan een romantische droom.

Steeds ging hij af op zijn intuïtie. Heyerdahl bedacht iets, veronderstelde iets, en probeerde het prompt in de praktijk om te zetten. Uiteraard keek de academische wereld van geleerden nogal neer op de exploten van de man. Zij noemden hem een avonturier, een amateur, een showman en een playboy. Toch heeft al dat over-en-weer-gezeil van Thor wel degelijk wetenschappelijke verdiensten gehad. Bijvoorbeeld. In de dertiger jaren vroeg de wetenschap zich af hoe de Polynesische Eilanden ooit bewoond zijn kunnen worden. Zij zagen daarbij de stromingen in het water over het hoofd. Thor Heyerdahl wees hen erop.

Maar dat belet niet dat Thor ook een showman is, de safaripakken waarin hij gekleed gaat, vormen een onderdeel van een imago dat hij creëert en dat dient om de nodige fondsen te verzamelen om zijn expedities te bekostigen.

Wat motiveert Heyerdahl om er tot op zo'n hoge leeftijd mee door te gaan: *'Ik ga op zoek naar het begin van de beschaving, en ik ga ervan uit dat er verschillende bronnen bestaan. Sommige daarvan liggen verscholen onder het woestijnzand... of op de oceanenbodem. We zijn eraan gewoon aan Atlantis te denken als aan een science-fictionfilm over marsmannetjes. Persoonlijk geloof ik niet dat de aarde ooit door een buitenaards wezen bezocht werd, maar ik weet wel dat de oceanen niet altijd dezelfde vorm gehad hebben. Ooit is er land geweest waar nu geen land meer te bespeuren valt. De mythe over Atlantis mogen we niet te vlug naast ons neerleggen.'* (fv)

Vragen & antwoorden

de politieke rubriek van HVB

Tijdens de installatievergadering van 22 januari heeft de Visserijkommissie van het Europese Parlement de Fransman Lataillade opnieuw verkozen tot voorzitter, terwijl de Belg Pol Marck werd verkozen tot eerste ondervoorzitter.

Marck is sinds 1984 lid van de Visserijkommissie, eerst als plaatsvervangend, dan als effectief lid. Hij heeft er zich vooral beziggehouden met het akkoord van de EEG met Marokko. Ook was hij zeer actief bij de perikelen van de Belgische vissers in de Golf van Biskaje en de Britse 12-mijlszone.

In de Oostendse gemeenteraad vroeg raadslid Laridon hoe het zat met de beloofde renovatie van het stedelijke Noordzee-Aquarium. Verleden jaar werd daarvoor reeds een bedrag van 300.000 frank uitgetrokken op de begroting, maar tot vandaag werd daar nog niet mee gewerkt.

Het college besliste er echter anders over: *'Na een... verslag van deskundigen besliste het... echter de renovatie van het gebouw in zijn totaliteit te herzien. De toestand is dermate dat men met 300.000 fr. niks kan uitrichten...'*

Raadslid Hennaert vroeg in de gemeenteraad van dezelfde stad wanneer de zwarte palen die in de geroeveerde haven werden geslagen een

kleurtje krijgen. 's Nachts zijn dat gevaarlijke dingen, zo stelde rederaadslid Hennaert. Ook maakte hij het college er opmerkzaam op dat de ingang van de vissershaven niet aangegeven is.

Zodra er geld beschikbaar is, zo luidde het antwoord, zal de Dienst der Kusthavens de palen schilderen, voor wat betreft de markering van de vissershaven met SB en BB lichten werd advies gevraagd aan de Nautische directeur van het Loodswezen.

Nog in de Oostendse gemeenteraad vroeg raadslid Ghesquiere op 11 februari hoeveel asverstrooiingen op zee er te Oostende plaatsgegrepen hadden. Dat had het raadslid niet moeten doen, want het antwoord daarop stond reeds afgedrukt in HVB van 7 februari (p.46).

Uit het antwoord op een vraag van Johan Vande Lanotte bleek dat de nieuwe gemeenschapsminister voor Economie Vandenbrande overweegt een verandering aan te brengen in het systeem van scheepskredieten. Het zou in de bedoeling liggen niet meer de reders, maar wel de scheepswerven te subsidiëren. Eén en ander heeft al voor gevolg dat er terzake al een polemiek ontstaat tussen het ACV-metaal en de Rederscentrale.

Grote visaanvoer in Zeebrugse vismijn

In het vooruitzicht van de carnavalfeesten in Heist liepen heel wat vaartuigen binnen in Zeebrugge. Voor de markt van maandag 2 maart stonden twintig vaartuigen op het bord. De aanvoer was goed voor 55.000 kg tong, 70.000 kg schol, 2.000 kg kabeljauw en bijna 20.000 kg andere soorten. De diverse aanvoer, o.m. zalm, was nog eens goed voor 3.700 kg. Al les bijeen kwam dit neer op bijna 150.000 kg.

Meer dan 4.000 kg sprot in Oostendse vismijn

Vrijdag 14 februari haalden de kustvaartuigen O.20 Goewind, O.100 Emilie en O.455 Zeesymphonie in enkele trekken elk een aanzienlijke hoeveelheid sprot aan boord. De sprotscholen waren door de noordoostenstorm van de vorige dagen naar de kust gedreven. Amper twintig minuten lopen van de kust ving de O.455 al vlug 1.000 kg sprot, voor de O.20 was dat 1.200 kg en de O.100 geraakte zelfs aan 2.000 kg visjes. De ongewone vangst van zeer goede kwaliteit werd uitzonderlijk op zaterdag 15 februari in de Oostendse vismijn geveild tegen prijzen van 8 tot 19 frank per kilogram. Zoektochten naar de scholen in de loop van de volgende dagen leverde nauwelijks nog iets op. De sprot was even vlug verdwenen als hij gekomen was. Een sprotseizoen van korte duur.

ZV roept Zeebrugse reders bijeen



Een dertigtal reders gaf gehoor aan de oproep van de ZV om de vergadering bij te wonen. (foto gw)

Op initiatief van de Zeebrugse Visveiling werd op 28 februari een bijeenkomst belegd met het rederscliënteel. Aanleiding voor de gedachtenwisseling was de aangekondigde staking vanaf maandag 6 april door de vzw Zeebrugse Viskopers (ZVK). Op de bijeenkomst zette algemeen directeur van de ZV zijn standpunt uiteen en gaf de reders garanties voor de mogelijke problemen die vanaf maandag 6 april zouden kunnen ontstaan. Een en ander moet de volgende dagen nog verder uitgesproken worden met de vertegenwoordigers van de beroepsorganisatie.

Niettegenstaande het om een besloten vergadering ging bracht een niet geïdentificeerde telefonische oproep enkele persmensen naar de Nautic Club waar de bijeenkomst plaats greep. De persmensen hadden begrip voor de situatie en bleven dan ook weg uit de bijeenkomst.

Zoals bekend heeft de ZVK beslist om vanaf april voor onbepaalde termijn geen aankopen meer te verrichten in de vismijn van Zeebrugge.



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:

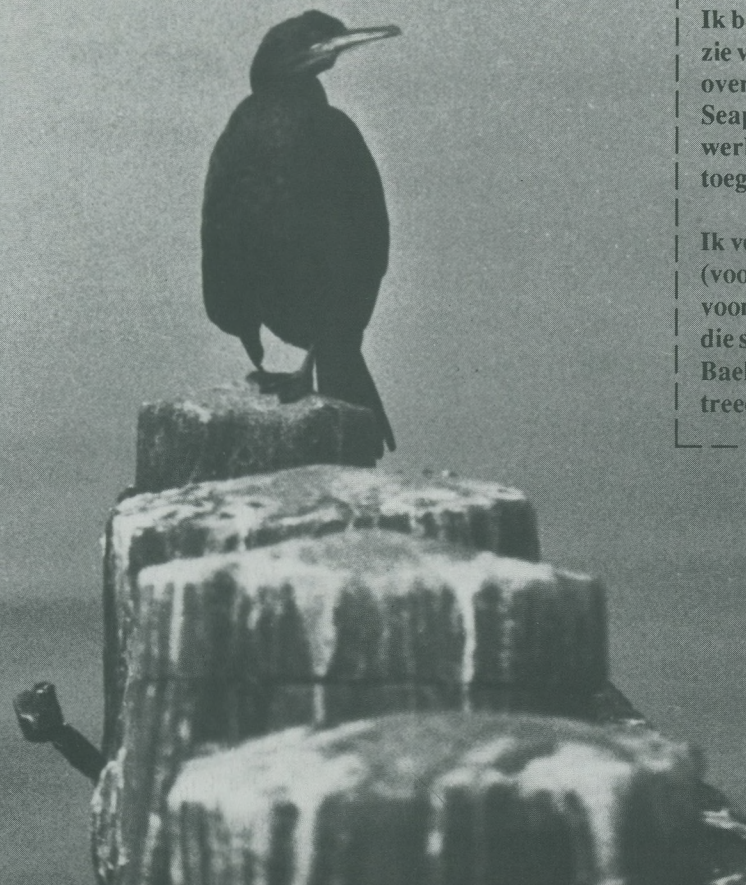
Straat en nr:

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.