# HVB

HET VISSERIJBLAD

## Speciaal nummer visserijscheepswerven

* Seghers: het einde?
* A.C.V.: moet scheepsbouw verdwijnen?
* overzicht: 72 nieuwe vissersvaartuigen in 10 jaar
* Westerse technologie voor Russische vloot
* Te water: Z.47 'De Marie-Louise'
* Scheepswerf: maak zelf je boot!

59 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 4 - 3 april 1992 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

# Hulp in Nood

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

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

Kantooruren: dinsdag - donderdag tussen 9 en 12 uur

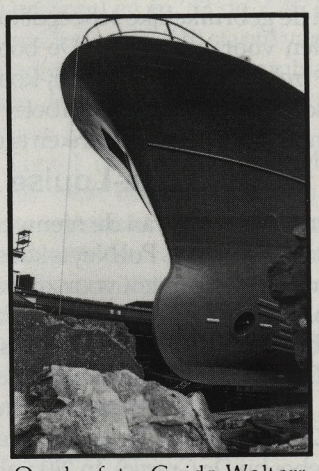
**NIET VOOR NIETS GEEFT 70% VAN DE REDERS TER VISSERIJ HET VERTROUWEN AAN HULP IN NOOD. DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER VAN VOORDELEN, ZOALS:**

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

HVB
HET VISSERIJBLAD
**onafhankelijk magazine van de zee**
**Losse nummers: 100,- 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 Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters
REDAKTIESEKRETARIAAT: Linette Minne
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
tel: 059/32 55 59
De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redakteurs die het artikel met hun naam ondertekenen. Artikels overnemen mag, mits bronvermelding.
ISSN: 0776-6912

**SEAPRINT**
**H. BAELSKAAI 2**
**8400 OOSTENDE**
**Tel: 059/ 32 55 59**
**Fax: 059/ 32 17 52**
**is verantwoordelijk voor het werven van publiciteit, de verzending en de technische realisatie van Het Visserijblad**
**Openingsuren: elke werkdag van 9 uur tot 12.30 uur.**
**Abonnementen: 1 jaar (12 nummers) door overschrijving van 1 200,- (Nederland 1 900,- BEF) op rekening 738-5012774-30 van SEAPRINT c.v., met vermelding : abo HVB. Steunabonnementen: 2 000,- Bef/ jaar.**
Subscriptions (one year) in other countries: Austria: S 676; Denmark Kr 375; Finland: MK 217; France: FRF 324; Germany DEM 96; Greece Dr 8511; Ireland £ 36; Italy Lir 68 800; Norway: Kr 360; Portugal: Esc 8114; Spain: Pta 6000; Sweden: Kr 325; Switzerland: F 83; U.K.: £32.



Omslagfoto: Guido Walters

# editoriaal

IN HVB VAN de vorige maand publiceerden we een reportage over de vernieuwing van de Vlaamse vissersvloot (HVB 3 van 6 maart 1992, ps 5 t.e.m. 7). Guido Walters liep daarbij het rijtje van de visserijscheepswerven af en noteerde de problemen die zich stelden.

Voor ons was er reden genoeg om die scheepswerven te gaan bekijken. Een keuze van hetgeen wij zagen vindt u in dit blad afgedrukt. In Oostkamp was Guido Walters getuige van de stapelloop van het casco van een nieuw vaartuig. In Oostende sprak Marc Loy met mensen die denken een oplossing gevonden te hebben voor het probleem van de verloedering van de Oostendse visserijscheepswerven. Nog te Oostende gingen we na wat er verloren gaat wanneer een bedrijfje als Seghers van de markt verdwijnt. En we stelden ons meteen de vraag: die Belgische visserijscheepswerven, wat hebben die ervan terecht gebracht, de jongste tien jaar? (En we keken verbaasd naar het resultaat.) Maar we deden meer: we sprokkelden een aantal internationale nieuwsjes bijeen die ons kris-kras door het landschap van de scheepswerven in Europa voeren. En Daniël Pots trok zowaar Het Kanaal over en verzeilde in een instituut waar men de leerlingen opleidt tot scheepsbouwers van (houten!) vaartuigen. Meteen is hiermee de filosofie gegeven waarmee dit blad gemaakt wordt. We weigeren ons op één aspekt vast te pinnen. Visserijscheepswerven zijn ekonomische eenheden, zoveel is zeker... maar ze zijn ook zoveel meer. Scheepswerven zijn sociale entiteiten waar de meest uiteenlopende mensen met elkaar in kontakt komen: klanten en leveranciers, vissers en scheepsbouwers, plannenmakers en mannen van de praktijk. In veel van die gevallen zijn die kontakten grensoverschrijdend, in àlle gevallen zijn ze verrijkend. Visserijscheepswerven dragen een geschiedenis mee, een geschiedenis van mensen en van schepen...

Moet dat dan allemaal verloren gaan? Wie een streep trekt door de visserijscheepswerven van de Vlaamse kust moet weten dat hij meteen een streep trekt over dat verleden.

Is dat dan zo erg? Misschien raakt het onze koude kleren niet, maar de kans bestaat dat er een dag komt dat we ons zullen afvragen wat ons ooit bezield heeft om zo onbedachtzaam te werk te gaan.

Flor Vandekerckhove

## Nieuwe boomkortreiler voor Pol Neyts klaar in mei

# Casco Z.47 De Marie-Louise te water

**De familiefoto met kinderen, kleinkinderen en een paar bemanningsleden. (Foto gw)**

OPGELUCHT VATTE REDER Pol Neyts de stapelloop van de Z.47 bondig samen: *'Langzaam maar zeker'*. Hij had daar zijn reden voor. Het casco was het grootste dat ooit op de *West-Vlaamse Scheepswerven* in Oostkamp te water gleed. De ervaren reder, in visserijkringen alom gekend als *Pol-van-Bananes*, weet waarover hij praat. De Z.47 *De Marie-Louise* is het zevende vaartuig dat ziet groeien.

Voor de *West-Vlaamse Scheepswerven*, sinds vorig jaar een onderdeel van de *Belgische Scheepsbouw Combinatie* (BSC), meteen ook het 34ste casco voor de visserij dat aan de Brugse vaart van stapel liep. Deze keer in opdracht van de *NV Zeebrugse Scheepswerven* die voor de derde keer beroep doet op de Oostkampse scheepskonstrukteur. Ook de nog aktieve Z.47 *Saturnus* (bijna 28 m.) kwam hier vandaan. De nieuwe treiler is met 38,35 meter-over-alles (33 meter op de waterlijn) een stuk groter uitgevallen. Pol Neyts wilde zelfs nog verder gaan, maar de overheid liet dit niet toe. Om dezelfde stabiliteit te bekomen als in het oorspronkelijke *Padmos*-ontwerp voorzien, werd het schip breder en dieper gemaakt. En om het geheel de nodige stuwkracht mee te geven kreeg de Z.47 een indrukwekkend *Van Voorden*-schroef van 3.250 mm in een straalbuis van 3.400 mm. Dit vooral op aandringen van de opdrachtgever die lessen getrokken had uit zijn vorige bouwervaringen. Pol Neyts (71) heeft al zijn overtuigingskracht in de schaal moeten werpen om zijn zin te krijgen. Ook de opvallend sterk vooruitlopende en bovenaan uitwaaierende steven wijkt af van de gebruikelijke scheepsbouwmodellen voor de visserij. De boegvorm die frekwent voorkomt bij koopvaardijschepen moet de golven beter breken en het water langs de flanken afvoeren.

### De Marie-Louise

De naamgeving van de nieuwe Z.47 is een apart verhaal. Pol Neyts koos steeds namen van planeten voor zijn vaartuigen. In 1951 was de Z.547 *Saturnus* (gebouwd bij *Jef Deweert*) de eerste in de rij. Dan volgde in '63 de Z.527 *Mercurius* (bij *Henk Zwart* in IJmuiden), in '67 de Z.526 *Venus* en in '74 de Z.27 *Mercurius* (allebei bij *De Graeve*). In '80 volgde de

☛

Meter Christel Neyts en peter Marcel Poppe. (Foto gw)

Z.47 *Saturnus* (*West-Vlaamse Scheepswerven* en *Scap*) en in '83 de Z.46 *Neptunus* (bij *De Graeve*). Hij stapte van die naamtraditie af toen hij in de ambiance van een trouwfeest opging in de meezinger *De Marie-Louise* van *Bert Kaëll*. Vooral de passage *"De Marie-Louise zal nooit vergaan"* sloeg in. De keuze was gemaakt. Zijn bedrijf is altijd gespaard gebleven van scheepsrampen en hij is daar dankbaar voor. De laatste woorden van de tekst liet hij vallen— maar blijft ze erbij denken — en hield alleen de naam van zijn vrouw, *Marie-Louise (Vlietinck)*, over.

## Visservolk

Pol Neyts stamt uit een echt vissersgeslacht. Geboren in 1920 als oudste zes was hij bijna voorbestemd voor de visserij. Zijn grootvader was visser op zijn twaalfde, zijn vader *Theodoor Neyts* (dit jaar 99) begon ook als lavertje op de zeilschepen en liet pas in 1972, bijna 80 jaar oud, de zaken over aan zijn oudste zoon. Als schoonzoon van *Victor Vlietinck* en met schoonbroers als *François Claeys, Leon Geselle, Richard Couwijzer, Fernand Vandenabeele en François Bil* was en is het wel en wee in de visserij hét onderwerp in de familie. Pol heeft op zijn beurt drie zonen en één dochter. De zonen lopen eveneens in het spoor van hun vader. Allemaal gebrevetteerde schippers-machinisten. *Norbert* en *Johnny* op de Z.46 *Neptunus*, de jongste voert tot op heden de Z.47 *Saturnus* die weldra de plaats moet ruimen voor de nieuwkomer. In mei stapt de volledige bemanning van de Z.47 over naar de *Marie-Louise*.

## Tewaterlating

Het werd op donderdag 19 maart een tewaterlating zonder franjes. Omstreeks tien uur verzamelden de familieleden en enkele genodigde zich rond de helling. Het windstille weer was een meevaller. Nog voor *schaftijd* dreef het casco. De hele operatie verliep dan ook zonder enige hapering.

Wie de situatie in de ondiepe waterplas in Oostkamp kent weet dat de problemen pas dan beginnen. Het duurde dan ook nog enige tijd vooraleer de sleepboot met 800 pk trekkracht het casco op sleeptouw kon nemen. De brandweer pompte de balasttanks vol waardoor de romp goed op het water kwam te liggen. Eenmaal deze klus geklaard kon het casco de trek naar Zeebrugge aanvatten. De aanwezigen dronken er in een nabijgelegen eetgelegenheid een glas op. Pol Neyts nam de felicitaties welwillend in ontvangst maar hield tot op het laatste ogenblik een oogje in het zeil.

Het is nu nog enkele weken wachten op de officiële overdracht en de doopplechtigheid. Meter en peter zullen dan wat meer in de kijker lopen.

Pol schonk het meterschap van de nieuwe Z.47 aan zijn dochter *Christel*. Ere-sekretaris-generaal *Marcel Poppe*, wiens echtgenote meter was van de Z.46, aanvaardde het peterschap van de nieuwe treiler. (gw)

Pol Neyts met echtgenote Marie-Louise en dochter Christel. (Foto gw)

ABB

ASEA BROWN BOVERI

Uw

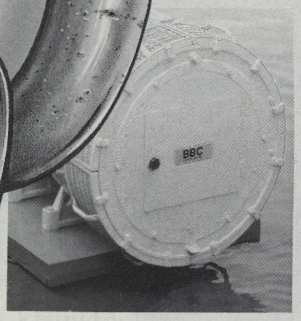
# met de Belgische havens

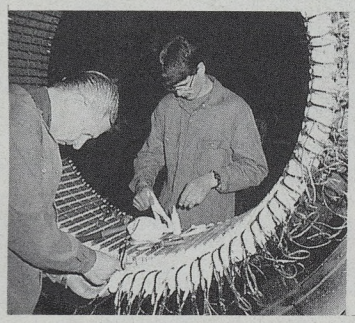
**ANTWERPEN - BRUSSEL - GENT - ZEEBRUGGE**

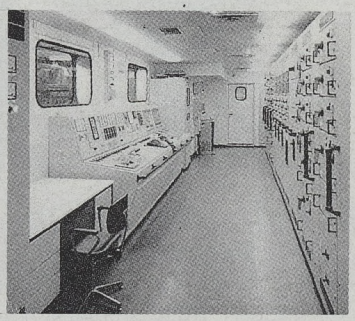
Vakkennis, ervaren specialisten en professionele serviceverlening maken van Asea Brown Boveri Etamo uw beste keuze voor alle herstellingen aan:

## ELEKTRISCHE EN MECHANISCHE UITRUSTINGEN, 24 uur op 24.

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





# en met de scheepsbouw

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

ISES International Ship Electric Service
member

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

**Noorderlaan 81,**
**B-2030 Antwerpen**

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

## SCHEEPSWERF SEGHERS

# HET EINDE?

HALVERWEGE DE MAAND april vergaderen de aandeelhouders van de bekende Oostendse visserijscheepswerf Seghers. Het wordt voor hen een belangrijke vergadering, misschien wel de belangrijkste die er ooit geweest is. De aandeelhouders zullen moeten beslissen over het al dan niet verder bestaan van de werf. Konkreet zijn er echter maar een beperkt aantal alternatieven. Wordt de werf overgenomen door/samengevoegd met een andere werf en gaan de aktiviteiten door of worden de boeken dichtgeslagen? In dat laatste geval valt het dan nog afwachten: zal de werf eerst zijn rekeningen vereffenendan pas dan het slot op de deur doen... of wordt het een faillissement?
Voor HVB is er in elk geval reden genoeg om de archieven in te duiken en de geschiedenis van de Scheepswerf Seghers op te sporen.

HET BEGON ALLEMAAL met *Amedée Seghers* toen die in 1919, op 36-jarige leeftijd, zich met zijn vrouw en zijn twee zonen, *Charles* en *Victor*, te Oostende kwam vestigen in het oude atelier *Leria*, op de oude Vuurtorenwijk. Daar werden open garnaalboten van ongeveer 10 meter lengte gebouwd. In de periode 1919-1922 werden er een vijftiental bootjes gebouwd, waarvan de laatste half open waren. Er werkten toen ca. 25 arbeiders bij Seghers. In 1922 werd Amedée Seghers deelgenoot met *Beliard*, en ze stichtten samen een scheepswerf aan het Zwaaidok in de werkplaats *Smits*, naast *Crabeels*.
In het jaar 1934 heeft Amedée Seghers de werf Beliard verlaten om zich te vestigen aan de Slipwaykaai van de nieuwe in datzelfde jaar ingehuldigde vissershaven, waar de werf nu nog gevestigd is. In 1934 reeds begon A. Seghers, met een vijftiental mensen, stalen vaartuigen te bouwen. Na een bevoorradingsvaartuig voor mazout, voor *Purfina*, in 1935, kwam het eerste vissersvaartuig klaar in 1936 : het was de 0.350 (na de oorlog 0.66) "*Roi Leopold*", een vaartuig met een lengte over alles van 27,4 m., 94,7 B.T., voor rekening van *Albert Deroo*, stuurman-reder. In 1937 toen het derde vaartuig, de "*Pierre Pocholle*", een trawler met een lengte van 35,24 m. voor een rederij uit Dieppe, klaar gekomen was, overleed A. Seghers op 31 december. De werf werd verder geleid door de zonen *Charles* en *Victor*, die zijn diploma van scheepsbouwkundig ingenieur in 1929 behaald had. Tijdens de vooroorlogse periode bloeide de werf, en er kwamen al spoedig 60 arbeiders. De werf had niet alleen klanten in Oostende, maar ook in de Franse havens *Boulogne*, *Dieppe*, *La Rochelle* en *Lorient*.

### Oorlog

In 1938 werd een kontrakt getekend om een trawler te bouwen voor een reder te Dieppe : toen de oorlog in 1940 uitbrak, stond dit schip in zijn spanten op de helling. Oostende werd gebombardeerd, en ook de werf bleef niet gespaard : de spanten en schotten van het op de helling staand schip lagen verspreid over een afstand van 300 meter! De trawler werd nooit geleverd.
Gedurende de oorlog werkten op de werf Seghers ca. 100 personen onder bezetting, en inzonderheid om het onderhoud te verrichten aan Duitse mijnenvegers. In de volksmond had de werf de naam *Tommy-werf*, dit omdat men er de radio van de Engelsen kon beluisteren, en zelfs de Duitse soldaten luisterden mee ! Dit had tot gevolg dat de werf op einde van de oorlog volledig door de Duitsers vernield werd. De werf werd wederopgebouwd in 1946. De vroegere aktiviteiten werden hervat. In de beginne was er nochtans weinig werk, en omdat de helling nog niet hersteld was, werden er twee oude stoomtrawlers in Engeland aangekocht, de 0.335 "*Charvic*" en de 0.336 "*Yarmouth*", die omgebouwd werden tot moderne Dieseltreilers voor de eigen rederij (1). In 1954 dacht men opnieuw aan nieuwbouw. Het eerste naoorlogse vissersvaartuig was voor Zeebrugge : de Z. 561 "*Heideroosje*", 17,4 m. lengte, 34,56 B.T., kustvaartuig voor rekening van *H. Demacker*, in 1955 van stapel gelopen.
Nadat er bokken op geplaatst werden (2), is het schip op 18 augustus 1966 vergaan.
Bij gebrek aan werk werd in 1960 een vaartuig voor de eigen rederij gebouwd: de O.333 "*Johnny*", een treiler van 38,75 m. lengte en 209,07 B.T. De 0.333 heeft vijf jaren gevaren op Oostende, en is dan verhuurd geworden aan een rederij in Zaïre. Het schip is in 1974 teruggekeerd te Oostende.

### Bloei

In 1962 werd een tweede treiler voor eigen rekening gebouwd, de 0.334 "*Anita*" (3). Deze twee schepen mochten beschouwd worden als de modernste van de Belgische vloot. Nadat er in 1962 andermaal een bevoorradingsschip, ditmaal voor *Esso*, van stapel liep, begon de periode van zeer bloeiende aktiviteit, dit door de vernieuwing van de Belgische vissersvloot, en in het bijzonder van middenslagvaartuigen.
In 1965 werd een oude droom van de werf verwezenlijkt door een hektrawler of "*gatvisser*" te bouwen : de 0.164 "*Victor Seghers*" voor de rederij *Polaris*, waarin de familie Seghers deelgenoot was. In 1967 bouwde men de 0.182 "Caesar" voor reder Van Lul, een schip van 30 m. lengte; dit vaartuig werd in 1969 verlengd door een stuk van 5 m. middenin te plaatsen. Dit werkje gebeurde op de hellingen van Hemiksem met arbeiders van de werf Seghers.
In 1967 werd ook de 0.274 "*Lucali*" gebouwd door *Lebluy-Vanneuville*, die al sedert 1964 de 0.114 "*Normauwill*" bezaten : beide vaartuigen hadden dezelfde afmetingen, het laatsgenoemde echter betere vormen en grotere diepgang. Ook *Marcel Vercoutter* uit Nieuwpoort kwam een tweede treiler bestellen in 1968 : de N.719 "*Marlu*". In 1969 werden de 0.206 en de N.736 gebouwd. In 1970 werd het laatste middenslagtype gebouwd, de 0.135 "*Maria Duyne*".
Bijna de gehele Oostendse middenslagvloot was vernieuwd. Om de werf te laten voortbestaan, en de 60 personeelsleden te kunnen behouden, moest er dringend naar nieuwbouw uitgekeken worden: er werd sterk gezocht inde buurlanden. Dit leverde op dat een Engelse sleepbotenrederij al haar sleepboten liet herstellen en opliggen bij de Scheepswerf Seghers. In Nederland werd een nog beter kontrakt aangegaan, dit voor de nieuwbouw van kotters, wat met zich meebracht dat in ☛

1972 voor het eerst in de geschiedenis een Belgische werf een vissersvaartuig voor Nederland bouwde. Voor de werf dit vaartuig kon bouwen, was ze verplicht de helling te verbreden : totnogtoe was de maximum-breedte van de gebouwde schepen 6,65 m. geweest. Tevens werd een portaalkraan van 8 ton draagkracht geplaatst over de helling. Ook werd op het einde van de helling een nieuwe wegneembare brug geplaatst die een gewicht kan dragen van 20 ton. Deze brug is noodzakelijk voor het verkeer op de Slipwaykaai, en ook om de sekties te kunnen aanbrengen vanuit de werkplaatsen, die dan door de portaalkraan op hun plaats op de helling worden gebracht. Tijdens de veranderingswerken werd het eerste schip voor Nederland gebouwd. Het werd een volledig afgewerkte casco voor een kotter met een lengte van 33 m. en 206.43 B.T, waarin een motor moest komen van 1.015 P.K. Het vaartuig werd speciaal voor de bokkenvisserij ontworpen, met een grote stabiliteit dus. Na de bouw op de werf werd het casco dan naar Nederland gesleept, waar het volledig werd afgewerkt in een machinefabriek te *Katwijk aan Zee.*
Na dit eerste vaartuig - een volledig sukses - volgden er meer (zie hiervoor ook het overzicht van de scheepsbouw in de laatste tien jaar, elders in dit blad). Toen HVB echter in '88 Jacques Seghers ging interviewen (4) was deze al pessimistisch voor wat de toekomst van zijn werf (en van de visserijscheepswerven in het algemeen). Toen reeds verklaarde hij: *'Een mogelijk alternatief om te overleven is uit te kijken naar de buitenlandse markt en daarom niet eksklusief visserij alhoewel dat de markt van de scheepsbouw op wereldschaal ook niet schitterend is. Binnen de EEG mogen wij het zeker vergeten.'*
Binnen enkele weken weten we met zekerheid of Jacques Seghers het toen bij het rechte eind gehad heeft en of de scheepswerf (die wel al meer moeilijke periodes overleefd heeft) uit het ekonomische landschap verdwijnt.

(1) De rederij Seghers, met rood-witte kleuren, had bepaalde periodes een tiental vaartuigen.
(2) Het slank vaartuigje verloor door de bokken zijn stabiliteit, en men vertelt dat men tijdens de proefvaart zijn handen over de reling in het zeewater kon wassen.
(3) Het schip werd uitgerust met vier motoren G.M. op één reductiekast, wat naderhand geen sukses bleek te zijn.
(4) HVB 7, 15 augustus 1988, ps 19-21.

Crevits
Louis Crevits & zonen b.v.b.a.
*import - export*
*allerlei kettingen en kettingmatten*
*ankers*
*herbruikbare materialen*
*visserijbenodigdheden*
*rubber bollen en rubber ringen*

Zeebruggelaan 137,
8380 Lissewege (Brugge)
Tel: 050 / 54 48 33

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

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

Vanuit Nederland
09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

VERANDA
PERGOLA
Prefadis N.V.
HOUT

* OPENSCHUIVENDE DAKEN *De perfekte uitvoering in DARK RED MIRANTIHOUT of in AFZELIA MERBAU * Volledig vrij van condensatie *Aanpasbaar aan uw konkrete behoeften *Dakkonstruktie naar keuze *Korte leveringstermijn *10 jaar FABRIEKSWAARBORG * GRATIS EN VRIJBLIJVEND BESTEK *PRIJS RECHTSTREEKS VAN FABRIEK, ZONDER TUSSENPERSONEN
(Uitknippen en opsturen naar Prefadis, Spoorwegstraat 59, 8530 Harelbeke) Tel: 056 — 21.50.70

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

BON

Belgische visserijscheepswerven

# Geen klein bier!

SOMMIGEN ZOUDEN KUNNEN vermoeden dat al dat touwtrekken rond de bouw van vissersvaartuigen maar niets te betekenen heeft. Daarom volgt hieronder een geheugensteuntje: de lijst van de nieuwe vissersvaartuigen die de voorbije tien jaar (1982-1991) van stapel liepen. 72 in totaal. Het overgrote deel ervan werd op Belgische werven gebouwd. Eén casco komt uit Frankrijk en zeven eenheden zijn van Nederlandse makelij. Werven als *Perfecta* in Zeebrugge en *Scap* in Oostende zijn intussen door faillissement verdwenen. De *West-Vlaamse Scheepswerven* zijn opgenomen in de *Belgische Scheepsbouw Combinatie* die nu vier middelgrote werven groepeert (*Fulton Marine* in Ruisbroek, *Scheepswerven van Langerbrugge* en *Chantiers Navals Meuse et Sambre* in Beez). De *Zeebrugse Scheepswerven* zijn ontstaan uit een Belgisch-Nederlandse (Padmos) samenwerking. Vorig jaar sloot ook de Scheepswerf *De Graeve* een partnership af met het Nederlandse *Maaskant Shipyards*. Het beheer van de Oostendse werven *Industrielle des Pêcheries* (opgericht in 1922) is sinds 1964 in handen van de gebroeders Piet en Matthieu De Vestele. Tenslotte is er nog de Scheepswerf *Seghers* waarin de gelijknamige familie hoofdaandeelhouder is en een gedeelte van het kapitaal (30 procent) in Britse handen zit.

### 1982

Z.39 Zuiderzee — West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp/Scap, Oostende
1.050 pk (B)

Z.50 Tijl — Scheepswerven van Langerbrugge
900 pk (B)

Z.89 Sandra — De Graeve, Zeebrugge
1.156 pk (B)

Z.284 Vicky — Industrielle des Pêcheries, Oostende
1.448 pk (B)

### 1983

O.51 Stormvogel — Seghers, Oostende/Scap, Oostende
900 pk (B)

Z.46 Neptunus — De Graeve, Zeebrugge
1.200 pk (B)

Z.48 Wodan — West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp/Scap Oostende
1.200 pk (B)

Z.90 Oosthinder — De Graeve, Zeebrugge
1.200 pk (B)

Z.185 Emerald Star — Industrielle des Pêcheries, Oostende
1.200 pk (B)

### 1984

O.137 Twilight — West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp/Scap Oostende
1.020 pk (B)

Z.67 Rubens — De Graeve, Zeebrugge
1.200 pk (B)

Z.78 Vertrouwen — De Graeve, Zeebrugge
1.230 pk (B)

Z.80 Silverpit — West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp/Perfecta Zeebrugge
300 pk (B)

Z.121 Barentszee — Seghers, Oostende/Scap, Oostende
900 pk (B)

N.49 Erna [1] — De Decker en Zonen, Zuienkerke
195 pk (B)

N.52 De Kottens 2 [2] — West-Vlaamse-Scheepswerven, Oostkamp/De Graeve Zeebrugge
300 pk (B)

### 1985

O.124 Fighter — Seghers, Oostende
1.200 pk (B)

O.333 Marco — Scap, Oostende
1.190 pk (B)

Z.54 De Bounty — St.-Malo, Frankrijk/De Graeve, Zeebrugge
1.197 pk (B)

Z.59 Gudrun — De Graeve, Zeebrugge
1.200 pk (B)

Z.66 Nelson — Seghers, Oostende
900 pk (B)

Z.76 Zeejager — West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp/De Graeve Zeebrugge
1.200 pk (B) — De Graeve, Zeebrugge

Z.91 Noordhinder — De Graeve, Zeebrugge

Z.122 Noordster — West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp/Perfecta Zeebrugge
299 pk (B) — Perfecta, Zeebrugge

Z.207 Adamtje [3] — Industrielle des Pêcheries, Oostende
300 pk (B)

### 1986

Z.37 Orca — Fulton Marine, Ruisbroek
299 pk (B)

Z.38 Manta — Fulton Marine, Ruisbroek
299 pk (B)

Z.69 De Kaper — De Graeve, Zeebrugge
1.200 pk (B)

Z.70 't Westdiep [4] — Industriellle des Pêcheries, Oostende/Perfecta Zeebrugge
300 pk (B)

Z.79 Thorn — Scap, Oostende
300 pk (B)

Z.96 Jan Van Gent — Scap, Oostende
1.197 pk (B)

Z.97 Cleopatra — De Graeve, Zeebrugge
1.200 pk (B)

N.57 Terry — West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp/De Graeve Zeebrugge
300 pk (B) — De Graeve, Zeebrugge

N.58 Pascin — West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp/De Graeve Zeebrugge
300 pk (B)

N.73 Kotje [5] — West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp/
299 pk (PL) — Teco, Nieuwpoort

N.75 Sarvy — West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp/De Graeve Zeebrugge
297 pk (B)

N.350 Colette — Scap, Oostende
260 pk (B)

B.65 Artevelde — Scap, Oostende
300 pk (B)

### 1987

Z.63 Thalassa — Meuse & Sambre, Beez/Perfecta, ☞

Zeebrugge
299 pk (B)

O.64 Black-Jack De Decker en Zonen, Zuienkerke
195 pk (B)

O.82 St.-Antonius West-Vlaamse Scheepswerven
188 pk (St. net.)

Z.85 Morgenster Scap, Oostende
300 pk (B)

Z.86 Surcouf West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp
195 pk (B)

O.87 Nele [5] Meuse & Sambre, Beez/Perfecta, Zeebrugge
300 pk (B)

N.95 Jonas II Amtec, Willebroek
640 pk (St. net.)

Z.105 Atlas De Graeve, Zeebrugge
1.197 pk (B)

O.316 Aegir Industrielle des Pêcheries, Oostende
799 pk (Pl)

**1988**

Z.34 Northern-Sky Meuse & Sambre, Beez/Perfecta, Zeebrugge
300 pk (B)

Z.60 Blue Angel De Graeve, Zeebrugge
1.200 pk (B)

O.154 Wilmar Seghers, Oostende
705 pk (Pl)

Z.243 Drakkar De Graeve, Zeebrugge
1.197 pk (B)

Z.470 Odin Scap, Oostende
300 pk (B)

Z.501 Asterias West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp/De Graeve Zeebrugge
300 pk (B)

Z.548 Flamingo Scap, Oostende
300 pk (B)

Z.568 Venus West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp/De Graeve Zeebrugge
300 pk (B)

Z.596 De Zwerver Scheepswerf Tille, Kootstertille (Ned.)
1.197 pk (B)

**1989**

K.13 Morgenster Welgelegen, Zoutkamp (Ned.)
296 pk (B)

O.349 Lady Scap, Oostende
300 pk (Pl)

O.187 St.-Antonius Industrielle des Pêcheries
287 pk (B)

Z.510 Albrecht Rodenbach De Graeve, Zeebrugge
1.200 pk (B)

Z.571 Custos Deus Metz, Urk (Ned.)
1.200 pk (B)

N.73 Kotje [6] West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp/Teco Nieuwpoort
299 pk (Pl)

BOU.319 Zeldenrust Maaskant Shipyards, Stellendam (Ned.)
1.200 pk (B)

**1990**

Z.321 Westhinder De Graeve, Zeebrugge
1.196 pk (B)

Z.200 Wagram West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp/Zeebrugse Scheepswerven
748 pk (B)

**1991**

Z.162 Van Dyck De Graeve, Zeebrugge
900 pk (B)

BOU.201 Adriana-Maria Maaskant Shipyards, Stellendam (Ned)
299 pk (B)

Z.98 Op Hoop van Zegen- Seghers, Oostende/De Graeve, Zeebrugge
810 pk (B)

O.229 Liberty Welgelegen, Zoutkamp (Ned.)/
396 pk (B) Werff en Visser, Irnsum (Ned.)

B.601 Van Maerlant- West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp/Zeebrugse Scheepswerven
300 pk (B)

Z.99 Terra Nova De Graeve, Zeebrugge
1.196 pk (B)

Z.186 Shannon Industrielle des Pêcheries, Oostende
1.080 pk (B)

**1992**

In aanbouw:

Z.121 Deborah De Graeve, Zeebrugge
810 pk (B)

Z.47 De Marie-Louise- BSC, Oostkamp/Zeebrugse Scheepswerven
750 pk (B)

(1) Nu O.49 Steve; (2) Nu N.52 Seahunter; (3) Nu Z.207 Permeke; (4) Nu Z.70 Marleen; (5) Nu Z.87 Nele; (6) N.73 oorspronkelijk bordenvisserij, nu boomkorvisserij.

Vlaamse scheepswerven:

# geen sant in eigen lant meer?

In ons vorig nummer (HVB 3 van 6 maart 1992, ps 5, 6, 7) meldden we reeds dat de Oostendse scheepsbouwbedrijven zwaar in de problemen zaten. Ongetwijfeld speelt het feit dat vele Vlaamse reders de voorkeur aan Nederlandse werven geven daarbij een grote rol. Het personeel van de Oostendse scheepswerven *Seghers* en *IdP* vraagt zich af of die voorkeur wel terecht is.

*'Laten we het voorbeeld nemen van de herstelling aan de ijslandvaarder O.216 Henrie-Jeanine,'* (Zie ook rubriek Maand in Beeld in HVB 3/1992) zo zegt ons een vakman van de scheepswerf Seghers, *'Daarvoor hadden zeven verschillende scheepswerven prijsoffertes ingediend. Daaronder bevonden zich drie Nederlanders. De Oostendse kombinatie Seghers - IdP bleek niet alleen de goedkoopste te zijn, maar stelde slechts 27 werkende dagen nodig te hebben om de klus tot een goed einde te brengen. De enige konkurrent uit Nederland die met onze prijs kon wedijveren bleek zo maar eventjes 42 werkdagen nodig te hebben. En er is meer: het werk diende klaar te zijn tegen 20 maart. Welnu, we klaarden de zaak in minder dan de 25 opgegeven dagen. De werken die gestart waren op 12 februari waren op 17 maart ten einde.'* aldus de scheepsbouwer.

# Westerse technologie voor Russische vloot

**MET HET UITEENVALLEN van de USSR en de ineenstorting van de Soviëtekonomie hebben de Russen zich naar het Westen gekeerd om hun enorme vissersvloot te moderniseren.**

Spaanse scheepswerven zijn beginnen werken aan een bestelling van vijftien fabrieksschepen van niet minder dan 105 meter lang. Twintig kleinere (maar toch nog altijd 64-meter lange) vaartuigen worden gebouwd bij de werf *Sterkoder* in Noorwegen, in datzelfde land werken trouwens scheepsarchitekten aan ontwerpen voor dertig longliners... ook voor Rusland.

Voor wat dit laatste projekt betreft ligt het akkoord nog lang niet op tafel, zeker niet wat de financiële afhandeling ervan betreft, maar dat belet niet dat de afspraken die nu reeds gemaakt werden (ook financieel) enorm belangrijk zijn. Tot nogtoe gaat het om 1.755 miljoen $: 1.035 miljoen $ voor de 15 fabrieksschepen op de Spaanse werven *Factorias Volcano* en *Naval Gijon*, 200 miljoen $ voor seinevissersvaartuigen besteld bij het Spaanse *Huelva* en 520 miljoen $ voor de fabrieksschepen die in Noorwegen gebouwd worden.

Beladen met de nieuwste westerse snufjes op het gebied van de technologie zullen deze nieuwe schepen kleiner zijn dan hetgeen de Russen nu gewoon zijn te zien... maar ze zullen ook efficiënter zijn.

En dat is nodig want Rusland kijkt met spanning uit naar de visresultaten van deze nieuwe vaartuigen.

In het verleden werkte de vloot onder kontrole van het *Soviët ministerie van Visserij* dat de vangst over het land distribueerde. Met de overschakeling op een vrijemarkt-ekonomie zal een belangrijk deel van de vis aan het buitenland verkocht worden. De vis bestemd voor het buitenland zal in Europa verdeeld worden, waarschijnlijk i.s.m. een Duitse, Noorse of Deense onderneming.

## Steun

Omdat de Russische munt, de *Roebel*, omzeggens waardeloos is hebben de Russen zich niet alleen naar het Westen moeten keren om hun schepen te laten bouwen, ze hebben dat ook moeten doen om die scheepsbouw te financieren. In deze operatie heeft de Londenmaatschappij Clarksons een belangrijke rol gespeeld.

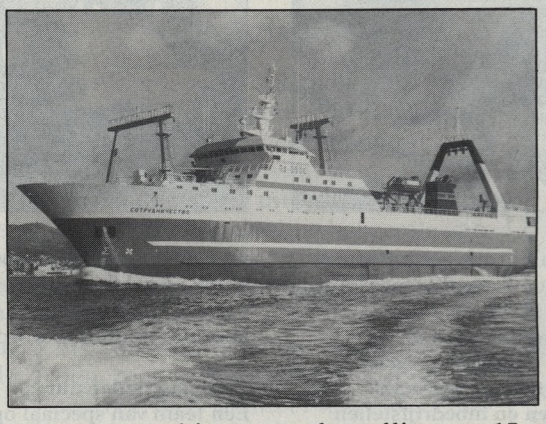
Er werden coöperanten gevonden in West-Europa, vooral in Spanje en Noorwegen, waar de scheepswerven druk op zoek waren naar nieuwe bestellingen. Vooral de Spaanse werven die op het einde gekomen waren van de bouw van een reeks bestellingen van zeventig diepvriesschepen keken uit naar de enorme bestellingen (de grootste bestelling die Westerse scheepswerven ooit te verwerken kregen, zo wordt gezegd) uit het verre Rusland.

Met de hulp van staatssubsidies, en met een financiële inbreng van zeven banken — zes Spaanse en één Russische — slaagden de reeds vermelde scheepswerven *Factorias Vulcano* en *Naval Gijon* erin de beste prijsoffertes te maken.

## Eerste leveringen

Intussen zijn de eerste twee exemplaren van de 105 meter lange vissersvaartuigen reeds geleverd. Sinds 1 januari zijn ze reeds aktief o.a. in de Beringzee.

Het grootste voordeel van deze nieuwe vaartuigen is dat ze kostenbesparend zullen zijn in vergelijking met hun voorgangers. Eerst en vooral zijn ze uitgerust met diesels van 8050 pk die op zware olie werken, waarvoor in Rusland maar half zoveel moet betaald worden als voor gewone diesel. Vervolgens brengt de grote automatisatie aan boord meteen met zich mee dat er met een kleinere bemanning zal kunnen gewerkt worden — tussen de 72 en de 80 man, ngl. het soort visserij — die tot 200 ton vis per dag verwerkt.



Het eerste schip van een bestelling van 15

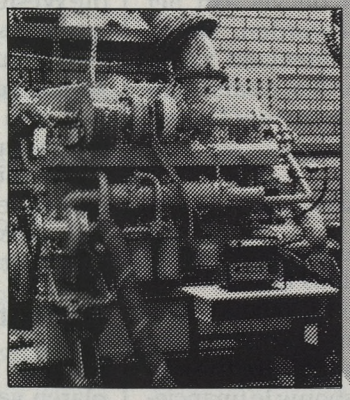

**investeringskredieten: onze specialiteit**

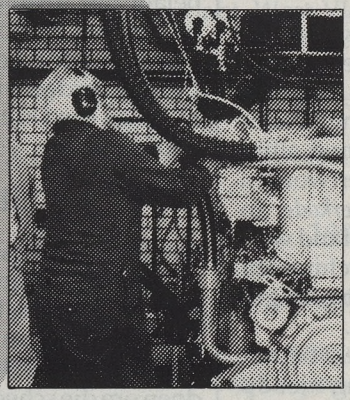
**Profiteer van ons deskundig advies, onze gespecialiseerde service, onze dagelijkse kontakten met reders en de verschillende belangengroepen uit de visserijsektor, onze jarenlange ervaring inzake visserij**

***DE G-BANK. UW VUURTOREN.***

**Generale Bank**

# MITSUBISHI EN PADMOS HEBBEN AL 20 JAAR ERVARING MET VOORUITGANG





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

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

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

MACHINEFABRIEK PADMOS BV HOLLAND

**PADMOS**
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

"Officieel dealer Mitsubishi dieselmotoren"

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

NEDERLAND

## Visser: 'Kotter 2000'

De scheepswerf *Visser* uit den Helder maakt de tekeningen voor een nieuw boomkorvaartuig. Als alles naar wens verloopt wordt het schip ook gebouwd. De rederij *Kraak* zou alvast belangstelling hebben.
Het schip wordt ontworpen op basis van aanbevelingen verstrekt door het RIVO, een Nederlands officieel organisme dat aan visserijonderzoek doet. *Frans Veenstra* van het Rivo: *'De ontwerpen volgen onze aanbevelingen. Het groeperen van de uitrusting in het stuurhuis werd heel verstandig aangepakt.'* Het ontwerp mocht zich dan ook met staatssubsidie gesteund zien. *Pim Visser* zelf benadrukt dat alles zich nog in een beginstadium bevindt. Geruchten als zouden nog andere reders in het ontwerp geïnteresseerd zijn worden door hem ontkend. Daarbij zegde hij ook nog dat het eigenlijk een heel gewoon boomkorvaartuig betreft. *'We vonden alleen maar een andere oplossing voor de mast en voor de winch'* aldus nog de voorzichtige scheepsbouwer, die vooral geen pottekijkers lijkt te dulden.

---

SPANJE

## Tonijn voor Japan

De Spaanse scheepswerf *Astilleros Gondan SA* heeft de tweede van vier longliners geleverd, bestemd voor het vangen van tonijn.
De *'Al-Nasim'* (937 ton) zal haar zusterschip *'Zarqa Al-Yamama'* vervoegen in de firma *'Pecheur Overseas Inc.'* en zal varen onder Liberiaanse vlag. De schepen zullen aktief zijn in de sektor van de tonijnvisserij, bestemd voor de Japanse markt.
Vissen doen ze in de Middellandse Zee en in de internationale wateren van de Atlantische Oceaan. Aan boord bevinden zich Japanse specialisten die erop toezien dat de kwaliteit van de vis zeer hoog is. Zo moet de vibewerking zeer zorgvuldig aangepakt worden, elk exemplaar moet méér dan veertig kilogram wegen en zeer vlug tot extreem lage temperaturen (min 55 graden) ingevroren worden. De vis wordt in zijn geheel ingevroren. Aan boord is er plaats voor 300 ton koopwaar, en die wordt op zee regelmatig afgehaald door kleinere schepen die de vis naar Tokio brengen. De vier 'moederschepen' zelf kunnen vier maanden in zee blijven, zonder ook maar één haven aan te doen.

---

NEDERLAND

## Bolt bouwt nieuwe ZK 87

HVB werd uitgenodigd op de tewaterlating van de eurokotter *'Klazina'* ZK 87 te Irnsum (NL). Het schip wordt eigendom van *Diederik Bolt bv* uit Zoutkamp. Naast *v.d. Werff & Visser* uit Irnsum werkte ook de scheepswerf *Welgelegen bv* uit Zoutkamp mee aan de bouw.

---

NOORWEGEN

## Longliners

De Noorse werf *'Solstrand Slip & Batbyggerri AS'*, heeft een bestelling ontvangen om twee longliners van 42,9 meter te bouwen voor *Kristjan Gudmundsson HP* uit Rifi te IJsland.
Het ligt in de bedoeling het eerste van de twee vaartuigen in augustus te leveren, de tweede zou in december afgewerkt zijn.
Elk van de schepen zal uitgerust worden met een *Caterpillar* die op de schroef 1000 pk moet leveren. Voor de bemanning werden 21 kooien voorzien in 12 kabines.

SCHOTLAND

## Komfort en veiligheid

De scheepswerf *James N Miller* uit St. Monan heeft het kontrakt op zak gestoken voor het bouwen van een eerste schip van een nieuwe generatie kleine trawlers, bestemd voor het vissen van rondvis, voor schipper *John Buchan* uit Peterhead.
*'Het 30 meter lange vaartuig is gebouwd'*, zo zegt technisch direkteur Cameron, *'naar een volledig nieuw koncept. Deze bestelling zal een aanzienlijke ontwikkeling meebrengen in het ontwerpen van vissersvaartuigen voor Schotland. Vooral op het gebied van de veiligheid en van het konfort voor de bemanning mag het schip rustig revolutionair genoemd worden.'*
Eén en ander heeft te maken met de EG-beperkingen, waardoor de Schotten zich verplicht zien verder van huis te gaan vissen. Meteen wordt er ook gejaagd op rendabelere rondvissoorten, en wordt er meer aandacht geschonken aan de akkomodatie van de bemanning... Of hoe van de nood een deugd gemaakt wordt.

---

NEDERLAND

## Maaskant: tweede boomkorvaartuig voor eigenaar uit Lowestoft

Toen *John Balls*, eigenaar van de *'Colne Shipping Company'* uit Lowestoft bij Maaskant zijn nieuwe 40 meter lange boomkorvaartuig, de *'St Matthew'*, ging ophalen, bestelde hij meteen een zusterschip.
Dat vaartuig werd nu volledig afgewerkt. Het is de Lt-62 *'St Martin'* en werd op 14 november plechtig overhandigd.
*Colne Shipping Company* heeft nu niet minder dan zeventien boomkorvaartuigen, waarvan de twee nieuwe exemplaren de grootste van de vloot van Groot-Brittannië zijn.

**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**

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

# N.V. MULTINET

**Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende**

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

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

**Uw vertrouwen waard voor:**

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

**Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt**

MULTINET

## A.C.V.-Oostende:

# 'Zoals de overheid nu tewerk gaat, moet de scheepsbouw ten onder gaan!'

**DEZE MAAND NOG buigt de Vlaamse Havenkommissie zich over de Oostendse haven en wordt een advies van ontwerp-dekreet geformuleerd naar de Vlaamse Executieve toe. De havenwerkgroep van het ACV (Algemeen Christelijk Vakverbond) uit Oostende pleit in die optiek duidelijk voor een bundelen van de Oostendse krachten, voor een efficiënte beheersformule en voor de integratie van de visserijaktiviteit in de globale renoverende havenuitbouw. Een visserijsektor die terecht vreest voor de amputatie van haar scheepsbouwaktiviteit. We laten het woord aan ACV-verbondssekretaris, *Fernand Jonckheere*, verbondsvoorzitter voor de metaalsektor *Redgy Steen* en verbondssekretaris Metaal, *Jef Hugelier.***

Jef Hugelier : De bouwstop in de visserijscheepsbouwsektor is een gevolg van de EG-richtlijnen i.v.m. de kwota die bedoeld zijn om de visbestanden naar de toekomst toe te beschermen. Omdat, in tegenstelling met bv. Nederland, België zich rigoureus aan die vooropgestelde kwota houdt, is onze scheepsbouwsektor in zware moeilijkheden verzeild geraakt. Zoals de overheid nu tewerk gaat moet de scheepsbouw ten onder gaan. Wie nu een schip uit de vaart neemt, moet — wil hij z'n N.M.K.N.-rentesubsidie krijgen, een nieuw vaartuig laten bouwen waarvan het motorvermogen 10 % lager ligt dan dat van z'n oude schip. En dan zien we met lede ogen hoe de Nederlanders tot 200 % boven de kwota vissen en dat er schepen van 3000 en meer PK van stapel lopen zonder dat de overheid daar ingrijpt. Hoe kunnen wij daar nog tegen konkurreren ?

Dat heeft tot gevolg dat elke scheepsbouwaktiviteit in West-Vlaanderen de nek wordt omgedraaid en dat de reders desnoods zonder scheepskrediet schepen laten bouwen omdat in dat geval de restriktieve maatregel van de - 10 % PK.-verlaging niet geldt. Integendeel, ze mogen hun motorvermogen dan met 10 % opvoeren Een fundamenteel onlogische maatregel, want dat druist regelrecht in tegen de tendens om het globale motorvermogen van de huidige 105.000 PK tot 96.000 PK te herleiden.

Wij stellen, als vakbond, dan ook de hoogstdringende vraag of het de moeite waard is om een volledige ekonomische sector op te offeren aan dit systeem dat er toe zal leiden dat wij heel de scheepsbouwsektor aan de Nederlanders kado doen. Dat is regelrechte kapitaalsuitvoer. En dan te bedenken dat veel van onze reders in de voorbije jaren hun nieuw vaartuig in Nederland lieten bouwen met steun van de N.M.K.N. en ook nog eens de exportpremie van de Nederlanders op zak staken. Ik dacht dat dit niet de bedoeling was van die N.M.K.N.-steun.

Komt daarbij dat de visserij-aktiviteit niet zonder scheepsbouwbedrijvigheid kan. Dat is trouwens ook de visie van de patroonsorganisatie van de Belgische reders ter zeevisserij, de *Rederscentrale*.

### Nederlandse dreiging

Nu al is in Zeebrugge *De Graeve* geassocieerd met het Nederlandse *'Maaskant'* en de *N.V. Zeebrugse Scheepswerven* is praktisch gelijk te stellen met de Nederlander *Padmos*, terwijl de *West-Vlaamse Scheepswerven* in Oostkamp opgekocht werd door de Antwerpse B.S.C.-groep (*Belgische Scheepsbouw Combinatie*). Als de twee werven in Oostende (*Seghers* en *Industrielle des Pêcheries*) verdwijnen, staat dus de deur wijd open voor de Nederlanders om heel de zaak te absorberen.

Het is nu ons voorstel en ook dat van de *Rederscentrale* om i.p.v. ineens en zo rap mogelijk met 10.000 PK af te slanken, 5 000 PK te elimineren en ons de mogelijkheid te laten om met die andere 5000 PK de aktiviteit in de scheepsbouw gaande te houden door te bouwen en te moderniseren. En wij opteren er ook voor om die afslankende 10 % niet verplichtend per schip of reder toe te wijzen, maar globaal over de gegadigden

ACV- havenwerkgroep ontwikkelde globale visie op de toekomst van de Oostendse haven. (Foto gw)

te verdelen. Wij vragen de nieuwe Minister van Landbouw, *André Bourgeois*, die overigens een Westvlaming is, dus dat hij bij de EG-richtlijnen ter zake en de afbouw naar de 96 000 PK toe, niet te drastisch zou uitvoeren maar met zin voor timing zodanig dat de bouwaktiviteit kan blijven doorgaan. Op die manier krijgen de reders ook de kans om de nu al verouderde vloot geleidelijk aan te moderniseren en dus meer konkurrentiëel uit te bouwen.
Men spendeert miljoenen om Oostende als impulsgebied weer aantrekkelijk te maken door nieuwe arbeidsplaatsen te creëren. Maar wat is de zin van dit alles als men niet in staat is om bestaande arbeidsplaatsen te behouden. De orderboeken van de Oostendse werven zijn leeg. Het is vijf voor twaalf.

**HVB : Zo'n zes jaar geleden werd de V.S.V. (Vereniging Scheepsbouw Visserij) opgericht. Ondertussen ging Scap failliet. Echt van de grond gekomen is de V.S.V. nooit. Is er in Oostende 'plaats' voor 2 scheepswerven ?**
Jef Hugelier : Het enige positieve van de V.S.V. is geweest dat de visserijscheepsbouwsektor nu ook in de *Commissie Scheepskrediet* zetelt.
Nee er is momenteel geen werk voor twee scheepswerven in Oostende. Ons voorstel is dan ook om van de twee werven er één te maken. En beide

**Jef Hugelier: 'We leven in een krisissituatie wat de scheepsbouw betreft. Laten we dus samen vechten voor het voortbestaan van de werven. (Foto gw)**

bedrijven zijn overigens in positieve zin bereid daaraan te werken. Op die manier kan de know how en de jarenlange ervaring van onze scheepsbouwers in eigen stad gehouden worden.

## Sloopremie verhogen

Redgy Steen, werkzaam bij Seghers, pleit er voor om de sloopremie dermate op te trekken dat het meteen een financiering wordt voor een nieuw schip. *"Vooral voor onze kustvisserij is de toestand dramatisch"*, zegt Redgy Steen, *"een nieuw schip kost al rap 35 miljoen fr. en de rendabiliteit is voor de kustvisserij te ontoereikend om een lening aan te gaan."*

**HVB : Het Rijksstation voor de Zeevisserij denkt eraan een prototype van een nieuw en meer rendabel kustvisserijschip te ontwikkelen.**
Redgy Steen : Wij stellen ons dan wel de vraag of dit tot de taak en mogelijkheden van dit Rijksstation hoort ? Wij pleiten er van onze kant voor dat het ontwikkelen van een nieuwe kustvisser zou gebeuren door een onafhankelijk studiebureau of door een scheepswerf zelf. Zo ontwierp *Seghers* een aantal jaren geleden de 0.154 als hektreiler voor de pelagische visserij. Helaas werden kort daarop ook de kwota voor de rondvis ingevoerd, en bleven nieuwe orders uit.

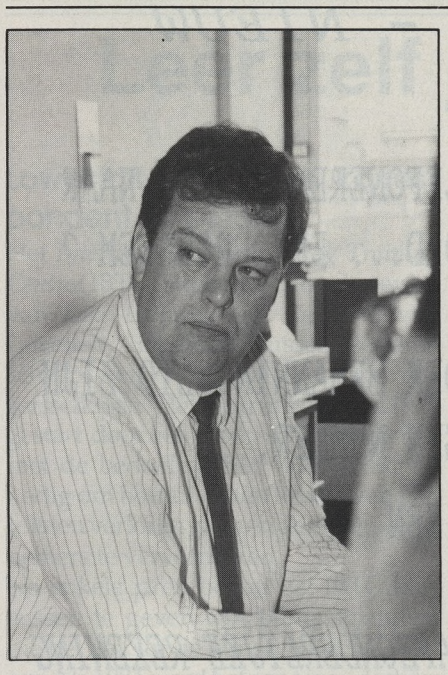
**HVB : De Vlaamse regering onderzoekt de mogelijkheid om de overheidssteun rechtstreeks aan de werven te geven i.p.v. de N.M.K.N steun aan de reders. Uw vakbond is die maatregel niet ongenegen ?**
Jef Hugelier : We leven momenteel in een krisissituatie wat de scheepsbouw betreft en het is dus niet het moment om in de clinch te gaan over de verschillen in visie tussen bv. ons en de Rederscentrale wat de steun aan de reders of de werven betreft. Nee, laten we samen vechten voor het voortbestaan van de werven, hoe de steun ook moge doorgespeeld worden.

## Havenmanager

Historisch ontwikkelde de Oostendse haven zich uit de Middeleeuwse visserijaktiviteit en kende als handelshaven pas haar eerste grote bloei in de 18de eeuw. Het ACV betreurt het dan ook dat het visserijgebeuren, toch een wezenlijk onderdeel van de maritieme aktiviteit in Oostende, niet aan bod kwam in het 'Masterplan' en pleit voor de integratie van de visserij in de toekomstige beheersstruktuur. In april

**Fernand Jonckheere: 'We pleiten voor het aantrekken van een havenmanager'. (Foto gw)**

buigt de *Vlaamse Havenkommissie* zich over de Oostendse haven en zal het een advies van ontwerp-dekreet formuleren naar de Vlaamse Executieve toe. Een niet onbelangrijk moment dus voor de toekomst van de Oostendse haven en de hele regio. Dat beseft ook Fernand Jonckheere, lid van de *Vlaamse Havenkommissie.*
Fernand Jonckheere : Onze standpunten komen hierop neer. Ten eerste pleiten we voor aantrekken van een soort *havenmanager*. De haven heeft dringende nood aan iemand die de havengewoonten, de -problematiek, de -uitbouw beheerst en die naar buiten toe de haven kan verdedigen zowel naar overheidsinstellingen als naar de bedrijven. Het is zijn taak een ekonomische dynamiek te realiseren omdat we er rotsvast van overtuigd zijn dat de waarde die een haven creëert zeer belangrijk is voor de rest van de regio en dat de havenaktiviteit werkt als een ekonomische hefboom voor stad en streek.
In Oostende bestaat er momenteel geen enkel forum waar de sterk versnipperde, verschillende instanties van de haven, elkaar ontmoeten. We hopen dat er in de *Vlaamse Havenkommissie* een voorstel van ontwerp-dekreet komt voor alle Vlaamse havens en mocht dat niet lukken dan hopen we op een specifieke voor de Oostendse haven met een eigen juridische entiteit. Meer en meer ☛



**Redgy Steen: blijft nu nog het samenbrengen ven alle partijen uit de sektor om te komen tot een organisatie die de toekomst kan garanderen.(Foto gw)**

blijkt dat een haven moet gerund worden als een bedrijf met een specifiek karakter. Wij opteren voor een *openbare instelling* onder de vorm van een *privaatrechterlijke entiteit*. Ten tweede vinden we dat het renovatieprogramma van de vissershaven niet mag losgekoppeld worden van het totale renovatieprogramma. Oostende is in vergelijking met de andere havens één groot dok waar de visserijsektor dan nog eens geamputeerd wordt. Nee, visserij- en handelsaktiviteit moeten hier één geheel vormen.

**HVB : De *Oostendse Havengemeenschap vzw* (O.H.G.) bracht zo'n goede drie jaar geleden een gespreksplatform op gang over de problematiek en toekomst van de haven. Intussen bent U als lid van de O.H.G. opgestapt.**

Fernand Jonckheere : Ja, oorspronkelijk hebben we beslist om mee te participeren als lid omdat de O.H.G. organisaties en bedrijven groepeerde. Nu zien we dat de v.z.w. geëvolueerd is naar een werkgeversorganisatie en hebben we dus onze konklusies getrokken. Wat niet wil zeggen dat we geen gelijklopende standpunten verdedigen en we zijn verheugd dat ook de O.H.G. ondertussen bepaalde van haar prioriteiten inzake havenrenovatie heeft herzien. Belangrijk blijft dat er in de laatste jaren een dynamiek rond de haven is ontwikkeld en het komt er nu op aan dat de energie die we er allemaal samen in stoppen globaal gezien een veel grotere waarde moet genereren dan de som van de individuele inspanningen.

## Komplementair

**HVB : Is er nog plaats voor Oostende naast gigant Zeebrugge ?**

Fernand Jonckheere : Oostende moet en kan ook geen tweede Zeebrugge worden maar beide kusthavens hebben een duidelijke komplementariteit. Wil Zeebrugge uitgroeien tot de haven zoals hij 20 jaar geleden door de W.E.S. gekoncipieerd werd, dan ben ik ervan overtuigd dat de vissersschepen daar ooit in de weg zullen liggen, òòk in de achterhaven. Zolang Zeebrugge gediend is met een vissershaven bewijst het dat het z'n roeping van polyvalente transit- en energiehaven nog niet vervuld heeft. In die komplementariteit mét taakverdeling zie ik Oostende dan evolueren als snel- en vissershaven.

Redgy Steen : In Zeebrugge moet men nu vele miljoenen investeren om een nieuwe vissershaven uit te bouwen in de achterhaven. Oostende heeft een aantal serieuze troeven : een infrastruktuur die als de meest efficiënte van de Belgische kust mag beschouwd worden, een rechtstreekse toegang, een schutdok waardoor veel doeltreffender kan gewerkt worden, scheepswerven, faciliteiten tot droogzetting, een gamma toeleveringsbedrijven en een vismijn die uitgerust is met moderne losfaciliteiten, terwijl de renovering er ook voor zorgt dat de visverwerkende nijverheid garant staat voor de aflevering van een hoogwaardig produkt. En niet onbelangrijk zijn ook de vlotte verbindingen over land, over zee en in de lucht. Blijft nu nog het samenbrengen van alle partijen uit de visserijsektor om te komen tot een organisatie die de toekomst van de sektor kan garanderen.

En Fernand Jonckheere besluit : De Oostendse haven brengt jaarlijks ruim 4 miljard frank op voor de Belgische schatkist. Het is de belangrijkste hefboom voor de tewerkstelling in onze regio. We zijn ervan overtuigd dat wat we hier gezegd hebben ons op korte termijn ten kwade kan worden geduid door sommigen, maar op lange termijn zal het een goede zaak zijn voor de tewerkstelling en dus voor de bevolking. Alleen moeten de Oostendse krachten zich hoogstnodig bundelen. Anders valt Oostende straks letterlijk en figuurlijk uit de boot.

Marc Loy

Wij vernamen het overlijden van **Alfons Callebout**, volmatroos bij de RMT op rust, echtgenoot van Jeanine Dedulle. Alfons Callebout werd te Oostende geboren op 14 maart 1934 en stierf te Leuven op 13 maart 1992. Zijn as werd verstrooid te Oostende.

Op 13 maart overleed **Claude Leveque**, Eerste Meester bij de Zeemacht, echtgenoot van Hellen Biekman. Hij werd geboren te Lessen op 25 juni 1957.

Ook werden wij op de hoogte gebracht van het overliijden van **André Vynck**, visser op rust en weduwnaar van Adrienne Cornillie. André Vynck werd geboren te Poitiers (Fr.) op 5 februari 1916 en overleed te Oostende op 18 maart 1992.

Het Visserijblad biedt langs deze weg haar blijken van deelneming aan aan de getroffen families.

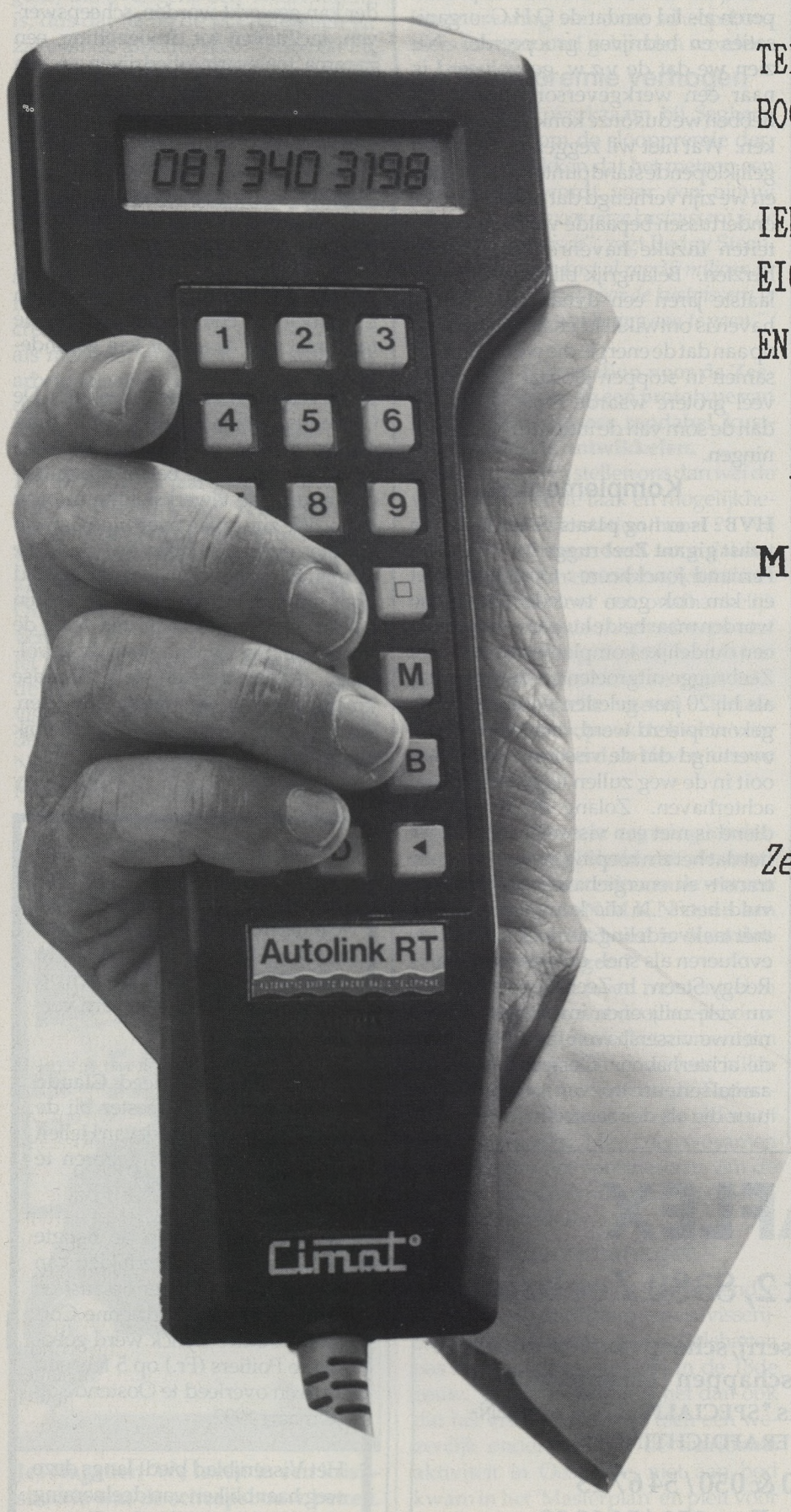
**DELTAFLEX**

**Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge**

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

**Tel: 050 / 54 66 10 & 050 / 54 67 13**
**Privé: 050 / 41 76 19. Fax: 050 / 54 68 02**

# *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

# Leer zelf je (houten) schip maken

**Het centrum te Lowestoft werd opgestart om het vakmanschap van scheepsbouwers niet te laten verloren gaan**

**Lowestoft, van onze korrespondent ter plaatse**

Het *International Boatbuilding Training Centre* (IBTC) situeert zich op de oevers van *Lake Lothing*, aan de rand van *Lowestoft*, Engeland, tussen verlaten scheepswerven en half vergane vissersschepen. Het centrum werd in 1975 gestart door een groep scheepswerven met de bedoeling het vakmansschap nodig om houten boten te bouwen niet te laten verloren gaan en de eigen werknemers te vervolmaken.

Na enkele jaren begon het IBTC kursussen te geven aan buitenstaanders die het vak (of de kunst) wilden aanleren. Na 1981 werd het een afzonderlijke praktijkschool en kreeg het bekendheid op wereldniveau. De toevloed van leerlingen zorgde ervoor dat de kursussen en werkgroepen verveelvoudigden. De werf werd omgevormd tot afzonderlijk werkbare eenheden en aangevuld met klaslokalen. Na onderzoek door het Britse *'Accreditation Council'* werd de school geprezen voor zijn opleiding. Subsidies zorgden ervoor dat de faciliteiten verder konden uitbreiden.

Een direkteur met een kleine staf leidt het geheel. Zeven leraars zorgen voor de training van de leerlingen. Schreef men vroeger korte kursussen uit dan is men nu overgestapt tot het leveren van onderwijspaketten van één schooljaar. Een student kan deelnemen aan een bepaald hoofdstuk van de kursus. Een schooljaar duurt 48 weken. Men neemt maximaal 60 studenten op. De vraag is hoger. De direktie beperkt de opname om geen afbreuk te doen aan de kwaliteit van de geleverde training.

De school staat open voor studenten (m/v) van 16 tot 60 jaar oud. De vrouwelijke kursisten presteren doorgaans heel goed. Twintig procent van de studenten komen van overzee, hoofdzakelijk van Amerika en landen of eilanden waar nog veel met houten boten wordt gevaren of gevist.

In Groot-Brittannië worden nog heel wat houten boten gebouwd, zowel voor de pleziervaart als voor de visserij. De werven vinden het een te hoge kost om mogelijke werknemers zelf op te leiden. Ze betrekken liever het IBTC in de opleiding. Ze ondervinden dat de investering op die wijze hoger en vlugger rendeert. Een jonge kandidaat-bootbouwer met een getuigschrift van het IBTC op zak vindt veel vlugger een job dan een matig geschoolde.

De studenten worden zowel opgeleid in de klassieke als in de moderne bouwkunst en leren tevens hoe houten schepen te herstellen en te restaureren. Hiervoor gebruiken ze zo weinig mogelijk de klaslokalen maar wordt zoveel mogelijk gewerkt aan opdrachten die steeds in verschillende delen van de werf op stapel staan. Want echte vaartuigen bouwen en restaureren is hèt onderwerp van de studietijd.

Om dit te kunnen bolwerken worden opdrachten voor de bouw van yachten, kleine vissersschepen, roeiboten, boten voor de RNLI (reddingsdienst) en ceremonievaartuigen aanvaard. Tevens is men heel tevreden wanneer er aanvragen tot restauratie komen.

Als het enigszins kan, wordt teruggegrepen naar traditionele methodes en worden planken bijv. gestoomd om ze in vorm te krijgen.

### Niet voor broekjes

Het spreekt vanzelf dat de studenten het vakmanschap van schrijnwerker reeds onder de knie moeten hebben. Van nul beginnen is in het IBTC natuurlijk niet mogelijk. Naargelang de graad van reeds opgedane kennis en de persoonlijke inzet hebben de studenten de basis van het vakmanschap na 18 tot 30 maanden verworven.

Zoals hierboven reeds vermeld wordt veel aandacht besteed aan herstelling en restauratie. Men spoort zelf oude boten op om als les onderwerp te dienen. Op die manier zijn reeds veel mahoniehouten yachten en roeiboten, ceremonieschepen en *Norfolk wherry's* (rivier-vrachtschepen) van de open haard gered. Door het ontleden van de vroegere methodes komen de studenten tot nieuwe inzichten : ze koppelen het traditioneel vakmanschap aan de moderne richtlijnen. Zo levert het IBTC ervaren vaklui af die zowel met oude als nieuwe konstrukties over weg kunnen. Opdrachten die kunnen aangerekend worden aan eigenaars of kopers houden het kursusgeld relatief laag.

Tijdens de lessen wordt veel aandacht besteed aan de persoonlijke begeleiding van de student. Binnen een eenheid van 12 studenten kan iedere student individueel worden gevolgd. Men gaat pas over naar een volgende moeilijkheidsgraad als de vorige is verworven. Per lesniveau of onderwerp is een zekere flexibiliteit ingebouwd : de leerling kan zich dieper inwerken in een bepaalde problematiek of er gemakkelijker overheen gaan naargelang zijn eigen gestelde doelen. De student kan langer stilstaan bij een *geklonken romp* of een *karveelkonstruktie*, bij het restaureren of *overdekken* van een vaartuig, de binneninrichting of de motorinbouw, of het maken van houten vormen om een boot op een polyesterromp uit te bouwen. Vandaar de onvoorspelbare duur van de opleiding. Nu en dan worden de studenten gekonfronteerd met onverwachte situaties op een scheepswerf waarbij ze zelf beslissingen moeten neme. De school ontwikkelt daardoor werknemers die zelfstandig en in alle situaties kunnen werken.

Bij de opname van studenten wordt de motivatie en de vooropleiding grondig onderzocht. Bij weinig kans tot slagen wordt een kandidaat-student geweigerd. Iedere week is er voor iedere leerling een evaluatie waarbij de vooruitgang genoteerd wordt. Regelmatig zijn er vergaderingen waarbij iedereen zijn grieven en voorstellen aan de staf kwijt kan. Na de kursus glansrijk te ☛

**Door de groeiende interesse voor restauratie van traditionele schepen zijn er maar weinig afgestudeerden werkloos**

hebben doorlopen krijgen de afgestudeerden een diploma van het IBTC — 'Skillbuild'-certifikaat — dat erkend wordt door de *Britisch Marine Industries Federation*. Door de strenge selektie van de kandidaten slaagt bijna iedereen in de eerste en tweede graad van de nationale *'City and Guilds Yacht and Boat Building Exams'*.

Met de groeiende vraag naar traditionele scheepsbouw, restauratie en herstelling zijn er weinig afgestudeerden werkloos. Vooral Noord-Amerika trekt traditionele botenbouwers aan tegen zeer hoge salarissen.

De oud-leerlingen uit het Verenigd Koninkrijk en Europa komen bijna allemaal terecht in de pleziervaartindustrie. De studenten uit de derde-wereldlanden (Jamaïca, Pakistan, Indië...) komen in hun land hoofdzakelijk terecht in regionale of nationale projekten om de scheepsbouw, zò nodig voor de riviervrachtvaart of de ambachtelijke kustvisserij, met de voor hen goedkope grondstof (hout) aan te passen aan nieuwe eisen of nieuw leven in te blazen.

### Nacht en ontij

Maar er is meer te zien in deze buurt. Zo is er de reddingsschool.

Nu de havens aan de oostkust van Engeland bijna allemaal betrokken zijn bij de olie- en gaswinning in de Noordzee en samen met de ontginnende oliemaatschappijen tienduizenden werknemers tewerkstellen (die op boor- en hotelplatforms, in helikopters en op oliesupplyschepen tijdens brand, defekten, storm of andere drama's met de Noordzee te maken krijgen) werd er een reddingsschool opgericht. De school situeert zich ook in *Lake Lothing*, naast het IBTC.

Een reddingsboot besturen, een vlucht organiseren, paniek vermijden, beslissingen nemen in noodsituaties, prioriteiten stellen, enz. Dit moet je leren. Om die nood te lenigen kwam in 1973 de private reddingsschool *Petans LTD* tot stand.

Naast theorielokalen beschikt *Petans* over een navigatiepost waar een aantal hypermoderne reddingsboten voorhanden zijn die 32 tot 80 personen kunnen transporteren. Hiermee wordt geoefend, zowel rond de reddingspost als op zee. Iedereen die in de olieindustrie werkt en per jaar meer dan 15 dagen op zee doorbrengt, moet een overlevingstraining ondergaan. Nadien word alles nog eens opgefrist tijdens een driedaagse *offshoretraining* of een tweedaagse *'Survival Refresher'*. Toen iedere olieman de kursus moest volgen, onderwees *Petans* 5.000 werknemers per jaar. Nu komt er per week een groep van 48 gegadigden om ze kort maar heel intensief te trainen. (Daniël Pots)

Nuttige adressen :
IBTC
Harbour Road, Oulton Broad
Lowestoft, Suffolk NR32 3LZ
United Kingdom

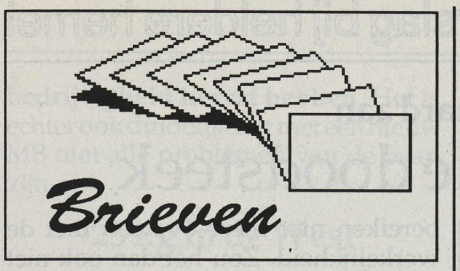
Petans LTD
80 High Street
Lowestoft, Suffolk NR32 1XN
United Kingdom

N.V. ROSSEEL BUNKERING
petros
GEZOCHT:
VRIJ AGENT
voor de verkoop van brandstoffen & smeermiddelen aan de Belgische zeevisserij

Wij bieden:
- PETROS - kwaliteitsartikelen
- konkurrentiële prijzen
- ruime publiciteitsondersteuning
- goede remuneratie

Uw reakties aan:
N.V. ROSSEEL BUNKERING
L. COISEAUKAAI 21
8000 BRUGGE
TAV GUIDO JANSEN

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




## Afscheid

Bij het einde van deze regeerperiode wens ik u persoonlijk te bedanken voor de medewerking die ik de voorbije jaren van u mocht ondervinden.
Uw kritische belangstelling voor de overige ingewikkelde zeevisserijproblematiek en voor de Europese aangelegenheden en de wijze waarop u dit vakkundig naar het publiek heeft vertaald zijn voor mij steeds een steun geweest in de uitoefening van mijn ambt.
Hiervoor dank ik u zeer oprecht en hoop u ook in de toekomst te mogen ontmoeten.

Paul De Keersmaeker, ex-staatssekretaris voor Europese Zaken en Landbouw

## Verzoekschrift

Het verzoekschrift in bijlage (zie hieronder in vetjes, NvdR) werd door 169 (ruim 80% van de betrokkenen) duikers van de krijgsmacht gericht aan de nieuwe minister van landsverdediging en behandelt de problematiek der duiktoelage.
Deze toelage werd niet meer aangepast sedert 1971 wat heel wat onvrede sticht bij de betrokken personeelskategorie.
Door de nieuwe minister van landsverdediging vanaf de eerste dag van zijn aantreden te konfronteren met dit dossier hopen wij de weg te effenen om terzake een doorbraak te forceren.
Dit is een eerste (brave) aktie van deze toch niet onbelangrijke personeelsgroep die regelmatig ten dienste staat van de gemeenschap.
Naam en adres op de redaktie bekend

**Sedert 1971 werd de duiktoelage niet meer aan de levensduurte aangepast. Daardoor is deze toelage op dit ogenblik volledig ondergewaardeerd. Dit geeft aanleiding tot ongenoegen bij de duikers. Vooral daar de laatste jaren een aantal beloftes gedaan werden, o.a. na het gewaardeerde optreden bij de ramp met de 'Herald of Free Enterprise'.**
**De operatie in de Golf heeft het probleem terug in het daglicht gebracht. Gezien in internationaal verband gewerkt wordt, worden de toelagen onderling vergeleken. Hieruit blijkt dat de Belgische toelage aan een ernstige opwaardering toe is. In de buurlanden bedraagt de toelage gemiddeld 20 000 frank netto per maand, tegenover 3 000 à 5 000 frank bij ons.**
**De aanpassing moet ervoor zorgen dat dit gevaarlijk, fysisch en geestelijk zwaarbelastend ambt zijn aantrekkelijk karakter terug krijgt. In 1971 had een duikmeester een toelage die ongeveer de helft van zijn netto wedde bedroeg.**
**Het huidig systeem leidt tot dubieuse praktijken wegens het ingewikkelde en soms onrechtvaardige karakter van de toekennignsvoorwaarden van de toelage. Men houdt geen rekening met een aantal zeer variabele kriteria zolas diepte, stroming, temperatuur en zichtbaarheid. Dit zet aan tot prestaties die niet werkelijk vereist zijn...**
**Om tot een eerlijke en gezonde oplossing te komen is het noodzakelijk over te stappen naar een systeem van forfaitaire toelage gebaseerd op de beschikbaarheid en het aantal prestaties. Een toelage die per dag toegekend wordt aan alle gebrevetteerde duikers die medische geschikt zijn en ter beschikking voor een opdracht. De verhoging van het bedrag moet substantieel zijn. Het nieuwe voorziene maandelijkse netto bedrag moet zoals in de ons omringende landen 20 000 frank netto bedragen met een klausule die de toelage aanpast aan de levensduurte...**

(ingekort door de redaktie)

## Fregat 'La Méduse'

De HVB-medewerker 'de Zetduivel' (zie colofon) heeft ook zijn steentje bijgedragen tot mijn reisverslag over het fregat 'La Méduse' in HVB nr 3 van 6 maart 1992.
In de derde kolom bovenaan p 38 wist hij de tekst zodanig te verbeteren dat het op niemendalle trok, zodat ik verplicht ben de lezer te verwittigen dat deze alinea als volgt moe(s)t gelezen worden.
*'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 aangeduid staat. Deze ondiepte strekt zich uit tot op een honderdtal mijl buiten de kust.*
*Op die plaats waren reeds veel schepen verloren gegaan, dientengevolge had de Franse Admiraliteit uitdrukkelijk onderrichtingen verstrekt aan de kapiteins van het smaldeel hoe zij moesten varen om die gevaarlijke palatsen te vermijden.'*
Van een aandachtige lezer ontvingen we verder een rechtzetting bij onze bewering op het einde van de bijdrage:
*'Vreemd genoeg werd Kapitein Le Chaumareys nooit voor de krijgsraad gebracht noch voor enig ander onderzoekslichaam om zich te verantwoorden.'*
De heer R. Timmermans deelde mede dat op bladzijde 221 van het boek 'Les naufragés' van Adolphe De Bray volgende te lezen is:
*'Capitaine de Chaumareys, coupable de la perte de la Méduse par impéritée, fut rayé de la liste des officiers de la marine, déchu de son grade et condamné à trois ans de prison militaire.'*
Ter verontschuldiging moet ik hier vermelden dat *James A Michener* (die ook niet de eerste de beste is!) mijn belangrijkste bron was, met zijn artikel *'Adventures of men and their ships'* uit het tijdschrift 'Life'.

Jef Klausing

## Garnaal

Van lezer Dirk Neyts kregen wij volgend dokument toegestuurd. De tekst luidt ongeveer als volgt:
*Geboden en uitgeroepen door de heren onderschout, burgemeester, schepen en de raad van de stad Antwerpen op de 25ste mei 1610.*
*Men gebiedt van 's heren en van stadswege dat men, om veel ongemakken te voorkomen, voortaan binnen deze stad met geen garnaal zal mogen langs de straten leuren noch op openbare plaatsen verkopen en dat wie het toch doet een boete van zes gulden krijgt, terwijl dezelfde garnaal in de Schelde gesmeten wordt.*

**Gheboden ende wt-gheroepen by**
mijnen Heeren den Onder-Schouteth, Borgermeesteren, Schepenen, ende Raedt der Stadt van Antwerpen, op den xxv. Maij, 1610.

**En gebiedt van s'Heeren ende der Stadts weghen / datmen om vele inconvenienten te verhoeden / voort-aen binnen deſe Stadt met geenen Gernaet en ſal mogen lancks de ſtraeten gaen leuren / noch den ſeluen op wat plaetſe dat het zy alhier vercoopen / ende dat op pene wie contrarie dede te verbeuren de ſomme van ſes guldens / ende den ſeluen Gernaet in het Scheldt gheſmeten te worden.**

*G. Vvvvens.*

### Toepassing beperkende vangstmaatregelen komt zeer hard aan

# 25 kg (Noordzee)tong per dag is de doodsteek voor de Eurokotters

## Ook 40 procent tong opgevist in de West (VIId)

DE BELGISCHE TONGKWOTA voor dit jaar liggen 7% lager dan de toegelaten vangsthoeveelheid van vorig jaar. In de Noordzee daalde het tongkwantum met 7,5 %. De totale beschikbare vangsthoeveelheid is nog steeds beduidend groter dan enkele jaren geleden. En toch komt de toepassing van de vangstbeperkenden maatregelen zeer hard aan. De 25 kg-maatregel in het belangrijkste vangstgebied treft 90% van onze zeevisserijvloot. In de eerste plaats de kwetsbare Eurokottervloot.

De kwotaregeling van vorig jaar was bedoeld om de Noordzee zo lang mogelijk open te houden voor de tongvisserij. Dat is aardig gelukt, aangezien het gebied pas begin december gesloten werd. Als kritiek op de regeling werd aangevoerd dat een strenger optreden in het begin van het jaar de mogelijkheid inhield om de tongvangsten te rekken. De uitspraak van de *Raad van State* maakte een gelijkaardige verdeelsleutel echter onmogelijk. De supplementaire vangstbeperkende maatregelen, uitgevaardigd eind vorig jaar, vielen in slechte aarde. Het zat de reders dwars dat naast de beperking van de vangsthoeveelheid nu ook al de visserijmetodes (verbod V-netten in IV en VII, behalve Ierse Zee) aan banden werden gelegd.

Het Mininistrieel Besluit van 23.12.91 beoogde een spreiding van de tongvangsten in de Noordzee ten bate van **alle** vaartuigen. De regeling voor het eerste kwartaal (1 jan.-30 april) liet vaartuigen van 300 pk of minder toe per vaartdag 150 kg tong te vangen (in het M.B. is nergens sprake van boomkorvaartuigen of Eurokotters). Vissersvaartuigen met een motorvermogen van meer dan 300 pk kregen het recht 300 kg per vaartdag aan te voeren. Maar er was een andere rem ingebouwd die plots in werking trad.

### 25 kg-regel

Het artikel in het M.B. van 27.12.91 dat de reders de das omdoet luidt als volgt: *"Indien in de loop van de periode van 1 januari 92 tot en met 30 april 92 de totale tongvangst in de Ices-gebieden II en IV (Noordzee) gerealiseerd door alle vissersvaartuigen 40 % van het nationale tongkwotum bereikt, wordt vanaf dit ogenblik voor de Noordzee volgende regeling van kracht:*

*- Vissersvaartuigen met een tonnemaat van meer dan 64,99: maximum 25 kg tong per vaartdag;*

*- Vissersvaartuigen met een tonnemaat van 64,99 of minder: regeling blijft behouden, namelijk 150 kg vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen regrealiseerd tijdens de zeereis."*

Rekenkundig gezien blijft ongeveer een kwart van het totaal aantal vaartuigen gespaard van de 25 kg-maatregel. In werkelijkheid vertegenwoordigt die groep, hoofdzakelijk *kustvaartuigen* en *garnaalkotters* met kleine bemanningen, slechts 12 % van het vlootvermogen en 8,8 % van de totale brutotonnage van de zeevisserijvloot. Die laatste cijfers weerspiegelen duidelijk hoe hard de (tijdelijke) maatregel de middenslagkotters en de grote treilers van de zeevisserijvloot treft.

### Tong duurder?

De maatregel sloeg dan ook in als een bom. Niemand had zo vroeg op het jaar verwacht dat 40 % van het tongkwotum in de Noordzee zou opgevist zijn. De gepubliceerde cijfers over de stand van de kwota wezen wel op een intensieve bodemvisserij. Het cijfer dat half februari (toestand eind januari) werd gepubliceerd (14 %) was half maart (toestand eind februari) verdubbeld (29 %). Tegen dit tempo kon men onmogelijk 30 april halen. Maar omdat het enige tijd vraagt om de toestand te becijferen en de gegevens te verspreiden stemmen de cijfers op het ogenblik dat ze de betrokkenen bereiken niet meer overeen met de werkelijkheid. Zou het dan ook niet wenselijke zijn om een prognose voor de volgende 'quinzaine' uit te werken? In elk geval was het vanaf 23 maart voor het grootste gedeelte van de vloot **verboden meer 25 kg tong per vaartdag aan boord te houden.** Of deze toestand ook een schaarste en meteen een prijsstijging veroorzaakt valt te betwijfelen. De tongprijs was de voorbije maanden al enigszins opgelopen ondanks een grotere aanvoer. Het prijsniveau van februari 92 lag desalniettemin nog 37 frank achter op de prijs van februari 90. Wellicht omdat er voldoende tong zit en in de ons omringende landen geen gelijkaardige beperking geldt zal de prijs niet exploderen. Maar ook omdat de eigenaars van de grote boomkortreilers niet werkloos blijven. Zij kunnen terecht in meer afgelegen visgronden. Het kwotum in de *Golf van Biscaje* is intussen al aangesproken en een aantal vaartuigen zetten reeds koers naar andere visgronden. **Voor de Eurokotters zijn die gebieden niet haalbaar** (Zie ook de ingezondenbrief hieromtrent). Zij zijn momenteel het kind van de rekening.

### Nieuw voorstel

In de schoot van de *Rederscentrale* werd een nieuw voorstel uitgewerkt om de Eurokottervloot (een 40-tal vaartuigen) niet volledig lam te leggen. Het voorstel houdt in dat deze vaartuigen tot het einde van het eerste kwartaal ook 150 kilogram tong per dag mogen halen in de Noordzee. De overbrugging zou (in de veronderstelling dat alle vaartuigen die van de aanpassing zouden kunnen genieten daar ook gebruik van maken) maximaal 125 ton tong van het Noordzeekwotum kosten. Dat is de prijs om de vaartuigen in de vaart en de bemanningen aan het werk te houden. De *Dienst voor Zeevisserij* bracht alvast een positief advies uit. De aanpassing van het M.B. zou ook reeds door de nieuwe *Minister van Landbouw* aanvaard zijn. Op het ogenblik dat wij deze regels aan het papier toevertrouwen is de regeling echter nog niet van kracht. De publikatie in het Staatsblad zou nog een kestie van dagen zijn. **Het ligt dan ook in de lijn der verwachtingen dat de Eurokotters op het moment dat u dit onder ogen krijgt hun**

**bedrijvigheid hervat hebben.** Het is echter ook duidelijk dat met een nieuw MB niet alle problemen van de baan zijn.

## 25 kg in de West

Na de Noordzee is het Oostelijk Kanaal (VIId) ons belangrijkste wingewest voor tong. In *'de West'* (Oostelijk en Westelijk Kanaal) hebben we een tongkwotum van 970 ton. De vangsthoeveelheid van 30 ton in het Westelijk Kanaal (VIIe) is marginaal. Het gaat in de eerste plaats om de 940 ton in het Oostelijk Kanaal **waarvan nu ook reeds 40 % is opgevist.** Ook het scholkwotum is in dit gebied al voor meer dan de helft benut. Er worden dan ook maatregelen bekend gemaakt om de tongvisserij in dit gebied drastisch te beperken. Ook hier zou de 25 kg-maatregelen van toepassing zijn voor **alle** vaartuigen.
Dat betekent dat steeds meer (boomkor)vaartuigen zullen uitwijken en overschakelen op de scholvisserij. Onder meer naar het Bristolkanaal, ten zuidwesten van Ierland, de Ierse Zee en de Liverpoolbaai. (gw)

## Evolutie van het tongkwotum 1984-1992

| | 1992 | 1991 | 1990 | 1989 | 1988 | 1987 | 1986 | 1985 | 1984 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| IIa,IV | 2.085 | 2.250 | 2.085 | 1.165 | 1.165 | 1.165 | 1.665 | 1830 | 1.670 |
| VIIa | 670 | 740 | 520 | 730 | 865 | 1.035 | 940 | 620 | 620 |
| VIId | 940 | 1.035 | 1.035 | 1.035 | 1.035 | 1.035 | 860 | 725 | 675 |
| VIIe | 30 | 30 | 30 | 35 | 45 | 40 | 45 | 50 | 50 |
| VIIf,g | 745 | 750 | 750 | 625 | 685 | 1.000 | 940 | 750 | 750 |
| VIIh,j,k | 60 | 60 | 60 | 60 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| VIII | 65 | 65 | 65 | 60 | 50 | 55 | 10 | 10 | 10 |
| TOT (1) | 4.595 | 4.930 | 4.545 | 3.710 | 3.895 | 4.380 | 4.510 | 4.035 | 3.825 |
| EFF. (2) | 4.868 | 5.158 | 4.900 | 3.980 | 4.157 | 4.710 | 5.037 | 4.382 | 3.858 |

(1) Totaal toegekend door de Europese Ministerraad (initieel kwotum)
(2) Effektief: TAC vermeerderd met tong bekomen door ruilakkoorden met andere lidstaten

## Gemiddelde tongprijs

| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| JAN | 253 | 297 | **347** | **355** | 289 | **316** | 236 | 231 | 257 |
| FEB | 253 | 214 | **308** | **335** | **360** | **346** | 292 | 212 | 255 |
| MAA | 241 | 215 | 254 | **361** | **338** | **356** | 258 | 213 | - |
| APR | 223 | 253 | 293 | **351** | 298 | **337** | 230 | 226 | - |
| MEI | 198 | 238 | 290 | **359** | 260 | **317** | 232 | 233 | - |
| JUN | 226 | 279 | **328** | **382** | 294 | **417** | 269 | **313** | - |
| JUL | 254 | **355** | **395** | **411** | **326** | **393** | 294 | **302** | - |
| AUG | 252 | **343** | **396** | **391** | **347** | **341** | 239 | 276 | - |
| SEP | 236 | **348** | **399** | **361** | **315** | **342** | 250 | 282 | - |
| OKT | 216 | 283 | **368** | **335** | 298 | 268 | 213 | 243 | - |
| NOV | 195 | **300** | **384** | 293 | 296 | 255 | 237 | 247 | - |
| DEC | 220 | **307** | **425** | **309** | **417** | **304** | **303** | 281 | - |
| JAAR | 225 | 266 | **321** | **347** | **312** | **325** | 253 | 251 | - |

## 25 kg-maatregel en de herinnering aan de N.512.

Dat de 25 kg-maatregel heel wat kwaad bloed gezet heeft bij de vissers en reders is duidelijk. Vooral de eigenaars van 'Eurokotters' voelden zich geviseerd.
Daarover kwam op de redaktie een brief binnen die tot de kategorie 'scheldkannonades' behoort en alleen maar in een begeleidend schrijven ondertekend werd, waarmee de briefschrijvers te kennen gaven dat de redaktie wel, maar de lezers niet mochten weten wie de afzenders waren. Zo'n scheldkannonades worden hier normaliter niet afgedrukt (en wij zijn daar iets strenger in dan sommige andere periodieken, bij ons moeten er afdoende redenen bestaan om de brief te laten volgen door *'naam en adres op de redaktie bekend'*).
Wanneer individuen er behoefte aan hebben of de *Rederscentrale*, of de ambtenaren of de *Dienst voor de Zeevisserij* of wie dan ook de grond in te boren met verwensingen allerhande, dan moeten ze dat maar rechtstreeks doen en dan moeten ze ook het lef hebben zich daarbij bekend te maken. Hele stapels scheldproza zijn hier zodoende reeds in de papiermand beland. Spijtig voor de sappige woordenschat, maar regels zijn regels.
Toch bevat de brief die wij hier voor ons hebben liggen en die ondertekend werd met *'vissers die het beu zijn'* een noemenswaardige passage. Deze willen we de lezer zeker niet onthouden.
*'Ongeveer zes jaar geleden' zo vermeldt de brief, 'was er ook zo'n vangstbeperking. Noodgedwongen, zoals er ook nu reders zullen doen, gingen vaartuigen die veel te klein zijn, naar veel te ver afgelegen visgebieden, zoals het Kanaal, vissen. Zo werd de N.512 door deze maatregel gedwongen de visvangsten verder te gaan zoeken dan gewoonlijk, en hetgeen gebeurde weet wellicht iedereen nog. De N.512 keerde niet meer terug.'*
De briefschrijver raakt hier een aspekt aan dat in de papiermolen van wetten en verorderingen teloor gaat en dat nochtans mede in overweging zou moeten genomen worden bij het uitstippelen van de diverse maatregelen. Wie de visstand probeert te beschermen, zou ook andere gevolgen van dgl. beslissingen moeten onder ogen zien.
Met andere woorden: ook het leven van de visser heeft recht op bescherming.

Holland Type, inhoud 660 liter. Universeel te gebruiken. Extra sterke bodemkonstruktie. Ook leverbaar met inhoud van 200 tot 1500 liter.

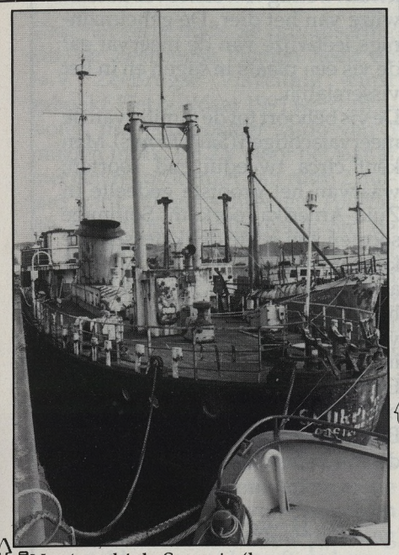
H H H
Haasnoot
Handelsonderneming
Holland

Hoefblad 85, 2231 WR Rijnsburg.
Tel.: 01718-30633,
Fax: 01718-34809.

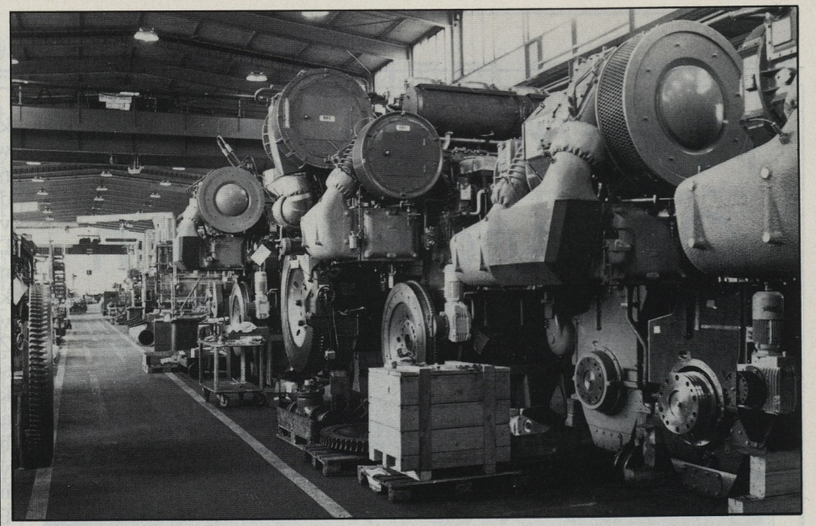
# de maand in beeld

De Oosterndse 'Garnaaltrofee '91' werd tijdens de inzet van de karnavalviering voor de tiende keer uitgereikt aan de gebroeders Charles en Laurent Verbiest. Met de O.110 Jeanine-Margaret wist het broederpaar vorig opnieuw de hoogste garnaalaanvoer te boeken.

De Oostendse Vismijnkantine zit in het nieuw. De uitbaters *Andrian Lauwereins* en zijn echtgenote, reeds acht jaar op de bres, zorgden dan ook voor een feestelijke opening waarbij heel wat bloemstukken werden aangevoerd.



Het 'wrak' de Scorpio (bouwnummer 123 van Beliard-Crighton) te Oostende. Benedendeks wordt momenteel gewerkt om het schip tot een drijvend atelier om te bouwen voor een aannemer die regelmatig werken uitvoert in Afrika.



HVB bezocht de Duitse machinefabriek Mak in Kiel. Het bedrijf pakt weldra uit met een nieuwe reeks motoren van 6, 8 en 9 cilinders in lijn of 12 en 16 cilinders in V. In ons volgend nummer brengen we een uitgebreid verslag uit over de scheepsmotoren waarvan er ook een aantal bij ons in gebruik zijn.

*Jean Verplancke* laat zich de zalm smaken. Sinds kort is de Bredenaar zaakvoerder van de BVBA *Shannon*, een firma die zich specializeert in de invoer van Ierse zalm en oesters. Als echtgenoot van de Ierse *Alice Power* heeft hij op het groene eiland de nodige kontakten kunnen leggen. Hij vond er een traditionele rokerij waar zalm nog op eikenhout wordt gerookt. Zalm uit de onbezoedelde wateren van de Ierse westkust is de beste die er is beweert de invoerder.

Op het 'Erepark' van het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke werd een kleine kapel gebouwd, toegewijd aan *O.L.-Vrouw Troost in Nood*. De visserskapel is een schenking van *De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum*. De kapel wordt wellicht officieel ingehuldigd ter gelegenheid van de jaarlijkse 'Vissersmis' in september.

Ook Oostende kent tegenwoordig regelmatig aanvoer van diverse vissoorten. In de voorbije weken werd een parij van 2.200 kg koolvisfilets op de markt gezet.

*De beste van Lucy Loes* op CD en muziekcassette. Weldra verschijnt de eerste compact-disc en cassette met de beste nummers van de Zandvoordse volkszangeres. In ons volgend nummer meer over *De Koningin van het Visserslied*.

De eerste Visexpo in de Kortrijkse Hallen lokte heel wat volk. De Zeebrugse Visveiling was erbij. Ook Promotie Vissershaven Oostende was present. Natuurlijk liet de nationale visambassadrice zich van haar beste zijde zien.

# Partij(tje) meerval in Oostendse vismijn

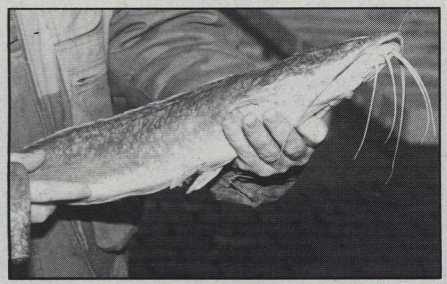
**Visafslager Fred Tratsaert en heel wat aanwezigen bekenen de onbekende vissoort van nabij. (Foto gw)**

ONLANGS BOOD EEN Antwerpse viskweker een partij meerval aan in de Oostendse vismijn. Populair bij de sportvissers, is deze zwartgrijze konsumptievis nauwelijks bekend. Het bijna graatloze vlees, vooral bij jonge exemplaren, smaakt niet onaardig, maar is aan de vette kant. Meerval komt vooral voor in Midden- en Oost-Europa (Donaugebied, Zwarte Zee), alsook in brak water.

De meerval (*Silurus glanis*) is een roofvis die leeft van dierlijk voedsel. De vis heeft een schubloos afgeplat lichaam en een brede kop. Gemakkelijk herkenbaar aan de lange baarddraden (twee aan de bovenkaak, vier aan de onderkaak). De huidskleur varieert van zwartgrijs tot blauw of bruin, afhankelijk van de (slijkerige) omgeving waarin hij opgroeit. De flanken zijn lichter en de buik vuilwit. Hij kan tot twee en een halve meter lang worden en een gewicht van 150 kg bereiken. De meerval is een uitgesproken bodemvis die vaak grote schade aanricht onder de populaties van de voor de binnenvisserij belangrijke witvissoorten. Zijn voedsel beperkt zich niet tot vis. Hij verslindt alles wat hij te pakken krijgt, ook kikvorsen en kleine watervogels. De meerval is niet bijzonder levendig. Zelfs kleine exemplaren vertoeven overdag roerloos op de bodem of zoeken een schuilplaats in kuilen of gaten aan de oevers. Zij komen pas in aktie als er voedsel in de buurt is.

## Geheimzinnig

De meerval is van oudsher bekend. De Griekse filosoof *Aristoteles* (384-322 v. Chr.) beschreef de broedzorg van de moddervis nauwkeurig, maar kwam weinig te weten over de leefwijze van het dier. De geheimzinnige leefwijze van de meerval gaf de vis een plaats in sagen en in het visserslatijn.



**De meerval is een afgeplatte vis duidelijk herkenbaar aan de baarddraden. (Foto gw)**

De vis behoort tot de familie van de meervalachtigen (*Siluriformes*). Men kent circa tweeduizend soorten, waarvan het grootste gedeelte in Zuid-Amerika voorkomt. Sommige soorten zijn echte delikatessen. De kleinste soorten worden begeerd als aquariumvissen. Hoewel het in het algemeen zoetwatervissen zijn, vindt men ook enkele soorten die in zee voorkomen. De grootste Europese meervalachtige is de meerval, beter bekend onder de Engelse benaming *catfish* of onder de volkse benaming *visduivel*.

## Beschermd

In Nederland staat de meerval door de natuurbeschermingswet op de lijst van de beschermde diersoorten. Deze roofvis mag daar derhalve niet gevangen of gekweekt worden. De kans om een meerval aan de lijn te krijgen is uitermate klein, maar toch wordt de maatregel in sportvisserskringen nog steeds betreurd. De vis komt spaarzaam voor in enkele plassen. Voor het uitvoeren van proeven om na te gaan of de meerval een positieve rol kon spelen bij het bevorderen van de visstand werd het vangen en op kwekerij houden van tien specimen en hun nakomelingen toegestaan. Uit het experiment is gebleken dat de meerval het goed doet als uitdunner van overbevolkte witvisbestanden.

In ons land schijnt geen bezwaar te bestaan tegen de kweek. Viskweker *Jacobs* uit diamantgemeente Nijlen heeft er zelfs een bedrijfje voor opgezet. In een aquarium bij een temperatuur van 25 graden slaagt hij in een beperkte produktie. Exemplaren van een halve tot meer dan één kilogram (50-60 cm) zijn reeds geschikt voor konsumptie. Het vlees is zacht, roodachtig, reuk- en graadloos. De produkten van *Meervalkwekerij Diamant* belanden doorgaans in horecabedrijven. Vorige maand zette hij een twintigtal bakjes van tien kilogram uit in de Oostendse afslag. De meerval vond kopers tegen de prijs van 140 frank het kilogram. (gw)

## ZV maakt 5 miljoen winst

Voor het eerst sinds de privatisering van de Zeebrugse vismijn heeft de N.V. Zeebrugse Visveiling winst geboekt. Het boekjaar 1991 werd afgesloten met een positief saldo van 5 miljoen frank. De ZV sloot het jaar af met een rekordomzet van ruim 2 miljard frank. Volgens direkteur *Pollet* is dit omzetcijfer noodzakelijk om de ZV winsthoudend te maken. Voor dit jaar mikt hij op een omzet die 2 miljard 150 miljoen moet benaderen. Nu de eerste maanden van het nieuwe jaar al een omzetstijging met twintig procent vertonen is de ZV hoopvol gestemd.

## Werken EFC gestart

Op een bijeenkomst met de aannemers van de kade, de wegenwerken en de bouw van de nieuwe visveilingen en pakhuizen werd een strikte planning opgesteld voor wat betreft de bouwwerken van het European Fish Center. Na aftrek van het bouwverlof hebben de aannemers vijf maanden om de veiling en een aantal bijkomende gebouwen gebruiksklaar te maken. De veiling moet klaar zijn half oktober.
De werken starten met de aanleg van het rioleringsnet en het heien van de funderingspalen voor de vismijn, de vis- en redersateliers en het administratieve gebouw.

## EFC opent met Visserijbeurs

Nu reeds heeft een komitee met vertegenwoordigers van de Zeebrugse Visveiling, reders en de visserijschool van Heist beslist om van donderdag 22 tot en met zondag 25 oktober een zeevisserijbeurs te organizeren in de nieuwe veilzaal van het European Fish Center. Dit houdt in dat de bouwwerken tegen die datum moeten beëindigd zijn.


# IS DIT EMBLEEM U ONBEKEND ???

Dan zijn voor u de begrippen als
**KWALITEIT**
**BETROUWBAARHEID**
**SERVICE**

eveneens nog onbekend

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

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

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

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

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

# Kuwait Petroleum (Belgium)

Q8

★ Marine en Industriële Oliën en Vetten
★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27

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

# Vragen & antwoorden
## de politieke rubriek van HVB

* IN DE NIEUWE Belgische regering kreeg André Bourgeois de post van minister toebedeeld op het ministerie van landbouw (en zeevisserij). Bourgeois is 64 jaar. Hij is doctor in de rechten en licentiaat in administratief recht. Sedert 1971 is hij volksvertegenwoordiger.

* DE NIEUWE MINISTER van verkeerswezen heet Guy Coëme. Hij volgt er Dehaene op, die nu, zoals bekend, premier geworden is. Hij is 45 jaar, studeerde politieke wetenschappen en was in de voorgaande regering minister van landsverdediging.

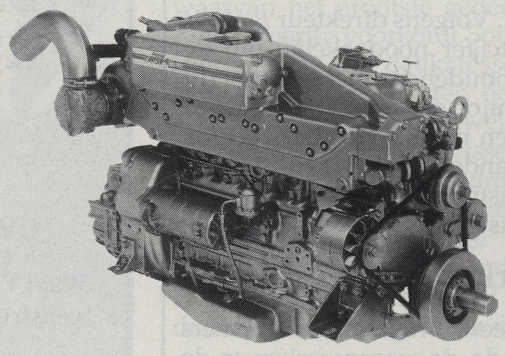
* OP 4 MAART kreeg de Oostendse vismijn bezoek van een delegatie van de landbouwkommissie van de Europese Gemeenschap. Naast burgemeester Goekint namen ook Van der Bremt en Relaes (ministerie landbouw) deel aan de rondleiding. Ook Martens van het Rijksstation voor de Zeevisserij was van de partij.

* IN DE OOSTENDSE gemeenteraad vroeg raadslid Kamiel Dirickx om in gezamenlijk overleg met de havenautoriteiten en de vertegenwoordigers van de rederscentrale een oplossing na te streven voor het probleem dat zich stelt met de kustvissers die hun vaartuigen plegen af te meren aan de Wandelaarkaai. Zij ondervinden als gevolg van de uitgevoerde havenverbeteringswerken grote moeilijkheden bij het veilig afmeren van hun schepen.
Door het afbreken van de Werfbankkaai en het verbreden van de haveningang is de zeewering die het dok beschermde tegen de NNW-winden en de doorgezette deining bij hoge zeegang en zwaar weer, totaal verloren gegaan. De schepen afgemeerd in dit dok hebben dan ook regelmatig schade, te wijten aan de natuurelementen.
Uit het antwoord bleek dat burgemeester Goekint een vergadering belegd heeft met alle betrokkenen en met de vertegenwoordigers van de Rederscentrale. Het is de bedoeling zo vlug mogelijk een oplossing uit te werken.

* OP 19 APRIL vertrok vanuit het ministerie van landbouw (dienst voor de zeevisserij) een brief die nogal wat stof heeft doen oplaaien (zie ook elders in dit blad).
Wij citeren: *'In toepassing van artikel 7 ... is het voor de vissersvaartuigen met een tonnenmaat van meer dan 64,99 vanaf maandag 23 maart 1992 om 00.00 uur verboden dat de tongvangst in de gebieden II en IV (Noordzee), 25 kg per vaartdag overschrijdt.'*
En de kersverse minister van landbouw (en visserij) André Bourgeois kreeg terzake al een vraag toegestuurd van ere-volksvertegenwoordiger Alfons Laridon.
*'De maatregel die het Ministerie van landbouw, dienst zeevisserij, zopas trof en waarbij de tongvangst uit de Noordzee voor onze vissers beperkt wordt tot 25 kg/dag, komt zeer bruusk en hard aan. Deze maatregel kwam als een donderslag bij heldere hemel.*
*Het zijn vnl. de zgn. 'Eurokotters', met een vermogen tot 300 pk, die het zwaarst te lijden hebben onder deze maatregel. Om rendabel te blijven moeten deze schepen op zijn minst een 150 kg/dag tong kunnen bovenhalen...*
*In tegenstelling tot de landbouwers kunnen de vissers niet rekenen op EG-compensatie. Bovendien zijn de sancties zeer streng en moeten de vissers, van zodra ze in overtreding zijn, een fikse boete betalen en dreigt hun vaartuig enkele dagen aan de ketting te worden gelegd.*
*Er heerst vandaag paniek bij onze vissers. Mag ik dan ook vragen, Mijnheer de Minister, dat u met de speciale situatie van deze bedrijfstak zoudt willen rekening houden en zoudt willen nagaan of het niet mogelijk is bovenvermelde maatregel enigszins te versoepelen.'*
Zoals u elders in dit blad hebt kunnen lezen werd het probleem van de Eurokotters in de Noordzee intussen opgelost.

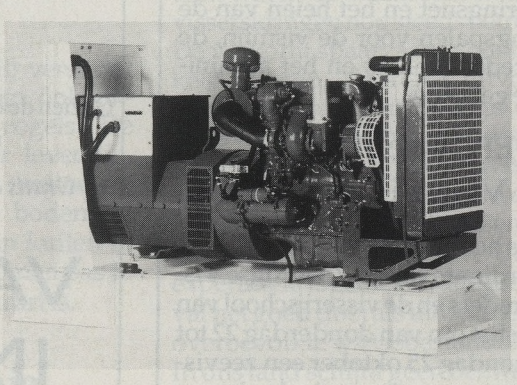

Perkins

Scheepsdieselmotoren



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

Generatorsets



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

Hunter n.v.

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

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

# Garnaalkruiers doen het te voet

IN HET HVB van maart publiceerden we een brief van *Gustaaf Rau*, een van de drijvende (zowel in de overhankelijke als de onoverhankelijke zin van het woord) krachten achter de groep *Garnaalkruiers Oostende - Vuurtorenwijk.*
De brief boeide ons dermate dat wij op bezoek gingen en hem op de man af vroegen: *wat bezielt een mens om te voet dat ijskoude water in te trekken om daar een half uur later weer uit te komen met honderd minuskule krabbetjes, twee kilo wier en schelpengruis en... zes garnalen?* Staf Rau bekeek ons meewarig en gaf ons een zeer uitgebreid antwoord.

*'Ik ben in 1929 in een vissersgezin op de Oostendse Visserskaai geboren. Mijn vader was kustvisser en mijn moeder stond met een kar te leuren. Toen ik vijftien was koos ik zelf het zeegat aan boord van de O.103. Ik viste er een jaar op garnaal en daarna schakelde ik over op de O.158, richting IJsland. Ik heb het beroep vijftien jaar uitgeoefend en schakelde dan over op de pakketboten.*
*Door dit nieuwe werk had ik veel vrije tijd en aangezien ik van de zee niet kan weg blijven koos ik een hobby die er alles mee te maken had, ik werd garnaalkruier.*
*Het is april 1959 en ik doe mijn eerste trek. Na twee uur de ebbe afgevist te hebben kan ik 10 kilo garnaal en enige tongen mee naar huis nemen. Marie-José, mijn echtgenote, is sindsdien ook altijd van de partij geweest. Na iedere sleep van een half uur kuist en wast ze de garnaal en thuis kookt zij de vangst.*
*Zo gingen de jarten voorbij. Op een dag dacht ik: "Staf jongen, je moet een club stichten" en zo werden de Garnaalkruiers Vuurtorenwijk geboren. We schrijven dan 22 oktober 1972. Ik herinner me nog als de dag van vandaag onze eerste wedstrijd op het klein strand van Oostende. Aanwezig waren de ere-voorzitter Alfons Laridon, de burgemeester Jan Piers en zelfs een minister: Louis Major.*
*Bij de toeristen die ons toen bezig zagen was er een Engelse senator uit Ramsgate en die nodigde de club uit om te komen vissen in Ramsgate. Zo gezegd, zo gedaan. Een bus van vijftig personen, een wagen van de brandweer om het materiaal te transporteren en hup, alles de boot in op weg naar Ramsgate.*
*De meeste garnaal werd gevangen in 1977. In Middelkerke braken we het rekord. 110 kilogram met twaalf man, in één uur vissen. Ikzelf viste toen 18,45 kg in één uur! Wie zegde daar ook weer: zes garnalen?*
*In 1990 werd ons bestuur grondig vernieuwd. Zeg maar: een verjongingskuur. Voorzitter werd Felix Bauwens, sekretaris werd Johan Vanliefde, ikzelf werd penningmeester en Carlos Degendt werd ondervoorzitter. In het bestuur zetelen verder nog Bogaert en Heusequin.*
*Ooit hebben we de titel van garnaalkoning ingesteld voor het clublid dat de grootste vangst deed. Voor 1990 en 1991 was het telkens Oscar Verdruyne die de titel in de wacht sleepte.*
*Voilà, de club bestaat straks 20 jaar, we zijn nu met 150 leden en ereleden en er is nog plaats. Wie geïnteresseerd is belt me op. Nieuwe leden worden bij ons in de watten gelegd. 059/32 28 95.'*
(fv)

**In het gezin Rau vallen ze bijna over de trofeeën**

**O.V.A.**

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

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

**Dè cöoperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring**

Ontwerp Seaprint 059/32 55 59

# van schepen van mensen & van de zee

POTIGE BANZA LAVEERDE al heel zijn leven tussen prauw en branding en hij kon uitgebreid genieten van de opbrengst van zijn vangsten, hij kende de stem van de zee. Uitgebreid leven dat wel, met op het einde van de krokodillenrivier de wilde tamtams en de dans onder het groen van de mangobomen, de bekoring van de passies onder een volle maan die de vrouwen van zijn dagen vruchtbaar maakt. Banza had het dan ook nooit nodig gevonden ver te lopen, noch een vrouw aan zich te binden en waarom zou hij in het dorp gaan wonen: vrijheid blijheid. Trouwens hoe zou hij zich een echtgenote kunnen aanschaffen, hij was er nog nooit in geslaagd voldoende zaïres te sparen en overigens waar zou een arme visser zoals hij zijn 'francas' moeten bewaren, in zijn prauw of zijn schamele hut daar aan de rand van het dorp ? Geen probleem, hij had genoeg met zijn bootje, zijn enige rijkdom, de rest werd uitgegeven aan het milde leven, de bar en de *ndumba's*, de meiden, die er wel goed voor zorgden voor zijn centen. Maar aan Muke, de vrouw van zijn goede vriend schonk hij de grootste *cosa-cosa's* en de smakelijkste *sangala's* en sedert zij Banza kende, wist zij, Muke, dat vis heel wat beter smaakte dan de hond die haar vader doodsloeg en schoeperde als een wild varken om er nadien zijn vingers van af te likken en te smakken dat het kletste. Muke had van Banza geleerd waarvoor vis allemaal wel goed was.

Banza liet zijn prauw vastlopen op een zandbank, bond een zootje baarzen en zandhaaitjes op zijn pagaai en stapte dan op blote voeten door het gloeiende zand naar het uitgestrekte dorp langs de branding. Hij bedacht dat Ebondo, zijn makker, allicht klas zou hebben in de visserijschool en dat hij Muke wel alleen zou aantreffen en hij verheugde zich op het licht van de wal in Muke's troebele ogen en het verleidelijke beeld van haar roze tong. De mango's waren rijp langs de oceaan en de branding rolde en klopte zonder stoppen, vogels stootten ruwe kreten en kwetterden luid boven Banza's kroezelkop, wolken dreven vluchtig, de lucht werd blauw en 't regenseizoen naderde.

Ebondo, de makker van Banza, had heel wat meer dan een menselijke prijs betaald voor zijn Muke nadat de broer van zijn moeder dagenlang had gepalaberd met Muke's vader : een prauw, een japans warrelnetje in nylon, twee geiten, om dat kapitaal op te brengen moest heel wat vis gevangen worden. Het was juist dat Muke goed voor hem zorgde, ze had lang genoeg in Kinsale, het dorp aan de stroom, verbleven bij haar moeders' zuster om te leren hoe ze haar heer en meester best tevreden kon stellen. Muke droeg haar fleurige wax, bovendien golvend en soepel, zij wist anderzijds maar al te goed dat aan de kust een vrouw niet teveel in het zonnelicht moet lopen want dat daardoor de huid veel zwarter wordt. Juist daarom kon men Muke altijd vinden in een koele lommer van de acacia's waar ze uren lang kon turen over de eindeloosheid van de zee waar de prauwen zich scherp aftekenden op het brandende staal van het water, als ze al niet bezig was de lupango van gestampte aarde te bezemen of haar potje te koken. Mukes gelaat was dan ook niet pottezwart als dat van de andere dames maar had een rode tint, deze van de zee. En het was onbetwistbaar dat het stenen huis van Ebondo dat hij de school mocht bewonen er heel wat verzorgder uitzag dan de andere woningen. Het beloofde land onder de stralende zon van de utopie. Om zes uur, wanneer de duisternis plots inviel en hier en daar in de verhitte lucht een zwarte rookkolom opsteeg, stond steevast op de lupango van Ebondo, de schoolmeester, de pot met *bukari* te pruttelen, de gerookte vis en de pilipilisaus met bananen te stoven. De mango's waren rijp en de branding klopte tegen het strand. Dan kwam Ebondo thuis, een opgeschoten slungel met brede platte neus en lippen die buiten hun oevers getreden waren, assistent-landbouwkundige van de Bula Matari, die poogde op de visserijschool zijn jeugdige landgenoten een beetje van de geheimen van de zee te verklappen. Hij was een belangrijk persoon daar in het dorp aan het water waar het altijd stonk naar vis. Had hij geen topfunktie, had hij de absolute top niet bereikt, Ebondo ? Iedere verdere promotie op de hoge ladder van de Bula Matari was uitgesloten. Maar daar lag Ebondo nu precies niet van wakker, het beroerde hem veel meer dat zijn Muke maar steeds niet zwanger geraakte, de kwelgeesten leken hem wel de wind uit zijn zeilen te hebben genomen. Drie grote vakanties waren ze nu al getrouwd, de bruidsschat had hem water en bloed gekost en Muke mocht dan nog wel een goed hart zijn, hij zou zich verplicht zien de uitzet terug te eisen van haar vader als ze gauw geen kind zou baren dat op hem zou gelijken. Je kunt wel een bed delen voor die prijs maar als er geen afstammelingen komen die Muke nog mooier moeten maken en blijvend getuige moeten zijn van de goede gezindheid van de watergeesten, dan moest Muke maar terug naar Kinsale, het ouderlijke dorp.

LIN

Lees volgende maand verder de zilte avonturen van Banza de visser en Muke, de smeulende parel van aan de zee

## Hogere loodstarieven

De Vlaamse Regering besliste de loodsgelden en loodsvergoedingen met vier procent te verhogen vanaf 1 april. Het gaat in de eerste plaats om de zogenaamde konventionele loodsgelden voor de Schelde en het kanaal *Gent-Terneuzen* die in overleg met Nederland worden vastgelegd. Om de konkurrentieverhoudingen tussen de Vlaamse havens niet te verstoren worden ook de loodsgelden voor de kusthavens aangepast. Ook de loodsvergoedingen voor speciale prestaties en situaties gaan met eenzelfde percentage de hoogte in.

## Donald Duthieuw nieuwe baas Zeebrugse haven

*Donald Duthieuw* (45) volgt *Jean-Jacques Decort* op als inspekteur-generaal van het Brugse havenbestuur. *Decort* ging na veertig jaar dienst bij de MBZ met rust. Zijn opvolger is burgerlijk ingenieur elektro-mechanika en is afkomstig uit Zonnebeke. Voor zijn aanstelling was hij hoofdingenieur-direkteur en hoofd van de technische diensten van het havenbestuur en van nabij betrokken bij de uitbouw van de haven van Zeebrugge.

## P&O met zwarte doos

Rederij *Broadgate*, een dochter van *Peninsular and Oriental Steam Navigation* (P&O) pakt als eerste uit met de *"Voyage Event Recorder"* (VER). De recorder is een onderdeel van de zwarte doos, ontwikkeld door *Racal Electronics*. Het systeem is is afgeleid van de technologie die ook in de luchtvaart wordt gebruikt. De recorder slaat alle gegegevens op gedurende 24 uur. In Groot-Brittannië is een wet in de maak die het gebruik van de VER verplicht zal maken voor alle schepen van meer dan 800 ton.

## Olau 2 miljoen passagiers

De veerdiensten van *Olau-Line* hebben vorig jaar bijna twee miljoen passagiers vervoerd tussen *Vlissingen* (Ned.) en *Sheerness* (GB) en tussen *Travemünde* (Dui.) en *Trelleborg* (Zwe.). Volgens de rederij uit Vlissingen is dankzij de ingebruikname van de luxe-schepen *Olau Hollandia* en *Olau Britannia* zo'n goed resultaat behaald.

## Rekordjaar haven Oostende

De Oostendse handelshaven heeft opnieuw een goed jaar achter de rug. Er werd niet minder dan 2,67 miljoen ton goederen verscheept of 6,1 procent meer dan in 1990 dat al een rekordjaar was. De goede prestatie van de Oostendse handelshaven komt echter volledig voor rekening van de roro-trafieken van *Sally Line* (ex-*Schiaffino*). De Fins-Britse rederij bracht in de loop van het voorbije jaar twee grotere roroschepen in de vaart, nl. de *Bazias 3* en de *Bazias 4*, op de verbinding Oostende-Ramsgate. Ook de ombuiging van trafieken naar aanleiding van de staking in Duinkerke had een positieve invloed op de havencijfers. Het aandeel van *Sally* in de totale af- en aanvoer in Oostende bedraagt 52 procent (1,39 miljoen ton).
De grootste stijging werd genoteerd bij de roro-goederen (+12,8%) en de bouwmaterialen (zeemineralen zand en grind, +7,5%). De achteruitgang was het grootst voor de chemische produkten (-10,1%) ten behoeve van het bedrijf CNO.

## Antwerpen klopt Rotterdam

Antwerpen is de goedkoopste containerhaven van Europa, zo blijkt uit een onderzoek van het Italiaanse studiebureau *Marconsult*. De prijs van een totale behandeling van een container in *Antwerpen* bedraagt 98 dollar. In de haven van *Zeebrugge* kost dezelfde handeling 104 dollar en in het Duitse *Bremen* wordt de kostprijs op 128 dollar ingeschat. De overslag van een container in *Rotterdam* zou 135 dollar kosten.

## Schelderadarketen

Een evaluatierapport over de nieuwe Schelderadarketen stipt aan dat het verkeersbegeleidingssysteem nog niet optimaal werkt. Tijdens de eerste maanden dat het systeem operationeel werkt traden nogal wat meningsverschillen op tussen de betrokken partijen. Een en ander zal in de toekomst in onderling overleg opgelost worden.

BBL
De bank die verder denkt dan een bank

## O.533 vangt oefenmijn

Op 3 maart kreeg het Oostendse kustvaartuig O.533 *Virtus* een oefenmijn in de garnaalkorre. Dat het om een ongevaarlijke oefenmijn ging bleek pas toen de opgeroepen Ontmijningsdienst aan boord kwam en het opgeviste tuig onder ogen kreeg.

## N.590 loopt vast op strand van De Panne

Het Nieuwpoortse kustvissersvaartuig N.590 *Horizon* liep in de vroeg ochtend van 9 maart vast op het strand van De Panne. Tijdens de visserij kreeg de bokkentreiler zand in de korren en geraakte niet meer in dieper water. Bij het aftrekkend tij, met de visboel overboord, kwam het vaartuig van reder *Gilbert Desaever* droog te liggen. De stranding lokte heel wat kijkers naar het schip. Bij het opkomend tij kreeg de bemanning met schipper *Jan Desaever*, motorist *Georges Depoover* en matroos *Franky Haemers* met hulp van de staatssleepboot *Zeehond* het vaartuig weer vlot. De Z.590, een van de drie laatste houten vaartuigen in Nieuwpoort, kon 's middags zonder zware averij en op eigen kracht de thuishaven bereiken.

**Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen FEBRUARI 92**

**Adresverandering:**

¤ Z.519 WHITE HORSE, eigendom BVBA White Horse, Monnikenwerve 26, 8000 Brugge, tel. 050-31.67.14

¤ O.211 CHRISTOPH, eigendom BVBA Christoph, Taboralaan 214 B, 8400 Oostende, tel. 059-33.12.22

¤ O.211 STORMBOY, eigendom NV Rederij Bianca, Bayauxlaan 12, 8300 Knokke-Heist, tel. 050-62.16.16

**Inbouw nieuwe motor:**

¤ N.738 JOHAN, eigendom BVBA Rederij Lorvan, Kaai 3, 8620 Nieuwpoort Motor Cummins 219 kW - 297 pk, bouwjaar 1991. Zeebrief: 18.02.92

¤ Z.63 THALASSA, eigendom BVBA Moby Dick, Acht Meilaan 17, 8301 Knokke-Heist. Motor Cummins 219 kW - 297 pk, bouwjaar 1991. Zeebrief: 20.02.92

**Verandering van eigendom:**

¤ N.22 ZEESTER, eigendom Nooitgedacht BVBA, Monnikenwerve 26, 8000 Brugge, tel. 050-31.67.14

**Verhoging motorvermogen:**

¤ Z.462 ZEEPAREL, eigendom NV Rederij Het Zeepareltje, Onderwijsstraat 105, 8301 Knokke-Heist. Motor ABC 900 pk - 662 kw. Zeebrief: 21.02.92

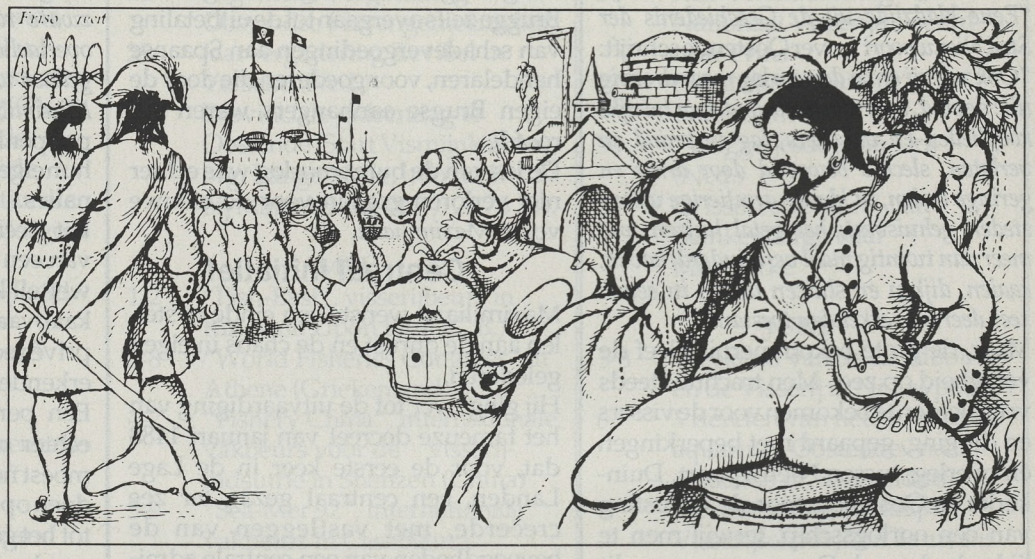
Omvorming vennootschap:

¤ N.40 RAVELINGEN, eigendom Ravelingen BVBA, Karel Janssenslaan 41, 8400 Oostende

TELEX-TELEX-TELEX-TELEX-TE ¤ De IJslander O.216 *Henri-Jeanine* die bij een aanvaring zware schade opliep is weer in de vaart. ¤ Ook de grote Oostendse kotter O.33 *Marbi*, door *Renaud Diesel* voorzien van een nieuwe *ABC* 1.200 pk, hervatte de visserij en verkocht tien dagen later een vangst van 330 bennen in Oostende. ¤ *BSM* in Breskens voerde een schroefreparatie op aan de Z.134 *Mercator* en reviseerde de viertrommellier van de Z.586 *Mermaid*. ¤ Bij *Maaskant* in Stellendam kreeg de BOU.201 *Adriana-Maria* een onderhoudsbeurt. ¤ Naast de deur bij *Padmos* ging de Z.200 *Wagram* in het droogdok voor gelijkaardige werkzaamheden. ¤ Ook tijdens de voorbije maand meldden zich verschillende Belgische vaartuigen aan Nederlandse afslagen. Dat was het geval in Scheveningen waar o.m. de Z.34 *Northern-Sky* verkocht en Lauwersoog waar zeer regelmatig Belgen aan de markt verschijnen. ¤ De vietrommelige vislier van de N.408 *Speranza* werd bij *Padmos* aan een grondige revisie onderworpen. ¤ In het droogdok van *Padmos* in Stellendam ligt de 2,8 m. verlengde O.62 *Seabird II* voor zandstralen, schilderen en optuigen. ¤

RENAUD
BVBA VANTORRE-DEVINCK
snelle service & voordelige tarieven
H. Baelskaai 8, 8400 Oostende
Tel : 059/ 32 28 75 - Privé: 050/ 51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59
- leidingwerk
- Slipwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van *alle* dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling

# De Fransen en de Kustwacht



DE FRANSEN LIETEN niet na mee te spelen in het zeeroversballet van de Noordzee.
De Franse vice-admiraal trok in 1479 met een vloot van 19 schepen op rooftocht in het Kanaal en de Noordzee, om er de visserij en de koophandel van de Lage Landen aan te vallen.
Het resultaat was bijzonder voordelig voor de Fransen, want men spreekt van tachtig veroverde vaartuigen en van grote schade aangericht aan de Oostendse haringvloot. In de periode van de tweede helft van de 15de eeuw ziet men dan ook herhaaldelijk beroep doen op konvooischepen en op kustverdedigingswerken. De zeeroverij, gepaard met echte raids op de Vlaamse kustgebieden van de Noordzee, bracht er de kuststeden toe een vorm van kustwacht te organiseren. De rekeningen van de kuststeden geven daarover belangrijke inlichtingen. Kustwacht op duin en strand of op de "vloedmark" (de uiterste lijn van hoogwatergetij) en daartoe speciaal uitgeruste en bewapende schepen zijn niet meer weg te denken uit de strijd van de Vlamingen tegen de zeerovers van allerlei aard en, naar tijd en omstandigheden, van Franse, Schotse en Engelse oorsprong.
Men vergete daarbij niet dat Oostende niet steeds omwald is geweest met sterke verdedigingsmuren en dus lange tijd een "open plaetse" is gebleven.
Daarom ook werden maatregelen getroffen wegens plotseling alarm voor bedreiging van zeerovers of vijandelijke zeemachten (wat, voor die tijd, vaak op hetzelfde neerkomt....). Zo citeert men het uitrusten, om in zee te sturen, *"binder eender nacht een scip van oorloghe met 150 mannen"*, waardoor men op elk ogenblik paraat zou staan om een onmiddellijke bedreiging af te weren.
In 1479 vreesde men voor een regelrechte landing van de Fransen op de Vlaamse kust, zodat men dag en nacht wachten uitzette, van Sluis tot Grevelingen om elke verrassing te kunnen met man en macht opvangen, terwijl bovendien iedere *"Huysman"* voorzien werd van een harnas en andere wapens om zich, zo nodig, individueel te kunnen verdedigen.

## Oostende zwaar getroffen

De onrust op zee blijft de Vlaamse wateren teisteren, wanneer *Maximiliaan van Oostenrijk*, die gehuwd was met de Bourgondische erfgename, *Maria van Bourgondië*, af te rekenen kreeg met de tegen hem rebellerende Vlaamse steden Brugge en Oostende, terwijl Nieuwpoort en Duinkerke hem trouw bleven. Bovendien, wegens de oorlog met Frankrijk konden Brugge en Oostende rekenen op Franse hulp en troepen, zo nodig, terwijl Nieuwpoort de Engelsen als bondgenoten kreeg. De strijd tussen rebellen en vorst leidde tot enorme schade langs beide kanten.
De Oostendse kroniekschrijver *Bowens* klaagt dan ook steen en been over die oorlog en de deelname eraan van de Vlaamse steden. Want daardoor *"wierd er aan de Visscherye hier door veel schaede toegebragt, aengezien de gene, die ter Vangst durfden uytvaeren in gevaer waeren van de Fransche kaepvaerders weggenomen te worden"*. Want de Franse zeeroef is troef, met of zonder vorstelijke toelating.
Nochtans, ondanks de risico's van de oorlogsweeën en vooral van de zeeroverij, rustten de Oostendenaren nog in 1479 vierenveertig haringbuizen uit om op haringvangst te gaan. De Fransen riepen dadelijk oorlogsschepen bijeen, vanuit Rouen, Dieppe en Honfleur, waarmee ze de meerderheid van de Vlaamse, Zeeuwse en Hollandse vissers aanvielen en veroverden, of op een zwaar losgeld stelden. Achteraf weet Oostende de schuld van deze geslaagde Franse zeeroverij aan de Zeeuwen en de Hollanders toe te schrijven, die hun belofte, een aantal konvooischepen in te zetten, niet gehouden hadden.
Voortaan zouden de vissers van Vlaanderen, Zeeland en Holland nog wel op haring uitvaren, maar onder begeleiding van *"veele Oorlogscheepkens"*.

## Oorlog en Burgeroorlog

Ook de strijd tegen de hertogelijke macht, gesteund door Engelse en Duitse huurlingen, speelde zich hoofdzakelijk op zee af. De Oostendenaren leverden strijd tegen de Nieuwpoortse zeelui en omgekeerd.
Zo vernemen we dat in november 1488 twaalf schepen van Nieuwpoort, geladen met rijke waren voor *Maximiliaan*, op hun weg naar Antwerpen, werden buit gemaakt door de Oostendenaren en opgebracht te Oostende. Volgens kroniekschrijver *Bowens* hadden de Oostendenaren *"omtrent honderd gewapende Vaertuygen" gemobiliseerd. De vangst gebeurde in januari 1489, na "eenigen tijd in Zee gekruyst te hebben"*. Er kwam slechts een einde aan de burgeroorlog ter zee, toen de te Nieuwpoort gelegerde Engelse legeroverste, zoals *Bowens* het kleurrijk zegt, *"haestelijk met 's Konings Legerschaeren voor Oostende trok en de Stad veroverd en geplundert hebbende, dede hij de zelve langs alle kanten in brand steken, zoo dat die ongelukkige plaets t'eenemael den roof der vlammen wierd en niet anders als eenen Puyn-hoop van Verwoestingen was"*.
Men bleef nog jaren lang in de rekeningen van Oostende spreken over de destijds aangerichte verwoestingen; *"mits den brande ende oorloghe"* vermeldt men

regelmatig plaatsen in de stad die bijzonder getroffen waren geweest.
Men mag gerust onze historicus *Edward Vlietinck* geloven, wanneer hij in zijn *"Eene bladzijde uit de Geschiedenis der Stad Nieuwpoort"*, over Oostende schrijft: *"Ook zag zij er na den oorlog maar droevig uit: de stad, voortijds bewoond door talrijke kooplieden en visschers, lag verbrand en verlaten, slechts bewoond door arme en geringe lieden, in kleine, armtierige woonsteden gehuisvest; het getal huizen was meer dan twintig maal verminderd; haven, kaaien, dijken en sluizen waren in eenen zeer deerniswekkenden toestand"*.
Maar, de grote bekommernis bleef de veiligheid op zee. Men trachtte steeds vrijgeleiden te bekomen voor de vissers en dit ging, gepaard met beperkingen en overleg, tussen Nieuwpoort, Duinkerke en Oostende voor de uitrusting van een oorlogsschip, terwijl men te lijden had van de Deense zeerovers, dit keer !
Een duidelijk bewijs voor de onveiligheid op zee, vinden we in de rekeningen van Nieuwpoort, waar men noteert dat een "geleidschip" niet was verkocht, *"omme dat men de zee niet vredelic ghebruiken en mach"*. Men moest dus steeds op zijn hoede blijven voor zeeroverij allerhande.
Als gevolg van de burgeroorlog moest Brugge zelfs overgaan tot de uitbetaling van schadevergoedingen aan Spaanse handelaren, voor goederen die door de eigen Brugse aanhangers waren geroofd!
De les van de burgeroorlog was echter niet verloren gegaan voor de nieuwe vorst, *Maximiliaan*.

## Centraal Initiatief

Maximiliaan wenste een einde te stellen aan de onrust en de chaos in eigen gelederen.
Hij ging over tot de uitvaardiging van het fameuze decreet van januari 1488 dat, voor de eerste keer in de Lage Landen, een centraal gezag ter zee creëerde, met vastleggen van de bevoegdheden van een centrale admiraal en van een centrale admiraliteit.
Merkwaardig in de tekst van dit decreet is de intentie een einde te stellen aan het eigenmachtig optreden van steden en privé reders, omdat ze onder *"t' dexele van der oorloghe einde tweedrachticheden, eeneghe hemlieders" zich hebben gepermitteerd oorlogsschepen uit te rusten en in zee te houden, wat meegebracht heeft "veel quaets, groote en zware rouynen, pillaigen en de andere overtaelicke schaeden... ende noch daghelicx gedaen worden"...*
*Maximiliaan* kende klaarblijkelijk zijn pappenheimers en vreesde evenzeer hun eigen roverijen als die van de andere naties.
Dit decreet is dus een aankondiging van een regeling ter zee, die vooral de wettelijke status van een toegelaten kaapvaart, d.i. geautoriseerde recht van privé reders op het varen op buit tegen erkende en wel bepaalde vijanden.
Een permanente zeemacht kwam er echter nog niet van, en de admiraal moest nog steeds, indien nodig, beroep doen op het opeisen van vaartuigen die tot het gestelde doel dan zouden bewapend worden.

Vervolgt
Walter Debrock


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

WORLD FISHING EXHIBITION 1992
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 _____
Funktie _____
Firma _____
Adres _____
_____
_____
Land _____
Tel: _____
Fax: _____
Telex: _____ (HVB)
Reed Exhibitions
SAS Official carrier

# Aktiviteitenkalender

**APRIL**

1-5 25ste Jaarbeurs Oostende (Media Center, 14-19 u.)
2 Algemene ledenvergadering Onderlinge Visafslag (OVA), in Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende
2-4 "Fishing'92" internationale visserijvakbeurs in Glasgow (Schotland)
3 Bijeenkomst van EG-Raad van visserijministers
3-5 "Fish Canada 92", twee jaarlijkse vakbeurs in Montreal (Can.)
6-8 "International Conference on Shellfish Depuration", Rennes (Fr.)
6-10 "Rehabilitation of Inland Fisheries", symposium en workshop in University of Hull (G.B.)
7-9 "Sasmex 92", marine safety exhibition, Londen (GB)
12 Visuitdeling door "Nieuwpoortse Visbakkers" op de Zeedijk in Nieuwpoort-Bad (vanaf 15 u. 30)
17 CD-happening 'De beste van Lucy Loes' t.g.v. het uitbrengen van de gelijknamige muziekcassette, in de showzaal van 'De Staminee', Zandvoordestraat op de wijk Konterdam te Oostende (20 uur).
20-23 "Seapex", internatinaal seafoodsalon in Lorient (Fr.)
22-24 Internationale konferentie van de European Association of Fisheries Econmist (EAFE) in Salerno (It.)
24 Algemene Vergadering Oostendse Havengemeenschap
25 Jaarvergadering Zevibel in Yerseke (Ned.)
25 Provinciale gidsendag te Oostende (Start Vismijnkantine, org. Lange Nelle, info na 17 uur bij Marcel Braet 059 / 26 76 31).

**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-indsutrie in Shenzen (China)
5-9 "Sea-Mer 92", internationale vakbeurs in Casablanca (Marokko)
6-10 "Aliia-Fish & Aquaculture Exhibition" in Athene (Gr.)
14-17 "International fishing fair, mariculture exposition and sea products show" in Ancona (Italië)
17 Vissersbedevaart Bredene
22 Algemene vergadering Hulp in Nood, met verkiezing nieuw bestuur
23 "Dag van de Nederlandse Zee visserij" in Scheveningen
28 Opendeurdag Vrije Visserij school 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)
26-30 "World Fishing Exhibition" en "Fish Farming" in Kopenhagen (Den.)
30 Reis Vriendenkring Nationaal Visserijmuseum naar Prins Hendrikmuseum in Rotterdam
30 "Vlaggetjesdag" in Urk (Ned.)
31 "Visserbedevaart" van Blankenberge naar Meetkerke

**JUNI**

5-8 Weekend van de Landbouw en de Visserij in Nieuwpoort
6 Vrienden van het Noordzee-aquarium Oostende: naar Aquazoo in Dusseldorf
6 Opendeurdag Stedelijke Visserijschool John Bauwens in Oostende
7 7de "Festival van het Vlaamse Visserslied" in Knokke-Heist
8 Vissershulde en zegening van de vloot in Nieuwpoort
8 Zeewijding in Wenduine
9 Bijeenkomst van EG-Raad van visserijministers
11-13 "Fish Behavior in Relation tot Fishing", colloqium in Bergen (Noorwegen.)
12-15 "Fisch'92", internationale seafoodshow in Bremen (Duitsl.)
14 Vissersmis St.-Antoniuskerk Opex, Oostende
16-19 "World Congress on Foodborne Infections and Intoxications", Berlijn (Duitsl.)
20 "Trawlerrace" in Brixham (GB)

OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene
32.08.08
TAXI

# Ballade van d'Ostendsche Zeimeirminne

De queeste van/naar het bestaan van zeemeerminnen, in dit blad reeds een aantal maanden geleden op de agenda gezet door De Laatste Vuurtorenwachter, is duidelijk een kolfje naar de hand van HVB-medewerker Dr. Jef Klausing. Om zijn (overigens doorslaggevende) argumentatie terzake kracht bij te zetten schreef hij nu zelfs een lied.

Tekst : Jef Klausing
melodie : The Wild Rover (*)

1.
Stierman Leize ging visschen,
Wat kreeg hij in zijn net ?
Een ferme zeimeirminne
G'heel fris en gezet.
Hij kon ze niet laten
en bracht ze mee naar huis
Maar zijn wijf reklameerde
En riep met veel gedruis :
en 't is zie of ikke,
't Is ikke of zie,
En je hebt nu te kiezen :
't Is ikke of zie !

2.
Hij ging toen naar de miene (1)
Met dat pracht van een kind,
Hij dacht : zo een schone mokke,
't Zou raar zijn als ik geen koper vind.
D' afslaander (2) begon te roepen :
Wie geeft er duizend frank ?
Maar al de viskopers
Kregen ruzie met hun madam.

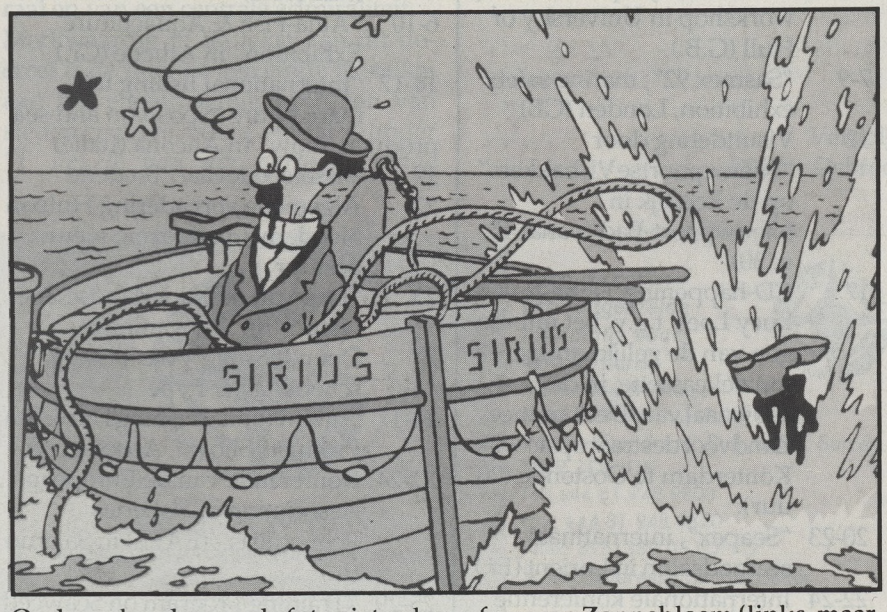
3.
't Dierf niemand haar kopen,
Wat moest hij er mee doen ?
Hij legde z'op strange (3)
Met al haar fatsoen.
Een boertje passeerde
Te saam met zijn vrouw,
Hij bleef maar gapen
Maar de boerinne zie gauw :
En 't is zie of ikke,
't Is ikke of zie,
En je hebt nu te kiezen :
't Is ikke of zie !

4.
De politie zag ze liggen,
In haar blote frak
Hij zei : dat is hier verboden
Ge moet mee in de bak.
Hij stekte ze bij haar krage
En stak z'in 't cachot
Maar onze commissaris
Haalde ze uit 't kot.

5.
De burgemeester zag ze
En was straf content :
Hij stak z'in 't aquarium
Dat schoon monument.
Toeristen kwamen kijken
Naar die rareteit
Maar hun vrouwen die zagen't
En mieken lawijt :
En 't is zie of ikke,
't Is ikke of zie,
en je hebt nu te kiezen :
't Is ikke of zie !

6.
een matroos van de Zeemacht
Die pakte ze mee
En hij stak z'in z'n kooi(e)
Da's goed voor op zee.
Maar de schipper die wilde
Geen mollefiet (4) aan boord
En hij smeet ze in 't water
W'hebben der niet meer van gehoord!

(*) het Duitse lied 'An der Nordseekueste" wordt op dezelfde melodie gezongen.
(1) de vismijn
(2) de openbare verkoper van vis
(3) het strand
(4) slechte geest aan boord van een vaartuig.




**Onder geleerden: op de foto ziet u de professoren Zonnebloem (links, maar het zou zo op't eerste gezicht ook wel Belgiës eerste astronaut kunnen zijn) en Jef Klausing (rechts) op zoek naar de zeemeermin. (Geen foto gw)**

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

# Het Argentijns avontuur van André Vermeylen en Maria Burke

HET ECHTPAAR VERMEYLEN is in binnen- en buitenland bekend als de oprichters en stimulatoren van de folkloregroep *'De Breningse Butstampers'* en is het kloppend hart achter de folkloristische aktiviteiten van de *'Ostendia Schotten'*.
Na een loopbaan als visser stapte de nu 70-jarige André in 1958 in dienst van de staatspakketboten. Daarvòòr onderbrak hij tweemaal zijn vissersloopbaan om in Argentinië zijn geluk te beproeven. In onze reeks over dat land kunnen we André Vermeylen beschouwen als de schakel tussen de eerste uitwijking (O.314, 0.205 en N.739) en de tweede (*Van Iseghem vloot*) omdat hij aan beide deelnam.

**André Vermeylen op de brug van de N.739 'Frans Nyville', alias 'Flandria' te Mar del Plata.**

## N.739 'Frans Nyville'

André Vermeylen liet zich overhalen door zijn schoonouders *Leon Burke* en *Delphina Goes* om zich te engageren in een avontuurlijk projekt waarvan het de uiteindelijke bedoeling was er financieel en maatschappelijk beter van te worden. Eerst was de familie van plan deel te nemen aan een visserijprojekt in Algerije. De vrijheidsstrijd die daar begon deed hen daarvan afzien. Ze hoorden over het vertrek van de *'Frans Nyville'* en kwamen in kontakt met *Hubert Nyville* die de overtocht zou leiden.
Argentinië werd toen als een aards paradijs voorgesteld : *'de welvaart groeide er aan de bomen'*. Op 22 okt. 1949 monsterde André zich aan als matroos en het vaartuig vertrok op 4 nov. 1949. De gehele overtocht verliep zonder problemen... alleen lag Maria Burke elke zeedag doodziek in bed en moest André voor hun kleine dreumes zorgen. Naast de gegevens i.v.m. de te lopen koers zette André ook de uren op het bord waarop hij zijn dochter pap moest toedienen, wat hem al vlug de bijnaam *'André Pap'* opbracht. Toen ze te Lissabon binnenliepen, moest hij een meute Portugezen van zich afslaan die, tijdens een wandeling, opboden om zijn kinderwagen te kopen. In Portugal was dit toen een onbekend vehikel. Zijn dochter heeft leren lopen op het schip.
Te Cabo Verde kocht André 1000 ananassen voor enkele pakken tabak, wat de bemanning buikloop opleverde. Na de oversteek tot *Recife* in Brazilië voeren ze de Latijns-Amerikaanse kust af over *Rio de Janeiro*, Uruguay tot in de monding van de La Platarivier. Hier kwamen ze een vissende Argentijnse visbak tegen en vroegen om vers voedsel.
Het was oudejaarsavond en de Argentijnen wisten van een op komst zijnd Belgisch schip. In de sfeer van oudejaar (en fier dat zij de eersten waren die de 'barco Belgica' mochten aanschouwen) kwam er voldoende gratis bier, wijn, vlees, aardappelen en brood op de N.739. Beide vaartuigen gingen samen voor anker en nieuwjaar werd gevierd. Na het oponthoud te *Buenos Aires* konden ze doorvaren naar *Mar del Plata* waar ze een stenen huisje betrokken. *Hubert Nyville* (zoon van de rederes) was een duivel-doet-al en zorgde ervoor dat de inwijkelingen het er best naar hun zin hadden.
Het schip veranderde van naam en werd de *'Flandria'*. Er was veel vis te vangen maar de Argentijnse industrie kon de grote massa toen nog niet aan. Het gebeurde soms dat de tweede helft van de vangst op een vrachtwagen terecht kwam en 30 meter verder, aan het einde van de pier, terug in het dok werd 'gekieperd' : één grote frustratie.
Na één jaar verblijf in Argentinië was Maria zwanger. Argentinië was toch niet wat ze zich voorstelden en Maria zou met tegenzin in Argentinië bevallen zijn. Alles werd verkocht en het gezin Vermeylen scheepten met de ouders Leon Burke-Goes in op een kruiser die hen terugbracht naar Europa. Ook hier werd Maria onwel op zee en werd overgebracht in de ziekenboeg. 's Nachts zat het er vol ratten. Daar kreeg ze te horen dat ze in haar toestand niet mocht aan boord gegaan zijn. Regelmatig kreeg ze spuiten om het kind op te houden. De scheepsarts hield zich toch *stand by* om eventueel bij een bevalling te helpen. Op zoek naar het juiste bloed — om op alles voorbereid te zijn — diende iedere opvarende een bloedtest te ondergaan. Slechts één persoon had het geschikte bloed, een alcoholverslaafde. De voorzorg was echter overbodig en Maria beviel enkele dagen na haar aankomst te Oost-☛

**Burke Leon, Delphina Goes, Burke Maria en André Vermeylen met kinderen Diana en Yvan Vermeylen op de kaai te Mar del Plata net voor de afvaart van 0.344 'Augusta-Natalie' naar de visgronden.**

ende van een zoon.

## O.344 'Augusta-Natalie'

Toen hun tweede kind 5 maanden oud was, vertrokken André met gezin en schoonouders voor een tweede maal. Reder *Van Iseghem* ronselde bemanningen om met zijn zeven vaartuigen uit te wijken naar *Mar del Plata*. Hij vond die voor de helft bij Nederlandse vissers uit Urk en voor de helft bij de Vlaamse vissers. Reder *Van Iseghem* stelde goede voorwaarden in het vooruitzicht en *André Vermeylen* en *Leon Burke* lieten zich nogmaals overhalen. André liet zich aanmonsteren als stuurman op de 0.344 *'Augusta-Natalie'*, Leon Burke werd motorist en de Urkse visser *Willem de Boer* was schipper.
Begin oktober 1951 vertrokken 6 schepen uit het Handelsdok te Oostende met een zevende op sleeptouw (1). Voor Duinkerke ging het opgesleepte vaartuig verloren. De vloot liep Brixham binnen omdat enkele radio's defekt waren en een hevige storm voorspeld werd. Na een week Brixham voeren ze uit. Ter hoogte van Lissabon brak de krukas van het 'admiraalschip' (zoals zij het noemden) van expeditieleider *Maurits Ardaen*. Gevolg : drie weken Lissabon. Daarna volgde Tenerife en de Kaap-Verdische eilanden. Hier kwam veel water aan boord, zelfs de reddingsboten liet men vollopen. De overtocht van de Atlantische Oceaan werd onderbroken door een tragedie. Eén van de kinderen op een vaartuig stierf. In een zeildoek gewikkeld werd het kind onder een reddingsboot gelegd. De temperatuur liep toen op tot 43 graden. Het lijkje kon er niet lang blijven liggen. Voorzien van de nodige ballast werd het in een viskist getimmerd. Het kistje werd overboord gezet terwijl alle schepen in een cirkel lagen met het ceremonieschip in het midden, in een stuk zee waar het wemelde van de haaien.
Voor de opvarenden was dit een aangrijpend moment. Ook André is het levenslang bijgebleven.
Buiten Recife krijgt de 0.344 motordefekt. Het schip voer in laatste positie met een defekte radio. Niet in staat iemand te verwittigen bliezen ze op de hoorn en lieten hun vlag op en neer. Niemand nam notie van hen. Gelukkig konden ze het defekt zelf herstellen. Het kontakt met de vloot waren ze echter kwijt. Zonder de nodige zeekaarten volgden de route dicht tegen de kust. 's Nachts voeren ze verder van het land weg en volgden de lichtjes van de skyline. Toch stootten ze op een zandbank met een slag die alles door elkaar sloeg en de kinderen uit hun bedjes (viskisten) liet vallen. Met *'schudden en beven'* schuurden ze over de bank heen en kwamen zonder schade terug vrij.
Ook deze keer kregen ze van een Argentijns vissersschip vers voedsel. De 0.344 kwam als eerste in de baai van *Mar del Plata* aan. Binnenlopen kon niet, ze moesten wachten op de rest van de vloot. Na een overtocht van 73 dagen voer de vloot met groot ceremonieel de nieuwe thuishaven binnen. Alle vlaggen stonden bij, op de kaden drumden duizenden mensen op elkaar. Alle kranten versloegen de gebeurtenis vol lof, blij met de nieuwe aanwinst voor Argentinië. In een artikel met foto werd ook het gezin *'Andrès' Vermeylen* beschreven dat voor de tweede maal de overtocht waagde : het moesten wel goede 'peronisten' (2) zijn, die Belgen. Dit artikel zou de levenslijn van André ☛

**C.V. HOSTYN SAELENS** coöperatieve vennootschap
DE ZAAK LANGS DE BELGISCHE KUST WAAR DE VISSERIJ TERECHT KAN
VOOR HUN SANITAIRE EN VERWARMINGSPROBLEMEN.
VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:
**Fortstraat 27, OOSTENDE** ☎(059) 32 31 80
**Bruggelaan 12, BREDENE**

André Vermeylen op zee op de 0.332 'Jean-Pierre' voor de Argentijnse kust in augustus 1952.

veranderen.
*Gabriël Van Iseghem* zelf had te *Mar del Plata* niets geregeld voor zijn volk. De gezinnen sliepen nog wekenlang aan boord. André moest zelf een onderkomen zoeken. De bemanningen werden bedrogen zoals een zak aardappelen uitgeschud wordt. Dat zijn reder hem in de steek gelaten had was voor André een ontgoocheling. Te *Mar del Plata* was er geen kantoor van de rederij. Als men iets wilde weten of vragen, moest men 430 km sporen naar Buenos Aires. Meestal kon men nooit in kontakt komen met de reder en de Argentijnse kantoorbedienden mochten niets doen zonder hun baas. Door de reder was er absoluut geen sociaal dienstbetoon t.a.v. de meegebracht Vlaamse en Nederlandse bemanning.
Ook met deze schepen werd veel vis gevangen. Met het VD-systeem visten ze hele schepen vol in een korte periode. De plaatselijke industrie kon de massa vis nog altijd niet verwerken.
Er was nooit volk te kort. Rond de *Prefectura Maritima* (waterschoutsambt) waren er kleine cafétjes, o.a. ook een *café Ostende* (uitgebaat door *Benjamin Nyville*), waar altijd wel een werkwillige zat zonder job. De Belgen hadden daarbij voorrang.
De vooropgestelde verwachtingen bleven uit. André begon terug te twijfelen aan de zin vanzijn emigratie. De politieke ommezwaai in 1954 gaf de doorslag. De machtige presidentsvrouw Eva Maria 'Evita' Peròn was in 1952 gestorven en de oppositie kwam in beroering. Vele Argentijnen waren antiperonist geworden. Een gepensioneerde rijkswachter voorspelde een heksenjacht op peronisten en raadde André, verwijzend naar het artikel in de krant een paar jaar vroeger, aan zich in veiligheid te brengen. De gezinnen *Vermeylen* en *Burke* kregen schrik en verkochten hun bezittingen. Voor de tweede maal scheepten ze in op een *cruiseliner*. Tijdens het verlaten van het mondingsbekken van de Platarivier stootte hun passagiersschip, de Britse *'Alcantara'* op een zandbank. Tijdens de herstelling te Montevidio, Uruguay, brak het oproer in Argentinië los.
Te Oostende kon André onderaan de ladder van de maatschappij opnieuw beginnen. Na zijn terugkeer op 2 juni 1954 monsterde hij aan op de 0.297 *'Rubens'*. Het schip viste 35 dagen rond IJsland. Het plotse temperatuurverschil is hem levenslang bijgebleven.

Daniël Pots

(1) Vanaf volgende maand volgt de chronologische overtocht van de Van Iseghemvloot.
(2) Aanhanger van de president Juan Peròn (regeerde 1946-'55) en zijn vrouw 'Evita'.

UITBATING SLIPWAY ZEEBRUGGE
INDIMEC
SCHEEPSHERSTELLINGEN
Kielbankstraat 1/B —8380 Zeebrugge — Tel. 050-54.41.89 — Fax. 050-54.71.49

Nieuwe aanpak:
- flexibele werktijd
- week end service
- werkplaats naast slipway
- kaai bij Borlim nv Prins Filipsdok

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

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

## *Gratis* adverteren in Het Visserijblad !!!

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

Naam :
Adres :

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

Gevraagd: gebrevetteerd schipper of motorist om in de weekends en vakanties mee te varen. Tel: 059/70 32 89

Te koop: gereviseerde dieselmotor Leyland 13OPK Tel: 050/54 59 19

Vishandel Noordzee te Brussel zoekt verkoper (M/V) met kennis van Frans. Tel: 02/51 31 192

Te koop: plankenvisser in vaart. Bouwjaar 1969. Brutoton 89,83. Motor 1979 - 420 pk. Polyester visruim 1989. 059/32 35 33

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

# 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 :**

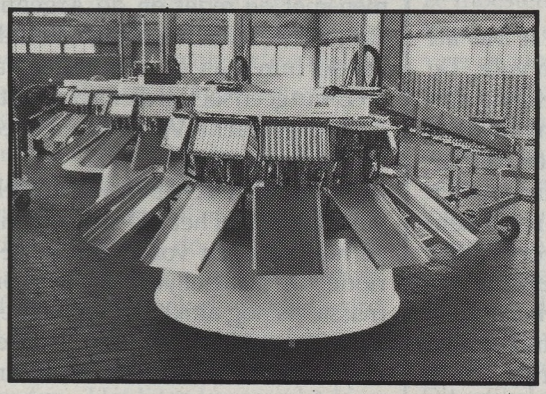
**Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan** -Tel: 059 / 23 68 46

**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

## "Vlaggetjesdag" in Urk

Het vissersdorp Urk heeft de oude draad weer opgenomen en organizeert op zaterdag 30 mei opnieuw een *"Vlaggetjesdag"*. Het was destijds de bedoeling om het feest om de twee jaar te organizeren. Intussen is het van 1988 geleden, toen ook de *Nationale Dag van de Nederlandse Visserij* in het IJsselmeerdorp plaats greep, dat Urk nog een *Vlaggetjesdag* beleefde. De vlootparade, waarbij belangstellenden aan boord van een van de vaartuigen kunnen plaats nemen voor een tochtje op het IJsselmeer, is de grootste attractie voor de bezoekers. Die worden trouwens opnieuw in grote getale verwacht. In het verleden werd Urk onder de voet gelopen door meer dan 10.000 bezoekers.

## Urk keert 20 miljoen uit aan aanvoerders

De *gemeentelijke visafslag* van Urk boekte vorig jaar een rekordomzet van 243 miljoen gulden (4,38 miljard frank) waaraan het bedrijf een flinke winst overhield. De beheerders hebben de bestemming van de netto-winst van 2,3 miljoen gulden (42 miljoen frank) vastgelegd. Bijna de helft van de winst wordt aan de aanvoerders uitgekeerd. Het gaat om een bedrag van 1,1 miljoen gulden (20 miljoen frank) die à rato van 4,5 gulden per duizend gulden besomming aan de aanvoeders wordt uitgekeerd. Omgerekend in onze munt levert elke aanvoer van 1 miljoen frank een ristorno van 4.500 frank op.

## Renovatie in Breskens

Ook de direktie van de Gemeentelijke Visafslag in Breskens wil de visveiling in overeenstemming brengen met de EG-richtlijnen. De kosten voor aanpassing aan de hygiënische- en kwaliteitsnormen worden op 15 miljoen frank geraamd. De uitvoering is reeds gestart met een speciale behandeling van de vloer, de muren en het plafond van het afslaggebouw. Verder wordt voorzien in de vernieuwing van de elektriciteitsvoorzieningen en de uitbreiding van de koelruimten.

## Provinciale overheid stapt uit Visafslag Lauwersoog

De provincies Groningen en Friesland willen hun aandelen in de *Visafslag Lauwersoog* verkopen aan een coöperatie van vissers. Volgens de provinciale overheden is de visafslag sterk genoeg om op eigen benen te staanen is er geen reden meer om bij het beheer betrokken te blijven. De verkoop van de aandelen in de afslag aan vissers die hun vangsten in Lauwersoog aanleveren brengt het voortbestaan van de veiling niet in het gedrang. Indien wenselijk zou ook de lokale ontwikkelingsmaatschappij een deel van de overheidsparticipatie kunnen overnemen. De vissers zijn geïnteresseerd in de overname. Het dagelijks bestuur van de afslag is principieel akkoord met de aandelenoverdracht. Over de prijs moet nog onderhandeld worden. De omzet van de Visafslag Lauwersoog bedroeg vorig jaar 1,4 miljard frank.


*Voor alle herstellingen aan uw scheepsschroef*

**LIPS** n.v.

**ANTWERPEN**

scheepsschroeven herstellingen

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

**Werkplaats:**
**Kerkstraat 46,**
**2070 Zwijndrecht - Burcht**

**Tel. 03/252.73.42**
**Fax. 03/252.92.12**



**b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU**

**CAFMEYER & C°**

VÓÓR & NA SCHADE - RAMING

ROERENDE & ONROERENDE GOEDEREN

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

GRATIS INFORMATIE



# Voorintekenen op de roman 'Het Kasteel'

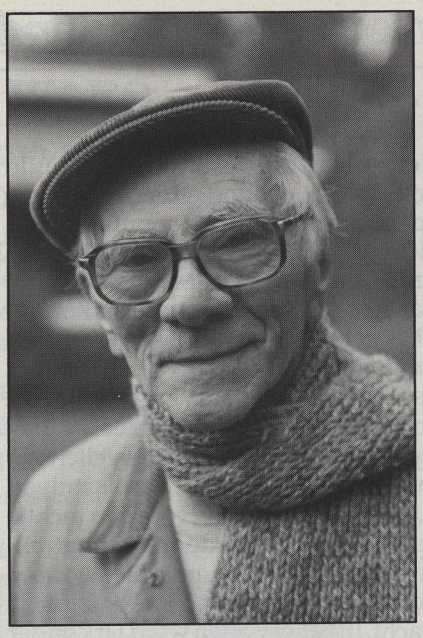
Lezers die van het eerste boek (de verhalenbundel 'de smaak van zeewater') van HVB-hoofdredakteur Flor Vandekerckhove genoten hebben zullen zeker bij de eerste voorintekenaars zijn op deze roman.

HVB organiseert de voorintekening. Geïnteresseerden schrijven 550,- Bef over op rekening 384-0596581-18 van HVB te Oostende (vermelding: Roman). Zij worden uitgenodigd op de vernissage op 2 mei om hun genummerd en ondertekend exemplaar in ontvangst te nemen. Indien zij die dag niet van de partij kunnen zijn dan wordt hun exemplaar gratis opgestuurd*.

* Dit alles geldt uitsluitend voor België. Buitenlandse lezers die willen voorintekenen dienen dat schriftelijk te laten weten. Bij de kostprijs van de roman worden dan port- en bankkosten gerekend.

IJsland-journaal van een dekzwabber (I)

# Een baard van achttien dagen



**Onder de titel *'Een baard van achttien dagen'* verscheen in 1947 in het Nederlandse kwaliteitsblad 'De Groene Amsterdammer' het verslag van de reis die de Vlaamse auteur *Karel Jonckheere* (zie ook HVB 3 van 6 maart 1992) aan boord van de 'Belgian Sailor' maakte.**
**HVB kreeg van de auteur het recht dit verslag (17 delen, da's lang, maar toch nog maar een peuleschil in vergelijking met al die jaren dat 'Dallas' uw TV-scherm geteisterd heeft) opnieuw te publiceren. Vanaf deze maand beginnen we eraan. Of: hoe een intellektueel zich gedraagt tussen het vissersvolk.**

*Ik moet de schimmel van mijn stramme voeten wassen*
*en rennen door het vuur en door het water plassen.*

*Willem Elsschot*

DE WATEREN, WAARIN MIJN huwelijksboot op haar ankers rijdt, buiten beschouwing gelaten wordt het over enkele dagen tien jaar dat ik nog op zee ben geweest.
Elke dag kunt ge over de huistafel weg, tussen twee duinhillen, een wig lucht en zee zien; elke nacht op de maat van de tijen, branding of geruis horen, zo aan zee te leven is zich stilaan door haar laten uithollen om ten slotte kinkhoren te worden en niets meer.
Maar op een avond neemt men zichzelf van de schouw en luistert. Wat ge sedert lang als een glanzende maar stomme schelp had bezien, gaat tot uw verbazing opnieuw aan het ronken, al uw vermeende wijsheid, die ge voor berusting liet doorgaan, zinkt weg in de schemer en uit uw wiegelend hoofd haakt zich één woord los : *"Tamme"*.
Dit is geen blij ervaren, maar ge hebt een kans tot redding, grinniken. En nu begint het gevecht. Zonder vragen heeft de burger in u het wapen gekozen ; de vrede bij de haard. Het is een oud wapen, sterk, deugdelijk, beproefd. Het heeft diverse namen, waarvan de gevaarlijkste zijn : huis, vrouw, boek en dier. Ze hebben velerlei synoniemen : zetel, vrienden, bomen en tuin, glimlach, polk, gerechten en stilte; brieven, bladen en radioknop, pels, gestreel, gekraai en geklok.

Wie vindt een schild hiertegen ? Er is maar één, en het is broos, het avontuur. Want eens zijt ge gegaan met overmoed, het hoofd in de bries en jonger dan de lente. Maar ge zijt ook gekeerd vermoeid en geleerd. De eerste nacht van uw thuiskomst heeft een vertrouwde stem u gevraagd waar het beter was, en rustig hebt ge geantwoord: hier. Ge vreest die stem of het zwijgen ervan, wanneer ge nu, na zoveel seizoenen, de woorden zoudt spreken, die gans een failliet inhouden : *"Ik ga weer weg."* Ge weet wel dat ge over zoveel tijd opnieuw vòòr de deur zult staan, vermoeider en geleerder dan de vorige maal; ge weet dat er nergens méér te zien is dan mensen en wat andere variaties op de kleuren van de regenboog, op de heffingen en dalingen van de bodem, op het register van stemband en maat.
Maar ge voelt ook dat het precies die variaties zijn, die uw huidige *"beelden en doeken en zangen"* nieuwe verf en verfriste tover zullen schenken; hoe uw vlucht in feite niets anders is dan een aanloop tot de wederinneming van uw, door vreemden genaaste, oude vaderstad. Vooraf weet ge dat de burger in u zal verliezen, doch daar ge hem nodig hebt om te zorgen voor wat ge achterlaat, geeft ge hem de schijn van de overwinning. Want gij hebt geen haast, omdat uw droom, uw verbeelden, de gezellige wachtzaal is voor de grote tocht Een vast doel kent ge niet, weg zijn is hoofdzaak. Het wordt liefst een zeereis met een klein kloek schip en een dunne bemanning. Salon-, koffie-, huis- en treinpraat neutraliseert u niet, krabt u de mosselen niet van de kiel, integendeel. Zonder afzonderend water krijgt ge de tamme niet uit uw bloed, hotels en taxi's werden door hem en


LIFERAFT SERVICE CENTER

S.K.B.

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

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

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

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

ERKEND SERVICE STATION

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

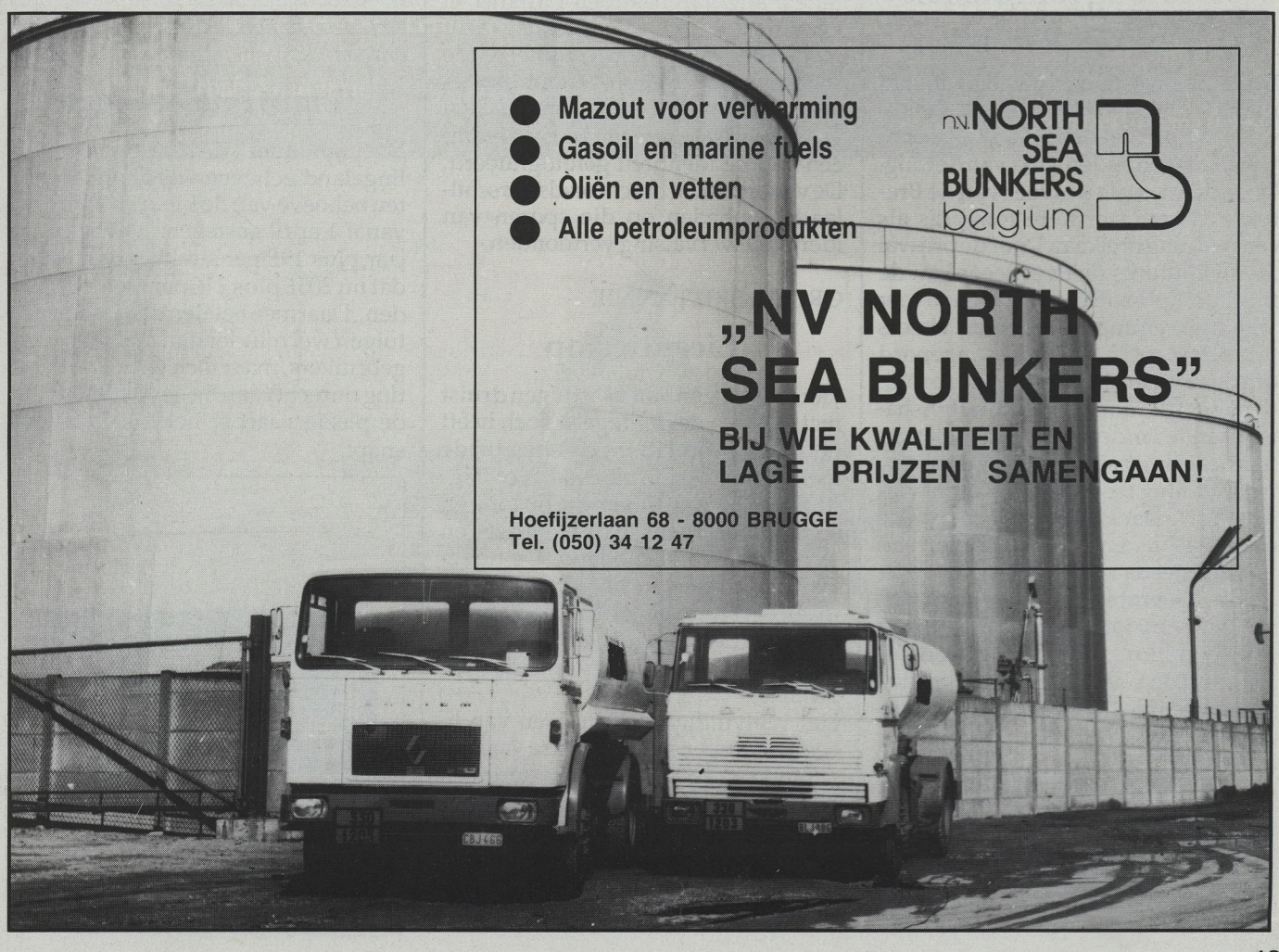
Verantwoordelijke voor de firma S.K.B. Oostende: A. Van Durme (059/70 58 79)

voor hem uitgedacht, ze verstevigen in hogere mate zijn eigen dunk. Soms betrapt ge u er op met rappe vinger over de rug van uw boeken te glijden. Hier begint reeds uw afscheid, vuurproef waarmee de ex-barbaar u tart. De leeftijd, die ge bereikte, had een voorkeur voor onderwerpen en bepaalde schrijvers. Hapert uw blik hier en daar aan een titel, uw hart doet het niet, het is schuw om eenzijdige verbintenissen met het verleden aan te gaan. Besluiten om één boek op honderd mee te nemen, is meteen met voorbedachte rade een ongekend moment in de toekomst bevruchten, terwijl uw inzicht er in bestaat de waarden die gingen te laten doorwinteren in de kilte van uw gewilde onverschilligheid. Ofschoon het van zelfgenoegzaamheid getuigt zichzelf voor iets te danken, toch bijt men deze kleine nederlaag door en murmelt erkentelijk : *"Merci, geen boek dan."*
Zie, niet nutteloos hebt ge op *"la vie qui arrange parfois les choses"* gehoopt. Er heeft een auto geknarst in de regen en vòòr u zit een vriend, die zo maar eens binnenwipt, de tijd voor een sigaret en een teugje *vermouth*. Ha, het is goed weer en de vis kost stukken van mensen. Dit laatste zegt uw vrouw. Waarop hij het klassieke redersantwoord geeft : *"Wij kunnen nauwelijks onze onkosten dekken. Maar zeg eens, ik heb een nieuwe boot, een kanjer van een boot, zoals Hollandse collega's zeggen. Op de proefvaart meer dan twaalf en een halve knoop."* Tussen uw tanden ontsnapt : *"Zoals gewoonlijk gekocht met uw verlies."* Wat dan verder wordt gelald hoort ge al niet meer, behalve één woord : IJsland.

Zonderling hoe veelvuldig de aarde toch gaat lijken, als men de naam van één land uitspreekt. Dit is natuurlijk een begoocheling, ofschoon deze tijd al doet wat hij kan om ze te ontnemen en de aardrijkskunde weldra geen studie meer van eilanden zal zijn, maar van cijfers op een sfeer. Is IJsland nog een eiland ?
*- En wanneer is die nieuwe, vlugge, kloeke, gestroomlijnde boot te zien ?*
*- Ge kunt het niet beter passen. Morgen vroeg om acht uur. Binnen voor twee en zeventig uren en dan weer weg voor achttien dagen. Het is een formidabel schip.*
Het doet goed aan de burgerman in ons en de anderen met dergelijke kampioenwoorden de lof van het avontuur te horen zingen. Een taal met lichte koorts bezorgt reeds half beleven. Nu nog de andere helft, voor mij, voor mij alleen. Opgepast, voorzichtig zijn, lichte concentrische kringen trekken, als voor wie met de hand een slapende haas wil vangen.
*- Juni is een schone maand, zeg ik.*
*- Moest ik geen vrouw zijn, ik ging een mee, zegt mijn vrouw*
*- Maar uw man is een man.*
Ik heb de haas. Hij heet *"Belgian Sailor"*, Oostende 318.

In een van onze sparren zit een merelnest. Elke avond klim ik in de boom om onder vier gele bekken te kijken hoe dons tot pluimen groeit. Morgen monster ik aan. Tussen mereljongen en waterschout bestaat niet het minste verband, tenzij hun beider ademhalen, het leven. Maar voor mij betekent het veel, de keuze tussen huis en boot, tussen zomer aan wal en zomer op zee. Over drie weken, dag op dag, is mijn reis gedaan, is die van de jonge merels begonnen. Het ga ons wel.

(Vervolgt)
Karel Jonckheere

## 7.000 Spaanse vissers werkloos

Ruim zevenduizend Spaanse vissers werden op 1 maart werkloos. Dit is een gevolg van de Marokkaanse weigering om het in 1988 gesloten visserijverdrag met de EG te hernieuwen. De Marokkaanse regering beroept zich op een besluit van het Europees Parlement dat de financiële samenwerking blokkeert omwille van de mensenrechtensituatie in het land. Marokko gebruikt nu het visserijverdrag om druk uit te oefenen op de EG. De Spaanse visaanvoer komt voor 20% uit de Marokkaanse kustwateren. Het zijn gemakkelijk bereikbare visgronden die slechts twee tot zes uur lopen van de Spaanse havens verwijderd liggen en dus gemakkelijk bereikbaar voor kleinere vaartuigen.
De Marokkaanse houding treft honderden kleine bedrijfjes uit *Andaloesië* en de *Canarische Eilanden*. Ook grotere eenheden uit *Galicië* en uit de buurt van *Valencia* kwamen in de Marokkaanse wateren ruimschoots aan hun trekken. Om de territoriale wateren voor Spaanse vissers open te stellen betaalde de EG in de afgelopen vier jaar 280 miljoen ecu (11,2 miljard frank) aan Marokko.
Vissers en reders van honderden vaartuigen die door de Marokkaanse houding getroffen. Zij worden door de EG en de Spaanse regering schadeloos gesteld zolang zij de visserij voor de Marokkaanse kusten niet kunnen hervatten. Hiermee is een bedrag gemoeid van 660 miljoen frank per maand, waarvan de EG de helft betaalt. De gevolgen laten zich echter ook voelen in de aanverwante sektoren. Iedere visser op zee verschaft werk aan vijf tot zes mensen aan de wal. De vishandel, verwerkende bedrijven en transportondernemingen ontvangen echter geen schadeloosstelling. Naar schatting bedreigt het konflikt de werkgelegenheid van 30.000 werknemers in de visserijsektor.

FRANKRIJK

## Grote tongvangsten in Golf van Biscaje

De Franse westkust, met name in het riante badplaatsje *Les Sables-d'Olonne* waar in april '90 de Z.596 *De Zwerver* werd vastgehouden, stikt van de tong. Door de massale aanvoer van de Bretonse vissers stortte te tongprijs als een pudding in elkaar. Door de prijsval zit de tongprijs niet ver meer van de minimumprijs af. Om de tongaanvoer wat af te remmen werden de vissers uit *Lorient* en *Le Guilvinec* aangepord om de drukke vissershaven te vermijden en hun vangsten in hun thuishaven aan te landen. Dit om te voorkomen dat er net als vorig jaar opnieuw massaal tong moet diepgevroren worden. Vorig jaar kwam 90 ton tong in de diepvrieshuizen terecht. De voorraad is nog steeds niet volledig weggewerkt. Gevreesd wordt dat bij een nieuwe aanvoergolf van tong de prijs totaal onderuit gaat. Verantwoordelijken uit de bedrijfssektor stellen dan ook alles in het werk om dit te voorkomen.

## Spaanse truuk

Om de Franse visserijkontroleurs in de war te brengen hebben Spaanse vissers in de Golf van Biscaje een nieuwe truuk uitgedacht. Vaartuigen afkomstig uit Baskische havens hadden er niet beter op gevonden om regelmatig van naam en nummer te veranderen. Het was de kustwacht reeds opgevallen dat steeds hetzelfde schepen met andere indentifikatiegegevens op de foto's stonden. Een vaartuig werd tot zeven keer toe onder een andere identiteit gefotografeerd. De visserijwacht bracht reeds verschillende eenheden op die sporen van identiteitsvervalsing vertoonden.

GROOT-BRITTANNIE

## Licentiestop

Het omvlaggen van vaartuigen druist niet in tegen de EG-regels. Toch heeft de Britse overheid ingegrepen bij de toekenning van licenties aan vervlagde boomkorvaartuigen die op tong en schol willen vissen in de Noordzee en ten westen van Schotland. De (tijdelijke) stop ging in op 12 maart. De maatregel werd genomen om de snelle groei van de boomkorvloot in te dijken omdat het tongkwotum onvoldoende groot is.
Het veelvuldig overschrijven van licenties van een of meer Britse vaartuigen op een Nederlandse kotter heeft al veel kwaad bloed gezet bij de plaatselijke vissers. Het *Britse Ministry of Agriculture, Food & Fisheries* wil nieuwe maatregelen uitwerken om de overdracht van licenties te bemoeilijken.

SPANJE

## Pollet in Cadiz

Van 24 t.e.m. 27 maart had in Cadiz (Spanje) een internationaal kongres over de toekomst van de zeevisserij plaats. Enige niet-Spaanse Europeaan die het spekersgestoelte besteeg was *Freddy Pollet*, direkteur van de Zeebrugse Visveiling. Op de agenda stonden o.a.: de toekomst van de Europese vissershavens, reorganisatie en modernisering voor verwerking en kommercialisering van zeeprodukten, behandeling van verse zeevis bij de eerste verkoop en zinvolle organisatie van de vissershavens.

GROOT-BRITTANNIE

## Marr sluit in Fleetwood

In Fleetwood (G.B.) sluit de bekende scheepsagent Marr zijn deuren. Voor de Belgen die regelmatig met het agentschap werkten zal het even wennen zijn. Over de sluiting zegde een Marr-direkteur: *'We hebben nauwe banden met Fleetwood, en we hebben moeite gehad om tot de beslissing van de sluiting over te gaan. We behouden wel ons gebouw in Fleetwood en als de ekonomie het weer zou toelaten kan het best zijn dat we er onze handel weer opstarten.'*

## 'Light dues' stijgen

De 'Light dues', de belasting die in in Engeland geheven wordt op schepen ten behoeve van de kustverlichting, is vanaf 1 april gestegen. Van 192£ per jaar plus 19£ per strekkende meter is dat nu 205£ plus 21£ per meter geworden. Daarmee betalen de vissersvaartuigen wel minder dan andere havengebruikers, maar toch wordt de belasting onrechtvaardig gevonden omdat de pleziervaart er helemaal aan ontsnapt.

## Een schilder aan zee :

# Edgard Farasyn

GEEN BEZOEKER AAN het Visserijmuseum te Oostduinkerke of hij komt onder de indruk van de zeetaferelen die daar hangen (o.a. het hieronder afgebeelde 'garnaalvissers te paard'), getekend Edgar Farazyn. Farazyn is ongetwijfeld één van de voornaamste kunstenaars die het beeld van de Vlaamse kustvisserij zoals die voor Wereldoorlog Eén bestond, heeft vastgelegd. Hij deed dat vol gevoel voor het onderwerp dat hem nauw aan 't hart lag.

Edgard Farasyn (Antwerpen 1858-1938) studeerde aan de Antwerpse Academie bij Nicaise De Keyser en stelde voor 't eerst tentoon te Brussel in 1878. Aanvankelijk schilderde hij kindertaferelen, maar zijn interesse verlegde zich stilaan tot het schilderen van openlucht-taferelen. "De oude vismijn te Antwerpen in 1882" (Antwerpen, K.M.S.K.) is daar een zuiver voorbeeld van. Meer en meer spitste hij zich toe op realistishe kusttaferelen waarin de vissersbevolking een voorname rol speelt. Zijn voorliefde ging naar de Vlaamse Westkust - Oostduinkerke vooral, maar ook naar Nederland. Zijn vaste woning en atelier waren echter in de Delinstraat, 70 te Anwerpen.

Farasyn was een veel bekroond kunstenaar, bekroond tijdens de Salons van Gent en Amiens (beide goud) en deze van Parijs, Sidney, Melbourne, Port-Adelaïde en Barcelona. Deze "Salons" waren grootschalige groepstentoonstellingen van levende kunstenaars en waren hét promotiemiddel bij uitstek voor de kunstenaars van toen. (Vergelijk gerust men Lineart te Gent in onze tijd ! Er was evenwel vaak een competitief element ingebouwd, nl. onderscheidingen in de vorm van medailles die door een jury werden toegekend)

Uit zijn vele saloninzendingen volgende voorbeelden :

Salon 1894, Oostende : "Terugkeer van de garnaalvisser", "Strand", "De maaltijd".

Farazyn werkte ook mee aan de decoratie van het Antwerps Stadhuis en werd leraar aan de Antwerpse Academie.

Norbert Hostyn

# Krachtmeting

*Legt de vzw Zeebrugse Viskopers (ZVK) vanaf 6 april de werking van de Zeebrugse Visveiling (ZV) lam? Of komt het op de valreep tot een vergelijk? In elk geval zaten beide opponenten 31 maart nog rond de tafel in het Zeebrugse Gemeenschapshuis. Hoe de besprekingen uitdraaiden konden we in dit nummer niet meer meegeven.*

*De oorsprong van het konflikt gaat terug tot de oprichting van de ZV eind '87. Door een erfpachtovereenkomst met het Brugse stadsbestuur kreeg de ZV de exploitatie van de veiling in handen. De ZVK was gekant tegen de privatisering en voerde ook aktie tegen de verhuis naar de achterhaven. De Vismijn-Overlegkommissie, waarin producenten-reders en handelaars-kopers elkaar zouden vinden, is nooit van de grond gekomen. Vorige week zijn beide partijen toch bereid gevonden om elkaar te ontmoeten. De boycot van de ZVK werd echter niet opgeschort.*

*Onderhandelingen op vrijdag 20 maart leverden geen resultaat op. De ZVK beschuldigt de ZV van oneerlijke praktijken. Ondermeer door voorstellen te doen aan buitenlandse klanten van gevestigde groothandelaars om via kommissiekopers vis aan te kopen in Zeebrugge, transporten te regelen en betalingsfaciliteiten te verlenen. De aktie is er dan ook op gericht om een einde te stellen aan de handel die de ZV op eigen houtje organizeert. Wie precies deel uitmaakt van het front tegen de ZV is niet helemaal duidelijk. Paul Tavernier, woordvoerder van de ZVK, stelt dat de vzw 25 leden telt die tachtig procent van de aankopen in de Zeebrugse vismijn voor hun rekening nemen. Aan de kop van het gild staan twee belangrijke handelaars. Vooreerst Gilbert Pieters, de grootste invoerder van verse vis in het land. Hij staat aan het hoofd van een bedrijf dat de draaischijf wil zijn voor de bevoorrading van de vishandel. Een ander zwaargewicht is de Raf Huysseune, onbetwistbaar een van de belangrijkste aankopers in de vismijn. Beide ondernemers voelen zich door de handelspraktijken van de ZV geschaad. Zij nemen het niet langer dat de ZV zelf vis invoert en verkoopt.*

*Maar niet alle vishandelaars staan achter de aktie. Sommigen komen daar ook openlijk voor uit. Het blijft alleen de vraag of de krachtmeting ook een winnaar oplevert. (gw)*

## De aanval van Tavernier

De boycot van de Zeebrugse Visveiling gaat door!

Wij hebben kennis genomen van uw schrijven dd. 23/3/1992, waaruit blijkt dat U onze vereniging niet langer beschouwt als de geldige gesprekspartner namens de kopers in de vismijn te Zeebrugge.

Op 31/3/1992 zal een afvaardiging van onze vereniging aanwezig zijn op de door U vastgelegde kopersvergadering om het tegendeel duidelijk te vertolken en U mede te delen dat een vismijncommissie slechts zin kan hebben wanneer de kopers hierin vertegenwoordigd worden door de Z.V.K.

Wat betreft onze aktie op 6/4/1992 moet ik U mededelen dat op DEFINITIEVE wijze beslist werd dat deze zoals gepland DOORGAAT en er dus vanaf deze datum voor onbepaalde termijn, maar ZEKER langer dan deze dag zelf, NIET aangekocht wordt in de Zeebrugse vismijn.

U wenst dit te voorkomen. Dat kan.

Maar dan dient de Z.V. voor 3/4/1992 mij schriftelijk mede te delen dat zij op definitieve wijze zal afzien van elke verdere benadering van het kliënteel van de viskopers met het doel hen rechtstreeks te laten aankopen te Zeebrugge, én mij een afschrift voor te leggen van de notulen van een bijzondere algemene vergadering van de Z.V. waarin beslist werd dat elke handelsaktiviteit uit het maatschappelijk doel gesloten wordt die konkurrentieel is met de handelsaktiviteit van de viskopers en U aan de Stad Brugge zult verzoeken dit uit de erfpachtovereenkomst te verwijderen.

U wenst onze aktie beëindigd te zien na 6/4/1992? Ook dat kan.

Zodra U aan bovenvermelde verzoek voldoet wordt onze aktie beëindigd en is m.i. de basis gelegd voor een vruchtbare samenwerking op voet van gelijkheid tussen alle betrokken partijen.

teneinde elk misverstand uit te sluiten met betrekking tot de inhoud van dit schrijven wordt copy hiervan overgemaakt aan alle geïnteresseerde personen en instanties.

Met oprechte hoogachting,
P. Tavernier, Voorzitter.

## De verdediging van Pollet

Naar aanleiding van uw schrijven...kan ik het standpunt van de Z.V. N.V. als volgt bepalen:

**1. De samenstelling van de vismijncommissie.**

Het is niet de bedoeling van de Z.V. om de vzw Z.V.K. uit de vismijncommissie te weren.

Het is wel de bedoeling dat er een vertegenwoordiging van alle viskopers, grotere en kleinere, georganiseerde en niet georganiseerde viskopers, opgenomen wordt.

Uw organisatie kan uiteraard slechts spreken in naam van haar leden, zodat de overige kopers in de kou zouden staan. Dat kan zeker de bedoeling niet zijn.

**2. Het benaderen van het kliënteel van de viskopers.**

Als Bestuurder-Directeur ben ik formeel: het kliënteel van de viskopers wordt door ons niet bezocht om hen te overhalen om hen rechtstreeks te laten aankopen op de Zeebrugse veiling.

**3.De statuten en dergelijke.**

De INTERPRETATIE van onze statuten en de juridische omkadering van de vismijncommissie zijn domeinen die niet tot mijn bevoegdheid behoren. Er wordt daarom door mij, zoals trouwens beloofd op de vergadering in de *Nautic Club* te Zeebrugge op 19 maart 1992, een beroep gedaan op *Meester Schepens*, Advocaat te Brugge en Zeebrugge. Hij kreeg de formele opdracht om onze statuten te ontleden en te interpreteren en ook om een voorstel uit te werken voor de juridische omkadering van de vismijncommissie.

Ik heb hem ook gevraagd om zonder verwijl contact op te nemen met Meester *Tavernier*, teneinde van zijn zienswijze kennis te nemen.

Ik meen dat in afwachting dat de advocaten het resultaat van hun studie kunnen voorleggen — resultaat dat dan onmiddellijk aan de vismijncommissie kan voorgelegd en toegelicht worden — het aangewezen is dat U, in belang van de Zeebrugse zeevisserij in haar geheel, de aangekondigde boycot opschort.

Gelet ook op het feit dat U uw brief aan alle geïnteresseerde personen en instanties hebt menen te moeten sturen, zullen wij hetzelfde doen, zodat iedereen goed op de hoogte blijft van onze inzichten.

Hoogachtend,
Freddy Pollet, Bestuurder-Directeur

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.** ❑