

HVB
HET VISSERIJBLAD

Oostendse vismijn kent leegloop!

Naar nieuwe visveiling (omslagfoto) te Zeebrugge?



Hulp in Nood

Hoofdzetel:

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Tel: 059 / 32 16 89

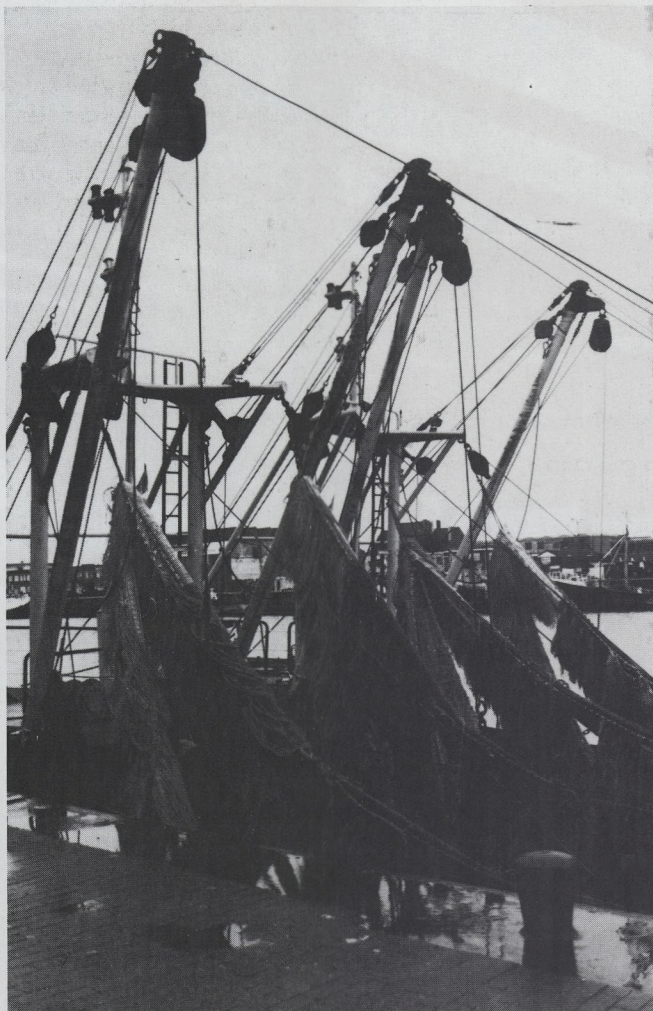
Fax: 059 / 32 26 17

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 werken 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, Roger Decler, De

Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A.

Ingelbrecht, Jef Klausning, Willem Lans-

zweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor

Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De

Laatste), Guido Walters

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 bronvermel-

ding.

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!

Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1 200,- BEF op rekening 738-5012774-30 van SEAPRINT c.v., met vermelding: abo HVB.

Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 105 gulden op Seaprint cv rekeningnummer 641429592

van Credit Lyonnais Bank Nederland
Lange Wolstraat 10-12
4524 CA Sluis (NI)

Vermelding: abo HVB.

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; Switzer-
land: F 83; U.K.: £32.

Omslagfoto: Guido Walters

editoriaal

INDIT BLAD vindt de lezer een uitgebreide bijdrage over de situatie in de Oostendse vismijn. Deze bijdrage is belangrijk. Niet dat het artikel sensationeel zou zijn. De kritische situatie van de Oostendse visveiling is immers al langer dan vandaag bekend. Wij citeren reder August Puystjens in HVB van 7 december 1988: *'Schakel nu eens die drie ijslanders uit, wat blijft er... nog over van de aanvoer in de Oostendse vismijn... Regelmatig ondervinden wij dat onze aanvoer bijna even groot is als al de rest. Pak de ijslanders weg, dan is er voor de helft minder vis te koop. Wat staat er dan nog in de Oostendse vismijn?'* En vroeger reeds in het editoriaal van HVB van 9 september 1988 noteerden we: *'...maar terzelfder tijd doet het pijn te moeten zien dat de Oostendse vismijn, hier recht over de deur, er zo stilletjes bij ligt, dat er geen reactie komt op het jonge geweld van de Zeebrugse managers.'*

'Zeker Oostende heeft zijn renovatieplan voor de vismijn, maar wij kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat het allemaal te laat komt, dat ook de gerenoveerde vismijn er even stil zal bij liggen.'

Vandaag zijn we vier jaar verder en de situatie is er niet op verbeterd. Eén van de drie ijslanders is definitief geschrapt en daarnaast verdwenen nog zo'n dertigtal andere vaartuigen uit de Oostendse veiling.

Onvermijdelijk? Is dat een noodzakelijke stap in het economisch proces? De ijzeren wetten van markt en concurrentie? Wij zijn een andere mening toegedaan. Wij delen de mening niet van degenen die nu (al te) plots gaan denken dat drie vissershavens op de kleine Belgische kust van het goede teveel zou zijn.

De bestaande vissershavens hebben een eigen geschiedenis, daarop heeft zich iets gevormd dat zich als 'eigenheid' laat omschrijven. Dat die eigenheid bestaat is goed, verrijkend en moet toegejuicht worden. De bestaande verschillen tussen die drie vissershavens zouden in de toekomst overigens nog wel eens erg nuttig kunnen blijken te zijn. De vismijngebouwen in Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge bestaan en ze worden — zelfs nu nog — vernieuwd. De mensen die daar werken zijn specialisten, hun arbeidskracht is enerzijds een onvervangbaar kapitaal, maar kan anderzijds buiten de sektor nauwelijks gebruikt worden. Rond de veilingen hebben zich visverwerkende bedrijven gevestigd. Naar die veilingen werden wegen gelegd en daar vestigden zich toeleveringsbedrijven. Op de kaaien rond de vismijn verdienen scheepsherstellende en -smeden hun brood...

De visie die erop gericht is dat een aantal vissershavens moet verdwijnen is een visie die de concurrentie tussen de vismijnen aanscherpt en — zo tonen de feiten nu overduidelijk — naar een vernietiging van *tenminste* twee ervan leidt. Die visie is gewoon een *'self fulfilling prophecy'* een *zichzelf vervullende voorspelling*. Hoe meer mensen zeggen dat die vismijnen overbodig zijn, hoe overbodiger ze ook worden!

We zegden: *'...naar een vernietiging van tenminste twee vismijnen leidt'* want degenen die denken dat de Zeebrugse Visveiling als grote winnaar uit deze concurrentiestrijd geraakt, komen ook al in de minderheid te staan. Hoe langer hoe meer hoort men stemmen die zeggen dat België überhaupt geen visveiling nodig heeft. Het aantal Belgische vaartuigen dat haast uitsluitend nog buitenlandse havens aandoet wijst al in die richting. Ook daar wordt een catastrofale spiraal in werking gesteld. Een spiraal die de Vlaamse visserij compleet de nek omdraait.

Voor de redactie van dit blad gaat het niet om vis... en ook niet om winsten. Het gaat om vissers en om scheepsbouwers, om nettenmakers en om onderzoekers, om reders en om handelaars, om viskeurders en om kroegbazen...

Om al deze redenen zijn wij de mening toegedaan dat de bestuurders van de Belgische visveilingen — willen ze hun eigen veiling laten overleven — eindelijk rond de tafel moeten gaan zitten en gaan samenwerken. Liever vandaag dan morgen.

Flor Vandekerckhove

Uw

ABB

ASEA BROWN BOVERI

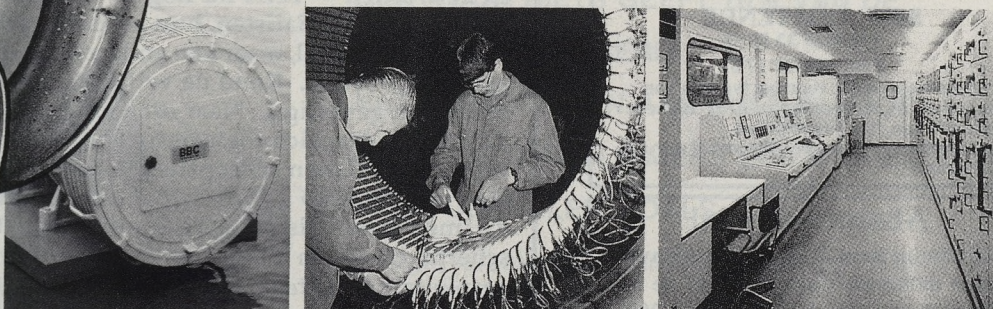
met de Belgische havens

ANTWERPEN - BRUSSEL - GENT - ZEEBRUGGE

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

ELEKTRISCHE EN MECHANISCHE UITRUSTINGEN, 24 uur op 24.

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



en met de scheepsbouw

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



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

s.a. ASEA BROWN BOVERI ETAMO n.v.
Marine Afdeling Zeebrugge
Kustlaan 176
B-8380 Zeebrugge
Tel. (050) 55 01 60
Telex 31646 etamo b - Telefax (050) 55 07 79

Noorderlaan 81,
B-2030 Antwerpen

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

Uitverkoop Oostendse vissersvloot

IN HET VORIGE nummer maakte HVB onrustwekkende cijfers bekend over de evolutie van de aanvoer en de besomming in de Oostendse vismijn. Wij drukten ook de vrees uit dat het tweede semester nog slechter zou uitvallen. Daar zijn aanwijsbare redenen voor. Er is het stilvallen van de vlootvernieuwing in Oostende, de *afslanking* van de vloot door de hogere beëindigingspremie en de verkoop van vaartuigen aan 'Zeebrugse belangengroepen'. Dit laatste verschijnsel zou wel eens kunnen beslissend zijn voor de toekomst van de Belgische visserij.

Evolutie aantal vaartuigen en gemiddeld motorvermogen per vaartuig per thuishaven

Jaar	O	Gem. Z PK	Gem. Tot. PK	Gem. vloot PK
1992	57	421	642	205
1991	57	414	637	201
1990	60	416	639	205
1985	72	379	575	202
1980	64	398	418	205
1975	88	368	353	268
1970	136	354	266	338
1965	167	285	174	388
1960	193	225	133	432
1955	192	205	116	421

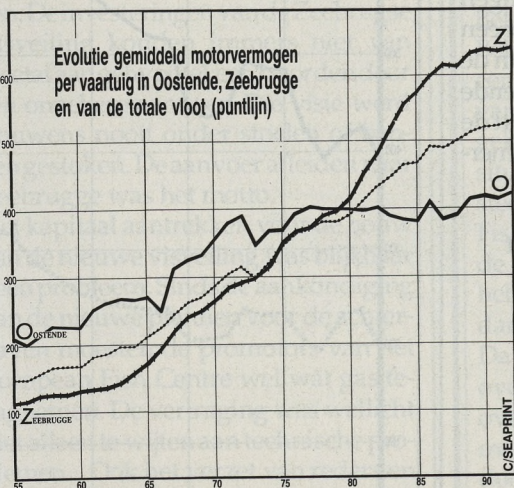
Evolutie gemiddeld motorvermogen sinds 1970: Oostende: +19 procent, Zeebrugge: +141 procent

Een andere benadering van de evolutie van de vloot per thuishaven wordt bekomen door vergelijking van het gemiddelde vermogen (aantal pk) per vaartuig. Sinds 1970 evolueerde het gemiddelde motorvermogen van de Belgische zeevisserijvloot 286 pk tot 529 pk begin 1992 (+85 procent). Het gemiddelde vermogen van de Oostendse vloot afzonderlijk bekeken levert een stijging van slechts 19 procent op. Voor de Zeebrugse vloot wordt op die manier een stijging van 141 procent bekomen.

Uit bijgaande grafiek kunnen we aflezen dat het gemiddelde vermogen per vaartuig in Zeebrugge tot in het begin van de jaren zeventig onder het vlootgemiddelde bleef. In de jaren tachtig komen de gevolgen van de vlootvernieuwing in Zeebrugge duidelijk tot uiting. Het gemiddelde vermogen overstijgt in die periode het vlootgemiddelde.

In Oostende bedraagt het gemiddelde vermogen per vaartuig in de jaren zestig bijna het dubbele van de Zeebrugse vaartuigen. Bij het ingaan van de jaren

tachtig zakt dat gemiddelde echter onder dat van de vloot en geraakt steeds verder achterop ten opzichte van de Zeebrugse vaartuigen. De laatste jaren tekent de stijging zich nog sterker af door de komst van een aantal nieuwe treilers in Zeebrugge met een motorvermogen van 750 tot 1.200 pk. De nieuwbouw door Oostendse opdrachtgevers ligt sinds 1989 stil en dat laat nu sporen na. (gw)



WE WETEN WEL dat niet alle vaartuigen die hun nummer door de letter O laten voorafgaan Oostende-gebonden zijn. In een aantal gevallen zijn de eigenaars van O-vaartuigen geen inwoners van de middenkust. Ze behielden om welke reden dan ook de "O" in het immatrikulatienummer. Vaartuigen die de "O" op de boeg voeren zijn dus niet noodzakelijk vaste klanten in de Oostendse vismijn. Omgekeerd ook zijn een aantal "N" en "Z" vaartuigen wél vaste klant in de Oostendse visveiling. Toch biedt de "O" een eerste (maar dus niet enige) houvast om de eigenaars van de vloot te lokaliseren. Aan de hand van de vlootgegevens kwamen wij tot volgende vaststellingen:

- In de voorbije vijf jaar (1987 tot heden) verminderde het aantal "O"-vaartuigen van 62 tot 57 eenheden.

- het aantal Oostendse rederijen (met maatschappelijke zetel in Oostende, Bredene, Middelkerke) verminderde met ongeveer een vijfde.

Op zichzelf zijn dat geen verontrustende vaststellingen. Ze steken evenwel af tegenover de toestand van de "Z"-vaartuigen. De vergelijking levert volgende vaststellingen op:

- het aantal eenheden in Zeebrugge nam in dezelfde periode toe van 98 tot circa 115.

- het aantal rederijen met maatschappelijke zetel in Zeebrugge (Zeebrugge, Knokke-Heist, Lissewege) nam met circa één tiende toe.

Een eerste konklusie is alvast dat Oostende t.a.v. Zeebrugge terrein moet prijsgeven.

Uitverkoop

Bovenstaande cijfers zeggen op zichzelf echter nog maar weinig over de werkelijke situatie van de Oostendse vismijn. Vaste klanten zijn daar nog een vijftiengigtal garnaalvaartuigen naast een even groot (?) aantal grotere vaartuigen. Een getal dat de rendabiliteit van de visveiling in het gedrang brengt.

"Uitgevlagde" Oostendse vaartuigen 1987-1992

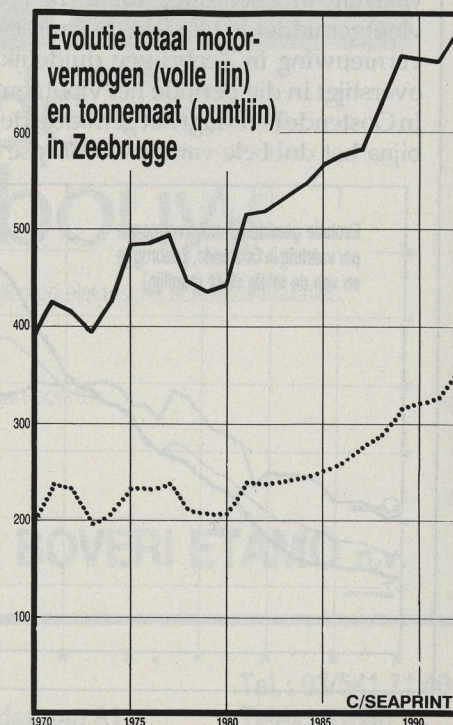
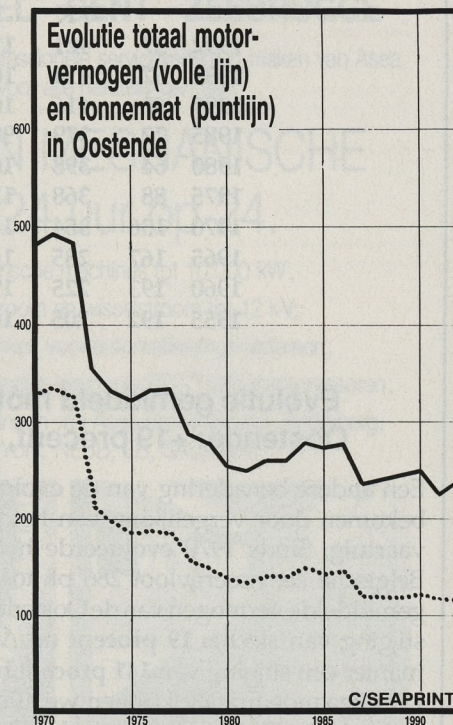
1987			
O.260 BLACK-JACK	1942	160 pk	geschraapt
O.470 SERGE	1954	135 pk	naar Knokke-Heist
O.128 RACHEL	1966	330 pk	werd Z.128 REMBRANDT
O.278 LONGLINER I	1963	672 pk	geschraapt
1988			
O.26 DE PAREL	1963	450 pk	werd Z.26 De PAREL
O.402 ATLANTIS	1963	220 pk	werd N.402 YVETTE
O.555 VALENTINO	1954	150 pk	werd N.555 VALENTINO
O.349 THE LADY	1957	230 pk	geschraapt
O.599 ZEEVOGEL	1964	225 pk	werd N.599 ZEEVOGEL
1989			
O.114 NORMAUWILL	1964	300 pk	werd Z.114 ZEEENGEL
O.275 DEO VOLENTE	1964	330 pk	naar Knokke-Heist
O.705 MORNING-STAR	1971	466 pk	naar Knokke-Heist
1990			
O.427 PASCAL	1964	299 pk	werd N.427 MARJON
O.232 LUC-PETER	1966	375 pk	werd Z.232 STORMBOY
O.35 TORBAY	1961	458 pk	werd Z.35 VILI
O.333 MARCO	1985	1190 pk	naar Knokke-Heist
O.303 GIRL LINDA	1969	425 pk	geschraapt
1991			
O.349 LADY	1989	300 pk	failliet
O.32 JESSICA	1935	135 pk	naar Zeebrugge
O.229 ROGER-JEANINE	1963	360 pk	geschraapt
O.206 KRISJEAN-HENSON	1969	365 pk	naar Zeebrugge
O.87 NELE	1987	299 pk	Z.87 NELE
1992			
O.211 STORMBOY	1971	215 pk	naar Knokke-Heist
O.500 VIKING	1963	292 pk	geschraapt
O.552 MARATHON	1954	135 pk	geschraapt
O.318 BELGIAN SAILOR	1946	600 pk	geschraapt
O.108 ARENT	1968	660 pk	geschraapt
O.127 OKEANOS	1968	480 pk	naar Zeebrugge
O.137 TWILIGHT	1983	1120 pk	Oostende/Knokke-Heist
O.499 COUDEKERCKE	1968	500 pk	Oostende/Knokke-Heist
N.737 LUCKY	1969	300 pk	voorlopig uit de vaart
O.82 ST. ANTONIUS	1987	188 pk	voorlopig uit de vaart

In totaal verloor de Oostendse vismijn een dertigtal vaartuigen die een motorvermogen van 11.000 pk vertegenwoordigden.

Daarmee houdt het echter niet op. Onder de nieuwe aanvragen voor de beëindigingspremie zitten nog enkele "O"-vaartuigen, als ook "N"-vaartuigen die nagenoeg altijd in Oostende verkopen. De zestien aanvragen waarvoor een beëindigingsaanvraag werd ingediend zijn grotendeels vaste klanten van de Oostendse vismijn. Het is praktisch zeker dat de dossiers in de eerstkomende weken worden afgehandeld, waardoor opnieuw een aantal vaartuigen uit de vaart kunnen verdwijnen. Volgende vaartuigen komen hiervoor in aanmerking:

N.40 RAVELINGEN	1973	375 pk	eig. Oostende
N.45 HERAKLES	1961	540 pk	eig. Veurne/Nieuwpoort
Z.127 BRANDARIS	1968	480 pk	eig. Zeebrugge
O.135 MARIA DUYNE	1970	375 pk	eig. Oostende
O.142 HERMES	1957	260 pk	eig. Oostende
Z.189 SHAMROCK	1966	420 pk	eig. Zeebrugge
O.216 HENRI-JEANINE	1961	750 pk	eig. Oostende
O.275 DEO VOLENTE	1964	330 pk	eig. Knokke-Heist
O.309 J. VAN MAERLANT	1965	300 pk	eig. Bredene

Het groot aantal vaartuigen dat de voorbije vijf jaar uit Oostendse verdween kwam gedeeltelijk in handen van vennootschappen aan de Oostkust. Die verschuiving van eenheden (lees: licenties) betekent dat de Zeebrugse vloot in de toekomst een nog groter deel van het kwotum zal opvissen. Dat zal ongetwijfeld voor een stuk ten goede komen aan de Zeebrugse visveiling. Maar ook Nederlandse investeerders bleven niet aan de kant staan. Dat betekent dat ook zij reeds greep hebben op het stuk van ons kwotum. De grote aanvoer door "Belgische" vaartuigen in Nederlandse visafslagen wijst voor een stuk in die richting. Het aantal



Belgische vaartuigen dat met een volledige Nederlandse bemanning vaart is een andere indicatie.

Koncentratie

De verkoop van Oostendse vaartuigen aan ondernemingen uit Zeebrugge en Knokke-Heist is uiteraard juridisch onaanvechtbaar. De lobby die deze strategie uitstekende heeft het familiale karakter van de Vlaamse visserij... en de solidariteit (?) in Oostendse rederskringen doorbroken. De (op)kopers hadden daarbij blijkbaar geen moeite om de investeringen te financieren. Dat het dus om een grootschalige en goed voorbereide operatie gaat is ook al daardoor duidelijk.

Over de motieven van de Oostendse verkopers moeten wij ons niet uitspreken. Die kunnen te vinden zijn in de leeftijd van de eigenaar(s), het gebrek aan opvolgers in eigen midden; het kan gaan over bedrijven in moeilijkheden of het kan gewoon een zakelijke transactie zijn. Opvallend is dat vooral oudere (en wellicht volledig afgeschreven) vaartuigen overgeheveld werden. Zijn deze vaartuigen voor de nieuwe eigenaars onmiddellijk rendabel? We vermoeden van niet. Er zit dus iets anders achter deze aankooppolitiek. **Aan de koperskant vindt men regelmatig dezelfde namen terug. Er is zelfs een onderling verband tussen een aantal rederijen die nu samen reeds meer dan twintig vaartuigen beheren.** Dat kan geen toeval zijn. Welke strategie zit hier achter? Een strijd die op (zeer korte) termijn vernietigend is voor de Oostendse visaanvoer?

Fishlink

Aan de oostkust is men zich duidelijk aan het wapenen om zoveel mogelijk vangstmogelijkheden in handen te krijgen. De investeringen van de Zeebrugse Visveiling konden immers niet van meetaf aangehypotekeerd worden door een onzekere aanvoer. Die visie werd trouwens nooit onder stoelen of banken gestoken. De aanvoer afleiden naar Zeebrugge was het motto.

Het kapitaal aantrekken voor de bouw van de nieuwe visveiling was blijkbaar geen probleem. Sinds de aankondiging van de nieuwe plannen voor de achterhaven moesten de promotors van het European Fish Centre wel wat gas terugnemen. De vertraging was wellicht niet alleen te wijten aan technische problemen. Ook het verzet van reders en handelaars heeft de ZV parten gespeeld.

Ook de oprichting van de participatiemaatschappij Fishlink NV, niet rechtstreeks betrokken bij de bouw van de nieuwe vismijn, stuitte op tegenstand. Hoever de greep van Fishlink nu strekt is niet meteen duidelijk. Het is echter een publiek geheim dat de naam Fishlink in heel wat eigendoms-overdrachten opduikt. De goede banden tussen de groep Pauwaert-Witgeers en Fishlink zijn bekend. Maar ook bij de verkoop van de Oostendse Rederij Coudekercke (O.137 en O.499) laten de namen van de bestuurders Jacques Verdeyen, Nicole Witgeers en Marc Vercruyssen (bestuurder Fishlink) niet langer twijfel bestaan over de goede verstandhouding binnen de lobby die nu reeds over een vijftiental vaartuigen beschikt. Een andere zaakvoerder, met name André Balbaert, wist ook al de

hand te leggen op vijf vaartuigen. Er waren trouwens nog meer transacties waardoor "O"-vaartuigen in Zeebrugge handen kwamen. Althans op papier. Want ook onze Noorderburen staan niet afkerig tegenover participaties in onze vloot. In een aantal gevallen zijn de hoofdaandeelhouders reeds in Nederland te zoeken. Voor de afgang die de Oostendse vismijn meemaakt maakt dit uiteindelijk geen verschil. Het is echter onthutsend te moeten vaststellen dat nog slechts 24* vaartuigen met een vaste regelmaat van de Oostendse vismijnakkomodatie gebruik maken. De tientallen miljoenen van de renovatie ten spijt.

gw

* abstraktie gemaakt van het aantal garnaalvisserij.

Het verdriet van Oostende

WIE IN EN rond de Oostendse vissershaven werkt heeft geen officiële cijfers nodig om de toestand van de Oostendse vismijn in te schatten. Wie zijn ogen de kost geeft, ziet wat er gebeurt.

Om allerhande redenen bleven in vier jaar tijd dertig 30 (!) vaartuigen definitief uit de Oostendse visveiling weg. Uiteraard werden in deze periode ook nieuwkomers toegevoegd, maar deze konden dat loodzware negatieve cijfer nauwelijks beïnvloeden.

Dertig vaartuigen, dat is een heel pak. Hoe is dat in zijn werk gegaan? Soms was het een scheepsramp die daar mede voor zorgde, een fiasco kan ook al eens voorkomen, soms koos een reder bewust om zijn vaartuig in een andere haven te laten mijnen want de concurrentie tussen de visveilingen is zwaar. De hoofdreden voor deze enorme achteruitgang is weliswaar elders te zoeken.

Enerzijds is er de beëindigings- zeg maar slopingspremie die door de Vlaamse Executieve cadeau gegeven wordt aan de reder die beslist zijn schip uit de vaart te nemen. Meer dan dertig Belgische rederijen vroegen deze premie aan, en omdat de gemiddelde leeftijd van de Oostendse reders hoger is dan bijvoorbeeld deze in Zeebrugge, is het logisch dat deze afbraakpolitiek (sorry, hoe moeten wij dat anders noemen?) zwaardere gevolgen heeft voor Oostende.

Anderzijds werden nogal wat Oostendse schepen aan rederijen uit andere havens verkocht. Soms ging het vaartuig overduidelijk over in Nederlandse handen (vb. O 229), waarbij Nederlands kapitaal in een vennootschap naar Belgisch recht terecht kwam, zodat het schip officieel Belgisch bleef en op de Belgische quota kon blijven vissen. Even opvallend is de aankoopwoede van een aantal Zeebrugse rederijen. Een twintigtal Belgische vaartuigen (waarvan een aanzienlijk aantal uit Oostende weggehaald werd) wordt daar nu gecontroleerd door maar een klein aantal mensen (zie artikel hiernaast). Een situatie die we al lang niet meer gezien hebben in de 'familiale' visserij. En steeds komt daarbij weer de naam 'Fishlink' op de proppen.

Fishlink is de beleggingsmaatschappij waarmee de overheid via de GIMV in de visserij wil participeren. En de Zeebrugse reders waarover we het hier hebben, hebben daar — dat is het minste dat daarover gezegd kan worden — dankbaar gebruik van gemaakt.

Dat alles leidt tot een eigenaardige konklusie. De slopingspremie van de overheid enerzijds en het geld van de investeringsmaatschappij van dezelfde overheid anderzijds zijn er beide oorzaak van dat de (momenteel met overheidsgeld gerenoveerde) visveiling van Oostende nog nauwelijks voldoende aanvoer heeft om te overleven. (fv)

INVESTERINGS- KREDIET

IN HET VOLSTE VERTROUWEN

De aankoop van een gebouw, materieel, bedrijfsvoertuigen, overname van handelsfonds, kosten van onderzoek en ontwikkeling, wedersamenstelling van het bedrijfskapitaal... Uw bedrijf wil z'n investeringen financieren. In het volste vertrouwen.

Momenteel verkiezen meer dan 6.000 ondernemingen – zowel KMO's als coördinatiecentra van multinationals – het investeringskrediet van de NMKN. Terecht.

De NMKN adviseert u als een heuse partner. Haar specialisten beheersen perfect de economische expansiesteun en de fiscale wetgeving. Zij bestuderen elk project afzonderlijk en vinden er een gepaste oplossing voor. Soepel en realistisch. En met de bedoeling bij te dragen tot steeds betere prestaties voor uw bedrijf.

Aarzel dus niet. **Treed vandaag nog binnen in de wereld van het vertrouwen.** Voor meer inlichtingen neem contact op met het Netwerk van Ondernemingen van de NMKN.



NMKN. Samen maken wij uw projecten waar.
Tel.: 02/214 15 23 – Fax: 02/218 04 78

Driekwart aanvoer van Belgische vissersvaartuigen in het buitenland belandt in Nederlandse visafslagen

ER ZIJN PRECIESE cijfers bekend over de aanvoer vorig jaar van Belgische vaartuigen in het buitenland. Zoals in ons vorig nummer gemeld, belandde 22 procent van de door Belgische vaartuigen gevangen vis op buitenlandse markten. Deze 8.072 ton vertegenwoordigt een opbrengst van 843 miljoen frank.

Om uiteenlopende redenen neemt de directe aanvoer in buitenlandse havens toe, een evolutie die sporen nalaat op de binnenlandse markten. Nooit eerder lagen de buitenlandse resultaten zo hoog. Daartegenover staat dat de aanvoer in eigen havens van onder Belgische vlag gevangen vis een historisch dieptepunt bereikte.

Er is de laatste jaren een toegenomen interesse voor het buitenland. Meer dan één vijfde van de vangsten werden in buitenlandse havens verkocht. De besomming in het buitenland nam dan ook fors toe. **Vorig jaar steeg de opbrengst met 46 procent tot 843 miljoen frank.** Hetaandeel van de buitenlandse aanvoer in de totale opbrengst van de vloot is dan ook opgelopen tot 22 procent. In '90 was dat nog 16 procent en het jaar voordien slechts 10 procent.

Vooral de forse aanvoertoeename in Nederlandse afslagen valt op. De 3.902 ton van '90 werden er vorig jaar 6.009, goed voor een opbrengst van 611 miljoen frank. Gaan we terug tot in '89 dan is dit een **verviervoudiging** van onze aanvoer bij onze Noorderburen. Nog een jaar vroeger (zie tabel) stelde die aanvoer nog niet veel voor.

De aanvoer in Denemarken, enkele jaren geleden nog onze belangrijkste buitenlandse aanvoermarkt, ging er de laatste jaren op achteruit. Het ziet er echter naar uit dat het cijfer dit jaar opnieuw stijgt. Als aanvoerplaatsen hebben de eens zo belangrijke Britse havens veel aan belang verloren, terwijl de Franse havens helemaal niet meer in trek zijn. (gw)

Binnen- en buitenlandse aanvoer t.o.v het totale aanvoergewicht

	Binnenl. % aanvoer t.o.v. (in ton) totaal	Buitenl. % aanvoer t.o.v. (in ton) totaal	totale Belg. aanvoer		
1991	28.182	78	8.072	22	36.254
1990	30.769	82	6.772	18	37.541
1989	30.297	86	4.952	14	35.249
1988	32.211	87	4.959	13	37.170
1987	32.079	89	3.829	11	35.908
1986	31.317	90	3.662	10	34.979
1985	35.556	89	4.386	11	39.942
1984	37.095	88	5.286	12	42.381
1983	37.732	87	5.404	13	43.136
1982	38.914	91	3.819	9	42.733
1981	38.705	88	5.199	12	43.904
1980	32.763	82	7.366	18	40.120
1975	38.317	89	4.711	11	43.028
1970	46.392	99	236	1	46.620
1965	48.078	91	4.854	9	52.932
1960	47.569	86	7.628	14	55.197
1955	69.504	96	2.924	4	72.428
1950	53.180	99	668	1	53.848

Binnen- en buitenlandse opbrengst t.o.v de totale besomming

	Binnenl. % besomm. t.o.v. (mlj. fr.) totaal	Buitenl. % besomm. t.o.v. (mlj. fr.) totaal	totale Belg. besomm.		
1991	2.978	78	843	22	3.821
1990	2.977	84	576	16	3.553
1989	3.045	90	351	10	3.396
1988	2.883	90	330	10	3.213
1987	3.238	92	266	8	3.504
1986	3.097	93	225	7	3.322
1985	2.863	91	277	9	3.140
1984	2.421	88	326	12	2.748
1983	2.318	88	305	12	2.622
1982	2.153	91	211	9	2.365
1981	1.899	90	217	10	2.116
1980	1.651	86	267	14	1.917
1975	1.212	89	148	11	1.360
1970	926	99	6	1	932
1965	690	91	70	9	760
1960	536	87	77	13	613
1955	562	97	19	3	581
1950	422	99	6	1	429

BRON: De Belgische zeevisserij - aanvoer en besomming, Ministerie van Landbouw - Bestuur der Economische Diensten, Dienst voor de Zeevisserij.

b.v.b.a.

ALL-TRADE

Torhoutsesteenweg 624, 8400 Oostende. Tel: 059/70.94.52. Fax: 059/80.44.52. Telex: 81071

* internationaal koeltransport

* eigen koeltrailors

* gans Europa

* scherpe prijzen

steeds bereikbaar, incl. zater- en zondag!

*eigen douanefrigo, eigen douane-
agentschap!*

LIFERAFT SERVICE CENTER

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL

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

S.K.B.



AFDELING KUST

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

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

ERKEND SERVICE STATION

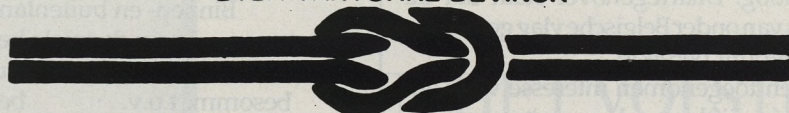
reddingsvloten: R.F.D. - ELLIOT -
VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG
- BOMBARD - AVON -
CALLEGARI - SERVAUX -
MITSUBISHI - SONIFORM
nazicht brandblusapparaten

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

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

RENAUD

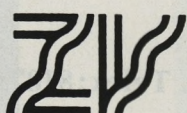
BVBA VANTORRE-DEVINCK



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

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

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



ZEEBRUGSE
VISVEILING NV

SAMEN MIKKEN
OP DE MARKT
VAN MORGEN

**ZV-koeltransport '92: vanuit 10 Europese havens
aan redervriendelijke condities**

n.v. ZEEBRUGSE VISVEILING

Vismijnstraat 12 - B-8380 Zeebrugge - tel: (050) 54 41 20 - telex: 82120 Afslag B - fax: (050) 54 50 18

Het Oostendse 'sprotkot' revisited

Toneel in de vismijn!

HETMAGDAN al waar zijn dat je rond/in de vismijnen eigenaardige mensen tegenkomt, de aanwezigheid van een compleet toneelgezelschap in de Oostendse visveiling — en meer bepaald in de zogenoemde Eurohalle (what's in a name?) — was reden genoeg om menig vislosser de wenkbrouwen te doen fronsen.

Uit Gent kwam de nieuwe groep 'Victoria' (gegroeid uit het bekende [Oud-Huis] *Stekelbees*) naar de kust overgewaaid om er haar eersteling 'Sluis' voor te stellen.

Perskonferentie

Na afloop van de perskonferentie keek ik mijn aantekeningen door en zag daar staan: 'Perskonferentie: toneel rond een toneel.' Ik zal hier niet uitleggen wat ik daar allemaal mee bedoelde, maar die zin dekt wel het sfeertje dat daar toen heerste. Zo liet de toneelrecensent Guido Lauwaert zich er van zijn beste (!) zijde zien toen hij er zijn twijfels over uitte of het Oostendse publiek zou kunnen lachen tijdens de voorstelling, want dixit Lauwaert: alle Oostendenaars zijn azijnpissers.

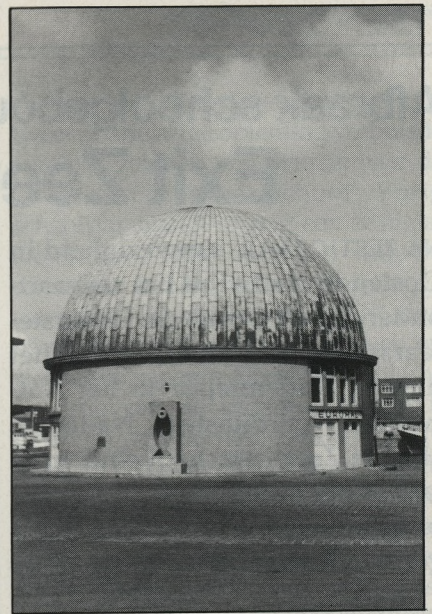
Er was dus al een lichte waas voor mijn ogen toen ik nog opmerkingen noteerde over de twijfelachtige hygiënische toestand rond het vismijngebouw en over de vismijn-

kantine waar, zo bleek uit de antwoorden van de aangespoelde toneelspelers, men 'dag en nacht drankjes en hapjes kon nuttigen'.

Voorstelling

Oostendenaar en azijnpisser zijnde, voelde ik me er daar dus een beetje vreemd. Maar dat gevoel ebde tijdens de voorstelling weg. De twee acteurs namen mij al vlug mee naar de wereld van een sluiswachter-op-rust en zijn (ook niet meer zo jonge) neefje. Voor onze ogen werd verslag uitgebracht over een familiedrama dat zich dertig jaar geleden zou afgespeeld hebben en dat er oorzaak van was dat het neefje verlamd werd, waardoor dat kind dan weer zijn ouders vurig verwenste. De wens werd vervuld wanneer die ouders in de sluis sukkelen en er verdrinken. De uitwerking op het neefje is verbluffend: hij krijgt terug de macht over zijn lichaam en is prompt genezen. Hun dood, zijn leven!

Het lijkt wel een spel van schuld en boete. Van haat en liefde. Van dadendrang en loutering. Het presenteren van de rekening, dat ook. Maar dan komt het. De laatste zinnen van nonkel-sluiswachter Theo en zijn neefje Sander worden onder lachsalvo's van het tweetal bedolven. Het publiek blijft enkele sekonden verbouwereerd achter en begint dan ook te lachen. Wat is er gebeurd? Heeft het familiedrama nu al dan niet echt plaatsgegrepen? Speel-



(foto Seaprint)

den neef en nonkel gewoon een woordspelletje met elkaar? En wij, wij lachten wel mee met de acteurs, maar erg zeker van ons stuk waren we ook niet. Vragen en twijfel, daarmee gingen we naar huis. En zo hoort het ook. Goed stuk!

Gebouw

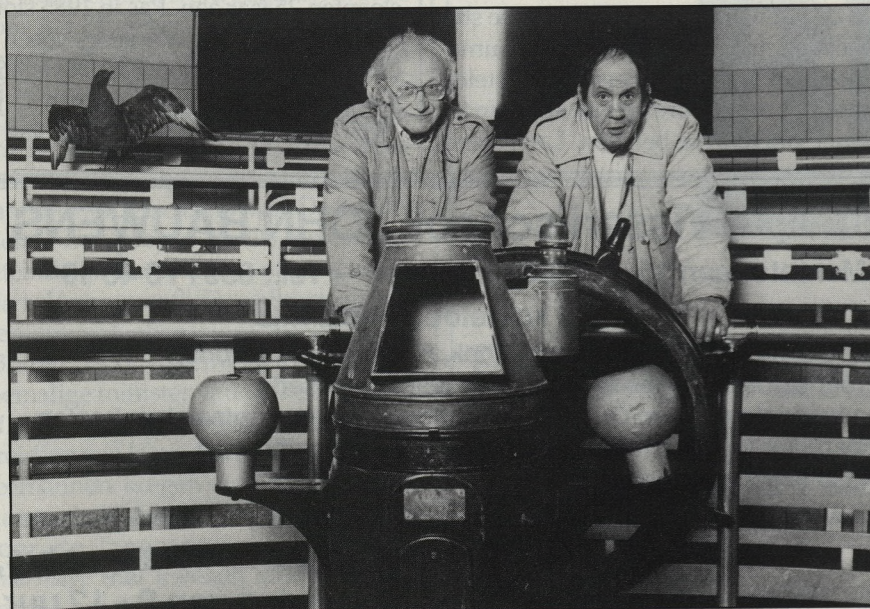
Professioneel knap gespeeld, goed geschreven, origineel geregisseerd (vooral bij die lachsalvo's op het einde van het stuk herkende ik de hand van meester Johan Dehollander). Maar de revelatie van het stuk lijkt mij toch de lokatie te zijn. Met enige inspiratie is het prachtige gebouwtje inderdaad om te bouwen tot een toneelzaaltje, een polyvalent zaaltje, een cultureel centrumtje, een... Dat men uit Gent moet komen om ons daarop te wijzen! Enige tijd geleden nog begonnen er geruchten te cirkuleren over de afbraak van het sprotkot. Sinds wij er de opvoering van Sluis gezien hebben, kunnen wij alleen maar zeggen: over ons lijkt!

Allen daarheen

Wie het stuk nog niet gezien heeft kan dat — als hij zich haast — nog goed maken. Sluis, een produktie van Victoria, op basis van een tekst van Willy Thomas, in een regie van Johan Dehollander, met Dries Wieme en Bert André speelt nog in de Eurohalle van de vismijn op 4 en 5 september om 21 uur. Kaarten kunnen gereserveerd worden in Nieuwpoorttheater (Tel & fax: 091 / 25.12.96) of afgehaald in de nieuwe gebouwen van de Dienst Toerisme te Oostende.

Flor Vandekerckhove

De acteurs Dries Wieme en Bert André (foto CM Ryckeboer)



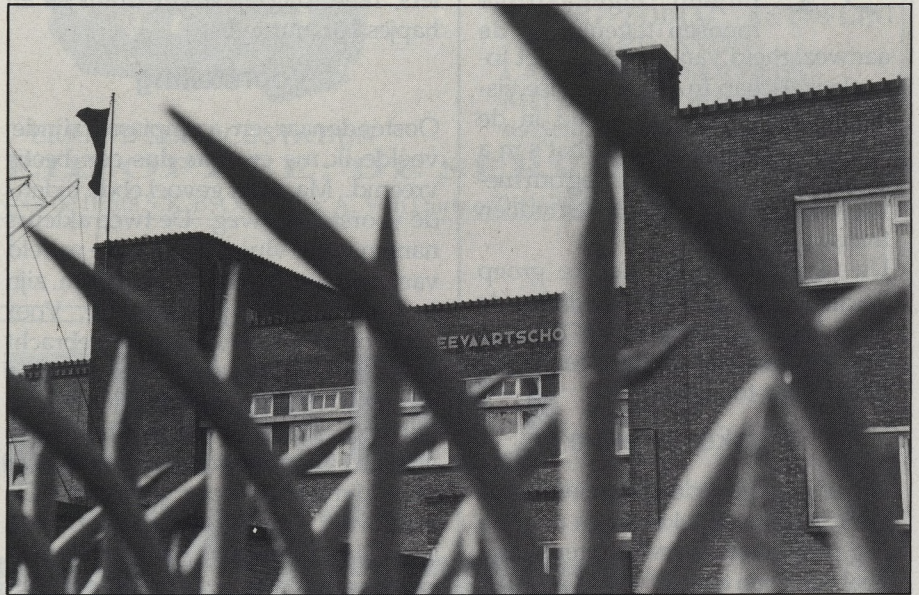
Afbraak schoolgebouw voor havenuitbreiding?

Exit Zeevaartschool Oostende

NA ZESTIG JAAR aanwezigheid in Oostende verdwijnt het zeevaartonderwijs uit Oostende. De eerstejaarsstudenten zitten vanaf het nieuwe academiejaar in het Antwerpse Noordkasteel. Nadat de Hogere Zeevaartschool eind vorig jaar al het opleidingsschip moest prijsgeven wordt nu verder het mes gezet in het maritiem onderwijs.

DIT BEBEURT OP een ogenblik dat de toekomst voor officieren ter lange omvaart niet eens in vraag wordt gesteld. Ook het aantal inschrijvingen voor een maritieme opleiding valt de laatste jaren best mee. Enkele jaren geleden werd echter een spektakulaire daling van het aantal eerstejaarsstudenten vastgesteld. Voor het academiejaar '85-'86 meldden zich nog 116 kadetten, een aantal dat in '87-'88 op 63 terugviel. Was dit een gevolg van de herwaardering van het zeevaartonderwijs waarbij de theoretische opleiding van de toekomstige kapiteins ter lange omvaart tot vier jaar werd opgevoerd? Een lange en moeizame strijd leverde men voor de invoering van de graad *licentiaat in de nautische wetenschappen* op. Het sluitstuk van de revalorisatie was een vierjarige opleiding op universitair niveau. Na de hervorming van het zeevaartonderwijs werd in 1985 de eerste kandidatuur 'afdeling dek' met 116 studenten in Oostende onderwezen.

De herwaardering bracht geen toeloop van nieuwe studenten met zich mee. Niet enkel omdat het klimaat van onze-



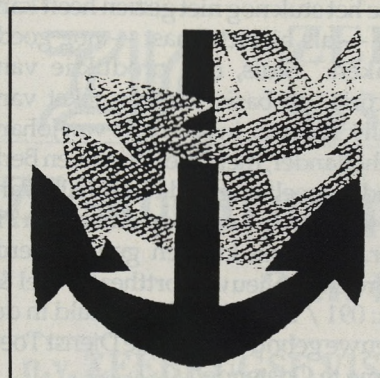
De Oostendse zeevaartschool gaat onherroepelijk dicht (foto gw)

kerheid een schaduw wierp over de toekomst van de Belgische koopvaardijvloot. Ook wellicht omwille van de lange opleidingstijd. De graad van licentiaat wordt pas toegekend bij het behalen van het brevet van kapitein ter lange omvaart. Op dat ogenblik heeft de circa dertigjarige aspirant-kapitein er reeds een vierjarige theoretische opleiding en een vaartijd van zeven tot acht jaar opzitten.

Gelijkschakeling

In de jaren vijftig volstonden twee studiejaren na het afsluiten van de humaniora gekoppeld aan een vastgestelde vaartijd, om het brevet van kapitein ter lange omvaart te behalen. Later werd

de theoretische opleiding op drie jaar gebracht met een A1-opleidingsniveau zonder academische graad. Die laatste referentie konden buitenlandse kapiteins echter wel voorleggen. Ook de technologische evolutie in de scheepvaart beïnvloedde de leerstof dermate dat de noodzaak zich opdrong om het aantal studiejaren van drie tot vier op te voeren. De gelijkschakeling met de koopvaardijofficieren van andere Westeuropese landen was een werk van lange adem. De besprekingen sleepten 25 jaar aan. Pas in 1985 sloten de ministeries van Verkeerswezen en Onderwijs een protocol af. De regeling werd vastgelegd in de wet van 15 juli 1985. De verplichte oprichting van de



Stedelijke Visserijschool JOHN BAUWENS

Mercatorlaan 15 — 8400 Oostende — Tel.: 059 / 70 40 19

Volledig kosteloos onderwijs

- Technische afdeling: 4 leerjaren (dek, motoren en matroos)
- Beroepsafdeling: tweede graad (4de jaar Zeevisserij)

Ruime tussenkomst van Oud-leerlingenbond o.m. in verplaatsingskosten met openbaar vervoer, middagmaal, ontlenen schoolboeken...

Verblijf in internaat mogelijk

Nieuw: opleiding Bijzondere Vaart (bagger-, sleepvaart) in sociale promotie

Inlichtingen & inschrijvingen: vanaf 17 augustus, elke werkdag van 9 - 12 uur.

Hoge Raad van het Zeevaartonderwijs liet echter nog jaren op zich wachten en werd pas in 1991 door wijlen minister Coens geïnstalleerd. Hierdoor was het voor vroeger gebrevetteerde kapiteins onmogelijk om de licentiaatstitel te verwerven op de wijze zoals bij wet voorzien. Ze bleven dan ook varen in functies waarop jongere afgestudeerden aanspraak konden maken. Ook geschikte jobs aan de wal werden steeds vaker werden ingenomen door *licentiaten in de haven- en maritieme wetenschappen* die hun universitaire studies na vier jaar achter de rug hebben. Het hoger maritiem onderwijs staat overigens voor nieuwe hervormingen. Op verzoek van de rederijsector die nood heeft aan gekwalificeerde bemanningen wordt wellicht de mogelijkheid om vervroegd in het beroep te stappen (na twee jaar) ingebouwd en als derde officier (stuurman) te varen. Over de hervormingsvoorstellen bestaat reeds eensgezindheid bij de beroepsverenigingen en bij de academische overheid. In rederskringen wordt het uitblijven van de definitieve goedkeuring door het ministerie van onderwijs betreurd. De wijzigingen kunnen dan ook ten vroegste vanaf het academiejaar '93-'94 van toepassing zijn.

Verrassingen

De spreiding van de afdelingen in Oostende en Antwerpen was al langer het onderwerp van discussies. De splitting kwam er wellicht om het gebouw in Oostende een andere bestemming te geven.

De opdracht voor de bouw van twee Zeevaartscholen werd gegeven in 1930 door het Ministerie van Transport. Er kwam zelfs een architectuurwedstrijd bij de pas. Onder de architecten bestond veel belangstelling voor de opdracht. Ook de bekende Antwerpse architect *Léon Stynen*, o.m. ontwerper van het huidige casino van Oostende, diende een projekt in. De jury kende uiteindelijk de prijs toe aan architect *Pierre Verbruggen*⁽¹⁾. De eerste steen van de nieuwe Staatsmarineschool werd op 23 mei 1931 ingemetseld door de toenmalige minister van verkeerswezen *M. Lippens*. De linkervleugel is een uitbreiding van latere datum. Honderden zeemannen kregen er hun opleiding. Aanvankelijk voor de kustvaart, later voor de lange omvaart. Voor de *amarinage* (het kweken van zeemansbenen) beschikte de school over verschillende opleidingsschepen. De laat-

ste in de reeks was de Cdt. Fourcault III, de omgebouwde Loodsboot I uit Antwerpen, die in oktober '85 zijn maidentrip met de kadetten maakte. Door de bezuinigingspolitiek op het departement van onderwijs kon het opleidingsschip niet langer in de vaart blijven. Het was reeds een vaag voorteken. Toch kwam de beslissing van de overheveling van de Oostendse afdeling als een totale verrassing. Niet alleen in Oostende werd bezuinigd. Ook het internaat met 196 studentenkamers op de Antwerpse Linkeroever gaat dicht. In juli werden de ouders van de internen nog aangemaand om de waarborg te storten. Enkele weken later bleek dat plots niet meer nodig en moesten tientallen studenten een andere onderkomen zoeken. Ook het onderwijzend en administratief personeel bleef lange tijd in het ongewisse. Voor een aantal onder hen zal er niets anders opzitten dan dagelijks naar Antwerpen te pendelen.

Marconisten overbodig

Ook de opleiding van radio-officieren aan de radio-navigatieschool sneuvelt

vroeg of laat onder de besnoeiingen. De twee- of driejarige opleiding verhuisde vier jaar geleden van Brussel naar de Oostendse zeevaartschool. Vorig schooljaar waren er nog een zestigtal leerlingen. Ook voor het nieuwe schooljaar werden reeds inschrijvingen aanvaard. De afbouw van de Radio-navigatieschool kan dus nog even op zich laten wachten. Door de technische evolutie van de communicatiemiddelen en de internationale reglementeringen zijn marconisten echter steeds minder nodig aan boord. Schepen die gebruik maken van navigatiesatellieten en gesofistikeerde navigatiesystemen als GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) of het nieuwste snufje ECIDS (Electronic Chart and Information System) hebben niet langer marconisten nodig. De toekomstperspektieven voor radio-officieren zijn dan ook beperkt. (gw)

⁽¹⁾ Heemkundig tijdschrift "De Plate", 1981, nr. 5



De bank die verder denkt
dan een bank

N.700 lek in Nieuwpoort

De stalen boomkorteiler N.700 Alex maakte zoveel water dat het schip dreigde te zinken in de haven van Nieuwpoort. De brandweer kon het vaartuig van Ronny Vanhoutte vlot houden. De N.700 werd leeggepompt en op de kuisbank geplaatst voor controle en herstelling.

Wij vernamen het overlijden van **Oscar Roose**, echtgenoot van mevrouw Madeleine Deketelaere. De overleden vislosser op rust werd geboren te Bredene op 25 september 1910 en overleed te Koksijde op 13 augustus 1992. De begrafenisplechtigheid greep plaats op 18 augustus ll.

Op 7 augustus overleed te Heide-Kalmthout **Alfonse Letzer**, erebestuurder en gewezen afgevaardigde-bestuurder van Redding en Sleepdienstnv. De overledene werd geboren te Antwerpen op 23 november 1908. De begrafenis had plaats op 13 augustus ll.

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen

JULI 1992

Afstellen motor:

□ O.135 MARIA DUYNE, eigendom BVBA Verbos, Elisabethlaan 336, bus 10, 8400 Oostende
Motor 300 pk - 221 kW
Zeebrief: 01.07.92

Verandering van naam en adres:

□ Z.41 PIETERJAN wordt Z.41 TOR-NADO, eigendom BVBA Rederij Tornado, Knokkestraat 284, 8301 Knokke-Heist
Zeebrief: 09.07.92

Verandering tonnage:

□ Z.185 EMERALD STAR, eigendom NV Shamrock Rederij, Weibroekstraat 13, 8301 Knokke-Heist
Bt. 296 - Nt. 88
Zeebrief: 14.07.92

Verandering van eigendom:

□ Z.12 SABRINA, eigendom BVBA Rederij Melissa, Admiraal Keyesplein 23, 8380 Zeebrugge - Brugge 5, tel. 050-54.44.41
Zeebrief: 20.07.92

Inbouw nieuwe motor:

□ N.95 JONAS II, eigendom Rederij Vanderbeken-Louwagie BVBA, Kastanjelaan 9, 8470 Gistel
Motor: Volvo Penta, 471 kW - 640 pk, bouwjaar 1992
Zeebrief: 27.07.92

□ Z.121 DEBORAH, eigendom BVBA Rederij Seabird, Magere Schorre 29, 8300 Knokke-Heist
Motor: ABC, 596 kW - 810 pk, bouwjaar 1992
Zeebrief: 29.07.92

Verandering van eigendom, thuis-
haven, naam en tonnage:

□ O.127 OKEANOS wordt Z.127 BRANDARIS, eigendom NV Rederij Brandaris, Heiststraat 59, 8380 Zeebrugge - Brugge 5, tel. 050-54.44.65 en 050-54.41.37

Bt.: 120 - Nt. 36

Zeebrief: 28.07.92

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

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

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



Z 127 'Brandaris' gedoopt



De vernieuwde Z 127 'Brandaris' tijdens de proefvaart

Op 31 juli — terwijl HVB gedrukt werd — werd de omgebouwde Z 127 (voorheen O 127 *Okeanos*) op de scheepswerf BSM te Breskens gedoopt. Het vaartuig, eigendom van reder Balbaert en schipper Vantorre van de rederij *Brandaris*, is één van die vaartuigen

die onlangs nog van eigenaar veranderde en waarbij *Fishlink* een belangrijke rol speelde (zie elders in dit nummer).

Sinds de oud O 127 op 14 juni ll. te Breskens arriveerde heeft het vaartuig een ware gedaantewisseling ondergaan.

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



Meter mevrouw Devoogt heeft het 'spreekgestoelte' beklommen en groet de aanwezigen, terwijl peter Commandant Cuipers aandachtig luistert.

Het casco werd gerepareerd, bakdek, casco en binnenboei werden gestraald, de scheepshuis onder en boven de waterlijn werd geconserveerd, de schroef werd aangepast, verder werden zowel viswinch als luchtcompressoren gereviseerd, zowel de hulpmotor als de hoofdmotor werden gecontroleerd en deze laatste werd opnieuw afgesteld, het visruim werd voorzien van een automatisch werkende koelinstallatie van 5400 kcal., tenslotte werden er vernieuwingswerken uitgevoerd aan dekhuisbetimmering, toilet- en doucheruimte en de koelkamer. Voor de vertrekken van de bemanning werden een nieuwe koelkast geleverd en een diepvrieskist, een magnetronoven, afzuigkap en gasformuis. Tevens werd heel de elektrische installatie in het dekhuis hernieuwd. (fv)

Technische gegevens Z 127 Brandaris
 Lengte over alles: 28,75 meter
 Breedte: 6,80 meter
 B.R.T.: 130,90
 Bouwjaar: 1968
 Hoofdmotor: Stork, type DRO 216 K met een vermogen van 353 Kw bij 696 toeren.
 Hulpmotor: Lister NR 2 - 16,5 PK
 Keerkoppeling: Brevo 3513
 Schroef: Instraalbuis rond 1700
 Stuurmachine: Brusselle type NS 90 R

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

Vragen & antwoorden
de politieke rubriek van HVB

HET IS AL meer dan twee jaar geleden dat Franse vissers hun Belgische collega's verhinderden hun beroep uit te oefenen in de Golf van Gascogne. (Waar blijft de tijd?) Daarom vroef senator Desutter aan de Belgische minister van buitenlandse zaken hoe het zat met de schadevergoeding van de betrokken Belgen. De overheid beloofde immers, aldus de senator, dat de betrokken reders een vergoeding zouden krijgen. Er bestaat ook een geschreven verklaring van het betrokken Franse departement, zo vervolgt Desutter, met de belofte dat de opgelopen schade zou vergoed worden. Deze aangelegenheid zou in der minne, zoals dat heet, geregeld worden. Van zodra het antwoord van de minister bekend is zal het in deze rubriek opgenomen worden.

SENATOR DESUTTER HERINNERDE eveneens aan zijn vraag van 28 april ll. waarin hij vroeg de evolutie van het zeeleven tussen de betonblokken van de Zeebrugse haven te bestuderen. Ik kreeg daar maar een half antwoord op, zo zegde de senator. Ik wil wel eens weten of er universitaire onderzoekers zijn die zich daarmee onledig houden, zodat met de konklusies rekening kan gehouden worden wanneer de nieuwe jachthaven voor Heist-West gebouwd wordt.

De minister kon daarop ook nu weer geen bevredigend antwoord geven aangezien de onderzoeksprogramma's van de universitaire laboratoria niet tot zijn bevoegdheid behoren. Pech dus.

IN DE OOSTENDSE gemeenteraad stelde Ivan Victor een vraag over de tewerkstelling bij het vislossersbedrijf Van Waes. Het raadslid stelde vast dat veertien vislossers op non-actief werden gezet. Volgens hetzelfde raadslid nemen zwartwerkers hun plaats in. Niets van, zo luidde het antwoord van het schepencollege, want de zaakvoerders van de bvba Van Waes hebben in een brief aan de havenkapitein verklaard dat er wel degelijk personeelsafvloeiingen zijn gebeurd, maar dat werd uitgevoerd in overleg met de syndikale organisaties. Wanneer er dan weer pieken in de aanvoer te verwerken zijn, worden dan weer gelegenheidsvislossers aangetrokken, maar ook dan

gaat het om erkende werknemers, die zeker niet als zwartwerkers mogen beschouwd worden, aldus nog het schepencollege.

HETZELFDE RAADSLID VROEG ook inlichtingen i.v.m. de werking van de Oostendse vereniging van 'visbakkers' die de promotie van de Oostendse vismijn ter hand zouden nemen 'en dit als alternatief voor de jaarlijkse succesvolle visserijdagen die her en der langsheen de kust gevoerd worden' (sic). Het schepencollege antwoordde dat iedereen een beroep kan doen op de visbakkersploeg en daarvoor contact moet opnemen met *Promotie Vissershaven Oostende, Kantinestraat 3* in deze stad. De voorwaarden zijn afhankelijk van de duur van de activiteit en van de hoeveelheden afgenomen vis. Allen daarheen!

EN HET WAS dezelfde Victor die protesteerde tegen de herstructurering van de NMBS waarbij beslist werd om de ABX- (zeg maar pakjes) dienst niet meer te laten instaan voor het transport van verse vis en schaaldieren.

Het protest is terecht, zo antwoordde het stadsbestuur. De NMBS beweert echter dat de betreffende activiteit verlieslatend is omdat: de investeringskosten (aanpassing wagons en vrachtwagens aan EG-normen) te hoog zijn; de personeelskosten te hoog zijn; het volume aan te verhandelen goederen te gering is. Het schepencollege sluit zich bij het protest van raadslid Victor aan.

HET WAS EVENEENS Ivan Victor die een vraag stelde over het 'High Speed Ferry'-project waaraan een aantal Franse zakenlui werken en dat tot doel heeft een verbinding te leggen tussen Londen en een Belgische haven. In 2.30 uur zouden daarbij telkens 110 wagons en 950 passagiers overgezet worden in een trimaran van 79 meter lang.

Het stadsbestuur weet dat enkele maanden geleden een havengebruiker gevraagd heeft de mogelijkheid te onderzoeken om een trimaran in te leggen op de haven van Oostende, maar omdat dat type schip alleen nog maar op plan bestaat was het voor het stadsbestuur onmogelijk terzake een beslissing te treffen.

RAADSLID ALFONSLARIDON vroeger tekst en uitleg bij de zware ontploffing die Oostende op 12 juni deed opschrikken. Die dag brachten de ontmijners

van de zeemacht een vliegtuigbom tot ontploffing. Meer bepaald wilde hij weten of het terrein waar de bom ontkend werd (Victorialaan, vlak bij de Oostendse vismijn) niet verder onderzocht mocht worden.

Dat zou maar weinig zin hebben, zo wist het schepencollege te vertellen, omdat de precisieapparatuur die daarvoor door de 'duikers-ontmijners' van de zeemacht gebruikt wordt alle ijzerhoudende materialen in de ondergrond detecteert. Dat zou daar nogal een klokkengeul geven.

OOK VROEG DEZELFDE Laridon zich af waarom de vishandelaars ter hoogte van de Oostendse 'trap' geen gebruik mogen maken van de afvalbakken die aldaar opgesteld zijn.

Jamaar, zo antwoordde het stadsbestuur, die bakjes zijn uitsluitend bestemd voor het kleine afval dat wandelaars produceren. Zij zijn dus zeker niet geschikt om bedrijfsafval in te deponeren. Vishandelaars moeten hun zootje weer meenemen.

TERUG NAAR DE senaat waar Maria Tyberghien-Vandenbussche zich afvroeg of het waar is dat de staatskas zelfs niet meer over voldoende geld beschikt om de palen in de Oostendse haveningang in een reflekerende verf te schilderen, zodat ze de scheepvaart niet meer zouden hinderen.

Zo'n vaart loopt het dan toch niet, zo bleek uit het ministeriële antwoord. Het schilderen van die palen zal zo'n drie miljoen frank kosten en de werken werden voorzien tijdens de 2de fase van de verbredingswerken van de Oostendse havengeul. Deze werken zijn gepland voor 1993.

IN EEN BRIEF aan de voorzitter van de Vlaamse Executieve, Luc Van den Brande, heeft de Vereniging van Staatsrivierloodsen, ook de derde versie van het ontwerp-decreet tot oprichting van een Vlaams Openbaar Loodsbedrijf van de hand gewezen.

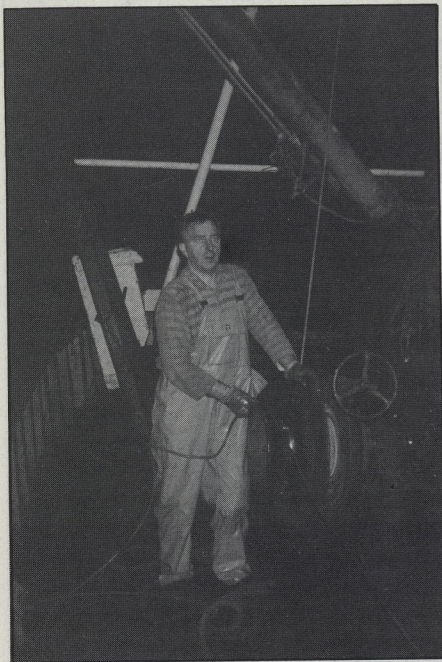
De vereniging die al lang strijd voert tegen et decreet meent dat het nieuwe ontwerp geen verbetering inhoudt van de bedrijfseconomische structuur van het voorgenomen overheidsbedrijf. De loodsen menen dat hun bezwaren, die ze meermaals duidelijk hebben gemaakt, volledig genegeerd blijven. Derhalve is hun standpunt ongewijzigd en wordt ook deze versie van het ontwerpdecreet afgewezen.

In onze bekende serie: Eddy Serie

Vasjhe gernoazn

HET IS EEN onbestorven traditie bij ons blad dat de redakteurs op gevatte tijden het ruime sop kiezen om hun pen te pekelen en hun inspiratie te luchten. Geïnspireerd door Karel Jonckheeres *IJsland-journaal van een dekzwabber* wilden we, de hoofdredakteur en ik, ook wel eens de IJslandse wateren proeven. Maar dit voorstel stuitte op hardnekkig verzet van onze direktEUR (toevallig [?] ook reder van één van de laatste IJslandvaarders). Bref, uiteindelijk monsterden we dan maar aan op de 0.142 'Hermes' van Eddy Serie voor een nachtje garnaal graaien. Een verslag.

WIE VISSSEN WIL moet aanmonsteren. Wij dus eerder die dag met de reder en Alf, z'n hond, naar de 'maritiem'. Joernalisten aan boord? Daarvoor blijkt eerst de toestemming vereist van de Zeevaartinspektie. Op dus naar het Loodswezen waar blijkt dat de 0.142 maar slaapakkomodatie voor 4 man heeft en wij zijn (schipper, twee matrozen en uw dienaars) met z'n vijven. Stel U voor, alsof we meevaren om te maffen. Dat kunnen we thuis ook en veel komfortabeler. (Later zal blijken dat Flor Vandekerckhove toch last heeft van chronische slaapaanvallen). Onze opwerping dat wij toch maar twee 'halve' zijn, is niet voor administratieve restrikties vatbaar. Maar, godalmachtig,



Schipper Eddy Serie, vanaf zijn vijf-tiende aan boord van vissersschepen. Ooit was hij de jongste schipper van de vloot. Weldra houdt hij ermee op. (foto ml)

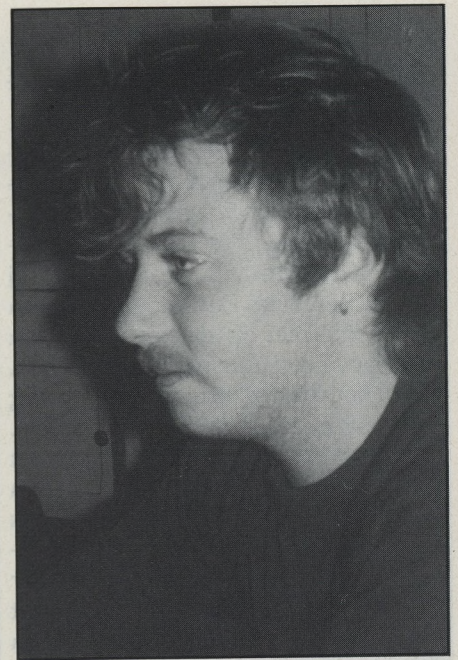
opeens wordt de ambtenaar weer mens en na een paar telefoontjes komen de vereiste stempels op de bevoegde papieren. Wij weer naar de maritiem voor de verdere papierslag. En na een uurtje zijn we officieel aangemonsterd op de 0.142.

Strandkabine

19.30u: Met thermos, laarzen, en veel zwier klimmen we aan boord van de



Matroos Kurt De Rees (°1971) die aan boord Elvisfanaat Rudy Rys vervangt. Kurt De Rees, die een opleiding volgde aan beide Oostendse visserij scholen, heeft ook nog op IJsland gevaren, maar verkiest tijdens deze zomer het dag aan dag werk voor de Belgische kust. (Foto Seaprint)



Matroos Freddy Dekeyser (°1969), vaste kracht aan boord van de O 142 en ten prooi aan een grote verliefdheid, verkiest iets minder te verdienen, maar elke dag thuis te zijn. Zijn opleiding kreeg hij aan de John Bouwensschool te Oostende. (foto Seaprint)

0.142, een 46 jaar oude houten kustvisser van circa 20 meter lengte. We treffen er op het achterdek de matrozen Kurt Derees, die vakantie vierende vaste kracht Rudy Rys vervangt, Freddy Dekeyser en schipper-reder Eddy — op de monsterrollen Edmond — Serie. Nu zon en zee het op een akkoordje gooien om de korte nacht ook haar tijd te gunnen, maakt de 0.142 zich los uit de schaduw van de vismijnkantiene om, *vasjhe gernoarn'* te jagen. In het zog van de jetfoil stevent de 'Hermes' omstreeks 20 uur naar volle zee, de bokken voor 45° stabilizerend neergelaten. Het weer is grijs, nevelig en er kabbelt een 2 à 3 Beaufort uit het N.O. Een paar mijl volgen we dezelfde koers als de 0.533 die op weg is naar de *Gootebank* om tong te vissen. Wij richten het roer naar de Z.W. -Wandelaarboei; 'n uurtje lopen van de thuishaven, om daar ter hoogte van Blankenberge met het kerend tij een eerste sleep te doen. "Het blijft iedere keer een gok", zegt Serie, "maar dit jaar zit er blijkbaar meer garnaal aan de Oost dan aan de Westkust en dan vooral ter hoogte van Zeebrugge en Blankenberge. Misschien heeft dat te maken met het 'dikke water': het zee water is er meer troebel omdat het meer met zand vermengd is en op die manier is de

garnaal beter te verschalken".

In de stuurhut, een strandkabine groot, vullen de schipper en die nacht ook af en toe uw twee dienaren de heleruimte. Eddy Serie vaart hoofdzakelijk op radar. De groene puntjes die daar oplichten weet hij uit ervaring direct te determineren als boei; vissersschip of wachtschip. Zeldzaam zijn de keren dat hij naar buiten kijkt. Dat doet hij wel om boeien die niet op de zeekaarten zijn aangegeven op hun ligging te checken. Naast het radarscherm vinden we nog de dieptemeter en een zwart-wit T.V. Die kapteert enkel de BRT en spuwt tot het einde van de uitzending beelden maar, behalve voor het weerbericht, is hij monddood gemaakt, want de schipper luistert zowat onafgebroken naar de VHF en de niet te stelpen cafépraat van vissende kollega's die de lange en de nu ook erg donkere nacht konverserend uit hun stuurkabinen willen drijven. De thema's zijn klassiek: slechte vangsten, de vrouwen aan het thuisfront, de toekomst, moppen, gevloek, de volgende sleep en wààr en wàt te vangen valt. En vooral voor die laatste berichten is

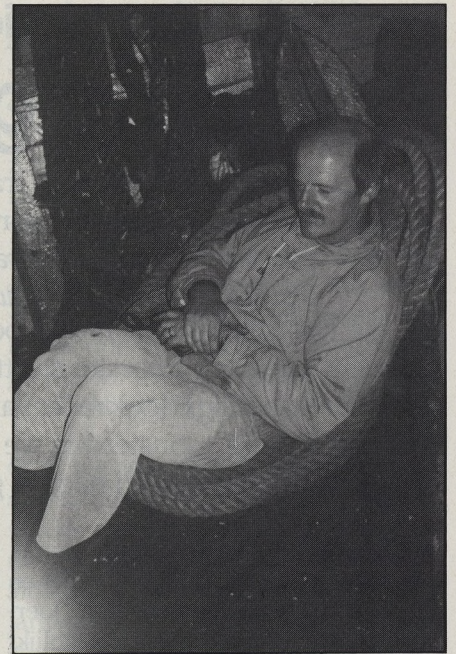
Serie één en al oor. Floreni zelf hebben het wel moeilijker om die kommunikatievloed van de vissers te volgen. Zeker als onze schipper er ook nog eens bovenop z'n lievelingsmuziek uit de zestiger jaren, in cassettes verpakt, bovenop gooit.

21.10u: Aan boord van de 'Hermes' wordt alles in gereedheid gebracht voor een eerste 'trek'. Kurt en Freddy worden door de schipper op dek geroepen en na een paar minuten gaan de bokken voor 90° over bak- en stuurboord, eventjes trilt en snokt de 0.142 in al z'n spanten en bij het vieren van de boomkorkabels drijft Serie de motor wat op want de netten remmen de vaart serieus. "Met de stroom mee halen we nu nog zo'n 3 knopen per uur. Tegen de stroom in dat amper 1 knoop," zegt Serie

De twee matrozen verdwijnen weer in hun logies vòòr hun T.V. Over een uur-tje wordt het 'winden!'.

Kwallen en krabben

De nacht is aardedonker. Overal dansen in het duister de groen-witte toplichten van vissende kollega's. Zo dicht bij Zeebrugge passeert op gezette tijden



Marc Loy, auteur van dit verslag. Pas op: deze man slaapt niet, hij waakt! (Foto Seaprint)

ook menig nacht-of passagiersschip: mastodonten die zich nu alleen laten determineren door miniskule naviga-

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

nv. NORTH SEA BUNKERS belgium

„NV NORTH SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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

tielichten

22.15u: Er wordt gewincht. Wat wordt de oogst van die eerste sleep? Voor ons, maar òòk voor Eddy die al meer dan 30 jaar vist, is het afwachten. Een gok.

Denetkabel kreunt in de boomblokken, de bomen gaan 45° hoger staan. Met een kabel wordt de kuil aan boord gehesen en na het losknopen plent de vangst glibberend op het achterdek.

Heel het maneuver verloopt zonder veel woorden. Alle kommunikatie zit vervat in de synchroom uitgevoerde handelingen, aan bak- en stuurboordzijde, van Kurt en Freddy, bij het binnenhalen of uitzetten van de netten. Een ritueel dat we die nacht nog zes keer in replay zullen meemaken.

Opeens staat de schipper naast ons. Wat bij onze hoofdredakteur de overbodige vraag doet opwellen: wie er dan nu aan het roer zit? En aangezien iedereen op het achterdek staat snijdt de 0.142 proper golven en donkerte, zij het dan met beheerste snelheid. De radar verzekerde aan de schipper een obstakelvrije route. Varen is vooruit zien. Eddy heeft dus z'n handen vrij om de kookketel op temperatuur te brengen en de eerste vangst van de nacht in één oogopslag te keuren. Niet fameus: erg veel krabben en grote blauwe kwalen. ('blauwers' zeggen de vissers) Zoek daar de garnaal maar tussen!

Smulklaar

Met een grote schop gooit Kurt de vangstinhoud in de sorteer- en ziftmachine die aan de andere kant de grijze garnaal kookklaar in de benne spuwt. De rest spoelt in een andere benne die Freddy, na het opvissen van een verdwaalde tong of pladijs, over stuurboord, weer in zee kiepert. Per 15 kg worden de garnalen nu zo'n 5 minuten in bijgezout zeewater gekookt, waarna Eddy ze met soepele pols en schepmandje in een mechanisch aangedreven zeefbak gooit. Met de waterslang worden kleine visjes en schelpen van dek weggespoeld. Geen enkel visserijprodukt is zo vlug konsumptierijp als garnaal: een kwartier tussen vangst en eindprodukt. Straks, tijdens de volgende sleep, sorteren de twee matrozen de opbrengst — de eerste sleep leverde zo'n 35 kg garnaal op — nog een laatste keer door het manueel verwijderen van kleine krabbetjes of ander grut. "Normaal moeten we in die periode van het jaar per nacht toch zo'n 300 garnaal kunnen opvissen om rendabel te kunnen varen. De

garnaalprijs is de laatste twee jaar echter sterk gedaald en de opbrengst is er dan ook naar," zegt de man die er straks na 32 jaar vaartheit bijltje bij neerlegt en een walmvaste job zoekt.

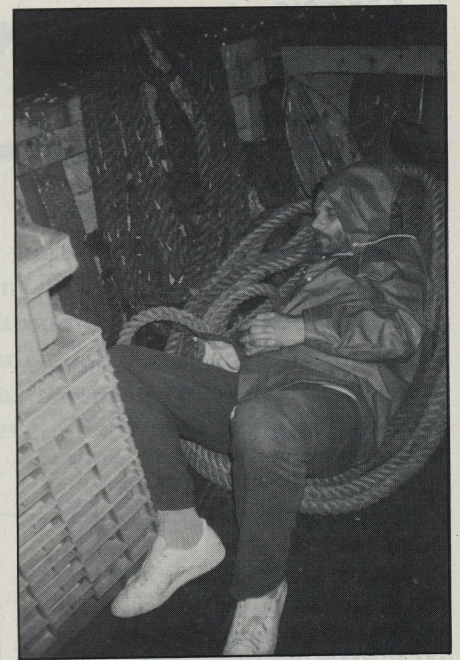
Bij de tweede sleep blijkt de de stuurboordkor onklaar. De vis is niet in de kuil beland! Even dit net weer gevierd, de motor bijgezet en de klus is klaar. Ook die sleep glimt van de krabben en kwalen ter grote van een beeldbuis. Onze schipper houdt het voor gezien en zet voor z'n derde sleep koers richting kust. Op zo'n drie mijl vòdr Wenduine zet hij z'n boelen weer uit. Hier blijkt de vangst beter. Zo'n 50kg garnaal. Dus nog een paar 'trekken' op dezelfde lokatie.

Heimwee

Opeens blijkt hoofdredakteur Vandekerckhove verdwenen. Na enig speurwerk vinden we hem, zwaar ingedut, tussen de meertrossen op de voorplecht (zie foto op deze bladzijde). Hij heeft er z'n stek gevonden van de zeldzame kerendat we hem die nacht nog wakend op dek tegen het lijf lopen, maakt hij gebruik om te filosoferen over Geld, Geluk en Gewroet. De 3 G-thema's die ook aan boord van andere vaartuigen tot de geijkte nachtelijke gespreksstof horen, zo vertelt ons de VHF.

0.03u: "Als ik hier alleen aan het stuurwiel sta, heb ik tijd om te denken en te fantaseren wat ik thuis op papier zal zetten. De lichten van de kustlijn inspireren me wellicht," zegt de schipper die een paar manuscripten bijde uitgever heeft liggen over z'n wedervaren op zee. En hij vertelt ons — niet zonder heimwee — over de tijd, in de zestiger jaren, dat hij samen met z'n grootvader, vader en ooms in span op gul ging jagen in de winter. Jarenlang waren zij trouwens de kampioen-gulvangers van onze vloot. Later wordt er s' winters dan sprong gevangen, maar die vissoort valt bij konsument in ongenade en er blijft nu alleen nog de garnaal.

De vierde sleep valt tegen: de bakboord kuil blijkt niet goed dicht geknoopt en is dus leeg. De vijfde sleep brengt ons vòdr Oostende. Eerder in de nacht probeerden Flor en ik in een helder moment de schipper ervan te overtuigen dat het 3x flitsend oranje licht aan bakboord een boei was en niet de vuurtoren van Oostende zoals hij hardnekkig bleef beweren. Hij had gelijk. Na die sleep hoor ik Eddy de 0.62 vertellen dat hij wel zou binnenlopen omdat de vangst maar niets is, maar dat



— Is hij dood?

— Neen, hij slaapt alleen maar.

(Foto ml)

dit vandaag toch moeilijk gaat omdat er twee voor een reportage mee aan boord zijn.

Kaaikopers

6.15u: de nacht geeft zich gewonnen. De laatste en zevende sleep zit er op. De boomkorren worden gehesen en het dek schoon gespoten. Uiteindelijk hebben we 180 kg garnaal gevestigd vannacht. De schipper gunt me graag het antieke houten stuurrad om, achtereenvolgens op radar, vuurtorenlicht en direkt zicht op de thuishaven af te stevenen. Derode verbodslichten op 't kopje van het Oosterhoofd zijn van erg ver te zien. Samen met drie andere vissersschepen is het wachten tot de 'Bazias 3' van Sally de haven uit is.

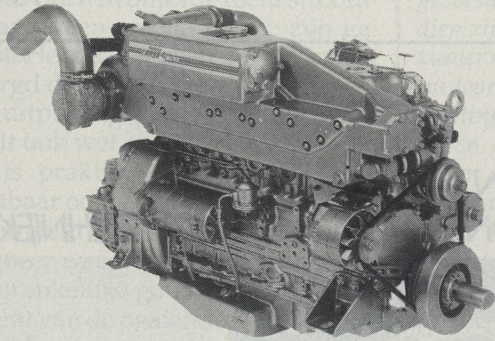
07.35u: Op de kaaistaan zo'n 10 habitués debinnenlopende kustvaarders op te wachten. Nog niet eens afgemeerd proberen ze in vreemde gebarentaal hun eigen poosje veilig te stellen. Als het aanbod minder zwaar uitvalt dan verwacht rept de meute zich naar een volgende kustvisser. Il est huit heures, Ostende s' éveille.

In de vismijn worden de laatste bennen gemijnd. Straks komen de garnalen aan de beurt. Ook de onze. Ons verhaal eindigt waar de dag begint.

Marc Loy

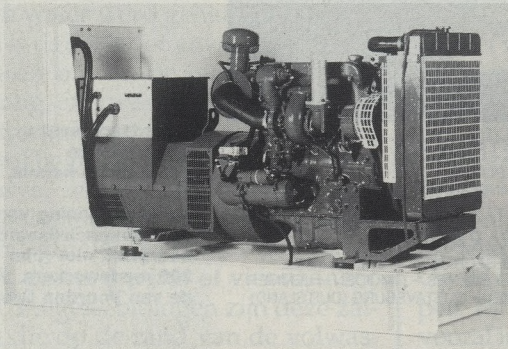
 **Perkins**

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

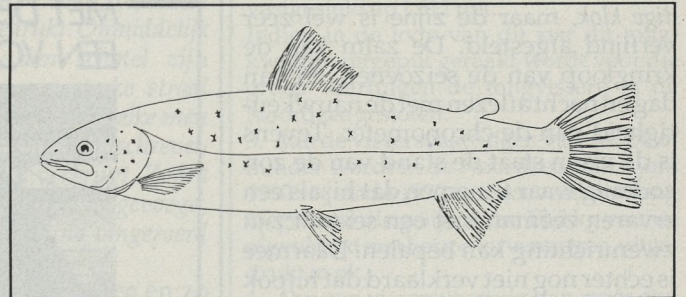
Hunter n.v.

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

Zalm

NA EEN VERBLIJF van een aantal jaren in zee keert elke zalm terug naar het bergriviertje waar hij als larve uit het ei kroop. Een niet geringe prestatie, waarnaar veel onderzoek is gedaan. Desondanks is de zalm in verscheidene opzichten een raadselachtige vis gebleven. Behalve als heerlijk gerecht voor smulpapen.



BIJNA OVERAL TER wereld en praktisch in elk jaargetijde kan men tegenwoordig zalm eten. De vraag ligt dan ook voor de hand: zijn wij niet bezig de zalm langzaam uit te roeien? In deze eeuw is de situatie voor de Europese zalm (*Salmo Salar*) dramatisch verslechterd. Nog in 1798 waren er op de Theems meer dan vierhonderd professionele zalmvissers werkzaam, maar daarna ging spoedig de een na de ander failliet en in 1833 werd in de buurt van Londen de laatste zalm gevangen. Ook op de Garonne en de Moezel is al sinds jaar en dag geen zalm meer te bekennen. Terwijl op de Spaanse en Portugese rivieren nog slechts bij hoge uitzondering een zalm wordt gevangen.


Al even treurig is de toestand op de Rijn, eertijds het voornaamste leefgebied van de zalm. Tegenwoordig is een zalm op de Rijn al even zeldzaam als een ijsbeer in de woestijn, maar in 1885 werden daar nog 69.500 zalmen gevangen met een gemiddeld gewicht van twintig pond. Via de Maas zwom de zalm de Rijn op, het begin van zijn tocht naar de paaiplaatsen in Zwitserland. Vele vissen bereikten die bestemming echter niet, want twintig kilometer van zee lag eengigantisch fijnmazig net te wachten. De gevangen zalmen werden niet gedood maar bewaard in een *leefboot*. Met deze boot ging het naar Kralingen, waar de zalmen per opbod werden verkocht. Vervolgens kregen de vissen met een knuppel een klap op hunkop en werden in een zaak aan de gelukkige koper meegegeven.

Dit alles is echter verleden tijd en tegenwoordig wordt de zalm in Europa alleen nog gevangen in Skandinavië, IJsland, Ierland en Schotland.

Ondanks uitgebreide onderzoekingen is de zalm een raadselachtige vis gebleven. Zo is het paaigedrag van de zalm uiterst ingewikkeld en nog lang niet volledig verklaard. Tot het moment dat de zalm de rivier optrekt om zich voort te planten, heeft de vis één tot drie jaar op zee geleefd. In die periode vreet de zalm zich zo vol dat hij een kilo in gewicht per maand toeneemt. Hij vormt grote vetreserves, waardoor zijn vlees de door koks zo begeerde orangerode

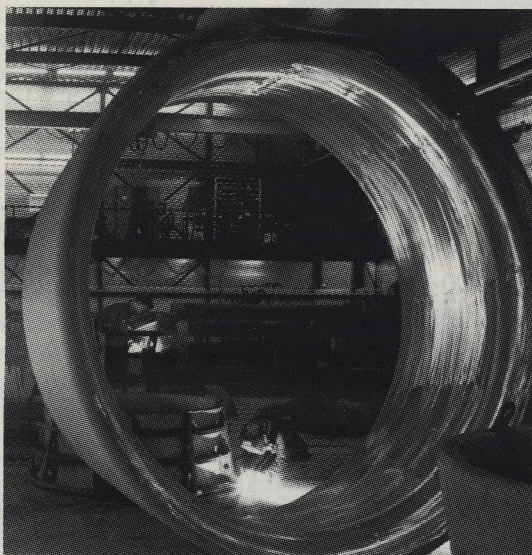
kleur krijgt. Uit proeven met gemerkte zalmen is gebleken dat op de voedselgronden zalmen afkomstig van verschillende rivieren door elkaar heen zwemmen, maar dat in tijden van geslachtsrijpheid iedere zalm terugkeert naar de plaats waar hij geboren is. Het enorme oriëntatievermogen laat biologen telkens weer versteld staan. Vanaf de voedselgronden bij Groenland zwemt de zalm zonder omwegen terug naar Europa en daar vindt hij temidden van de duizenden riviertjes en inhammetjes feilloos de plek waar hij is opgegroeid. De zalm heeft bij zijn zoektocht de beschikking over drie hulpmiddelen. Zoals de meeste dieren heeft de zalm een *inwendige klok*, maar de zijne is wel zeer verfiend afgesteld. De zalm kan de kringloop van de seizoenen, en van dag en nacht aflezen met de nauwkeurigheid van de chronometer. Tevens is de vis in staat de stand van de zon zodanig waar te nemen dat hij als een ervaren zeeman met een sextant zijn zwemrichting kan bepalen. Daarmee is echter nog niet verklaard dat hij ook tot op het kleinste riviertje nauwkeurig zijn geboorteplaats terug kan vinden. Zeker is wel dat bij zijn oriëntatiereis in de zoete wateren zijn reukvermogen een belangrijke rol speelt. Experimenten hebben aangetoond dat forellen en zalmen zelfs nog bij verdunningen van 1:1.000.000 in staat zijn reukstoffen te herkennen. Zalmen prenten zich de geur van hun geboortevier in bij het verlaten van hun thuiswateren en weten deze jarenlang te onthouden, zelfs als er sprake is van grote verdunning. Ook de zwemprestaties van de zalm zijn niet gering. Tegen stroom in kan hij soms 54 km per dag afleggen. Zijn topsnelheid is ongeveer 16 km per uur. Zijn uithoudingsvermogen is groot en op zijn zoektocht naar de paaiplaatsen lijkt niets hem te kunnen tegenhouden. De springkracht vande zalm is beroemd en met sprongen van drie tot vijf meter slaagt hij erin watervallen te passeren. Bij een tegenstroom van zes meter per seconde vordert de volwassen zalm nog altijd een meter per seconde. Zodra een zalm aan zijn stroomopwaartse tocht begint, stopt hij met eten. In zoet water zijn vrijwel uitsluitend

zalmen met lege magen gevangen. De vissen, bij wie men toch voedsel in de maag vond, waren meestal ziek en stervende. Een merkwaardig en vrijwel onverklaard fenomeen is dat de zalm door de sportvissers met namaakvliegen wordt gevangen. Kennelijk is de zalm wel bereid af en toe een insect tot zich te nemen. Volgens biologen en sportvissers gaat het de vis hierbij niet in de eerste plaats om het voedsel, maar vooral om het spel van

happen (de bijtreflex) en springen. De paarijpe zalm verandert langzaam van uiterlijk als hij de rivier opzweemt. De vetreserves worden opgeteerd, zodat de oranje-rode kleur verloren gaat. Wel krijgt het mannetje een parelwitte buik, alsmede paarse en rode vlekken op de kop, de staart en de aarsvin. Tevens ontstaat er bij het mannetje een vreemde vervorming van de onderkaak, zodanig dat de bek ten slotte een soort haak vormt. 



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



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

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

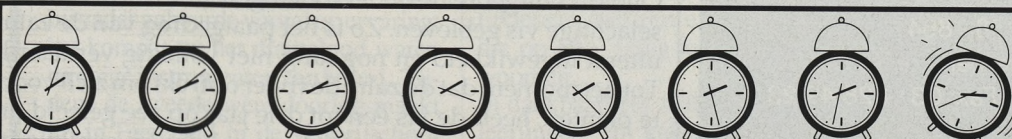
PROMAC BV
HYDRAULISCHE STUURMACHINES – ROEREN – WATERJETS –
VERSTELBARE SCHEEPSSCHROEVEN – BOEGSCHROEVEN –
KOEL-, VRIES- EN SCHERFIJNSINSTALLATIES –
WATERBEHANDELINGSINSTALLATIES
Tel.: 04180-13855, Fax.: 04180-12400

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

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

VAN VOORDEN GROEP

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



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

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

Gehuld in dit *bruiloftskleed* wachten de mannetjes totdat de wijfjes het paaibed in gereedheid hebben gebracht. Dit paaibed wordt in ondiep water door de wijfjes "uitgegraven", soms is het bed zo groot "dat een paard erin kan liggen".

Afhankelijk van haar grootte legt het wijfje 10 000 tot 30 000 eitjes. Als het paaienis afgelopen bedekt het wijfje het paaibed met kiezelsteentjes. En dan slaat de tragiek toe, want voor de meeste van hen blijkt de tocht stroomopwaarts een enkele reis te zijn geweest. Het paaien heeft zoveel kracht geveerd dat de meeste vissen sterven van uitputting. Eenstervende zalm wordt ook wel *een kelt* genoemd. Een kelt is praktisch grijs van binnen, oneetbaar ook, en vaak is hij ineengeschrompeld tot een zielig hoopje dat niet meer weegt dan de helft van zijn oorspronkelijke gewicht. Slechts vijf procent van de paaiende zalmen weet te overleven door te overwinteren in diepe holen en zich vervolgens traag laten meedrijven op de stroom naar zee. Eenmaal op zee begint de zalm weer te eten en al spoedig weet hij zich te herstellen. Op het Schotse *Loch Maree* is eens een 150 cm lange zalm gevangen, die zoals men aan de hand van zijn schubben kon nalezen vier maal heen en weer van de zee naar de broedplaats moet zijn getrokken. Vermoedelijk was de zalm 14 jaar toen hij boven water werd gehaald. Voor een zalm is dat in ieder geval een rekord. Intussen blijven de eierentussen de zeventig en tweehonderd dagen in het stromende water liggen, totdat zij in april beginnen uit te komen. Eerst als larve, vervolgens als kleine visjes en tenslotte als tien centimeter lange "parrs" groeien zij uit tot de "blanke zalm", die na een jaar of vier naar zee trekt. Volgens biologen zijn deze zalmen, die op de rand van de volwassenheid staan, intwee groepen te verdelen: de zalmen die voornamelijk onder de kust blijven (*de grilse*), en de echte *Atlantische zalmen*, die op reis gaan naar Groenland en de kusten van de Verenigde Staten. Deze lange kringloop maakt het voor de zalm in de strijd om zijn bestaan niet gemakkelijk. Er hoeft maar een schakel tussen eitjes en kelt weg te vallen of de hele soort is bedreigd. Daarom zijn er aan

de oevers van veel rivieren zalmkwekerijen gebouwd, waar men de jonge zalmen een jaar laat opgroeien in bakken, die ten dele gevuld zijn met water uit de rivier.

Het principe van de kunstmatige bevruchting bij zalmen kende men al in de vorige eeuw. Zo werd in 1885 al de volgende aanbevelingen gedaan: "*Indien men in het bezit is van een of meer kuitvoisschen en één hommer, zoo neemt men even zoovele aarden schotels vande grootste soort, die ruim 12 centimeters diep zijnen vult deze tot op de helft met zuiver rivierwater. De wijfjes-zalm wordt nu door twee of drie personen in schuinsche richting, met den staart benedenwaarts, boven de schotel gehouden, terwijl de eieren, door een ander persoon, bij lichte wrijving worden uitgedrukt. Onmiddellijk nadat de eieren in den schotel zijn opgevangen, moet er een sterke straal homvocht bijgevoegd worden, welke men op dezelfde wijze als boven omschreven uit den mannelijk visch verkrijgt. Zodra het homvocht bij de eieren is gevoegd, moet alles even met de hand omgeroerd worden*"

Zo ging het een eeuw geleden, en zo gaat het ongeveer nog steeds. Na een jaar worden de gekweekte zalmpjes in de rivier losgelaten en de kwekers hopen dan dat de volwassen exemplaren binnen vijf jaar hun weg terug naar de rivier zullen vinden — om dan weer gevangen te worden. Maar al deze kwekerijen lijken onvoldoende om het voortbestaan van de Europese zalm te garanderen. Verschillende landen hebben nu getracht door middel van strikte wetgeving de zalmvisserij aan banden te leggen. Maar moderne technieken, zoals radar, maken het niet al te moeilijk de zalmen op te sporen en illegaal te bevissen. Op de rivieren behoort het zalmstropen tot de geregelde praktijken en vooral in Ierland is daardoor de zalmstand ernstig teruggelopen. De meeste landen zouden een voorbeeld aan IJsland kunnen nemen, waar de zalm ten strengste wordt beschermd. Elke toerist die IJsland tracht binnen te komen met een hengeltje onder in zijn koffer, alsmede een paar namaakvliegen, kan erop rekenen dat, als de douane hem betrapt, hij een paar weken in de gevangenis wordt gestopt.

Schippers opgelet

Sinds 15 augustus tot einde 1992 is het verboden op *schol* te vissen in het Icesgebied IIIa (Skagerrak).

Voor wat *tong* betreft is er dan weer goed nieuws. Wegens de verhoging van het tongkwotum in de Noordzee zijn er een aantal nieuwe maatregelen tot einde 1992.

1. Het totale tongkwotum in de Noordzee is voor de groep vissersvaartuigen van 300 pk of minder vastgesteld op 779 ton. Indien in de loop van het jaar dit kwotum uitgeput wordt, wordt de tongvisserij in de Noordzee voor die groep vaartuigen gesloten.

2. Het totale tongkwotum in de Noordzee, voor de groep van vissersvaartuigen van méér dan 300 pk is voor het ganse jaar 1992 vastgesteld op 1511 ton.

Indien in de loop van dit jaar dit tongkwotum uitgeput geraakt wordt voor die groep vaartuigen de tongvisserij in de Noordzee gesloten.

3. Aan de vissersvaartuigen van 300 pk of minder wordt in de Noordzee van 6 juni 1992 tot einde 1992 een hoeveelheid tong toegekend die gelijk is aan 12,5 kg vermenigvuldigd met het motorvermogen, uitgedrukt in pk.

4. Aan een vissersvaartuig van méér dan 300 pk wordt in de Noordzee van 6 juni tot einde van het jaar een hoeveelheid tong toegekend die gelijk is aan 7,2 kg vermenigvuldigd met het motorvermogen, uitgedrukt in pk.

5. Indien een vaartuig de hem toegewezen hoeveelheid tong heeft *opgevist*, dient het vanaf dat ogenblik de tongvisserij stop te zetten tot einde 1992.

Indien het die hoeveelheid *overschrijdt* wordt de machtiging ingetrokken voor een periode van tien opeenvolgende dagen. Deze periode wordt dan nog verhoogd met één dag per procent overschrijding.

6. De vaartuigen die hun zeereis aanvangen in Ices-gebieden II, IV (Noordzee en IIIa (Skagerrak) mogen geen vis aan boord hebben die afkomstig is uit andere gebieden, en omgekeerd.

En schakelen we nu over op de *wijting*. Tot einde 1992 moet de gerichte wijtingvisserij in de Ices-gebieden II, IV, V, VI (benoorden 56°N) voldoen aan volgende voorwaarden: 90 mm minimummaaswijdte (en geen andere netten aan boord met kleinere maaswijdte), minimum 70% wijting en in de beschermde soorten mogen kabeljauw, schelvis en zwarte koolvis niet meer dan 10% bedragen en mag *schol* niet meer dan 10% bedragen.

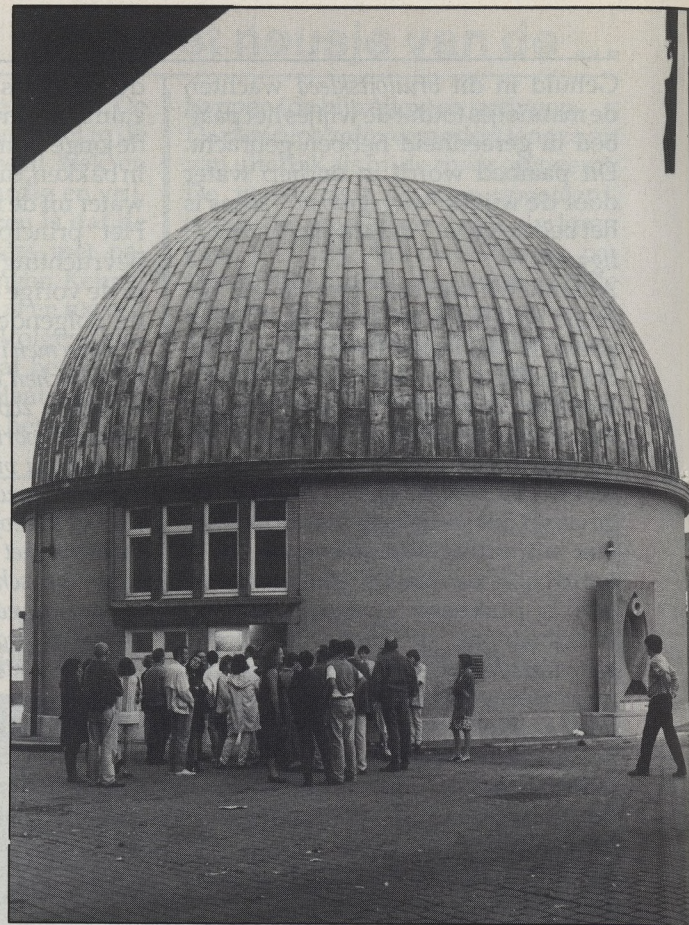
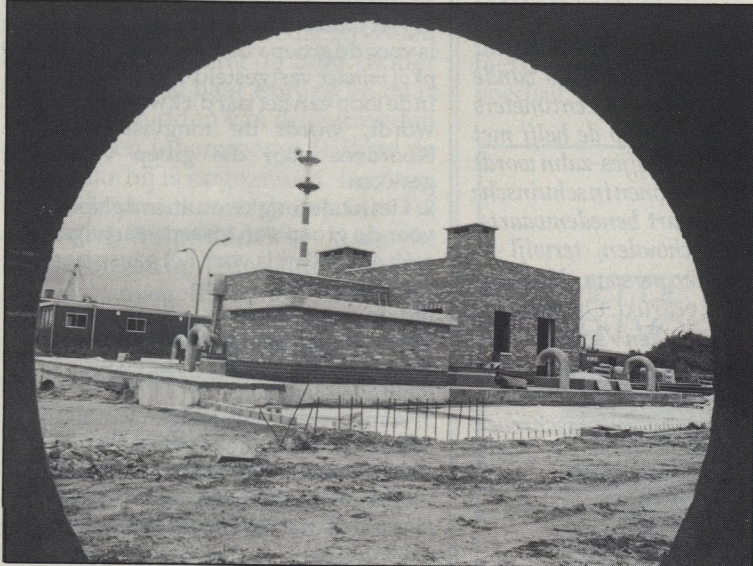
(wordt ongetwijfeld vervolgd)

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

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

de maand in beeld

De toegangsaan naar de Oostendse vismijn zal er weldra totaal anders uitzien. Eenmaal de werken voor de bouw van het nieuwe pompgebouw, dat het afvalwater van de Vuurtorenwijk naar de zuiveringsstation moet leiden, afgewerkt is zullen ook de verkeersproblemen aan de Vismijnlaan van de baan zijn. Op de foto de behuizing voor de kollektor die het rioolwater moet weg-pompen.

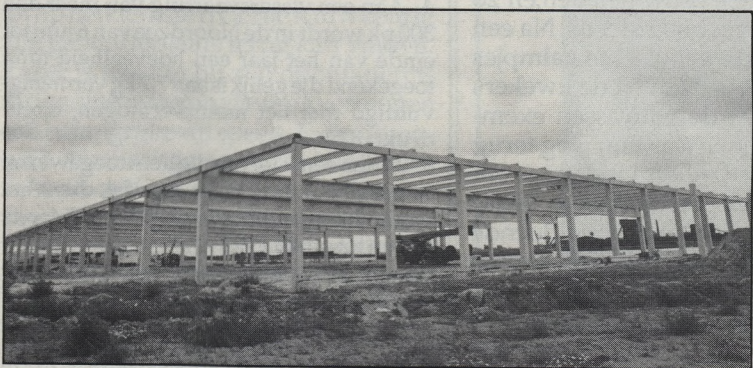


De renovatie van de Oostendse vismijn gaat nog steeds door. Na het bouwverlof werd reeds een gedeelte van de vloer uitgebrouwen. In de plaats komt een circa twintig centimeter dikke betonlaag waarop een epoxybovenlaag.



De tot driemaster omgebouwde Duitse IJslandvaarder Vanessa zet nu als Nausikaa alle zeilen bij. Zoals in ons vorig nummer gemeld vertrekt het zeilschip vanuit het Oostendse Vlotdok voor zeiltochten op zee. De Nausikaa kan 120 passagiers aan boord nemen.

Zwoele zomeravond zijn best geschikt om op de fototoer te gaan. Het levert vaak prachtige sfeerbeelden op. Ook onze huisfotograaf kon aan de verleiding niet weerstaan. Het leverde alvast deze fraaie zee- en strandbeelden op.

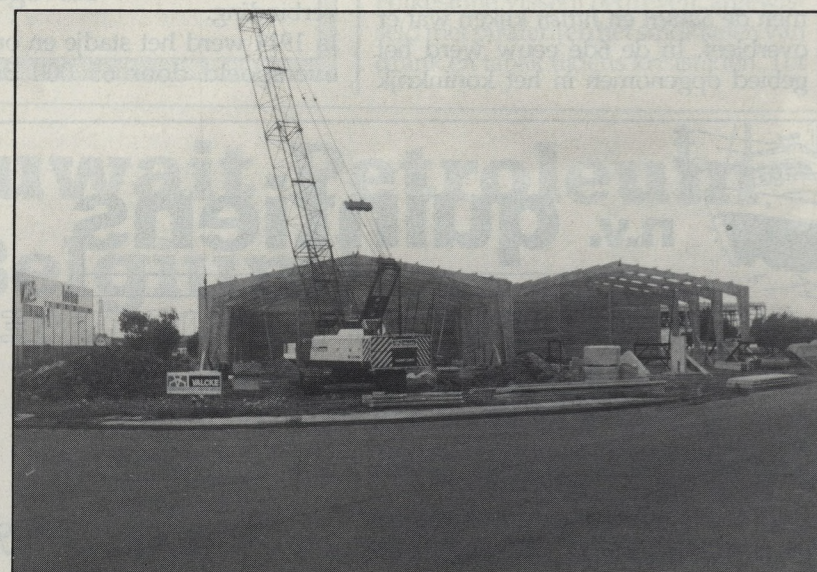


Er was de voorbije dagen opvallend veel beweging rond de Eurohal (ook al eens het sprotkot genoemd) van het Oostendse vismijncomplex. Onder de koepel van de uitgediende sprotmijn werd voor het eerst toneel gespeeld. De 49 toegelaten toeschouwers per voorstelling namen de plaatsen in waar vroeger de haring- en sprotkopers zaten. (Zie ook verslag, elders in dit blad.)



Boven en onder: Het European Fish Centre rijst uit de grond. In de Zeebrugse achterhaven zijn de werken gestart voor de bouw van de nieuwe veilhal met een lengte van 300 meter en een oppervlakte van 11.000 m². De konstruktie is reeds dermate gevorderd dat hoofdaannemer Pieters-De Gelder weldra de dakbedekking kan aanvoeren. Om het hoofdgebouw tegen half november klaar te krijgen zullen de bouwvakkers de handen uit de mouwen moeten steken.

Een foto van vorige maand die er door plaatsgebrek uitviel. Vlootdagen van de zeemacht op 17, 18 en 19 juli te Zeebrugge, met eens terke visserijaanwezigheid van de bedrijven Verheye, Zeebrugge Stores, Fishing Equipment en ook de Oostendse Marine Stores.



De terreinen naast de Oostendse vismijn (Victorialaan en C^o) geraken stilaan volgebouwd. Naast de nieuwe Morubelgebouwen krijgen nu ook de nieuwe loodsen van Noordzee Yachtwerf nu vorm.

Folkestone

Niet links laten liggen



SEDERT ONZE mailboten Folkestone niet meer aandoen is de stad hier naar de achtergrond verschoven. Folkestone is wél nog altijd even lieflijk en de stad is evenmin kapot gegaan aan de vele terminals die miljoenen passagiers moeten verwerken. Beslist een ommetje waard. Vanuit Dover bereik je Folkestone

heel gemakkelijk met bus en trein. Vanuit zee kan dit via de katamaran 'Hoverspeed Boulogne' vanuit Frankrijk. HVB verkoos de tweede wijze. De overtocht gebeurde in een potdikke mist. Van achter een glazen wand, die de passagiers een volledig overzicht van de brug gaf, zagen we op het beeldscherm van de radar hoe de door een komputer bestuurd *seacat* zich behendig tussen 14 vrachtaarders bewoog en automatisch langzaam voer over de ondiepten van de visgrond 'de Fladen'. De 50 km zee werd in een veertigtal minuten overbrugd.

Historisch belangrijk

Gevonden voorwerpen bewijzen dat er tijdens het *Neolithisch*, *Brons-* en *IJzertijdperk* reeds bewoning was. Tijdens de 1ste eeuw vòdr onze tijdrekening staken de *Kelten* de plas over en vestigden zich in de omgeving van Folkestone en *Cheriton*. Daarna kwamen de *Romeinen*. Na het vertrek van de *Romeinen* kwamen de *Saksen* en *Jutten* kijken wat er overbleef. In de 6de eeuw werd het gebied opgenomen in het koninkrijk

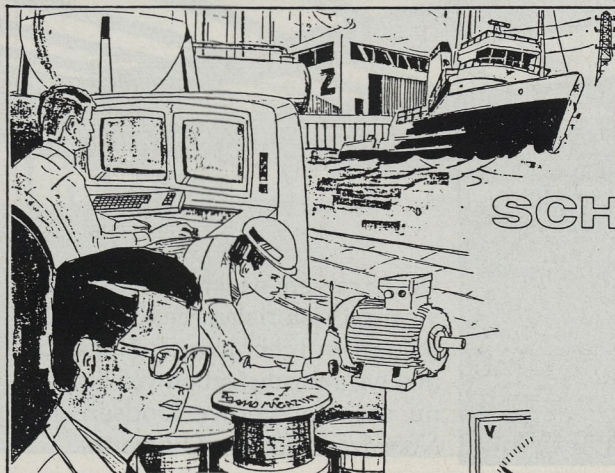
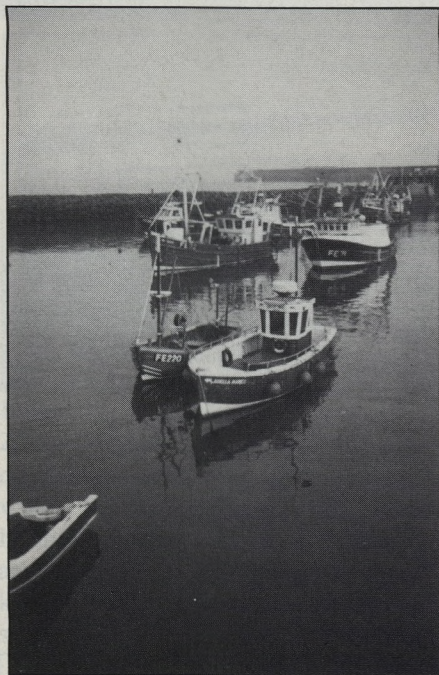
Kent. In 1042 behoorde het tot het één-gemaakte koninkrijk Engeland. Intussen verzwolg de zee een gedeelte van de nederzetting, vierden *Deense vikingen* er hun lusten bot en werd in 1052 alles nog eens verwoest tijdens een ruzie tussen de Engelse koning en zijn leenman. Omdat de inwoners van Folkestone de verkeerde paus erkenden vernietigde koning *Filip-Augustus van Frankrijk* het stadje nogmaals in 1216. In de Middeleeuwen (en nu nog) bezat Folkestone vermaarde steengroeven. Verschillende kastelen (o.a. Dover Castle) en havens (Folkestone, Dover, Duinkerke) werden ermee gebouwd. Om Calais te verdedigen leverden de steengroeven duizenden stenen kanonskogels.

Piraten uit Folkestone zorgden ervoor dat de stad door Fransen en Schotten werd verwoest in 1378. Toen Engeland het protestantisme binnenhaalde bouwde Hendrik VIII een reeks burchten op de Kentse kust. Vanaf de 17de eeuw ontwikkelde Folkestone zich tot een handelshaven gericht op het kontinent. Naast smokkelhaven stond Folkestone ook bekend om zijn piraterij. In 1820 haalden de inwoners van de stad 11 gevangen smokkelaars uit de gevangnissen van Dover. Minder fortuinlijke opgepakte werden in zee gegooid, opgehangen of naar verre overzeese strafkampen getransporteerd.

Om Napoleons verwachte invasie te kunnen beantwoorden kwamen er op de kust van Kent 27 stenen uitkijktorens (*Martello Towers*) waarvan er nu nog 16 te zien zijn.

In 1795 werd het zeebaden populair. Folkestone werd ontdekt als badstad. Vanaf 1839 kwam er een treinverbinding.

In 1914 werd het stadje en omgeving overspoeld door 65 000 Belgische



n.v. quintiens

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE ELECTRICITEIT

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

GROOTHANDEL

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



vluchtelingen die werden gehuisvest door het 'Belgian Committee for Refugees'. In 1915 overspoelde het Canadese leger de stad: Folkestone werd een inscheephaven voor troepen met bestemming Frankrijk. Tijdens WO2 lag Folkestone in devuurlinie en de plaatselijke bevolking (35.000 personen)

werden geëvacueerd.

Nieuw Folkestone

Vanaf 1845 zorgde de badstad er voor er steeds aantrekkelijker uit te zien. Tot 1940 ontving het (samen met Brighton) de elite van de Londense society. Na 1945 bouwde het zich snel op en ontwikkelde het zich als passagiershaven, conferentiecentrum met internationale festivals, een populair vakantieoord en een stad waarin de oude dag wordt doorgebracht. Iedereen is er dus welkom. Zowel van de benedenstad (overheerst door *Brustin Hotel*) als de bovenstad werd werk gemaakt om het de toerist en dagjesmens naar de zin te maken. Veel winkelstraten zijn verkeersvrij. De wandelaar kan langs *the Leas* en *Sandgate Hill* genieten van de typische Engelse bebouwing en beplanting. Hij heeft er een ruim overzicht over het kanaal. De natuurverkenner kan via *Wear Bay Road* afdalen naar de geklasseerde rotskust en zijn natuurbiotopen van *The Folkestone Warren* en de *White Cliffs Countryside Project*.

Visserij

Door de eeuwen heen werd er vanuit Folkestone visserij bedreven, afgewisseld met piraterijen het smokkelen van drank en tabak tijdens krisistijden. Tot

voor een 20-tal jaren bezat Folkestone een redelijk belangrijke kustvissersvloot. Zoals in vele Britse haventjes is die de laatste jaren erg veel afgeslankt. Een 8-tal kustvissers (aangevuld met een vloot kleine kreeften-, krabben- en scheldiervangers) beoefenen momenteel de visserij met het net of de lijn (*longlining*). Van de grotere vloot opereren er twee vanuit Ramsgate. Omdat we in Folkestone niemand vonden die ons officieel kon te woord staan, stapten we de *Oddfellows* binnen en namen plaats tussen de vissers. Barkeeper *Larry* (die Bredene goed kent) introduceerde ons. Een jonge visser *Ryan* en de oude rot *Ru'* (*Rudy*) voerden het woord. "Momenteel is er niet veel vis te vangen. De opgelegde soortkwota verplichten ons soms de helft van de vangst (dood) weg te gooien". Voor de kust van Kent vangen ze 's nachts tongen. Overdag lukt het niet. Tongen vangen overdag kan wel in de Themsmonding. Daar lukt het dan weer 's nachts niet. De vissers weten niet waarom. Op rotsachtige bodems kunnen krabben en kreeften worden bovengehaald met langwerpige krabbenkorven. Met de ronde 'inkwell pots' lukt het op hun kust niet. Als de vissers willen uitvaren moeten ze rekening houden met de getijden. Hun haven valt immers bij eb droog. Als ze vroeger moeten uitvaren laten ze hun schip drijven en drinken thee tot bijvoorbeeld de avond valt. Als onze maag na verschillende 'pints' begint te rommelen kunnen we terecht op *The Stade* (kaai) waar we ons aan de visstalletjes te goed doen aan potjes vulken, bordjes roze garnalen, vispastijen, krabsticks, uitgeklopte krabben, enz., allemaal aan *aanvaardbare* prijzen.

Daniël Pots

Folkestone ligt 36 km van Cap Gris Nez, 16 km van het Varne Lichtschip, 42 km van Sangatte en 47 km van Calais. Tussen Sangatte en Folkestone lopen 4 paar kabels over de zeebodem die 2.000.000 kilowatt elektriciteit kunnen doorgeven.

Kuwait Petroleum (Belgium)



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

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

Zeemacht herdenkt Victor Billet

EEN DELEGATIE VAN de *Nationale Vereniging der Reserve-officieren van de Zeemacht* heeft tijdens de week van 16 tot 22 augustus deelgenomen aan de herdenking van de 50ste verjaardag van de Brits-Canadese raid op de Normandische kust te Dieppe in augustus 1942.

TIJDENS DIETRAGISCHE landing op 19 augustus van dit jaar werd onze landgenoot luitenant-ter-zee *Victor Billet*, stichter van de *Royal Navy Section Belge* als vermist opgegeven. Hij werd geboren te Brussel op 3 mei 1902. Toen de oorlog in mei 1940 uitbrak was *Victor Billet* officier bij de staatsmarine aan boord van de mailboot en kwam zoals zoveel andere Belgische zeelui, oud-officieren, matrozen en vissers in Groot-Brittannië terecht om de strijd verder te zetten. De negen mailboten van de lijn Oostende-Dover hadden België verlaten tussen 16 en 18 mei 1940 en hadden meegeholpen om de Franse havens te evakueren. Na de Belgische capitulatie op 28 mei 1940 bevonden deze schepen en hun bemanning zich te *Southampton*. De Britten wilden deze Belgische schepen inzetten om Duinkerke te evakueren. De Belgische regering bevond zich nog steeds in Frankrijk en zou pas London vervoegen tegen eind oktober 1940. Wegens het ontbreken van het wettelijk gezag weigerde de bemanning uit te varen uit vrees door de Duitsers als vrijeschutters beschouwd te worden. De veerboten bleven dus voor anker te *Southampton*. Het sprak vanzelf dat de Britten hiermee weinig waren ingenomen. De schepen werden

opgeëist en de bemanning aan wal gezet. Sommigen kwamen zelfs in interneringskampen op het eiland Man terecht.

Victor Billet, 38 jaar, een zeer dynamisch en non-conformistisch officier hield van daden en niet van woorden en had er genoeg van nog verder te treuzelen. Op 4 juli 1940 bood hij zijn diensten aan bij de Engelse koopvaardij. Hij werd echter door zijn directie berispt. Billet vroeg daarop zijn ontslag, wat hem op 25 juli 1940 werd toegestaan. Hij wende zich daarna rechtstreeks tot Admiraal *Keyes* van de *Royal Navy*. Het was zijn idee om een klein oorlogschip, een korvet was precies wat hij wenste, te bemannen met vissers en met vrienden officieren van de mailboten of eventueel jonge studenten die na een cursus gevolgd te hebben officier zouden worden. Admiraal *Keyes* stuurde hem in augustus '40 met zijn idee door naar Admiraal *Dickens*, belast met de vreemde marines bij de Britse Admiraliteit. Aanvankelijk kreeg *Victor Billet* maar weinig steun van de Belgische regering en pas op 27 september 1940 kreeg hij toelating om de Belgische sectie bij de *Royal Navy* op te richten.

Op 10 oktober werd *Victor Billet* Luitenant RNVR (*Royal Navy Voluntary Reserve*) en vervoegde kort daarna de basis *HMS Royal Arthur* te *Skegness* in gezelschap van een dertigtal Belgische vissers uit de haven van *Fleetwood*. In juni 1941 telde de *Royal Navy Section Belge* reeds vijf officieren en 200 manschappen. Ook de 40 kadetten van het schoolschip *Mercator* hadden ondertussen de rangen vervoegd. Als officier van bij de *Royal Navy* nam *Victor*

Billet deel aan de jacht op de '*Bismarck*,' diende hij bij de kustwacht en was later betrokken bij amfibische operaties.

Op 19 augustus was hij vermoedelijk als tweede Commandant, aan boord van de LCT, een *Landing Craft Tank* van 450 ton, geladen met tanks van het 14e Regiment. 181 landingsvaartuigen ondersteund door 8 torpilleerboden en 39 vedetten brachten 5000 Canadezen en 1080 commandos op 5 landingsplaat-sen.

De LCT 159 kwam om 8 uur 's morgens aan op het strand ten westen van de Casino te Dieppe en kreeg op dat moment de volle lading tot tweemaal toe van de Duitse artillerie.

Het lichaam van Billet werd nooit teruggevonden en hij werd als vermist opgegeven.

Ten gevolge van het onophoudelijk Duitse artilleriegeschut draaide de operatie op een mislukking uit en werden de geallieerden verplicht zich tegen demiddag terug te trekken. Echter ontbraken 3600 infanteristen en 500 zeelui op het appel. Tussen de 33 vernielde barges bevond zich de LCT 159. De jonge Belgisch Zeemacht opgericht uit mannen en met 8 mijnevegers van *Royal Navy Section Belge* gaf in 1946 de naam van Luitenant-Ter-Zee V. *Billet* aan het eerste fregat dat ze aankocht van de U.S.A.

Versluys neemt ontslag in bestuursraad Rederscentrale

Tijdens de algemene vergadering van de Rederscentrale, de vereniging van Belgische reders ter visserij, die op 23 juli ll. doorging werd Jacky Vermote (O 518) ten voorlopigen titel in de raad opgenomen en dit ter vervanging van Gilbert Lebluy die wegens stopzetten van zijn beroepsactiviteiten zijn mandaat ter beschikking had gesteld. Ook Willy Versluys bood zijn ontslag aan omdat hij als voorzitter van de OVA en voorzitter van de verzekeringsmaatschappij *Hulp in Nood* nog maar weinig tijd over had om zijn bestuursfunctie naar behoren te vervullen. Er werd vooralsnog niet in zijn vervanging voorzien.

Geen feoga-steun voor nieuwbouw

Uit het Publikatieblad van de EEG kon afgeleid worden dat voor wat betreft de eerste periode van 1992 in geen enkel

DELTA FLEX

Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge

*industriële artikelen voor visserij, scheepvaart en industrie

* Facom kwaliteitsgereedschappen * Lasapparaten,
halfautomaten en lasdiesels *SPECIALITEIT: SLANGEN-
TECHNISCHE RUBBERAFDICHTINGEN

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

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

EG-land financiële steun door de EG (Feoga) gegeven werd aan projecten van nieuwbouw van vissersvaartuigen. Dit komt doordat geen enkel land er tot nut toe in geslaagd is te voldoen aan het *meerjarig oriëntatieprogramma* dat in de afbouw van de vloeten voorziet. Wel werd steun verleend voor 398 modernisering van vissersvaartuigen en voor 64 aquacultuurprojecten. In totaal werd daarbij over een bedrag van 1 miljard frank. Voor wat België betreft werden 1 aquacultuurproject gesteund en 7 modernisering van vissersvaartuigen. Nederland deed het allemaal zonder 1 frank (of moeten we zeggen '1 ECU') steun.

Op maandag 17 augustus werd met zekerheid uitgemaakt dat de zaterdag, op 2 kilometer buiten de kust van Westende, gevonden drenkeling wel degelijk reder-schipper Freddy Deley (52) was. Hij was vermist sinds de bokkentreiler O 52 'St.-Antoine' op woensdag 29 juli omstreeks 3.30 uur voor de kust van Middelkerke kapsijsde.

Aktiviteitenkalender

SEPTEMBER

- 4-7 Visserijdagen in Den Oever (Ned.)
- 6-10 "International Seafood Conference", Gold Coast (Australië)
- 7-9 "Vis '92", internationale vakbeurs voor de vishandelen en visbewerking in Den Haag (Ned.)
- 7-10 "International Symposium on Fish Nutrition and Feeding" in Santiago (Chili)
- 11-12 "Fishing Cooperatives Exhibition" in Fraserburgh (Schotl.)
- 11-13 "Oyster & Seafood Fair", Docklands Londen (GB)
- 12 Huldiging paardevissers in Visserijmuseum Oostduinkerke
- 12 Viering 10-jarig bestaan Oostendse lokale radio 't Visschertje
- 13 Open Monumentendag
- 13 "Belgian Grand Prix Offshore Races" voor speedboten in

Oostende

- 14-16 "Global Conference on the Shrimp Industry", Hongkong
 - 18 Opening tentoonstelling "25 jaar Orde van de Paardvisser" in Visserijmuseum Oostduinkerke
 - 19-20 Opendeurdagen in Antwerpse haven
 - 20 "Garnaalfeesten" in Boekhoute
 - 23-26 "Asian Food Technology '92" in Kuala Lumpur (Maleisië)
- ### OKTOBER
- 3-4 Trein-tram-busdagen
 - 15-17 The World's largest "Fish Expo" in Bayside, Boston (USA)
 - 23-26 61ste "Acquacultura, International Exhibition of Fish Training Techniques, Equipment and Products" in Verona (It.)
 - 24-25 "Fishwest", visserijbeurs in Westpoint, Exeter (G.B.)
 - 25-29 "Sial", internationaal voedingssalon in Parijs (Fr.)

B.D.M. n.v.

Van Iper

Uw Verzekeraar voor

goederen & casco
pandi & C.M.R.

brand, motor, ongevallen en andere risico's

Lange Nieuwstraat 17, Fax: 03 / 225 24 34
B-2000 Antwerpen 1 Tx 34.917

Tel.: 03 / 233 78 38

De Bedreiging

RONDDE ZEVENTIGER jaren der 16de eeuw ontstond er een nauwe samenwerking van de Franse Hugenoten met de Watergeuzen. De hertog van Alva vreesde, als gevolg van de spanningen tussen Spanje en Frankrijk, dat in 1571 een grote invasie van de Vlaamse kust zou plaatsvinden. Daarom werd de kust beschermd door het plaatsen van een ganse reeks garnizoenen van het Spaanse voetleger.

Eind april kregen Blankenberge, Oostende, Nieuwpoort en Sluis het bericht dat zij een bezetting kregen, "*pour le grand nombre des batteaux piratistiques que l'on entend estre et se mectre encoires ensemble en la mer d' Angleterre*" (wegens het grote aantal zeerovers die reeds aanwezig zijn en verder verzamelen in de Engelse zee). Het ging hem natuurlijk om de aanwezige Watergeuzen. Duinkerke kreeg een vendel Spanjaarden en Oostende 100 haakschutters. Brugge zorgde onmiddellijk voor moeilijkheden met de burgerij en men maakte trouwens terecht de opmerking dat een vlootuitrusting tegen de Watergeuzen meer waarde zou gehad hebben dan het stellen van soldaten op de kust, waar de "*roovers niet an en quamen*" Oostende klaagde stenen uit de grond wegens zijn grote armoede, daar er slechts "*een zeer cleyne en arme borigerye*" was en meldde dat een vierde der stadsinkomsten aan de troepen moesten besteed worden. Intussen had een deel van de vloot der Watergeuzen de Engelse kust verlaten. Op 5 november 1571 werden de Vlaamse en de Zeeuwse haringbuizen door de Watergeuzen van de zee gejaagd, terwijl vroeger de rebellenvloot vooral werkzaam was geweest in het Noorden, aan de kusten van Friesland en Holland. Bij die gelegenheid had een vlieboot der Geuzen het vissersvaartuig van de Oostendse visser Jacob Nannes (niet Namens zoals Vlietinck het meldt) stuurman van een korvet, overvallen en veroverd. Vijf geuzen werden op het schip gezet om het te bewaken. Nochtans slaagden Nannens en zijn mannen erin de bewakers te overweldigen, één van hen te doden en de andere vier gevankelijk naar Oostende te brengen. Dit op zich niet onaardig stukje lef kreeg een betekenis van belang op het terrein van de inlichtingen. De vier gevangen

Geuzen waren Jan Claesz, Cornelisz, Lauwers Janssone en Cornelis Claissone.

Belangrijk nieuws

Bij zijn ondervraging bezorgde de gevangene Cornelisz, allerlei gegevens over de Geuzenvloot en haar kapiteins, wat een ernstige raming van het aantal Geuzenschepen mogelijk maakte. Het bleek dat een sterke vloot, onder de leiding van vice-admiraal Caron, een Gents edelman, gereed lag in de Downs en men vermoedde dat dit was om wat anders te doen dan het plunderen van vissers en dus, waarschijnlijk reeds, met de intentie om een aanval te doen op een voor hen gunstige basis, Enkhuizen of den Briel.

Deze vermoedens werden nog versterkt door de verklaring van een der Oostendse vissers die gevangen had gezeten met Nannens op de Geuzenboot, dat hij de Geuzen had horen spreken over een aanval op deze Hollandse steden en dat ze naar het Vlie voeren om er een 22 tal andere schepen te vervoegen. Ook de gevangen Watergeus Jan Claesz, bevestigde deze verklaring.

De gevangene Willem Cornelisz, een Amsterdammer, gehuwd en vader van twee kinderen, verklaarde in deze novembermaand 1571 tegenover het stadsbestuur van Oostende, dat het schip waarop hij voordien had gevaren tweemaal door de Geuzen was genomen en dat hij zich ten einde raad bij hen had aangesloten "*overmits hij geen ghelt en hadde*" Een bewijs te meer voor de zeer curieuze samenstelling van de bemanningen der Watergeusvloeten!

Wat er ook van zij, Cornelisz werd met zijn drie kompanen gehangen in de duinen van Oostende. Zoals gebruikelijk moesten de pastoor van de Nieuwe Kerk (de bekende "*peperbus*") en een pater, respectievelijk Adriaen Aernouts en broeder Johan Ronneken, de veroordeelden bekeren tot het "*ware geloof*" en ze bijstaan bij hun executie, waarvoor ze trouwens vergoed werden: "*a Sire Adrien Aernouts, curé de la ville d'Oisthende et Frère Jehan Van Ronneken, Carmelyt terminalis de la dite ville, ayants confesse les dits quatre prisonniers et les assiste jusques à la mort chacun trente patars*". Menspreekt in de balierekening van Oostende weer over "*le devoir fait par le dil Ronneken pour reduire les dits patients à la foy catholique*"....

Ja, zo ging dat in die tijden: alle zieltjes

moesten gered worden! De twee gevallen Jan Van Ransdorp (zie vorig nummer van HVB) en Jacob Nannens werden behandeld door Edw. Vlietinck in zijn bekende "*Oud-Oostende*" en aanmerkelijk aangevuld door J.C.A. De Mey, in zijn merkwuurige studie "*De Watergeuzen en de Nederlanden 1568-1572*" Amsterdam-Londen, 1972, verschenen als deel 77, in de Nieuwe Reeks *Verhandelingen van de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen, afd. Letterkunde*.

Wat er ook gebeurde met de gegeven inlichtingen van de krijgsgevangenen van Nannens, ze konden voor de Spaanse Overheid van groot belang zijn en nog vandaag worden ze behandeld als een belangrijk gegeven in de geschiedenis der Watergeuzen.

Trouwens, de verovering van den Briel, op 1 april 1572, door de Watergeuzen onder de leiding van de beroemde en beruchte Luikenaar Willem van Marcke alias Lumey schijnt er op te wijzen dat de mededelingen van de te Oostende gevangen genomen Watergeuzen wellicht geen simpele geruchten waren, maar wel degelijk berustten op werkelijkheid. De toevallige incidenten vòòr Oostende wijzen ook op zwakheden van de Watergeuzen, die hun krachten wel eens te veel versnipperden. Dit wordt ook aangetoond door wat men genoemd heeft de "*landgangen*" van de Watergeuzen, d.i. het aangaan van commando-landingen op de kust. Vlaanderen had daar niet te veel onder te lijden, al werd wel eens een inval gedaan, o.a. met een aanval op Oostduinkerke en Adinkerke, waar het bovendien slechts ging om het plunderen van huizen en het wegvoeren van een drietal gevangen. De "*landgangen*" waren dus meer bestemd voor de Zeeuwse, Hollandse en Friese kust.

Steeds bedreigingen

In de jaren 1572 en 1573 bracht de visserij steeds minder op te Oostende en op de ganse Vlaamse kust, tot Duinkerke. Typisch voor de toestand van permanente paniek aan de Vlaamse kust is het verhaal van een zwaar incident in 1574, op het ogenblik van de aanvang van de haringteelt.

Men vernam nl., via een spion, dat er te Vlissingen, op dat ogenblik reeds in handen van Oranje, oorlogsschepen gereed lagen om "*int zeyle te gaen*", en een aanval te doen op de Vlaamse visserij, vooral op die van Duinkerke. De oorspronkelijke tekst over het bericht

noordzee - roofzee

van de spion luidde "ghelycke die van Ostende bidenspionghedverteert waeren" ("zoals die van Oostende door de spion waren verwittigd) en waarbij werd gemeld dat twee grote schepen gereed lagen en enkele "vliesbooten".

Het plan van de Watergeuzen zou erin hebben bestaan eerst het geleidschip van Duinkerke, dat de haringvisserij beschermde, te overvallen, en daarna over te gaan tot een grote razzia van de haringbuizen.

De Wet van Oostende liet zonder verwijl per ijlbode de Duinkerkers verwittigen, daar ze samen met de Oostendenaars op zee lagen. De Oostendenaars en de Duinkerkers spoedden zich dadelijk in gezelschap van het geleidschip, naar Duinkerke. Vele vissers moesten hun schepen in plan laten, met hun have en goed erop.

De Franse vissers, die nochtans niet door de Watergeuzen werden bedreigd, vluchtten eveneens tot bij en onder de haven van Kales. Men begrijpt dat men, levende in dergelijke beangstigende omstandigheden, niet meer met gerust gemoed de havens kon uitvaren.

Het is dan ook te begrijpen dat de drie Zeesteden van Vlaanderen, zoals in het verleden, trachtten akkoord te raken over het beschermen van de "navigatie den aenstaenden harynckteelt".

In 1573 en 1574 kenden die pogingen weinig succes.

Het geleidschip van Duinkerke bleek onvoldoende om de visserij veiligheid te bezorgen en werd zelfs uiteindelijk "upghestelt", d.i. onttakeld;

De visserijgling dan ook dit laatste jaar volledig verloren. Bovendien, wegens de wijzigingen in de politieke situatie, waarbij o.a. Zeeland onder Oranje kwam te staan, zouden de Zeeuwen weldra mee gaan spelen met de Watergeuzen.

Walter Debrock

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



VÓOR & NA SCHADE - RAMING
ROERENDE & ONROERENDE
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

Crevits

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

import - export

allerlei kettingen en kettingmatten

ankers

herbruikbare materialen

visserijbenodigdheden

rubber bollen en rubber ringen

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



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

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

Vanuit Nederland
09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

b.v.b.a. Vislossersbond G. Van Waes

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten
Vismijn 2 - 8400 Oostende - Tel: 059 / 3234 91 - Fax 059 / 33 05 50

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

Zaakvoerders:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46
André Baert - Van Waes, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45

Ploegbazen - sorteerders:

Koen Baert, J. Peurquetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 51 33 07
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.

Emiel Bulthé en het Argentinië van nu

HET ARCHITEKTENGEZIN Bulthé uit Nieuwpoort stak de grote plas over met de N.740 'Frans Nyville'. Als 17-jarige voer Emiel Bulthé te *Mar del Plata* met Hubert Nyville en op de vloot van Van Iseghem. Als schipper haalde hij de te Oostende gebouwde schepen 'Golfo Nuevo' uit Lorient, de 'Emile-Joseph' en 'Le Matelot' uit

Boulogne weg en bracht ze over naar *Mar del Plata*. De 'Cecilia' (ex-*Le Matelot*) was zijn laatste schip voor zijn op pensioenstelling. Emiel haalde ook een vissersschip uit Italië op. Hij bakte zijn broodje door te vissen op 'congrio rozales' (roze konger, om te drogen) en heeft de tijd meegemaakt dat je voor de Argentijnse kust, op zee, enkel

Westvlaams via de radio's hoorde praten. In september 1991 was Miel op bezoek te Oostende, samen met zijn vrouw **Christiane Piolon**. Zijn geboortestad Nieuwpoort draagt hij nog diep in zijn hart; "Ge gaat ginds wel werken maar je blijft je voelen zoals je bent grootgebracht."

Terugkeren werd overwogen, maar kinderen en kleinkinderen binden hen in het nieuwe vaderland.

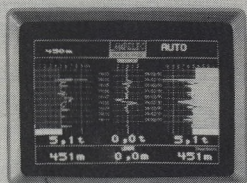
Visserij nu

Mar del Plata loopt als vissershaven leeg. De kustvisserij ontwikkelt zich verder maar de hoogzevisserij schuift op naar het zuiden. Zuidelijk Argentinië was eertijds onbewoond. Om ook daar werkgelegenheid te creëren worden havens uitgebouwd en krijgen vaartuigen die zich daar laten registreren vermindering op taksen en allerlei te betalen rechten. De diepzeehaven van *Mar del Plata* heeft vandaag maar een triestig uitzicht. De helft van de vloot ligt er op te roesten. Slopen vraagt veel en omslachtig papierwerk. De reders tonen ook geen interesse meer voor hun schepen. Ze laten ze liggen. Sommige zinken, worden gelichten zinken na verloop van tijd opnieuw. De vishandel van *Mar del Plata* is in handen van een kleine groep Argentijnen die de prijzen kunstmatig laag houden. Voor de kust van het land zijn de grote visscholen verdwenen. Vloten van 30 tot 40, ja zelfs 50 grote hekreilers uit *Rusland*, *Taiwan* en *Japan* opereren op de grens van de 200-mijlzone. Met moderne apparatuur vissen ze vòòr de scholen de kans krijgen de economische zone binnen te zwemmen. De *Russen* vissen veel op *kriel* (kleine garnaal) met schepen tot 120 meter lang. Alles wordt op zee overgeladen in *reefers* en afgevoerd. Soms hebben ze een duikboot bij zich die alles koördineert. De *Russen* gebruiken *Buenos Aires* als basis. De *Taiwanezen* vissen met een soort draaiende koepels met vislijnen tussen scholen inktvissen en halen alles op. De *Japanners* krijgen zelfs licenties om in de economische zone te vissen. Als dank schonken ze *Mar del Plata* een visserijsschool met alles er op en er aan. **René Hindryckx** en **Hubert Nyville** werden benaderd om deze school in te richten. **Frans Westerlinck** werd er praktijkleraar. Maar zodoende

Hoeveel 'Schade' kunt u beperken?



Marelec netcontrole



Het Marelec netcontrolesysteem controleert de werking van de netten tijdens het vissen. Resultaat: een minimale kans op schade aan het vistuig en een verhoging van de veiligheid. In geval van ontoelaatbare belasting op de vislijnen, bijvoorbeeld door te zware netten of vastlopen, worden de remmen van de visliër automatisch en onmiddellijk losgegooid: de vislijnen worden gevierd, de kracht wordt van de hoofdmotor gehaald en de overbelasting valt weg. De 'overlast'-waarde kunt u zelf instellen.

Rekent u voor uzelf eens uit hoe snel het Marelec netcontrolesysteem zichzelf terugverdient!

Schade posten	aantal x per jaar	kosten per keer	totaal
Schade door gescheurde zakken			
Verlies aan vistijd door gescheurde zakken (reparatie)			
Schade aan bomen			
Verlies vistijd door schade aan bomen (stomen/reparatie)			
Verlies/schade aan vistuig/netten			
Verlies aan vistijd door verlies en/of schade aan vistuig/netten			
Verlies aan vistijd door twijfel aan goede werking vistuig			
Verlies besomming door mijden van moeilijkheden/onbekende visgrond			
Totaal			
Beperking verlies door Marelec systeem ...% van het totaal			

U krijgt een stuk veiligheid op de koop toe.

Meer informatie over het Marelec netcontrolesysteem? Contacteer Piet Rommelaere.

Marelec Intelligente visserijssystemen

MARELEC

Intelligent Fishing systems/Marine Electronics.

Marelec bvba
Albert Ilaan 72
B-8620 Nieuwpoort
Belgium
Tel. (058) 23 51 98.
Fax (058) 23 92 80.



Het gezin Bulthé-Piolon op bezoek te Oostende

houdt de overheid uitverkoop van haareigen visserijgrond. Omnog meer te genieten van de Argentijnse mogelijkheden richten *Spanjaarden, Russen en Japanners* er *Joint-ventures* op.

Op die grote vissersschepen varen twee kapiteins. Er wordt enkel overdag gevist. De eerste kapitein doet de visserij overdag. De tweede verricht de nachtwacht, zoekt visscholen op en blijft er bij tot het dag wordt.

Falklands

Toen Argentinië de *Falklands* veroverde in 1974 stond de hele bevolking achter de president en er werd gefeest. Voor de Argentijnse zeemacht werd de falklandoorlog een drama. De echte beroepsmilitairen

bleven buiten schot. De moderne Argentijnse (in Engeland gebouwd) fregatten en het in Nederland gekocht vliegdekschip bleven in de havens. Slechts een oude kruiser bemand met jonge kadetten toog ten strijden en werd gekelderd. De eilanden werden volgestopt met half volwassen jonge knapen. Ook de Vlaamse vissers werden aangespoord om dienst te nemen. Ze wilden niet, maar kregen toch een omslag aan boord met orders die ze bij een eventuele oproep moesten openen. Toen de Britten zegevierden keerde iedereen zich tegen de president. Argentinië had immers nog nooit een oorlog verloren.

Pensioen

Emiel is nu met pensioen en heeft geluk dat hij kon sparen. Na zijn aanvraag heeft hij 19 maanden moeten wachten op zijn eerste storting. Intussen was het bedrag weggeveegd door de devaluaties van 20 tot 200% per maand, zoals toen dagelijkse kost was. Veel Vlamingen zijn gelukkig met het pensioengedeelte dat ze uit België ontvangen. Tijdens zijn bezoek aan onze kust kreeg hij de kans om met familie op een cruisemotorboot, vanuit Oostende, de Nederlandse wateren te bevaren. Te *Urk* ontmoette hij drie Nederlanders waarmee hij te *Mar del Plata* nog had samengewerkt. Om inzicht in onze boomkorvisserij te verkrijgen voer hij mee met de 0.62 *'Seabird II'* (Nu *'Dini'*)

's Nachts is *Mar del Plata* een gevaarlijke stad geworden. Er wordt ontzaggelijk veel gestolen. Emiel voelt er zich niet meer veilig: *"Je moet je 's avonds opsluiten. Zelfs hele lijnbussen worden overvallen"*

Emiel Bulthé verklaart dat ze eigenlijk niet hadden moeten emigreren. Ze hebben wel niets te kort maar ze zien dat ook hier niemand te kort heeft.

"De kwaliteit en de inhoud van het leven in Argentinië is veel minder. Jullie in België staan verder"

Slot

Met deze verklaring van Emiel Bulthé sluiten we de Argentiëreeks af. Vele gebeurtenissen zijn verteld vanuit verre herinneringen. Er sloop hier en daar een fout in de reeks: een voorval werd op een verkeerd schip geplaatst, *"Was het nu Pierre Logghe of Pol Legein die ziek in Lissabon achterbleef."* *"Heette die mevrouw nu Cecile of Christiane"*, het gelijkt soms allemaal op elkaar. De hoofdbedoeling was echter na te gaan in welke sfeer zoveel vissers met hun schepen vertrokken en wat ze ervan terecht brachten. We menen dat we aan deze doelstelling hebben voldaan. We danken uiteraard al de vissers, zowel uit Argentinië (met vakantie) als bij ons, voor hun tijd en hun (soms wel pijnlijk) eerlijk relaas. We danken ook iedereen die foto's ter beschikking stelde. Edward Spee uw foto's zitten veilig tot u of één van uw kollega's Vlaanderen aandoet. Onze excuses gaan naar de familie Vandenberghe die hun foto's pas een jaar later dan afgesproken terugkregen. Na het wel en wee van onze vissers in Kongo, Zaire, Chili, en Argentinië werkt het HVB aan het relaas van onze vissers met de schepen van reder Van Lul in twee Westafrikaanse landen.

Daniël Pots

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 coöperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring

Z 509 loopt vast op Schiermonnikoog

Op zaterdag 8 augustus liep het Belgische vaartuig Z 509 'Telstar' — met volledige Nederlandse bemanning — vast op het strand van Schiermonnikoog. Nadat het schip op maandag weer losgekomen was, werd het naar Lauwersoog gesleept, waar schroefschade werd vastgesteld.

De berging van de Z 509 gaf aanleiding tot een rel tussen de Sleepdienst Adriaan Kooren en de Nederlandse reddingsdienst KNRM. Deze laatsten mochten de berging uitvoeren, de hulp van de eersten werd door de rederij nv Telstar (groep Pauwaert-Witgeers) geweigerd. De sleepdienst die zegt opgeroepen te zijn, maar de berging dus niet mocht uitvoeren is niet te spreken over deze zaak. Het Nederlandse 'Visserijnieuws' berichtte: 'Het onverrichterzake moeten terugkeren van de sleepboot "Viking" heeft bij de bergers de nodige frustratie opgeleverd.'

Marcel Sijnesael van Kooren spreekt van een vervaging van de afbakening van taken van bergers en redders. "Als er geen mensen in gevaar zijn, zolas in dif geval, zijn daar bergers voor", vindt Sijnesael. Hij begrijpt niet dat hun sleper geen verbinding mocht maken, terwijl het de reddingsboten en de kleine sleepers niet lukte de Z 509 vlot te trekken."

Het blad vermeldt verder dat de berger 'denkt sterk te staan bij het indienen van een financiële claim. "We hebben bandopnames van gesprekken waaruit duidelijk blijkt dat we zijn besteld. Als je werkt op basis van no-cure-no-pay (geen succes, geen betaling, n.v.d.r.) en je mag niets doen, is dat toch van het gekke?"'

Vermelden we nog dat Nicole Witgeers, gedelegeerd bestuurder van de rederij Telstar, zegt dat noch de rederij, noch de verzekeraar, noch de schipper bij de bergers om enige assistentie verzocht hebben.

Einde visserijdagen Katwijk?

De organisatoren van de visserijdagen te Katwijk zien de toekomst maar somber in. Zij twijfelen er zelfs aan of het evenement nog voor herhaling vatbaar is. Niet alleen blijkt het steeds moeilijker aan het nodige sponsorgeld te komen, ook de bedrijven en de burgers werken niet altijd even enthousiast mee. Eén en ander heeft echter niet belet dat de visserijdagen te Katwijk dit jaar weer een onvergetelijk spektakel opgeleverd hebben.

werpen vertrokken. De historische mosselrace werd gehouden om een stukje traditie te doen herleven. In de eerste helft van de 20ste eeuw voeren honderden houten vaartuigen naar de Belgische steden. Wie hierover meer achtergrondinformatie wil, verwijzen wij naar het artikel van J. Schot B.W.Z. (zelf gewezen mosselhandelaar) in HVB 8 van 3 augustus 1990, ps 21-23.

Vissers winnen het van AID

Op de Katwijkse visserijdagen werd op zaterdag 8 augustus de voor de vierde keer gevoetbald tussen een vissersploeg en een landelijk elftal van de visserijinspecteurs. De inspecteurs delfden gewoontegetrouw (toch wat het voetbal betreft) het onderspit. De eind-

Mosselrace naar België

Vijf antieke hoogaarzen, twee hengsten en een Zeeuwse poon zijn op vrijdag 7 augustus vanuit Yerseke naar Ant-

VERHEYE JOEL N.V.

* Scheepsherstellingen

* Afwerken nieuwbouw, verbouwing & modernisering van vissersvaartuigen

* Plaatsen nieuwe vislieren, herstelling en onderhoud

* Leveren en plaatsen hydraulische stuurmachines, vangstsorteer machines

* Draai-, frees- en schaaferwerk

* Alle las- en konstruktiewerken

* Verhuring van telescopische kranen

Sedert meer dan 35 jaar werkzaam voor de vissersij

Burelen en werkplaats: **Visserstraat 44 & Werfkaai 9-11 /**

Achterhaven: L. Blondeellaan, Kaai 304

8380 Zeebrugge

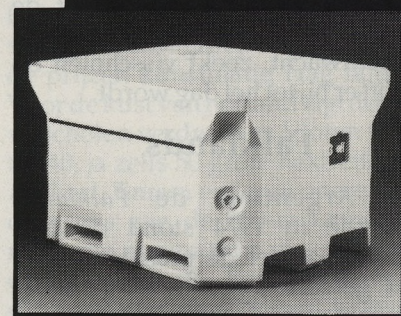
Tel: 050 / 54 45 41 — Fax: 050 / 54 58 37

uitslag liet geen enkele twijfel: 6-0. De AID-coach Van der Bent had wel een goeie verklaring: 'Wij willen wel, maar de vissers moeten winnen. Zij kunnen het nooit aan hun achterban verkopen als ze verliezen.'

IJmuiden wereldleider?

De Nederlandse tophaven IJmuiden maakt zich sterk om via een moderniseringsproject de onbetwiste leider in het veilingwezen te worden. 'De nieuwe visveiling zal', zo zegt veilingmanager Jacob Boerkamp, 'de modernste van Europa zijn.', en hij vervolgt, 'de compleet nieuwe procedure is gebaseerd op een zeer snelle en hoogwaardige manipulatie van de vis, waardoor we de zekerheid hebben dat de aangelande vis van topkwaliteit zal zijn. De temperatuur van de vis zal steeds onder de drie graden blijven. Het sorteerproces zowel als het wegen zal volautomatisch verlopen.' Wanneer de werken in september 1993 zullen beëindigd zijn, zullen er niet minder dan tien vaartuigen tegelijk kunnen gelost worden.

DYNO STROMBERG



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



Haasnoot

**Handelsonderneming
Holland**

Hoefblad 85, 2231 WR Rijnsburg (NL).

Tel.: (31) 1718-30663,

Autotel.: (31) 6-52702424,

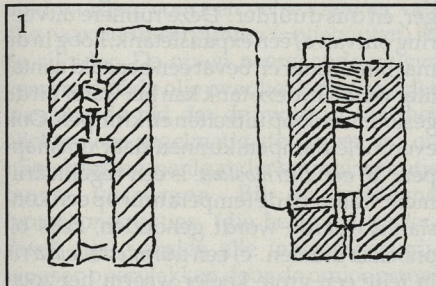
Fax: (31) 1718-34809.

Een inleiding tot de geschiedenis van de Belgische scheepsmotoren (IV)

Voilà, we zijn er uiteindelijk geraakt. Oud-leraar scheepsmotoren Roger Decler heeft nog enige kilo's woorden erdoor gejaagd om ons uit te leggen hoe een motor in principe werkt... Maar nu komt het! Tegen het einde van deze 4de aflevering over de geschiedenis van de Belgische scheepsmotoren vinden we het eigenlijke onderwerp van deze reeks: daar zijn dan uiteindelijk ABC, Claeys, AWA, Carels, Moës en la Meuse.

Brandstofinspuitsysteem

Het konventioneel brandstofinspuitsysteem omvat een door een nok aangedreven zuigperspomp van het plunjertype, een korte persleiding en een inspuitsstuk (= verstuiver) dat fundamenteel een veerbelaste differentiele naaldklep is waarvan de punt de inspuitsgatjes afsluit (fig 1)

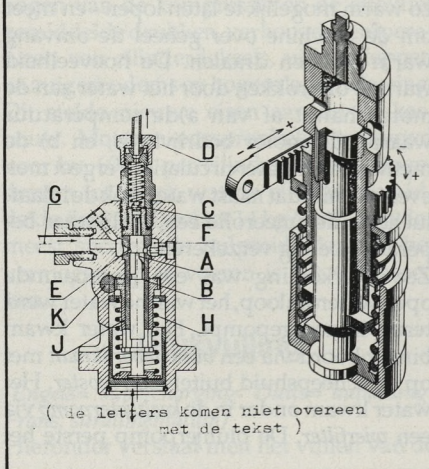


Van het preciese ontwerp van het brandstofinspuitsysteem hangt de veilige en efficiënte werking van de motor af. Bepaalde fundamentele basisprincipes moeten in acht genomen worden:

a) Als de plunjer voorwaarts stijgt in haar persslag, moet de druksstijging in het systeem snel gebeuren. b) Gedurende heel de

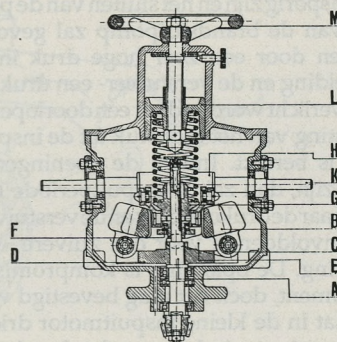
tijd dat de verstuiver open is en brandstof levert, moet de druk in het systeem doorlopend stijgen, hoewel aan een verminderde snelheid. c) Op het einde van de inspuiting moet de druksdaling snel en zuiver zijn en de druk moet steil vallen tot goed onder de sluitdruk van de verstuiver. d) De nodige hoeveelheid brandstof dient nauwkeurig afgemeten en in verhouding met de belas-

Fig. 2



(de letters komen niet overeen met de tekst)

Fig 3



(de letters komen niet overeen met de tekst)

ting gewijzigd.

Het is gebruikelijk om het systeem te ontwerpen zodat de hoeveelheid brandstof voor de volle belasting de cilinder inkomt binnen 15 tot 20 krukgraden. Uit de woorden "precies ontwerp" hoger gebruikt kan afgeleid worden dat een brandstofinspuitsysteem kan ontworpen worden volgens eerste principes. Jammer genoeg is dit niet zo. Ervaring en "weten hoe" speelt een enorme rol en hoewel vele honderden motortypes werden gebouwd, steunen brandstofinspuitspecialisten grotendeels op hun verzamelde kennis. De eerste op ervaring gesteunde regel die moet gevolgd worden is dat de in te spuiten hoeveelheid juist moet zijn. Deze hoeveelheid wordt bepaald door: kubieke millimeter brandstof geleverd door de pomp per krukgraad (inspuithoek) per liter zuigerverplaatsing of meer beknopt kub. mm. krukgraad: liter. Dit cijfer zou van 3,8 voor motoren van 250 mm boring of cilinderdiameter tot 5 à 6 zijn voor motoren van 100mm boring, indien een rechtstreekse inspuiting met open verbrandingskamer wordt gebruikt. Voor kleinere motoren met wervelkamer of voorverbrandingskamer, zou het cijfer ongeveer 4 bedragen. Uit dit cijfer wordt de noksnelheid en de plunjergrootte afgeleid, een snellere nok geeft een kleinere plunjer en vice versa. Het is noodzakelijk ervoor te zorgen dat de openinggrootte in het verstuivermondstuk voldoende is om een zuivere inspuiting toe te laten gedurende de opgegeven periode en terzelfdertijd een snelle verbranding in de cilinder bevorde-

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

ren. Indien de verstuiveropeningen te klein zijn, zal de opgebouwde druk van de pomp buitensporig zijn en het sluiten van de persklep van de brandstofpomp zal gevolgd worden door een zeer hoge druk in de persleiding en de verstuiver - een druk die moet verlicht worden door een doorlopende ontlasting van het monstak tot de inspuitsdruk is bereikt. Indien de openingen te groot zijn, dan zal de inspuitsperiode kort zijn, maar de drukopbouw en de verstuiving zijn onvoldoende voor een zuivere verbranding. De oplossing is kompromis en experiment, doch het mag bevestigd worden dat in de kleine inspuitsmotor drie of vier openingen in het mondstuk volstaan en hun afmeting in de orde is van 3/1000 van de cilinderboring. Bij het arrangement van de brandstofpompen aan de machine, onderscheidt men 2 systemen:

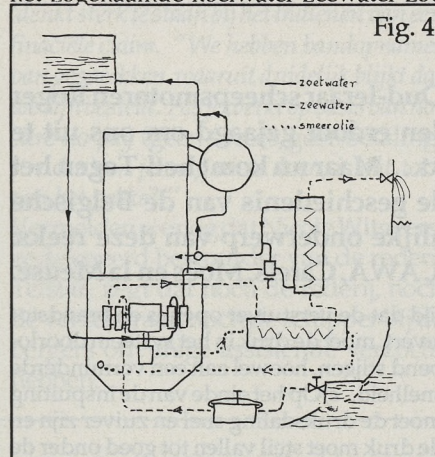
1) Eén pomp bedient de hele motor via een gemeenschappelijk verdeelstuk, van waar de leidingen naar de verschillende cilinders aftakken. Dit systeem, door de Britten 'commonrail' genoemd, wordt slechts door een beperkt aantal motorfabrikanten toegepast voor scheepsgebruik.

2) Bij verreweg de meeste dieselmotoren heeft iedere cilinder zijn eigen brandstofpomp. Men heeft het voordeel dat het vermogen van iedere cilinder afzonderlijk met de bijhorende pomp is te regelen, en dat bij storing aan een pomp niet dadelijk de hele machine buiten bedrijf is. Eertijds bouwde iedere constructeur zijn eigen brandstofpomp en -verstuiver, maar sedert Robert Bosch, te Stuttgart, pomp en verstuiver op de markt bracht — waarschijnlijk goedkoper dat het eigen fabrikaat — zijn meerdere bouwers overgegaan tot het inbouwen van het Bosch-materieel (fig 2). De Bosch pomp-uitvoering is eenvoudig, het is de bewegende plunjer, tevens radiaal beweegbaar, die een overstroomopening in de cilinderwand vroeger of later vrij geeft, waardoor een groter of kleiner brandstofdebiet naar de verstuiver wordt geperst. Bij scheepsmotoren zijn de brandstofpompen verbonden op een gangregelaar (=regulateur) die er voor instaat dat het toerental van de motor ongeveer konstant gehouden wordt en bijgevolg de snelheidsschommelingen in beide draaizinnen rond een bepaald toerental begrenzen. Haar werking berust op het evenwicht tussen de centrifugaalkracht (=middelpuntvliedende kracht) van be-

weëlijk bevestigde, ronddraaiende gewichten, en de spanning van een verstelbare veer (zie hoger, 1781 Watt) (Zie fig 3).

Koeling

Hoger werd melding gemaakt van de 'afstoting' van warmte tijdens het arbeidsproces van de motor. Een deel van deze afstoting gebeurt via de motorcilinders, en dit wordt gewoonlijk evenwel niet onveranderlijk, verholpen door een vloeistof zoals water. De gehele opvatting van cilinderkoeling heeft een aanzienlijke wijziging ondergaan gedurende de recente jaren. Het lag voor de hand dat bij scheepsmotoren het zogenaamde koelwater zeewater zou



zijn. Het was vroeger bijvoorbeeld gewoon de inlaattemperatuur te handhaven op ong. 10 °C en een uitlaattemperatuur van ong. 45°C.

Heden ten dage is de tendens om de motor zo warm mogelijk te laten lopen - en meer om de machine over geheel te omvang warm te laten draaien. De hoeveelheid warmte onttrokken door het water aan de motor hangt af van a) de temperatuur waarop de motor bedrijvig is, en b) de methode van watercirculatie. Vergeet men evenwel niet dat naast water, ook de inlaatlucht en de smerolie een, weliswaar beperkte, koeling verzekeren.

Zeewaterkoeling was een zogenaamde open wateromloop, het warme water werd terug in zee gepompt. Het water kwam binnenboord via een buitenboordkraan met op de scheepshuid buiten een rooster. Het water kwam onder in de koelwaterpomp via een wierfilter. De plunjerpomp perste het

watervia een oliekoeler naar de onderkant in de cilindermantel. Het water steeg in de koelruimten van het cilinderdekseel, via een verbingsstuk met thermometer en een regelkraan, stroomde het in de knaldemper en vandaar, soms via een verbingsstuk met thermometer en een regelkraan, stroomde het in de knaldemperen vandaar, soms via een controleglas, naar buitenboord. Deze zeewaterkoeling was een eenvoudige inrichting, eenvoudig te controleren en gemakkelijk te onderhouden.

Inzake koeling stond ook de evolutie niet stil. Na verloop van tijd toen men de scheepsmotoren zorgvuldiger ging bekijken, kwamen nadelen duidelijk aan de oppervlakte: 1) Bij zeewaterkoeling ging te veel warmte met het koelwater verloren.

De temperatuursopname schommelde, in de winter van 5°C tot 50°C; in de zomer van 15°C tot 50°C en teveel warmte ging verloren. Er werd bestatigd dat tussen inkom en afvoer van het water maar 15°C mocht verloren gaan. Met zeewaterkoeling was dit volkomen onmogelijk. Verdere nadelen waren: 2) Bij een afvoer van 50°C bestaat kans voor ketelsteenvorming op de warmste wanden. Dit isoleert. 3) De vervuiling van koelwateromlopen. 4) Bij lage koeltemperaturen is slijtage der wrijvende onderdelen uitgesproken sterker. 5) De smerolie blijft te koud en haar rendement te laag. 6) Het brandstofverbruik is hoger.

En dus werd er gekozen voor zoetwaterkoeling. Daar deze manier van koelen in feite 2 omlopen omvat, een open en een gesloten omloop, is de uitrusting uitvoeriger, en dus duurder. Deze ruimere uitvoering omvat: a) een expansietank: hoog in de machinekamer en bevat een bepaald aantal liter water. In deze tank kan het water uit de gesloten omloop uitzetten en krimpen. Ook eventuele dampen kunnen daar ontsnappen. b) een thermostaat: is een regelinstrument waarmee de temperatuur op een konstante waarde wordt gehouden, zelfs bij onbelast draaien. c) een warmtewisselaar: is in feite een grote koeler waarin het zoetwater dat de motor verlaat, gekoeld wordt door zeewater. d) een extra koelwaterpomp: die de open zeewaterkoeling verzorgt. Gewoonlijk zijn het pompen van het centrifugaal type (zie fig 4)

Smering

Wrijvende machinedelen dienen gesmeerd



het taxibedrijf voor de visserij

Bredene

Oostende

OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



te worden d.w.z.: tussen de wrijvingsvlakken wordt een smeermiddel aangebracht. Het doel van die smering is: 1) De wrijving zo licht mogelijk maken, waardoor de slijtage tot een minimum herleid wordt, 2) te hoge warmteontwikkeling voorkomen, 3) Helpen een goede afdichting te verzekeren, 4) de koeling van sommige onderdelen te verzorgen, 5) De machine schoon houden door toevoeging van zuiverende bestanddelen ('dopedoils').

De *smeerinrichting* (of omloopsmering) laat toe olie naar de verschillende wrijvingsvlakken te persen. Wordt maar één pomp gebruikt dan noemt men het "een smering met nat karter". Wordt een dubbele olie-pomp gebruikt, dan wordt dit "een smering met droog karter" genoemd. De ene pomp zuigt de olie uit de *voetplaat* (of onderkarter) en perst ze naar een verzameltank, de tweede zuigt ze uit de tank en perst ze in de omloop. De olie passeert een filter en de oliekoeler en wordt gedrukt naar de hoofdvoerverleiding in de krukast. Aftakkingen leiden naar de hoofd- of drukaslagers, voorzien van groeven of oliebad. Langs een boring door de *krukwang* komt de olie op het krukpenlager, eveneens voorzien van een groef. Door een kanaal in de drijfstang (of via een dunne leiding) stijgt ze naar het *zuigerpenlager*. De rondspattende olie van tussen de wrijvingsvlakken weggedrukt, valt in de van zeven voorziene voetplaat. Vroeger waren de meeste motortypes uitgerust met een afzonderlijke *cilindersmering*. Daarbij zorgde een centraal smeerolietoestel, dat inderdaad regelmatig moest bijgevoerd worden, voor een verse aanvoer van olie naar de smerpunten (=oliebouts) in de cilinder. De op-en neergaande zuiger verspreidde de olie over het loopvlak. Het was ook de tijd dat de motorist met het oliekannetje regelmatig de klepstelen en tuimelaars, en menig ander scharnierpuntje moest verzorgen. Bij de moderne motorkonstrukties (die helemaal 'geblinderd' zijn) worden alle inwendige wrijvingsoppervlakken door de omloopsmering bediend.

Beter en beter

De konstruktoren zijn voortdurend in de weer om hun voortbrengselen te verbeteren, om deze aan te passen aan nieuwe noden van bv. minder gewicht, groter vermogen, kleinere omvang, herleiden van

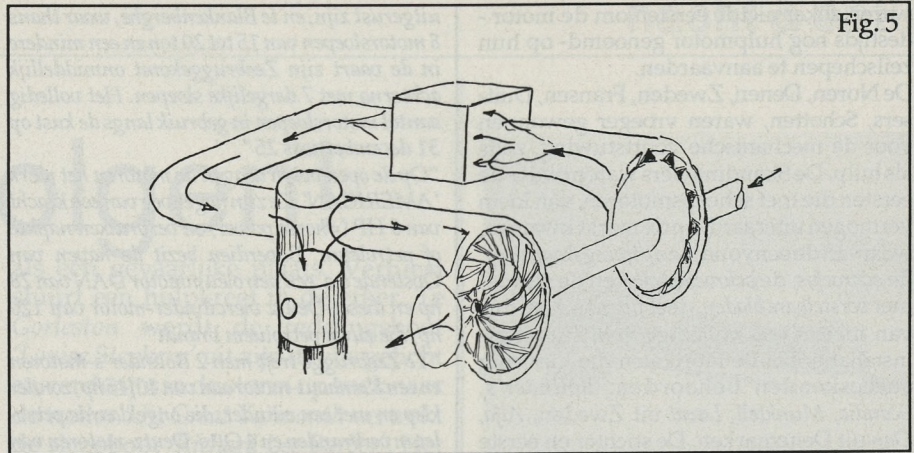


Fig. 5

het onderhoud tot het minimum, zuiniger brandstofverbruik, goedkopere brandstoffen, e.d.

Deze eisen van de motorgebruikers dwingen de bouwers tot het herzien van hun bouwprogramma's verbeteren van giettechnieken, opzoeken van duurzame metalen en *metaallegeringen*.

Voor 1940 draaide geen enkele scheepsmotor op de Belgische vissersvloot sneller dan 300 omw/min. Stapsgewijze verhoogde dit — daarmee rechtstreeks het vermogen opvoerend — tot 500, 750, 1000 ja 1800 omw/min. Tot ongeveer 1936 waren motoren uitgerust met afzonderlijke cilinders, tot de ijzergietereien meerdere cilinders in blok konden gieten, wat ook nieuwe investeringen voor werktuigmachines om te frezen, schaven, slijpen, boren en transportmogelijkheden vroeg. Gewichtsvermindering betekende verkleinen van de boring, de slaglente, doch verhogen van de kompressie en de effectief gemiddelde drukken, verhoogde temperaturen van cilinderdeksels, uitlaatkleppen en zuigerbodems en hogere lagerbelasting. Dit stelde nieuwe eisen aan de krukastbouw. Motoren oorspronkelijk gebouwd voor bv. 60 pk per cilinder werden opgedreven tot 70 pk wat de effectief gemiddelde druk opdroef tot 14 kg/cm². Een der meest succesvolle hulpmiddelen om het vermogen op te voeren is het toepassen van...

Drukverhoging

(Engels= *supercharging*- Duits= *aufladung*- Frans: *suralimentation*)

Hieronder verstaat men het vullen van de

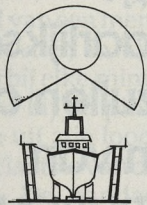
cilinder met lucht onder een overdruk van 1 kg/cm² en zelfs meer. Door de grotere luchtvoorraad kan ook meer brandstof worden verbrand waardoor een groter vermogen uit dezelfde cilinderafmetingen wordt ontwikkeld. Teneinde geen vermogen van de motor af te nemen. (zie spoelpomp 2 takt-motor: 4%) wordt hiertoe een turbo-kompressor gebruikt die aangedreven wordt door de energie waarover de uitlaatgassen nog beschikken (2 à 3 kg/cm²) De voordelen van dergelijke vulling zijn: 1 verhoogde gemiddelde druk, 2 hoger mechanisch rendement, 3 vollediger verbranding, waaruit, 4 lager brandstofverbruik.

In 1920-jaren begonnen, kon men van meet af een vermogenwinst van 30% boeken. Momenteel zouden met de laatste gegevens (*Brown Boveri*) de 300% kunnen bereikt worden!

Het lichaam van de turbo-kompressor bestaat uit 2 speciaal gevormde kamers, een om de uitlaatgassen te behandelen, de tweede om lucht aan te zuigen en samen te drukken. Op een as zitten daartoe 2 speciaal gevormde rotoren, gelagerd op kogellagers, die in de kamers draaien. De hete uitlaatgassen van de motor drijven de gasrotor aan waardoor de luchtrotor ook bewogen wordt (fig 5) Door de opstelling van een nakoeler in de luchtaanvoerleiding naar de cilinders kan de lucht gekoeld worden wat de vulcapaciteit verhoogd.

De motor op de Belgische visserijvloot

De Belgische vissers die de evolutie inzake aandrijving van vissersvaartuigen volgden,



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

waren zeker nietde eersten om de motor - destijds nog hulpmotor genoemd- op hun zeilschepen te aanvaarden.

De Noren, Denen, Zweden, Fransen, Duitsers, Schotten, waren vroeger gewonnen voor de mechanische voortstuwing, zelfs als hulp. De Skandinaviërs waren onder de eersten die met scheepsmotoren, van klein vermogen uiteraard, op de markt kwamen, waarvan de eenvoudige wrijvingskoppeling, de schroefas, de schroefaskoker en de schroef met verstelbare bladen, deel uitmaakten, dus van meetaf een volledige voortstuwingsinstallatie. Tot de fabrikaten die hier enig succes kenden behoorden: Bolinder's, Scandia, Munkell, Laval uit Zweden, Alfa, Dan uit Denemarken. De stichter en eerste directeur van de Vrije Visserijschool te Oostende, Hendrik Pype, tevens aalmoezenier bij het Staatszeewezen, bracht in 1905 een Deense petroleummotor, merk DAN, van 8 pk in de school voor het onderricht van de leerlingen want hij kende zijn conservatieve pappenheimers.

Toen het werk IBIS in 1906 door Prins Albert werd gesticht, was er onmiddellijk belangstelling vanwege het Bestuur voor de sloep met hulpmotor of 'mixte-sloep'. Er werden in 1906 en 1907 4 vaartuigen uitgerust met motoren van 16 tot 28 pk. Op 31 december 1910 bestond de totale Belgische visserijvloot uit 26 stoomtreilers en 425 zeilschepen, kustboten niet meegerekend. 7 zeilschepen hadden een hulpmotor:

- PIONIER II een DAN-motor van 28 pk
- IBIS III een DAN-motor van 28 pk
- IBIS IV een DAN-motor van 16 pk.
- AVENIR een DAN-motor van 60 pk
- JEANNE en RAYMOND een DAN-motor van 75 pk
- L'AVANCE BLACKSTONE een DAN-motor van 25pk
- IBIS II een DAN-motor van 4 pk (kustvisser)

Te Zeebrugge waren er 2 schepen uitgerust met een DEUTZ-motor. In 1912 waren er 16 hulpmotoren geïnstalleerd. Uit het jaarverslag van de Commissie van Zeevisserij, West-Vlaanderen (1913): "De ontwikkeling der mechanische drijfkracht in de Belgische zeevisserij gaat geleidelijk vooruit. Het aantal zeilsloepen bedroeg 206. De hulpmotor ook heeft duidelijk vooruitgang gedaan, voornamelijk te Oostende, waar men voor de eerste maal vier open boten aantreft die met een hulpschroef

uitgerust zijn, en te Blankenberghe, waar thans 8 motorsloepen van 15 tot 20 ton en een mindere in de vaart zijn Zeebruggekom onmiddellijk achterna met 7 dergelijke sloepen. Het volledig aantal motorsloepen in gebruik langs de kust op 31 december was 25".

"Op de open boten dragen de motoren het merk 'AMERICAN'. Ze zijn nagenoeg van een kracht van 8 HP (=horse power) en verbruiken naphthe of petroleum. Boverdien bezit de haven van Oostende o.a. een petroleummotor DAN van 28 hp en diesel-Deutz viercilinder-motor van 120 hp, die ruwe petroleum brandt"

"Te Zeebrugge treft men 2 Bolinder's-motoren en een Komhout-motor aan van 40/45 hp, zonder klep en met een cilinder, die ongeklaarde petroleum verbranden en 4 Otto-Deutz-motoren van 16/28 hp met klep en met 2 cilindrs of één die geklaarde petroleum behoeven".

"Te Blankenberghe zijn 8 motoren van 25 tot 28 hp geplaatst in evenveel sloepen van 7 tot 26 ton. Zij zijn van 1 tot 3 cilindrs voorzien; één draagt het merk 'Avance', drie zijn Bolinder's motoren; twee 'Wolverine', en twee Ott-Deutz-motoren. Deze laatste gebruiken ruwen, de overigen geklaarde petroleum".

"Motoren van 16/28 hp geplaatst in schepen van 8 tot 10 ton brengen gemiddeld 15.000 fr. 's jaars op".

Oostende 1914. "Charles Yvonne" zeil- en motorkotter met 71 nettoton met motor van 100 pk.

Uit het 4de jaarverslag der Commissie voor Zeevisserij, West-Vlaanderen (1920).

"Een merkwaardige prging werd gedaan in 1920 om het verval te herstellen, dat de zeevisserij nijdverheid gedurende de oorlog getroffen heeft".

"Op 287 gedekte vaartuigen zijn er 112 of 39% uitsluitend met zeil, 157 of 55% zijn voorzien van een 'donkey' (= stoomaandrijving voor kaapstaander) en 18 of 6% van een hulpmotor." 5de verslag Commissie van Zeevisserij, West-Vlaanderen (1921). "Op 313 gedekte zeilvaartuigen zijn er 20 of 6,5% voorzien van een hulpmotor".

Met het 8ste verslag van de Commissie van Zeevisserij uit 1924 (zie tabel 1924, hieronder) zijn we gekomen aan het eigenlijke onderwerp van deze reeks.

Vanaf 1932 waren de volgende Belgische motoren op vaartuigen uit de Belgische visserijvloot ingebouwd:

In 1932

- ABC: 67 motoren, met elk een vermogen

tussen 10 en 18 pk (eerste in 1908)

- Carels: 1 motor, vermogen van 150 pk (1932)

- Moës: 6 motoren met elk een vermogen tussen 10 en 70 pk (eerste in 1924).

In totaal dus 74 Belgische Belgische scheepsmotoren.

In 1937

- ABC: 68 motoren met elk een vermogen tussen de 10 en de 120 pk

- Carels: 6 motoren met elk een vermogen tussen 150 en 500 pk

- Moës: 2 motoren, vermogen tussen 20 en 50 pk

In totaal: 76 Belgische scheepsmotoren.

In januari 1940

- ABC: 56 motoren met een vermogen tussen de 15 en de 120 pk

- AWA: 2 motoren met vermogen tot 140 pk

- Carels: 13 motoren met vermogen tussen 150 en 600 pk

- Moës: 16 motoren, met elk een vermogen tussen 16 en 80 pk.

In maart 1942

- ABC: 45 motoren, vermogen tussen 5 en 34 pk

- Clays: 20 motoren, vermogen 7 - 30 pk (oudste 1937)

- Moës: 10 motoren, vermogen 20-70 pk

- La Meuse: 2 motoren, vermogen 13-28 pk (oudste 1941, Zandvliet)

In 1946

- ABC: 119 (8 - 140 pk)

- AWA: 28 (30 - 60) (Oudste 1936)

- Carels: 13 (200 - 320 pk)

- Clays: 15 (9 - 30 pk)

- Moës: 26 (40 - 120 pk)

- La Meuse: 3 (15 - 36 pk)

In totaal: niet minder dan 204 Belgische scheepsmotoren.

In 1948:

- ABC: 96 (15 - 270 pk)

- AWA: 22 (20 - 230 pk)

- Carels: 17 (200 - 400 pk)

- Clays: 17 (14 - 36 pk)

- La Meuse: 1 (36 pk).

In totaal nog steeds 153 scheepsmotoren van Belgische makelij.

Vervolgt
Roger Decler

Tabel 1924: Indeling der gedekte zeilsloepen met tonnemaat en drijfkracht

Thuishaven	aantal	-5t	5-8t	8-10	10-15	15-20	20-25	25-40	40-45	50-90t
Blankenberghe	31	-	1	3	7	6	2	-	-	-
Coxyde	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-
De Panne	15	5	-	-	-	-	-	-	-	-
Heyst	52	-	1	1	4	5	1	1	-	-
Nieuwpoort	18	-	2	1	1	2	-	-	-	-
Oostduinkerke	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oostende	196	7	18	9	11	4	7	12	1	-
Zeebrugge	33	-	1	4	7	1	1	-	1	1
Totaal		12	23	19	30	18	11	13	2	1



Wegens jaarlijkse
vakantie zullen de
burelen van
HET VISSERIJBLAD
gesloten zijn
tot en met 18
september ek.

O 336 'Yarmouth'

Verzwolgen!

De *Yarmouth* werd gebouwd te *North Shields* in 1907. Ze voer vanuit *Fleetwood* onder dezelfde naam als de FD 334. De Oostendse rederij *Seghers* liet er zijn oog opvallen en bracht het schip over naar België; Descheepswerf *Seghers* stond er garant voor dat de verouderde stoomtreiler werd omgebouwd tot een hypermoderne motor-treiler.

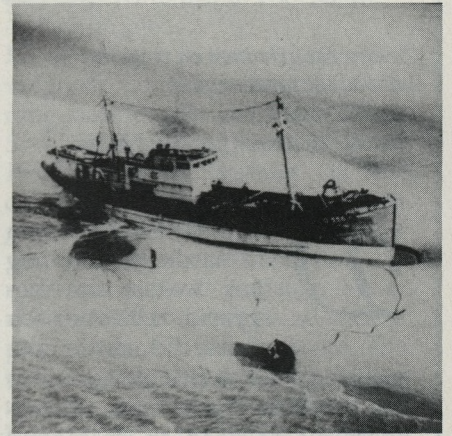
Scroby Sand

Oude geschriften vertellen dat *Scroby* vroeger een eiland was dat tijdens een alles overweldigende storm werd weggeslagen. Het bleef als zandbank voortbestaan. Vanop de Promenade van de badstad ziet men met het blote oog bij vloed de wit schuimende branding. Bij eb ziet men de drooggevallen zandvlakte schitteren in de zon. *Scroby Sand* is een punt dat bij iedere Noordzeevervisser bekend is. Wat vangt men echter met die kennis aan in een tijd van sobere apparatuur in de brug, in een tijd waar de zeelui de weg zoeken door landmerken op de zee-kaarten met de werkelijke punten te vergelijken, door de stromingen en de vlucht van de vogels na te gaan, door de geur en de kleur van 't zeewater te keuren, en wanneer men daarbij ook nog terechtkomt in een sneeuwstorm. De O 336 'Yarmouth' komt terug naar zijn thuishaven na een trip van bijna 2.000 nautische mijlen met een flinke vangst aan boord. **Arthur Verbiest** is een serieuze schipper. Hij weet de kabeljowen en schelvisen te vangen. De boeg van het vissersschip hangt diep in het water. Schipper **Verbiest** stuurt zijn schip langs de Engelse kust; voor hem bekend terrein. De aanhoudende sneeuwvlagen en de vermoeidheid van een mens die 18 dagen op IJsland voer, in alle weer en wind en daarbij elke minuut van de dag en de nacht bij de pinken moet zijn, slaan hem uit zijn lood. Zulke mensen zijn op 't laatste van de reis weerloze wrakken. De aandacht verslapt. Op 3 december 1950 loopt de 'Yarmouth' 's avonds rond 16.00 u vast op *Scroby Sand*, 3 à 4 mijl uit de kust. Zijn voorsteven zit vast en de rest van de romp stampet en slaat op de zanderige ondergrond. Het tij zakt, de schipper probeert zijn schip los te wrikken, tevergeefs. De zandbank staat bekend

als een gevaarlijke plaats. **Verbiest** stuurt een hulpkreet in de ether. Te *Gorleston* wordt de reddingsboot 'Louise Stephens' uit zijn davits gelicht en verdwijnt in de storm op zoek naar de treiler. Uit *Great Yarmouth* vertrekt de sleepboot 'Richard Lee Barber'. Het wilde water rond de bank belet de reddingsboot het schip te naderen. Beide schepen blijven in de omgeving. Om 5 uur in de morgen (hoogste tij) loodst de 'Louise Stephens', de sleepboot met zijn zoeklicht naar het achterschip van de O.336 in een poging hetschip los te krijgen. De 'Yarmouth' beweegt maar zijn steven zwaait niet naar open water. Het zand zuigt het voorschip op. Op dinsdag 4 december wordt heel de dag gewerkt om het schip vlot te krijgen. Er wordt besloten de bemanning van boord te halen. Gebruikmakend van de hoge vloed en het opzweepend water vaart de reddingsboot langs de O.336 zodat onze vissers kunnen springen voor hun leven in een pikdonkere, ijskoude, door hoge golven gedragen nacht. De bemanning is gered, de treiler blijft achter.

Berging

De havenmeester *D. Sutton* organiseert de operatie. De bemanning wordt ondergebracht in het plaatselijk zee-manstehuis. Hij koördineert dagelijks de pogingen tot lostrekkend van het vaartuig. Medebeheerder **Charles Seghers** en enkele afgevaardigden van de verzekeringsmaatschappij *Hulp in Nood* reizen af om zich van de situatie te vergewissen. Iedereen dacht dat mooi weer het vazartuig snel zou vlot krijgen. Het viel echter tegen. Tien dagen lang wordt een gedeelte van de bemanning terug aan boord gebracht en trekken zowel de eerstgenoemde sleepboot als de 'George Jewson' wat ze kunnen. Meestal slaagt de motorist er in de motor te starten en met de lier mee te helpen. De vangst wordt overgeladen op kustvissers die de vis aanlanden in de vismijn. Alle ballast gaat over boord. Het drinkwater, ja, zelfs 20 ton mazout wordt weggepompt. De berging verloopt zeer moeilijk. De roeiboot van onze vissers slaat om. Vier mannen komen in het water terecht en verdrinken bijna. Een redder wordt zwaar gewond. De 'Yarmouth'



De O.336 'Yarmouth' hoog en droog op Scroby Sand. Met de roeiboot (op de voorgrond van de foto) bemanden onze vissers het schip tijdens de bergingspogingen.

blijft zitten. Rond 15 december 1950 komen de bemanningsleden **Raymond Lusyne**, **Jan Roos**, **Rafaël Vereecke**, **Urbain Swertvaegher**, **Emile Lycke**, **Roger Dedulle** en **Adriën Decoo** naar huis. Schipper **Arthur Verbiest**, motorist **Gerard Coopman** en stuurman **Gerard Tourlemain** blijven ter plaatse. Aanhoudend zwaar weer stuwt het schip steeds verder de zandbank op. De bergers beginnen meer problemen te zien dan mogelijkheden om de treiler nog los te krijgen. De bergingsmaatschappij *Bloomfield* haalt er de sterke hoogzeesleper 'Krooman' uit Hull bij. Ook die trekter er zich op kapot.

De overige bemanningsleden komen na verloop van tijd terug naar huis. Tijdens de stormachtige winter gaan de bergingspogingen onverdroten verder. De 'Yarmouth' blijft fier rechtop staan, schijnbaar onbeschadigd. Toch breekt de zee het schip langzaam af. In de lente van 1951 gebeuren nog verschillende bergingspogingen. Het schip zakt echter langzaam dieper in het zand.

Tijdens de grote stormen van 1953, met zijn extra hoge vloed, stromingen en zandverschuivingen, die alle kusten van West-Europa geselst, wordt de O.336 verzwolgen door het zand waarop het rustte.

Nog tot 1986 is het bovenste van de brug en zijn stukken afgebroken masten zichtbaar. Vanaf dan wordt de 'Yarmouth' echter volledig door de aardbodem opgeslokt.

Daniël Pots

De schepelingen

Ze zijn ver gekomen en ze gaan tot waar ze moeten gaan.

Uit "Gedichten", Jan van Nijlen.

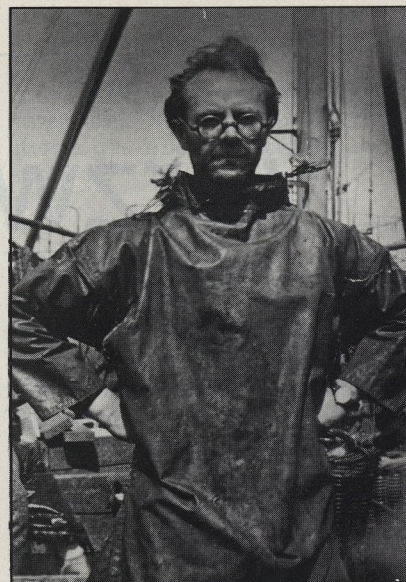
DE TWEE DERDEN van de aarde mogen nog met water zijn besproeid, zelfs voor een visser, die achttien dagen op zee zit en drie thuis, vormt het restende derde land, de hefboom tot de daad en de fontein zijner opperste zaligheid. Weet men dit uit de zeemansliederen, die altijd het tegenovergestelde beweren en dus liegen, het is ook proefondervindelijk na te gaan. Het enig instrument dat men hiervoor nodig heeft is een min of meer precies lopend polshorloge. Te drie uur ging de boot vertrekken en als man-van-één-reis zijt gij aan boord van kwart voor twee. Ze zouden er eens kunnen van onder trekken zonder u. Tien voor drie kucht ge om uw stem te controleren en u te vergewissen dat er geen eunuchklanken in uw stembanden wonen. Vijf voor drie legt ge de oude, teruggevonden pijp terzijde daar u in de jongste tien jaar een kies ontviel, waardoor een zekere speling ontstond tussen de greep van uw rechterkaak en het mondstuk, dat zich vroeger heeft laten beeldhouwen door een ongeschonden gebit. Het komt er op aan geen smoelen te trekken, want vissers staan automatisch paraat met een lapnaam. Traag sukkelt uw secondenwijzer rond zijn asje en als het vier uur en één is, besluit ge u aan dek te vertonen, de

handen in de zakken, dampend als een Turk met kleine ogen keurend toe te zien hoe de kabels worden losgegooid. Zijn ze dan allen overboord gewaaid, behalve *Romeo*, die ge in de machinekamer weet en dien ge nog in zijn hol niet ging opzoeken, ten eerste omdat hij het niet vroeg, ten tweede omdat ge niet durft omwille van de mazoutreuk, ten derde omdat ge een voorhistorische afkeer hebt voor alles wat naar mechanica zweemt. Zelfs *Erwtje* is verdwenen. Onmiddellijk maken zich de meest zenuwslappende obsessies van u meester. Vertrekken we niet? Vandaag niet, nooit? Staking onder de vissers? Ge ziet u thuis komen deze avond, op het moment dat uw vrouw en de vrienden hun derde glas heffen op de goede terugkeer van de zeeman. Hun wens wordt ogenblikkelijk vervuld: "Ik ben hier, het schip is gezonken juist voor we het anker lichtten." Dat anker doet ge er maar bij om in de stijl van de boekaniërs en de kapers te blijven. Op de kaai komt een auto over het tobogganplaveisel aangewageld. Zouden ze dronken zijn? Werden ze geprest? Twee mannen stappen uit, reder en schipper. De reder heeft een tros bananen mee.

— Van uw vrouw, lacht hij, ze heeft me opgebeld dat ge ze nodig had.

Frans, de schipper, bekijkt me vernietigend en ik hoor hem compassieus prevelen:

— Als ze willen rap zeeziek zijn, dan moeten ze maar veel van dat bocht eten. Ze springen aan boord, paaien me met de bananen en spreken zeer geleerd over een tankpompje dat niet goed werkt. Uitdagend wringen ze zich door de smalle gang, waaraan ik reeds tweemaal mijn kop stootte en



In de veertiger jaren waagde de Vlaamse auteur (en staatsprijswinnaar) Karel Jonckheere (foto) zich aan een avontuur. Hij scheep-te in aan boord van de O 318 'Belgian Sailor' en maakte samen met het vissersvolk een heuse IJslandreis mee.

Hoe het hem verging, vertelde hij in de Groene Amsterdammer, het blad waarin hij zeventien afleveringen lang wel en wee beschreef van een schrijver aan boord van een IJslandvaarder. Van Karel Jonckheere kreeg HVB de toelating om deze geschiedenis weer op te rakelen... En wij hebben er geen jota aan veranderd.

verdwijnen in het rijk van Pluto-Romeo. Twintig over vier.

Ik weet dat de O.318 een bemanning telt van tien zielen plus een halve, zonder mij. Een scheepsjongen is er eigenlijk niet aan boord, wel een licht matroos, dien ik me voorstel tot bondgenoot te maken in mijn

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

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

VOOR VLUgge BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE
Bruggelaan 12, BREDENE

☎ (059) 32 31 80

strijd tegen de zwaargewichten. Want langzamerhand sijpelt het tot me door dat een titel als studiereiziger hier geen al te machtig effect maakt. Pas ik wel de goede methode toe? vraag ik mezelf. Ik zit er uitsluitend mee in welke indruk ik op de bemanning maak en voel me daardoor in minderwaardige positie. Matrozen hebben ook eergevoel en als ze mij voor het eerst ontwaren, dan werkt dit complex evenzeer bij hen: "Wat zou die vent met zijn groten bril en zijn scheve pijp over ons denken?" Zou de enige truc van al degenen, die anderen willen overbluffen niet op die prioriteit van visie zijn gesteund?

Zo ver heb ik het in de filosofie gebracht, als ik het karretje van de roomijsman opnieuw zie naderen. Zou hij de voorhoede zijn? Leurders en andere varende kooplieden schijnen me een bijzonder instinct te hebben voor spontane samenscholingen. Ik heb wel trek in een ijsje maar durf er geen te bestellen, daar ik niet weet of, in verband met zeeziekte, crême à la glace insgelijks tot de banaanachtige behoort. Zie eens dat ik vlektyphus krijg aan boord, de epidemieën zijn niet uit de lucht...

Het pompje is bezworen, we vertrekken te vijf uur, wat trouwens het overeengekomen uur was. Zo leer ik in alle kalmte op de brug, bij Frans, die in zijn brandkast de goedkope sigaretten wegbergt, die de "Bonded stores" aan zeelieden verkopen, maar waarvan het vruchtgebruik pas buiten de territoriale wateren begint. Mijn burgerlijke beklemming is plots verdwenen. Lachend heeft Frans me gevraagd of ik "malfit" of ongeluksaanbrenger ben en een por in mijn ribben heeft de vriendschap bezegeld. Heeft Frans mijn zwakke zijde reeds opgemerkt? In elk geval zegt hij vaderlijk beschermend:

— Blijf bij mij op de brug, de anderen zullen daar gauw zijn.

Het is strategisch goed gezien, maar een beetje ontrendend voor mij, ik vecht gaarne met gelijke wapens! Ginder komt een bende af met vrouwen en kinderen. Van ver roepen ze naar de brug:

— Ha, Fransje! Wat voor een rare hebben we nu mee?

Veel eerbied schijnt onze stelling niet in te boezemen, dit is geen oorlogsschip met reglementaire tucht.

Frans wijst ze me één voor één. Eigennamen uitspreken blijkt voor een visser met fonetische moeilijkheden

gepaard te gaan en onze crew wordt dan ook een vat vollapnamen.

— Kijk, Pijpje, zegt Frans...

Pijpje ben ik dus, heb dan zo'n plechtigen litterairen voornaam.

— Kijk, Pijpje...

En ze worden in een willekeurige volgorde, zonder onderscheid van rang, stand of gewicht: *Mance, Pietje Stek, Grol, Liza, Kauwer, Vetje, Pinokkio, Lichte, Smeerder*. Ik leer dat deze namen onderweg kunnen gewijzigd worden. Zoals ze nu worden afgeroepen, heetten de mannen tijdens de jongste reis. Op vorige tochten droegen ze andere patronimen, één matroos werd zelfs in de adelstand verheven met twee namen, die liefst niet rond de Kerstboom of op Eerste Communiefeesten worden uitgesproken. Frans heet *Fuut* in de wandel, volgens zijn persoonlijke beken-tenis. Niemand neemt deze pseudoniemen kwalijk, ze behoren tot de regels van een gemoedelijk levensspel en in volle zee althans dienen deze regels geëerbiedigd. Uw ootmoedige dienaar: *Pijpje*.

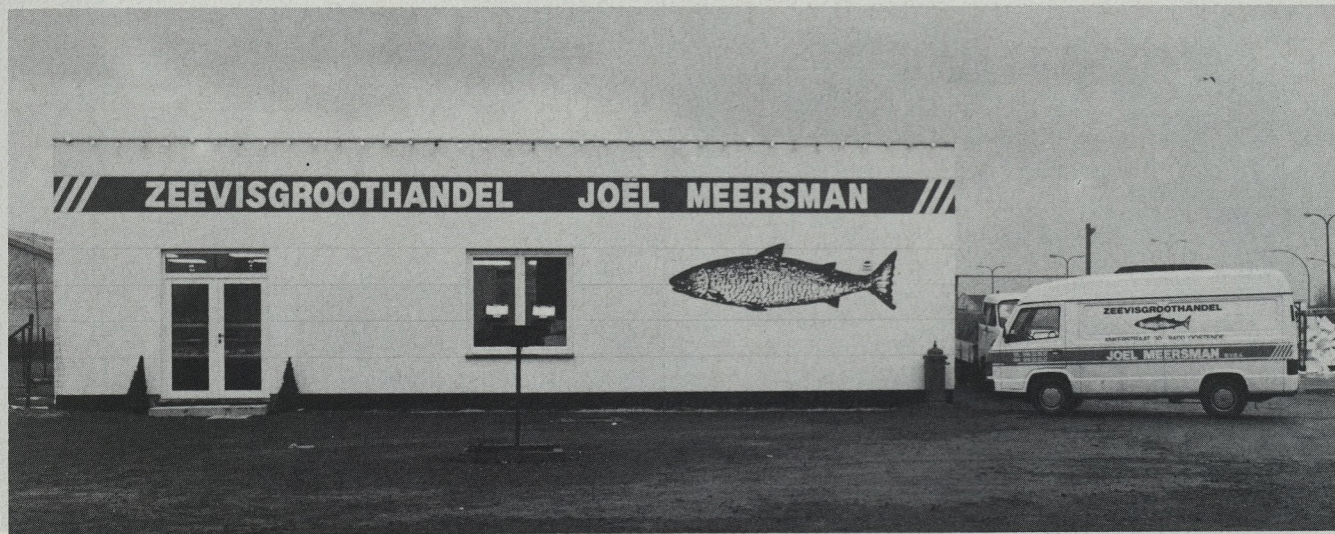
Vervolgt

Karel Jonckheere

Zeevisgroothandel

bvba Joël Meersman
Ankerstraat 30, 8400 Oostende

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



Schilder aan zee :

Marguerite Verboeckhoven

WAS EEN kleindochter van de wereldvermaarde dierschilder Eugène Verboeckhoven. Haar overgrootvader was beeldhouwer geweest, haar grootoom Charles-Louis een bekend marineschilder, evenals diens zoon Louis. Haar opleiding tot schilderes ontving ze in het atelier van Ernest Blanc-Garin, ook al een vertrouwde aan onze Vlaamse kusten (cf. de straten die naar hem zijn genoemd). Later werd ze monitrice in zijn druk gefekwenteerd vrij atelier. Daar maakte ze kennis met kunstenaars als Edwin Ganz, Henri Evenpoel en Lucien Wolles.

Net als haar leraar Blanc-Garin verbleef ze vaak in Knokke, waar in de tachtiger en negentiger jaren van vorige eeuw een inspirerende kunstenaarskolonie bestond.

Marguerite Verboeckhoven was wel een buitenbeentje onder onze marineschilders. Niet alleen was ze als vrouw professioneel met kunst bezig, wat meer uitzondering dan regel was, maar ook haar specifieke interessepunt binnen het marinegenre is eigenaardig: ze was vooral geboeid door de fosforescerende effecten van de wateren op zwoele zomeravonden. Iets wat ze telkens opnieuw weer uitbeelde. Uiteraard is het heel moeilijk zo iets op foto te brengen. Hoogbejaard kreeg ze in 1940 een individuele tentoonstelling te Brussel. Ze overleed te Schaarbeek in 1949. Werk van Marguerite Verboeckhoven berust in het K.M.S.K. te Brussel, het Charliermuseum te Brussel, het Museum van Doornik en de Stedelijke Verzameling van Dinant.

N.Hostyn



VAARVERBOD

Vrachtschepen met mankementen

Meer dan 5% van de 14 379 vaartuigen (onder 107 verschillende vlaggen) die verleden jaar door de Europese 'Port State Control' werden geïnspekteerd kregen een vaarverbod opgelegd of zagen hun afvaart verdaagd. Tegenover 1990 is dit een toename van bijna 20%. Verleden jaar liep dit aandeel op tot 5,2%, tegenover 4,41 in 1990, 3,75% in 1989 en 3,52 in 1988.

Deze verontrustende trend heeft een dubbele oorzaak: de toenemende ouderdom van de wereldhandelsvloot en de buitengewone zorgeloosheid die op het vlak van het scheepsonderhoud wordt tentoongespreid.

De slechtste resultaten werden genoteerd bij schepen onder Panamese vlag. Bij 58% van de vaartuigen onder deze vlag werden tekortkomingen vastgesteld. Tweede op de ranglijst staat Cyprus en op de derde plaats vinden we Liberia terug.

Aangestipt moet worden dat het aantal olie- en chemicaliëntankers dat een vaarverbod krijgt opgelegd, met respectievelijk 7,81% en 7,64% boven het gemiddelde ligt. Merkwaardig is ook dat verleden jaar elf passagiersschepen en ferries een vaarverbod opgelegd kregen.

RMT

Vooruit

In de eerste zeven maanden van dit jaar hebben de schepen van de Regie voor Maritiem Transport met thuishaven Oostende bijna een kwart meer passagiers vervoerd dan in de overeenstemmende periode van verleden jaar. Tot

einde juni verscheepte de RMT 1,24 miljoen passagiers. Ook het verkeer van personen- en vrachtwagens zit in de lift.

USA

Staking op til bij dokwerkers

Amerika's twee belangrijkste dokwerkersverenigingen hebben ermee bedreigd begin september tot acties over te gaan uit protest tegen een amendement op de US Immigration Act waarbij het toegelaten is aan buitenlandse zeelieden die met een vreemd schip meevaren havenarbeid te verrichten in Amerikaanse havens, voor zover de Amerikaanse zeelieden dat ook mogen in het land van oorsprong van dat schip. De Amerikanen zijn het niet eens met de interpretatie van hun regering die zegt dat wanneer er geen wet bestaat in het vreemde land om de havenarbeid van Amerikaanse zeelui te verbieden, de wederkerigheid automatisch bestaat. Dat is theorie, zo zeggen de dokwerkers. De praktijk is in veel van die landen anders.

RUSLAND

Zwarte Zeevloot in ijskast

De Oekraïne en Rusland hebben de kwestie van de controle over de Zwarte Zeevloot voorlopig in de koelkast gezet om het probleem niet te laten wegen op de onderhandelingen die moeten leiden tot handels- en economische akkoorden. Het koelkastakkoord over de Zwarte Zeevloot voorziet in een overdracht van het GOS naar een gemeenschappelijk bevel door Rusland en de Oekraïne voor een periode van drie jaar. Wie uiteindelijk eigenaar wordt van de 380 schepen zal intussen moeten geregeld

worden.

CANADA

Hulp aan Rusland

Canada is begonnen zelf de vracht te betalen voor de verscheping van graannaar Rusland. Ottawa breekt hiermee met een jarenlange traditie. Rusland verkeert momenteel in de onmogelijkheid de vrachtkosten te betalen. De vrachtprijs wordt nu gewoon bij het tegoed geteld, waardoor de dreiging met onderbreking tot zelfs totale stopzetting van de verschepingen kon ongedaan gemaakt worden. In de periode 1991-1992 heeft Canada aan Rusland 5 tot 6 miljoen ton graan verkocht.

BENELUX

Samenwerking havens

De plannen van de Nederlandse regering om geldelijke steun te verlenen aan de haven van Rotterdam om 8 nieuwe containerterminals te bouwen op de Maasvlakte heeft voor beroering gezorgd in de Vlaamse havens. Daarom heeft de Antwerpse havenschepen Devroe een brief geschreven aan zowel de Rotterdamse havenschepen Smit als aan voorzitter Traen van de MBZ, waarin hij hen uitnodigt tot een diepgaand gesprek over de financiering van havenwerken en de algemene regels van de subsidiëring. Daarmee hoopt de Antwerpse schepen ook inzicht te krijgen in de manier waarop Zeebrugge de problemen aanpakt. Wat schepen Devroe in gedachten heeft is een werkvergadering onder neutraal toezicht.



Bij ons stockeren is geen kost, maar een financiële winst. Mogelijkheid tot afzonderlijke vriesruimten.

DIEP VRIESCENTRUM OOSTENDE

Ook voor tijdelijke opslag.

Door stockage maakt u financiële winst omdat u grotere hoeveelheden kunt aankopen en dus betere aankooprijzen bekomt.

H. Baelskaai 13 8400 Oostende Tel. 059/321 791 - Fax 059/323 397
Burelen: 8 - 12 u / 13 - 17 u, zaterdag en zondag gesloten

van schepen van mensen

De man die de wacht heeft op de *one-man-bridge*, draagt een onvoorstelbare verantwoordelijkheid, hij en hij alleen, torst de zorg over hen die beneden in de buik van het schip even verpozen, op adem komen, de slaap der rechtvaardigen slapen, als muizen in een meelbak. Hij heeft het leven van de bemanning in handen, samen met een multi-miljoeneninvestering, 'zijn' schip. Hij heeft de plicht veilig te varen voor zichzelf en zijn eigen mensen, maar ook aan boord van andere schepen vertoeven mensen, zodat zijn verantwoordelijkheid veel verder strekt dan zijn eigen vaartuig.

Gesofistikeerde instrumenten zijn vanzelfsprekend uiterst nuttig maar er is nog heel wat anders nodig wanneer rondom schepen komen en gaan, koers kruisen, oplopen, vooroverlopen, schepen van honderden meters lengte geladen met gevaarlijke stoffen of andere snelle vaartuigen, immer haastig, die voor niets ter wereld uit koers zouden gaan, zeker niet voor een nietig vissersvaartuig, bromvlieg onder de vogels, ze zijn gebonden aan een tijdschema en dat is heilig! *Time is money.*

De mensen aan boord van de cargo, die eindelijk in de 'lane', de verkeersstroom, enkele richting van het verkeersscheidingsstelsel, terecht komt na een lastig traject door een Noordzee die gebukt ligt onder de bedrijvigheid van de scheepvaart, is opgelucht, met machines op volle kracht en een gevoel van 'oef hier zijn nu eindelijk eens geen tegenliggers' zetten zij hun reis verder en zij zullen voorzeker niet verwachten daar een trailer te ontmoeten, de spanning is eruit. En precies daar valt voor de visser een graantje te pikken. Waarmee we alleen maar willen zeggen dat

vissers daar precies hun aandacht moeten verscherpen, hun uitkijk moeten verdubbelen. Twee verschillende denkwerelden, deze van het schip dat haastig van de zee gebruik maakt om in de kortste mogelijke tijd twee havens te verbinden, en deze van de trailer die de zeebewoont. Geen enkel van deze cargo's die zich eindelijk veiliger achten, hun uitkijk navenant verzekeren, getroosten zich veel moeite om uit de weg te lopen, en ze zijn heel gauw 'tegen boord'!

Meteen rijst de vraag: hoe veilig is dan wel de brug waarop één enkele wachtsman staat? Een enorm kapitaal in de handen van een enkel man en nochtans weten we maar al te goed dat (nagenoeg) alle (scheeps)rampen het gevolg zijn van menselijk falen.

De scheepvaartindustrie kan de meest onwaarschijnlijke aanpassingen uit haar trukendoos halen om het varen alsmaar veiliger te maken, maar ze is niet in staat het menselijk falen uit de wereld te helpen, hoe hard ze daar ook aan werkt. Het *human element* hinkt de techniek achterna. Zoveel is zeker. Het leven aan de wal is ook ingewikkeld zodanig dat mensen er eveneens ononderbroken fouten maken, zich moeten aanpassen aan steeds nieuwe toestanden, maar steeds worden nieuwe regelingen getroffen en dat blijft mogelijk aan de wal, maar met de zee valt niets te regelen dit is het niemandsland, onpersoonlijk, zonder moraal, de zee verzwelgt alles en zal helemaal niks naar je hand zetten, hier krijgt men de smaak van de eeuwigheid, sterft men zonder hoogmoed. Op de wereld buiten de eigen verschansingen heeft de mens geen greep. O ja, als ze haar prijs heeft gekregen wordt ze wel een poosje kalmer, dat weten allen die een tijdje te paard hebben gezeten op

& van de zee

een kiel. Naast de talloze elektronische hulpmiddelen en veiligheidsstelsels zou een systeem moeten aangebracht worden dat de man van de uitkijk, op de *one-man-bridge*, niet enkel wakker houdt, maar bovendien alert genoeg om in te grijpen bij plots opdoemende onveiligheid.

Reeds werd gedacht aan een 'dodemansbel' zoals deze bestaat op de treinen, die de man van wacht zou verplichten om de vijf minuten de bel in te drukken. Grappenmakers stellen voor de oogleden op de brug aan te sluiten op de elektrische stroom om het knipperen met de oogleden te regelen. En waarom zouden we eigenlijk niet regelmatig een stroomstoot doorheen de stoel vande wachtsman jagen?

Vermits de ekonomie veel belangrijker geworden is dan de mens is er ook geen enkel bezwaar dat deze vreemde (sadistische) technieken uitprobeerde worden.

Maar er zijn nog andere facetten aan het wachtlopen. Een wachtman alleen op de brug heeft enkel zichzelf als gezelschap in het nachtelijk duister en het is niet moeilijk zich allerlei schemerachtige voorstellingen voor de geest te roepenuit het rijk der schimmen, die zich zouden kunnen manifesteren in de duistere hoeken van de brug en de waakzaamheid uitschakelen.

Als 't einde van de wacht in zicht is, weerklinkt alweer 'alle hens aan dek, 't is winden.'

Kan men dergelijk regime overleven?

LIN

investeringskredieten: onze specialiteit

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank

Schipbreuk van de Amphitrite

Alexandre Francia, zeeschilder, zette *De schipbreuk van de Amphitrite* op doek, zoals Norbert Hostyn het ons vertelde op pagina 39 van HVB van augustus II. De *Amphitritis* was een gevangenschap dat eind augustus 1833 vertrokken was van Woolwich naar de Engelse straffkolonie in New South Wales. Er waren 136 gestrafte vrouwen aan boord. Het vaartuig was sterk onderbemand.

Buiten *Dungeness* kwam het schip in een zware storm terecht zodat de kapitein besloot het op een zandplaat in het gezicht van Boulogne te zetten. Er kwam een menigte toeschouwers op dagen die wilden helpen, doch de kapitein weigerde kordaat alle hulp uit schrik dat de gevangenen naar Frankrijk zouden ontsnappen. Het schip werd door de woedende zee vernield, alle opvarenden verdwenen in de golven. Slechts drie bemanningsleden konden zich redden.

Over deze ramp werd een marktlied verspreid waarvan de inleiding het verhaal geeft van de gebeurtenis die in het bijhorend lied bezongen wordt. Een verhaal zoals het in die tijd op de markten van Vlaanderen en Nederland bezongen werd.

Droevig lied van den storm en orkaan
Die er gewoed heeft, waardoor een menigte dijken zijn doorgebroken en landen overstroomd, dielden zich als in een zee veranderden, zoowel in Overijsel als in Gelderland, alsook in Noord Brabant, en het wegspoelen in instorten van vele huizen, hoe de mensen op de daken der huizen en schuren hun leven nog behouden hebben; elk riep God aan om hulpen baden om hun leven en velen die met hun huisgezin en vee op de dijk gevlucht zijn. Ook het verongelukken van een Engelsch driemastschip, met 135 gevangenen vrouwen, 12 kinderen en 16 schepelingen, die allen in de zee hun leven verloren hebben. Ook de kloekmoedigheid van een soldaat, die met een touw in de zee zwom om het schip te redden, doch het touw was te kort om naar het schip toe te gaan, maar de kapitein wilde geen touw meer geven, en wees hem van de hand, want hij was bang, dat de gevangenen hem onttoluchten zouden. Ook het verongelukken van een Russisch schip met 750 mensen. Ook het verongelukken van het Engelsche brikship DELUCE aan de Spaanse kust. Hoe de kapitein met enige manschappen van zijn volk over boord zijn geslagen en verdronken; en hoe twee rampzaligen negentien dagen met het wrak hebben rondgezwor-

ven- zonder deksel noch voedsel- hebbende hun leven behouden door het vleesch en bloed hunnen doode kameraden. De kapitein van de Amerikaansche brik WILLIAM THATSZ heeft hen in die staat gevonden en te Vlissingen aangebracht.

Wijders nog een droevige storm uit de stad Canton, men begroot dat er meer dan duizend menschen in die stad zijn omgekomen en meer dan tien duizend huizen vernield zijn.

Op de kleine heuvel aan de noordzijde van Canton stootte de stroom op het kerkhof en de graven omwoelende, joeg dezelve de doorkisten en lijken voor zich uit naar de rivier.

Een toepasselijk lied op het voorgaande:

Een schip kwam van Brittanje aan,
Om naar Zuid-Wallis heen te gaan,
Met veel gevangen vrouwen,
Die daar voor hun verkeerd gedrag,
Moest boeten om steeds elke dag
Daar het land te helpen bouwen.
Het schip nu slingert heen en weer,
En stuit dan op en plonst dan neer,
Door wind en storm gedreven,
Het roer ontwingt de stuurmans hand,
Het wordt door de orkanen overmand,
De schepelingen beven.

Wat angstgeklag, wat bang geweest,
Klonk door het luide luchtruim heen,
Verhief zich op de baren,
Met hulp genoeg, doch afgeweerd,
Door den scheepsvoogd, die geen hulp be-geert

En het onheil wel zou klaren
Intussen zag men op het strand,
Van elke zij, van alle kant,
De mensen samenvloeiën,
Om daar zij het schip in noodweer zien,
Hun alle hulp en bijstand bien,
Wijl de stormwind voort bleef loeien.
Kloekmoedig toont zich een soldaat,
Hij werpt zich na een kort beraad

In zee, en zwemt naar dezen,
Hij vraagt om touw, en neemt zijn keer,
Het is te kort en vraagt nog meer,
Doch wordt nu afgewezen.
De scheepsvoogd en de chirurgijn,
Moest borg voor de gevangenen zijn,
En trouwlijk moest bewaken,
En zijn nu al te zeer beducht,
Dat geen gevangene hun onttolucht,
Lieten alle hulpe staken.
En weigrend stootte hij haar uit
Terwijl de spiegel der kajuit,
Dra werd aan stuk geslagen,
De wind woedt voort, het bruisend schuim
Sloeg met geweld door schip en ruim,
Bij zulke storm en slagen
Het vaartuig kraakt, het barst en splijt,
Het gekerm verheft zich wijd en zijd,
En smooit ras in de golven,
De zee verslindt dat groot geval,
En drie bereiken slechts de wal,
't Is al in zee bedolven.
Weemoedig staart het menselijk oog,
Bij zulk een ramp die 't hart bewoog
Tot innig medelijden.
Tot in de ziele aangedaan.
Zo zal de mensenvriend een traan
Ter nagedachtenis wijden.
Veel schepen waren in de noog,
Veel mensen sterven daar de dood,
Door wind en storm gedreven
Zij riepen al: O, grote God
Help ons toch in dit droevig lot,
Veel raakten om het leven.
Veel mensen zwierven in de zee
De wind en golven nam hen mee
Een elk was diep bewogen
Zij dachten om hun huisgezin
Zij riepen om vrouw en ook om kind,
Met tranen in de ogen
De goede God heeft ons behoed,
Voor verdre ramp van waterloed
Daar elk zat in gevaren
Veel landen werden als een zee,
De mensen waren in angst en wee,
God, wil ons land bewaren

J Klausning



DUITSLAND

Vissersblokkade voor hoger tongkwotum

Omdat het Duitse tongkwotum bijna uitgeput is werd een bijvangstregeling uitgewerkt die bij de vissers in slechte aarde viel. Volgens de regeling mogen zij niet meer dan tien procent tong aan boord hebben. Een zeventigtal vaartuigen blokkeerde tijdelijk de haven van Norddeich (Norden) om uiting te geven aan hun ongenoegen.

Het Duitse tongkwotum in de Noordzee bedraagt niet meer dan 1.650 ton waarop zowat 150 hoofdzakelijke kleinere vaartuigen vissen. Met de tien procent verhoging die de EG toestond zullen zij het niet redden. Naast de vissers zal ook de visafslag van Lauwersoog de gevolgen van de beperking ondervinden. De vangsten van de kleine vaartuigen worden doorgaans verzameld en per koeltransport naar de Nederlandse visafslag gebracht.

IERLAND

Grootste vaartuig uitgebrand

De Veronica (91 m., 4.000 ton, het vlag-

geschip van de Ierse visserijvloot is op een werf in Belfast uitgebrand. De schade is zo groot dat de eigenaars zich afvragen of herstelling nog wel de moeite loont. Op het in Noorwegen gebouwde fabrieksschip werkten veertig bemanningsleden. Het vijf jaar oude vaartuig is eigendom van de Ierse industrieel Kevin McHugh uit Killybegs. De bouw van de moderne vriestreiler heeft ruim 600 miljoen frank gekost.

Tegen vlootinkrimping

Ierland moet zich verzetten tegen de vlootvermindering, opgelegd door de EG, zo luidt de mening van visserijminister Michael Woods. Hij is zelfs bereid daarvoor tegen de Commissie een rechtsgeding aan te vatten. Deze strijdbare taal werd geuit op de opening van de Marine Times Fisheries Exhibition in Killybegs (Ierland). De uitspraak van de minister werd evenwel met de nodige achterdocht aanhoord. Joey Murrin, baas van de Killybegs Fishermen's Organisation zegde evenwel: 'Hoe vlugger de regering op dat niveau ageert, hoe beter.'

GROOT-BRITTANNIE

Mosselvisers vrezen voor toekomst

De mosselvisers in het Britse Conwy maken er zich zorgen over dat de EG-wetgeving met betrekking tot de mosselkweek wel eens het einde kan betekenen voor hun visserij. Recent onderzoek heeft immers aangetoond dat het Conway-estuarium niet voldoet aan de EG-standaardeisen voor de aanvoer van mosselen. Het kweekgebied kreeg een C-label opgeplakt, hetgeen betekent dat schelpdieren die daarvandaan komen slechts voor consumptie in aanmerking komen als ze vooaf nog twee maanden in deugdelijker water gelegen hebben.

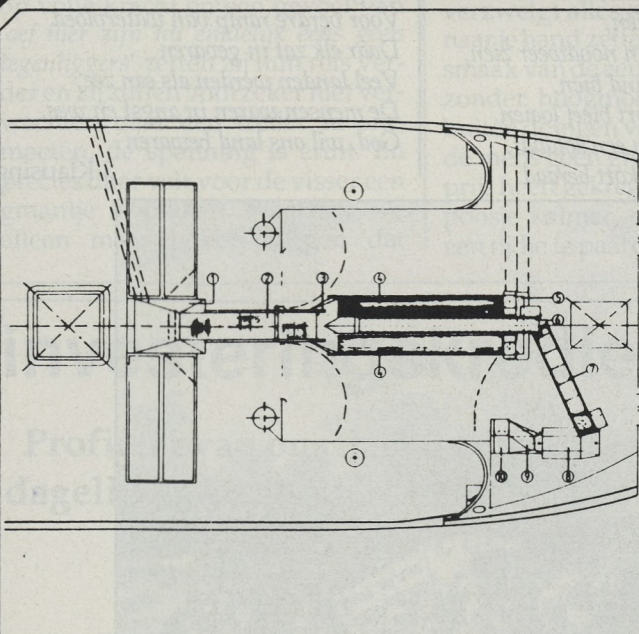
PERU

Privatiseringen

De Peruaanse regering van president Alberto Fujimori is van plan Pescaperu's werelds grootste producent van vismeel te privatiseren. Depresident wil immers alle staatsondernemingen van de hand doen. Vorig jaar produceerde de firma 500 000 ton vismeel.

Vangstverwerkingsapparatuur

Van Rijn ontwerpt, fabriceert en installeert...



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

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

Scheepmakerstraat 13 - 2222 AB Katwijk aan Zee
Telefoon 01718 - 207 00 - Telex 39454 rijnl - Telefax 01718 - 323 19



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



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



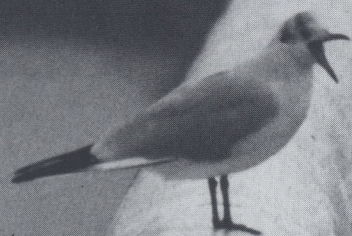
Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

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.

Yes, we can beat the feeling!