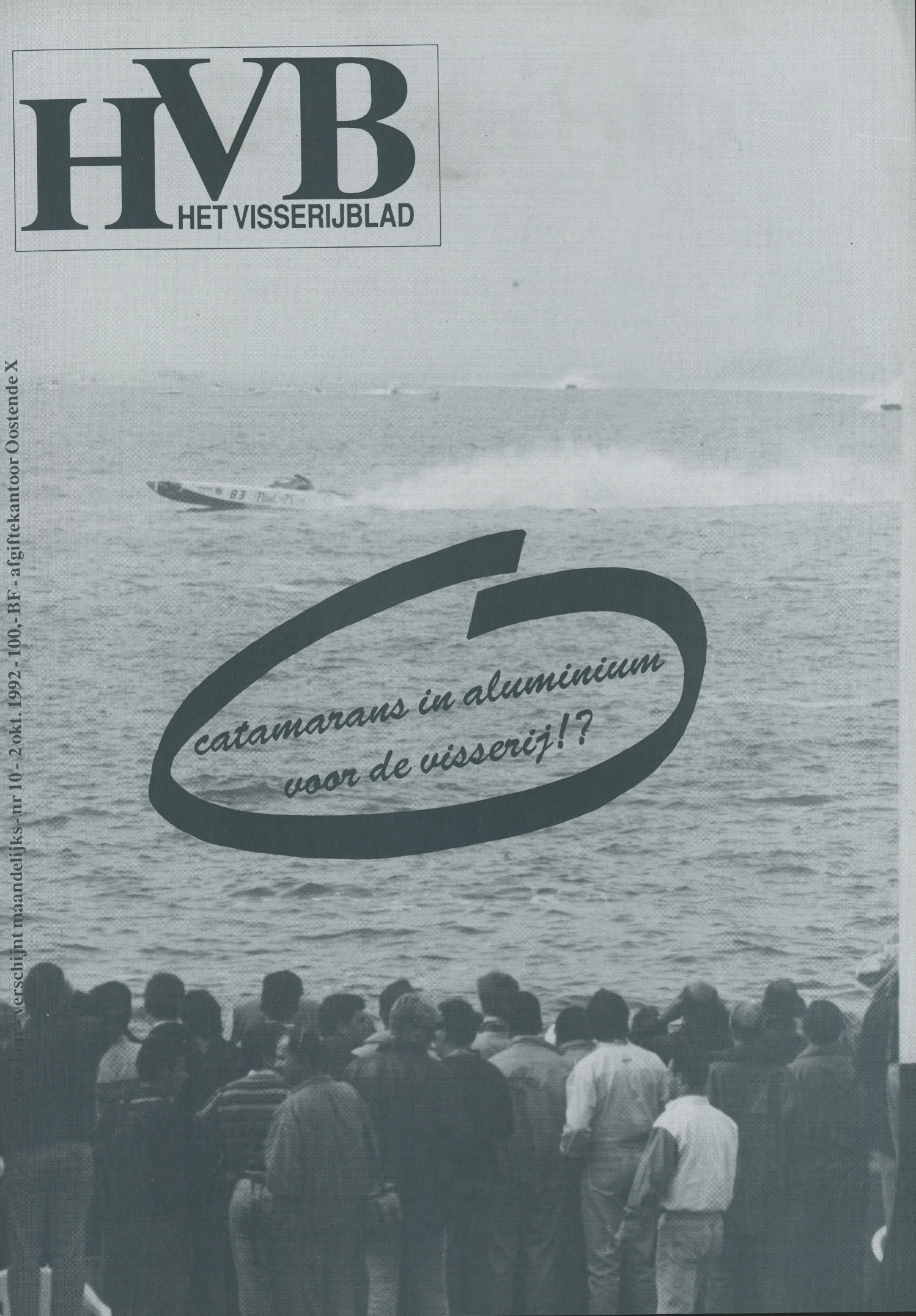
HVB
HET VISSERIJBLAD



catamarans in aluminium voor de visserij!?

verschijnt maandelijks - nr 10 - 2 okt. 1992 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

Hulp in Nood

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

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

Kantooruren: dinsdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



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

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

HVB
HET VISSERIJBLAD
onafhankelijk magazine van de zee
Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove
REDAKTIERAAD: Marc Loy, Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Walter Debrock, Roger Decleer, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, 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 bronvermelding.

ISSN: 0776-6912

SEAPRINT
H. BAELSKAAI 2
8400 OOSTENDE
Tel: 059/ 32 55 59
Fax: 059/ 32 17 52
is verantwoordelijk voor het werven van publiciteit, de verzending en de technische realisatie van Het Visserijblad
Openingsuren: elke werkdag van 9 uur tot 12.30 uur.

Abonnementen!

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; Switzerland: F 83; U.K.: £32.

Omslagfoto: Guido Walters

editoriaal

HET ARTIKEL OVER de uitverkoop van de Oostendse vissersvloot (HVB nr. 9, 4 sep. '92 ps 5 - 7) heeft voor de nodige opschudding gezorgd. In dat artikel toonden we aan dat tussen 1987 en het einde van 1992 veertig vissersvaartuigen die regelmatig de haven van Oostende opzoeken, voor altijd zullen verdwenen zijn. De gevolgen voor de vissershaven van Oostende blijken katastrofaal te zijn.

De reakties die we daarop mochten noteren, vallen in drie kategorieën uiteen. Een eerste groep mensen is de mening toegedaan dat we daarover niet mogen schrijven. Zo'n artikel is 'slechte publiciteit voor de sektor', zo heet dat dan. We kennen ze, die mensen. Sinds we de redaktie van dit blad op ons namen, worden we overspoeld met goedbedoelde raadgevingen... meestal om ons te zeggen waarover we niet mogen schrijven. Mochten we die raadgevingen opgevolgd hebben, dan zou HVB een dun, een zeer dun, blaadje geweest zijn. Soms zijn die zgn. goedbedoelde raadgevingen blijkbaar niet genoeg en dan wordt er gedreigd. Dat helpt zo mogelijk nog minder. Van zodra die bedreigingen ons ter ore komen (want we vernemen die meestal via derden) worden de pennen hier weer eens geslepen. Zij mogen dan al hun kop in het zand steken, wij hebben ze gezien!

Een tweede soort mensen reageert heel anders. Zij voegen dit artikel bij het visserijdossier en gaan aan de slag om de zaak een positieve wending te geven. Zo'n mensen vormen een minderheid, — ik zou bijna zeggen, een zeldzaamheid — maar ze bestaan. Op die mensen valt ook wel één en ander af te dingen, maar het is met hen dat er verder gewerkt moet worden, zoveel is duidelijk.

De derde — veruit de grootste groep, en het is deze groep die ons zorgen baart — wordt gevormd door de mensen die zich machteloos voelen tegenover hetgeen er gebeurt. Machteloosheid is het overheersende gevoel geworden in visserijmiddens. Het verlies van schepen aan derde landen, de saneringen, de kwota... Niets aan te doen.

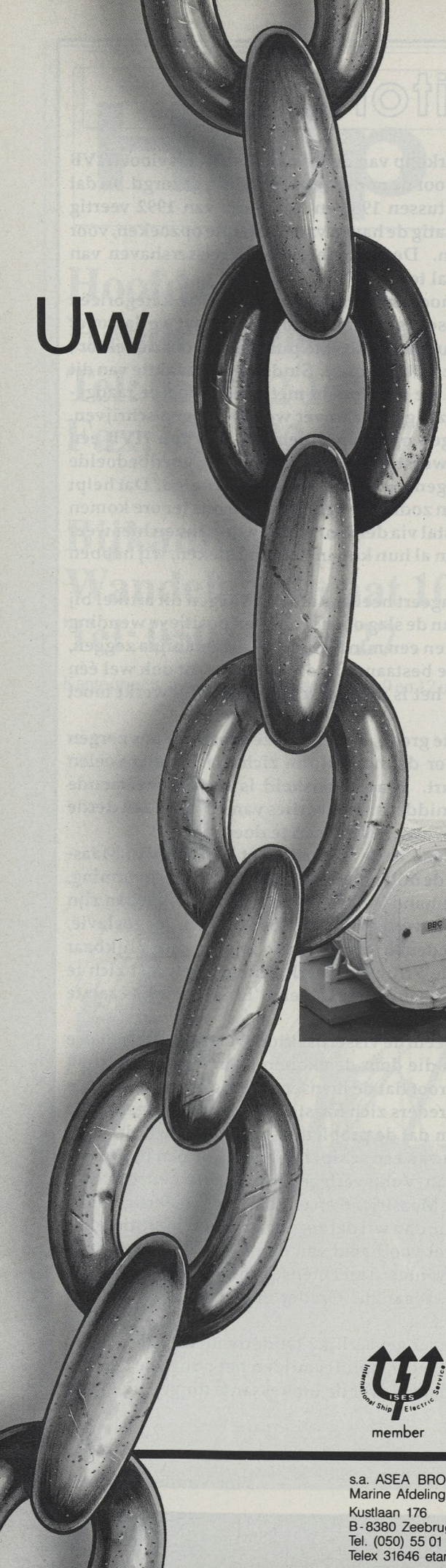
Machteloosheid. En niet alleen in de visserij. Het Verdrag van Maastricht, de ekonomische krisis, de milieuverloedering, de staatshervorming, de onzekere toekomst... Niemand is daar erg tevreden mee. En dan zijn er nog de problemen die iets verder van ons bed liggen: Joegoslavië, hongerende volkeren... Redenen voor kritiek zijn er dus blijkbaar genoeg, maar nog nooit is de kritiek zo sterk geneigd geweest zich te laten overweldigen door matte onlustgevoelens. 'Er is toch niets aan te doen'.

Het is duidelijk dat dit probleem de visserijsektor overstijgt. De malaise is algemeen. De problemen die door de ekonomie en door de politiek gesteld worden blijken zo groot dat de mensen, ook de ondernemers en politici, afhaken. Wanneer reders zich haasten om een slopingspremie aan te vragen, wil dat zeggen dat de problemen zo groot geworden zijn dat ze hun taak (het uitreden van een schip) niet meer kunnen opnemen. Wanneer er in de Kamer van Volksvertegenwoordigers gedebatteerd wordt over het 'Verdrag van Maastricht' en er komen geen dertig volksvertegenwoordigers opdagen, dan wil dat zeggen dat ook de politici er de brui aan geven. Zowel in het voorbeeld van de reder als in dat van de politicus worden we gekonfronteerd met mensen die niet het werk doen dat van hen verwacht wordt. Waarom? Omdat 'er toch niets aan te doen is'. Machteloosheid.

Het fenomeen is boeiend, maar gevaarlijk. Ondernemers ondernemen niet meer, vissers vissen niet meer, politici mijden het politieke debat... en van ons wordt verwacht dat we over de interessante dingen niet meer schrijven.

Wat is hier aan de hand?

Flor Vandekerckhove



ABB

ASEA BROWN BOVERI

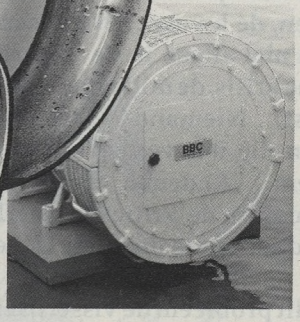
Uw met de Belgische havens

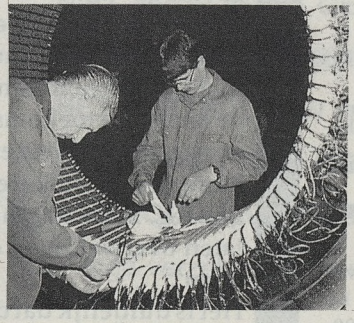
ANTWERPEN - BRUSSEL - GENT - ZEEBRUGGE

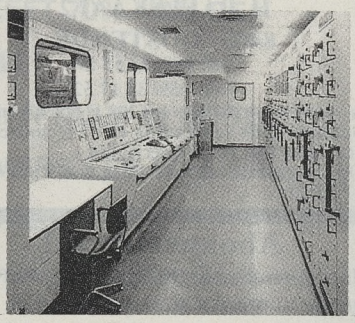
Vakkennis, ervaren specialisten en professionele serviceverlening maken van Asea Brown Boveri Etamo uw beste keuze voor alle herstellingen aan:

ELEKTRISCHE EN MECHANISCHE UITRUSTINGEN, 24 uur op 24.

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







en met de scheepsbouw

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

ISES International Ship Electric Service
member

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

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

Belangrijke Franse tonghaven aan de Golf van Biscaje

In onze bekende serie: De onzekere toekomst van...

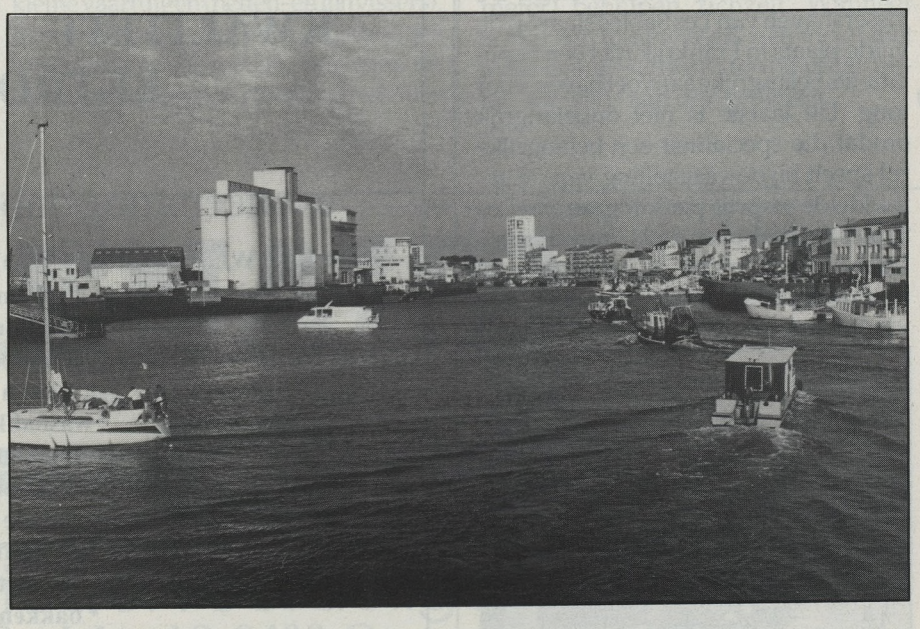
Les Sables d'Olonne

"Badplaats en drukke vissershaven op een smalle landtong met duinen tussen een vroegere lagune (zoutmoerassen) en de Atlantische Oceaan" lazen we in een toeristische gids ,voor ons vertrek naar Les Sables d'Olonne. We hebben het met eigen ogen gezien en beamen dat de badplaats over een riant strand beschikt dat zich over een brede bocht van ruim twee kilometer uitstrekt. Maar een bezoek aan Les Sables d'Olonne zou onvolledig zijn zonder een kennismaking met de plaatselijke visserij.

DE HAVEN VAN Les Sables d'Olonne kwam twee jaar geleden bij ons in het nieuws toen de Z.596 *De Zwerver* opgeleid werd en in Les Sables een week aan de ketting lag tijdens de *tongoorlog* in de Golf van Biscaje. De grote treiler zou binnen de voorbehouden 12-mijlszone hebben gevist. Uiteindelijk werden reder *Casier* en zijn bemanning vrijgesproken. Sindsdiens is het rumoer rond de Belgische aanwezigheid in de Golf stilgevallen. De voorbije twee jaar konden onze grote bokker ongehinderd het Golf-kwotum opvissen.

Spaanse vis

Zonder het vooraf te beseffen logeerden we in *La Chaume,* de wijk van de vissers rondom de *Arundeltoren* en het 17de eeuwse fort *St.-Nicolas,* van Les Sables gescheiden door de vaargeul. De bewoners maken dan ook veelvuldig gebruik van de *Taxi Cat* om de ☞



Bokkenvaartuig te koop

Geheel vernieuwd in 1991: nieuwe motor, nieuwe schroefas...

Voor meer inlichtingen:

058 / 23 57 14

Van 9 tot 12 uur
(indien niet ernstig, zich onthouden)

Te Koop:

2 x ABC-motoren:

type 6 MDX - elk 375 pk à 600 t/min met klasse Lloyds

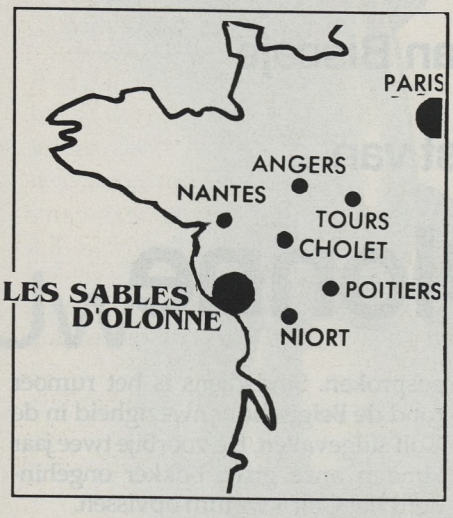
2 x Reintjes koppeling: type Hö-U - 2:1

2 x luchtflessen

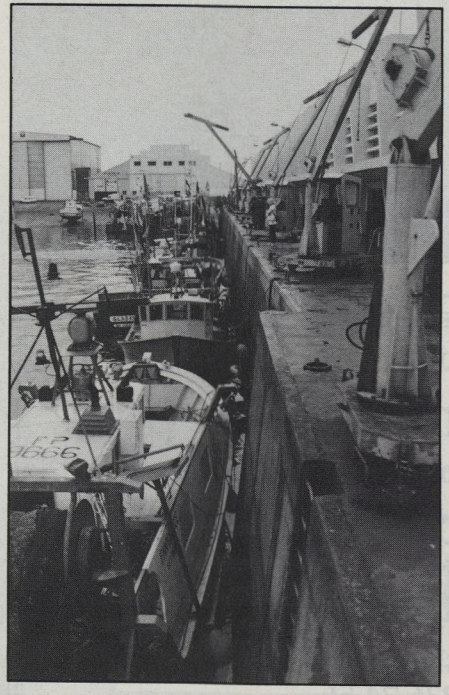
Alles draaiend te bezichtigen te Antwerpen

Tel. 03 / 236.74.56

Fax. 03 / 236 96 67



overkant en de vismijn te bereiken. Op elk ogenblik is het vissersvolk op de hoogte van de dagaanvoer. Elke avond hangt de lijst voor al wie het zien wil uit naast het dienstrooster van het vismijnpersoneel aan de loopbrug naar de overzetboot. De betrokkenheid van de bevolking met de visserij is dan ook rechtevenredig met het ekonomische belang van de havenaktiviteiten. De vissershaven van Les Sables staat op de vijfde plaats in Frankrijk met een reputatie als belangrijke aanvoerhaven voor tong. Dit laatste is niet onbelangrijk omdat die specialiteit een belangrijke rol speelt bij de vaststelling van de gemiddelde visprijs per kilogram. In Les Sables ligt die boven de 21 Franse Franc. Daarentegen moet de nabijgelegen sardinenhaven *Saint-Gilles de Croix* vrede nemen met circa 13 Franse Franc.



De loskade aan de vismijn van Les Sables. Lossen en wegwezen. (Foto gw)

In Frankrijk wordt aan dit cijfer meer belang gehecht dan bij ons. Niet alleen om de status, maar vermoedelijk ook als argument om geld los te krijgen van de centrale overheid.
De gerichte tongvisserij van *"Les Sablais"* levert in de huidige omstandigheden ook de nodige kopzorgen op. Daar houdt het echter niet mee op. Ook de aantrekkingskracht van de Spaanse havens is voelbaar in Les Sables. De visgronden liggen zowat halfweg. Tot welke toestanden dat kan leiden, daar kunnen ze in *La Rochelle* over meepraten. In ons volgend nummer gaat HVB daar trouwens dieper op in. Havenkapitein *Jean-Pierre Baret* windt er geen doekjes rond als hij onomwonden debiteert dat we binnen afzienbare allemaal Spaanse vis eten.

Nummer vijf

De belangrijkste Franse visaanvoerhavens zijn *Boulogne, Lorient, Concarneau* en *Le Guilvinec*. Les Sables heeft zich qua omzetcijfer opgewerkt naar de vijf- ☞

IS DIT EMBLEEM U ONBEKEND ???

Dan zijn voor u de begrippen als
KWALITEIT
BETROUWBAARHEID
SERVICE

eveneens nog onbekend

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

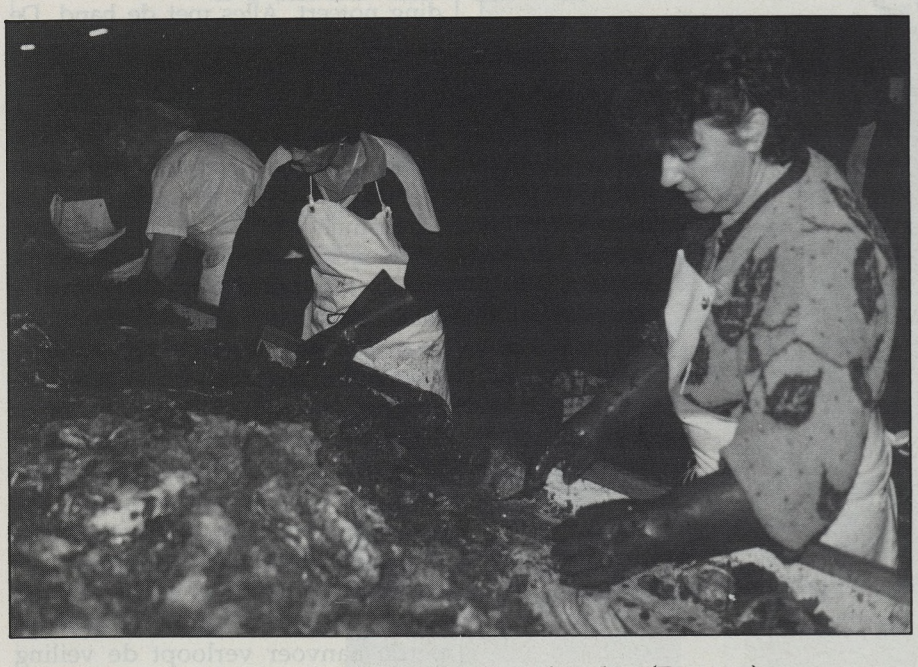
*** afvoergoten en afvoerputten**
*** rekken en fileertafels**
*** wasbakken en lavabo's**
*** rookkarren & andere**
*** kooksystemen**
*** allerhande transportbanden**
*** visfileerlijnen**
*** vissorteersystemen**
*** bakkenwasmachines**
*** pneum. afvalcanons**
*** inbliksystemen**
*** viswassysteem**

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

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

VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT

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



Het sorteren van de vis gebeurt door vrouwenhanden. (Foto gw)

de plaats. Vorig jaar was het *"Centre de Marée"* goed voor een aanvoer van 9.500 ton vis en een besomming van 1,2 miljard frank, cijfers in de orde van de resultaten van de Oostendse vismijn.

De lokale vloot telt 141 grotere en kleine vaartuigen (netten- en lijnvissers), waarvan bijna de helft kustbootjes (minder dan 12 meter), die voor de aanvoer instaan. Van (ver)nieuwbouw is ook hier nauwelijks sprake meer. Dit jaar kwam er nog één nieuw vaartuig in bedrijf.

Visveiling

De werking van het *Centre de Marée*, zeg maar de vismijn, is in handen van de *Chambre de Commerce de La Vendée* die er 120 mensen tewerkstelt.

Om vier uur in de morgen gaan de poorten open. Soms ook om middernacht als de aanvoer groot is. Een vast uur is er niet. Het komt er op aan dat de vis gelost en gesorteerd is (door vrouwenhanden) op het ogenblik dat de veiling start. Bij een aanvoer lager dan 10.000 kg is dat om 7 uur. Bedraagt de aanvoer meer dan 30.000 kg dan komen de roepers al om 6 uur in aktie. De lengte van de loskaai is beperkt. De vaartuigen moeten dus snel van plaats verwisselen. Voor de vislossers komt het er op aan zo snel mogelijk de grotere vaartuigen (meer dan 20 meter) en de *chalutiers* (12 tot 20 meter) te lossen. De kleinere vaartuigen of (minder dan 12 meter) behelpen zichzelf. Wanneer echter een tonijnvissers zich meldt met maar eventjes 20 tot 25 ton is het natuurlijk alle hens aan dek geblazen. ☞

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



Een vaartuig voert 4.000 kg ansjovis aan. Een menselijke ketting staat in voor het lossen van de bakjes. (Foto gw)

In tegenstelling met de verplichte veiling bij ons komt in de Franse havens niet alle aanvoer op de vloer. Een gedeelte vertrekt onmiddellijk naar de verwerkingsbedrijven. De vis die wel op de veiling komt wordt door de *crieurs* aan de man gebracht. In Les Sables zijn ze met vijf. Het is hun rol de vis zo duur mogelijk te verkopen. Om vermoeidheidsverschijnselen op te vangen lossen ze elkaar regelmatig af. Zij worden bijgestaan door twee tegenschrijvers. De ene maakt ter plaatse de leveringsbon voor de koper op, terwijl de tweede man de gegevens voor de boekhouding noteert. Alles met de hand. De roeper zet de prijs. *"Le crieur"* kent zijn kopers. Een hoofdknik, handgebaar of andere beweging volstaat om de rekenkundige waterval te stoppen. Omstaanders merken het signaal nauwelijks op.

De vismijn van Les Sables biedt niet voldoende plaats om alle vis uit te zetten. Na toewijzing ruimen de kisten de plaats voor een een nieuwe lading. Zo gaat het ononderbroken door tot 10 of 11 uur. Een sliert kopers volgt de veiling op de voet. Het zijn er een dertigtal. Daarnaast zijn er bijna evenveel kleine kopers (detailhandelaars) die zich verenigden in een coöparatieve voor samenaankop. Hun vertegenwoordigers kopen doorgaans de kleinere partijtjes op. En dat zijn er nogal wat.

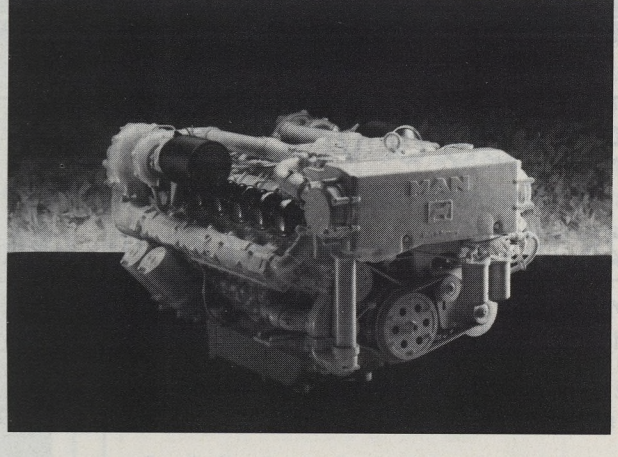
Niettegenstaande een sterk versnipperde aanvoer verloopt de veiling merkwaardig vlot. Zelfs de soms hinderlijke aanwezigheid van talrijke toeristen die zich op verboden terrein bevinden (*Entrée interdite*) wordt met een opvallende gelatenheid getolereerd.

(gw)

VALCKE INDUSTRIES N.V.

MAN

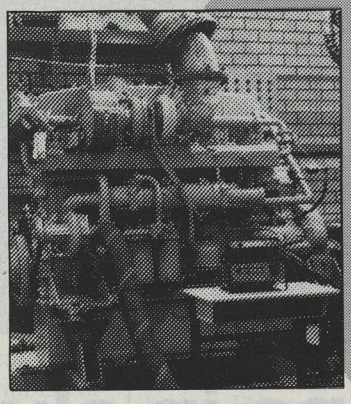
Dieselmotoren voor marine & industrie

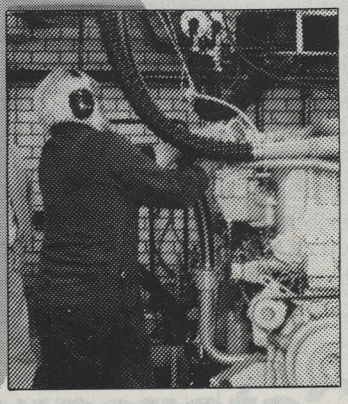


- Agent van Mercedes-Benz, mtu, MAN
- Revisie - onderhoud - herstelling van alle merken dieselmotoren o.a. Deutz, MWM, A.B.C., MAN, enz...
- Inbouw scheepsmotoren, keerkoppelingen, scheepsaggregaten
- Konstruktie van stroomaggregaten, pompgroepen
- Mechanische konstrukties, plaatwerken, laswerken, draai- en freeswerken.

Victorialaan 3B - 8400 Oostende — Tel.: (059) 32 18 14 — Fax: (059) 32 11 35

MITSUBISHI EN PADMOS HEBBEN AL 20 JAAR ERVARING MET VOORUITGANG









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

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

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

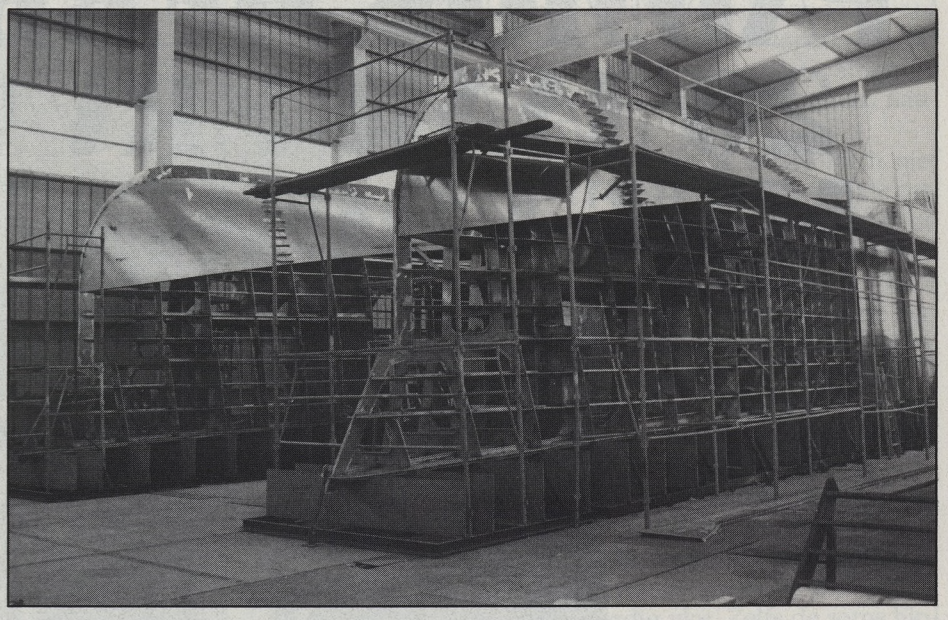
MACHINEFABRIEK PADMOS BV HOLLAND

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

"Officieel dealer Mitsubishi dieselmotoren"

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

Scheepswerf OCEA in Les Sables d'Olonne gooit het over een andere boeg



De 27,5 meter lange catamaran voor visserijonderzoek in aanbouw. De konstruktie staat op zijn kop. Eenmaal de rompen klaar worden ze omgekeerd om de opbouw uit te voeren. (Foto gw)

Catamarans in aluminium voor de visserij

De Quai E. Garnier in Les Sables d'Olonne is vergelijkbaar met de Oostendse Visserskaai. Maar over 't water staan een aantal haven- en visserijgebonden bedrijven. De frisse architectuur van het OCEA-gebouw laat zich opmerken. We wisten dus onmiddellijk waar ons te melden. We kenden immers het bestaan van de scheepswerf, maar je moet hoe dan ook het bedrijf nog weten te vinden. In Frankrijk kan dat al eens problemen opleveren ondervonden we al eens in het verleden toen we een afgelegen tarbotkwekerij in Bretagne wilden bezoeken[1]. Goddank hier geen zoektocht. Voor drie Franse Frank sta je met de gestroomlijnde Taxi Cat in minder dan één minuut aan de overkant.

TIJDENS ONZE REIS langs de Atlantische kust stond een bezoek aan de scheepswerf OCEA geprogrammeerd. Het is een gespecialiseerd bedrijf dat vijf jaar geleden ontstond uit de overname van twee oudere werven die ten gevolge van de algemene malaise in de Franse scheepsbouw wellicht geen overlevingspotentieel meer bezaten. Het nieuwe management gooide het over een totaal andere boeg. De slagzin *"Le profil de l'avenir"* moest een nieuwe generatie visserijcatamarans in aluminium aangekondigen. De geavanceerde vaartuigen werden, hoe kan het ook anders, sceptisch onthaald. Er was heel wat overredingskracht van doen om de eerste exemplaren aan de man te brengen. Ondertussen liepen toch al vijf vaartuigen van stapel en is een tweerompig onderzoeksschip in aanbouw. ☞

Voordelen

Enkele jaren geleden bouwde OCEA een eerste reuze-catamarans van 21 meter voor de visserij. Het waren vaartuigen uitgerust met *powerblocks* en netwerk voor de visserij met staande netten.

De voordelen van de catamarans bleven niet onopgemerkt. Het opslaan van kilometers netwerk naast een gekoelde bergruimte voor de vangst stelde de bouwers niet voor ruimtelijke problemen. Bovendien gedragen de vaartuigen zich voorbeeldig op de woelige Atlantische Oceaan. PDG *Roland Joassard* verzekert ons dat nog geen enkel van de bij hem gebouwde vaartuigen de visserij moest afbreken onder druk van de weersomstandigheden. Meteen somt de direkteur ook de andere voordelen van de catamaran op. De tweerompsboot verdraagt een zware lading. De stabiliteit is uitzonderlijk goed en het werkdek ruimschoots voldoende groot. De vaarsnelheid ligt hoger dan bij vergelijkbare vaartuigen. Voor de voortstuwing beschikt het vaartuig over twee *Saab-Scaniamotoren* van 250 pk (bij 1.800 toeren). Niet te onderschatten zijn de beperkte exploitatiekosten en de onderhoudsvriendelijke konstruktie. Allemaal voordelen die een prijskaartje van pakweg 45 miljoen Belgische frank moeten rechtvaardigen.

Steeds groter

OCEA is telt een vijftigtal werknemers. Een fatsoenlijke KMO. In een afzonderlijk atelier werkt een gekwalificeerd team de computerplannen voor de catamarans uit. Metaalkonstrukties van kop tot staart in aluminium. Onlangs verliet de 21,5 meter lange *Okata* de werf. Bouwnummer 5. De opdracht kwam van een rederij uit La Rochelle, op zoek naar een geschikt vaartuig voor de visserij op heek en tong in de Golf van Biscaje. De catamaran heeft tijdens de achtdaagse reizen acht komfortabel gehuisveste bemanningsleden aan boord. Het ruim bergt 10 km netten voor de visserij op heek, 25 km netten voor de tongvisserij en nog eens 5 km netwerk voor diverse aktiviteiten in een holte van 60 kubieke meter. De vangsten worden in kisten bewaard in een gekoeld visruim (0°) van 70 kubieke meter. Ook voor een brandstofvoorraad van 60 *kubiek* was nog plaats. Dit om aan te tonen dat het niet aan ruimte schort. De volgende stap voor OCEA is de bouw van vaartuigen van 23 meter die over nog meer berg-en opslagruimte beschikken.

Momenteel staat een onderzoeksschip met een lengte van 27,5 meter op stapel voor *Ifremer*, een overheidsinstelling voor visserijonderzoek. Met dit vaartuig wil *Ifremer* research verrichten in de Middellandse Zee. Voor OCEA vormt de opdracht de aanloop naar nieuwe opdrachten.



De aluminium catamaran van 21,5 meter "Okata" uit La Rochelle, afgemeerd in de haven van Les Sables d'Olonne. (Foto gw)

Smederij

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel.: 059/32 25 23

Zetel: schelpenlaan 12, 8401 Bredene. Tel.: 059/32 17 69



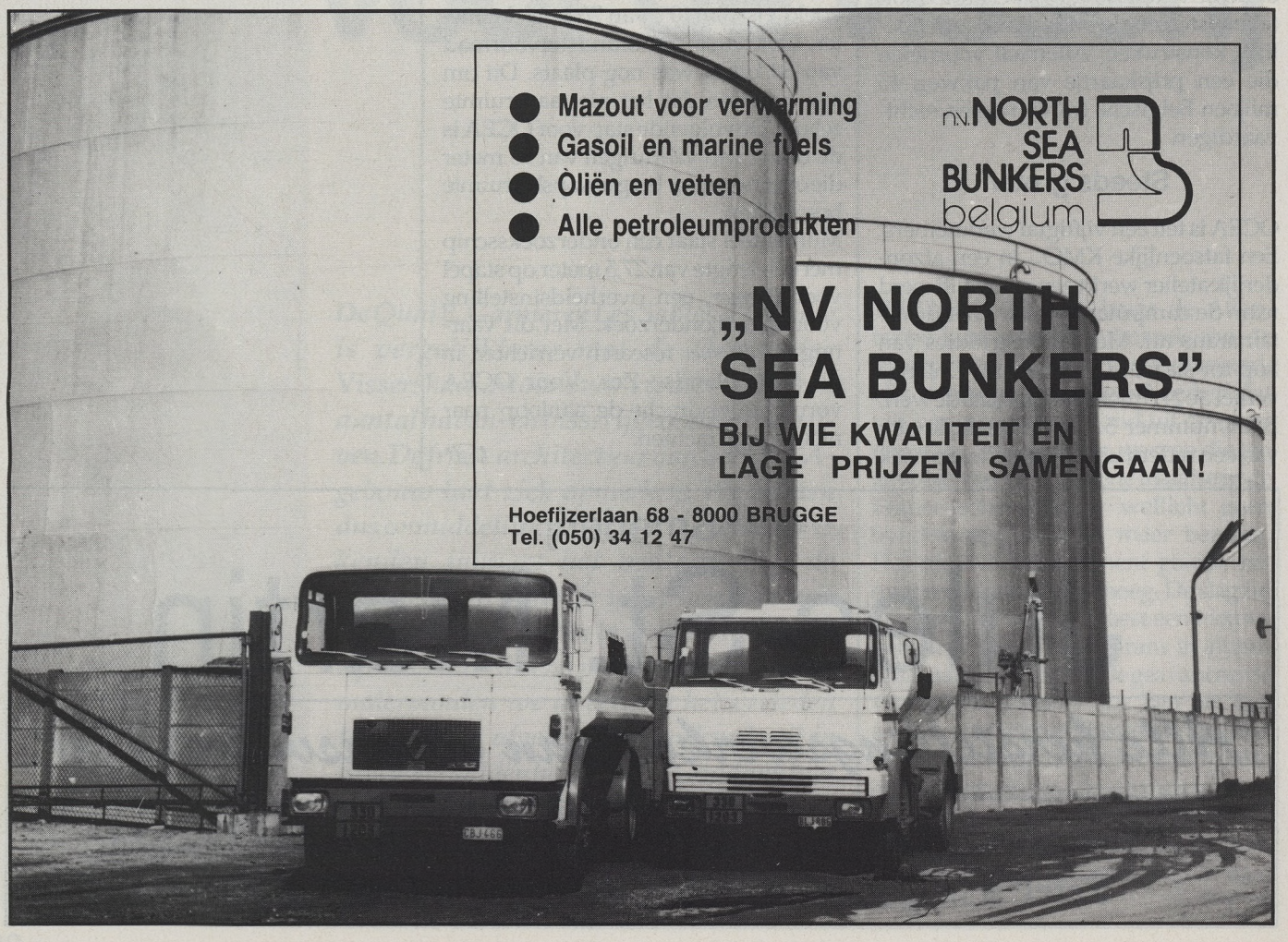
De hoofdzetel van de scheepswerf OCEA aan het visserijdok van Les Sables d'Olonne. De konstruktiehal voor de catamarans ligt iets verderop. Op de voorgrond Taxi Çat die voor de overzet zorgt. (Foto gw)

Ook boomkorren

Volgens de technische informatie zijn de catamarans ook geschikt om te korren. Direkteur *Joassard* bevestigt dat het aanbrengen van bomen van 10 meter geen problemen stelt. *"De uitzonderlijke stabiliteit van een catamaran sluit de boomkorvisserij geenszins uit. Ook de Noordzee is een geschikt werktterrein voor dergelijke vaartuigen"* voegt hij er nog aan toe. Het is hem immers niet onbekend dat de boomkorvisserij bij ons diep is ingeworteld. In de toekomst wil OCEA niet alleen grotere catamarans bouwen voor de visserij, maar ook voor andere doeleinden. Momenteel onderzoekt de staf ook de mogelijkheid om een trawlingversie op de markt te brengen. Pas dan wordt het interessant om de Belgische en Nederlandse markt te bewerken, zien we de OCEA-topman reeds denken. Als wij de man inlichten over de negatieve toekomstperspektieven van de Belgische scheepsbouw verstrakt zijn blik. De gevolgen van het verval van de scheepsbouw kent hij wellicht als geen ander. Hij weet welke harde noten de bedrijven te kraken krijgen als de financiële ruggesteun voor nieuwbouw ontbreekt.

Was het in die omstandigheden geen riskante onderneming om technologische vaartuigen met een nieuwe design te lanceren? Direkteur *Joassard* schudt met het hoofd. Een duidelijk antwoord blijft hij schuldig. (gw)

[1] Zie HVB NR 2, Februari 1990, Pieters Visbedrijf bedrijft aquacultuur in Bretagne - Tarbot uit de kinderkamer.



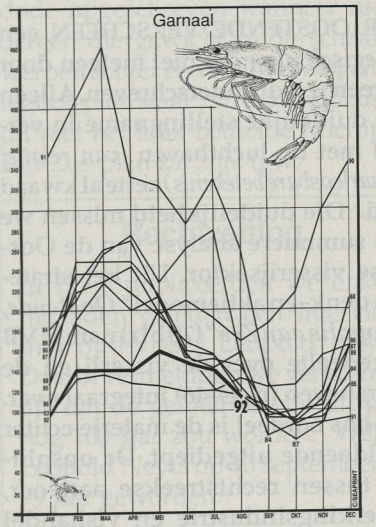
Garnaal wordt goedkoop

VANUIT HET STANDPUNT van de konsument ziet het er goed uit. Men mag zich de komende weken aan goedkope garnaal verwachten. Voor de vissers wordt de lage prijs gekompenseerd door de ruime aanvoer. Voor de duidelijkheid drukken we nogmaals de grafiek en de tabel af van de gemiddelde garnaalprijzen op maandbasis. Daaruit blijkt dat de garnaal in 1992 (vette lijn) nooit duur was. Zelfs tijdens de duurste garnaalmaanden (maart-april) lag de officiële garnaalprijs (groothandelsprijs in de vismijnen) ver beneden de prijzen die vorig jaar voor de schaaldieren werden betaald. Traditioneel is Noordzeegarnaal goedkoopst net voor de paartijd (september-oktober). Ook vorig jaar waren de prijzen uitzonderlijk laag, maar toch nog iets hoger dan in de jaren '84 en '87. Hoe de garnaalprijs dit jaar verder evolueert valt af te wachten. Vast staat dat de prijs nòg lager kan. (gw)

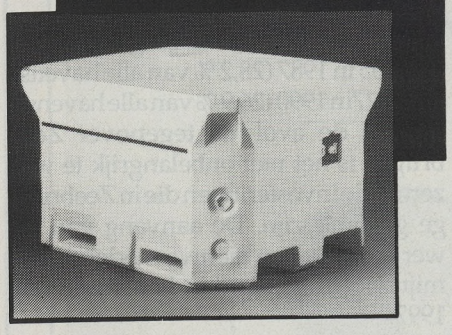
GEMIDDELDE GARNAALPRIJS 1983-1992

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
JAN	98	180	127	104	154	128	166	160	354	96
FEB	133	207	248	186	224	192	235	218	**407**	139
MAA	135	255	248	170	260	227	236	228	**461**	140
APR	129	274	248	145	269	200	217	243	333	140
MEI	126	226	215	200	211	214	195	197	324	153
JUN	120	263	144	157	153	159	168	209	285	158
JUL	121	278	152	121	143	155	157	192	329	149
AUG	116	148	145	132	157	124	117	169	257	115
SEP	96	76	99	124	89	94	103	185	128	?
OKT	100	86	90	126	71	93	89	216	84	?
NOV	103	99	93	154	88	118	111	300	88	?
DEC	178	140	125	164	163	210	163	345	92	?
JAAR	117	149	124	139	118	132	128	207	256	?

¤ BRON: Vergelijkende Zeevisserijstatistiek - Dienst voor de Zeevisserij, Oostende



DYNO STROMBERG



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

H H H
Haasnoot
Handelsonderneming
Holland

Hoefblad 85, 2231 WR Rijnsburg (NL).
Tel.: (31)1718-30663,
Autotel.: (31)6-52702424,
Fax: (31)1718-34809.

Herdenking 150 jaar wet op de Zeevaartpolitie

In Oostende werd ter gelegenheid van het 150-jarige bestaan van de wet op de Zeevaartpolitie een akademische zitting georganizeerd door het *Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart* (Ministerie van Verkeer en Infrastruktuur). Bestuursdirekteur kapitein J. **Vynckier**, hoofd van de Dienst Scheepvaartveiligheid, hield een lezing waarin hij een historisch overzicht bracht van de ontwikkeling het Waterschoutambt tot de uitbouw van een modern in maritieme kwesties gespecialiseerd politiekorps. Spreker betreurde dan ook dat de dienst nog steeds niet beschikt over een robuust vaartuig om in alle weersomstandigheden toezicht te houden in de territoriale zee en in de voorbehouden ekonomische (visserij)-zone. Prof. dr. C. **Fijnaut** boeide het publiek met beschouwingen over de onduidelijke toekomst van de Zeevaartpolitie in België. *"Moet de Zeevaartpolitie op zichzelf blijven bestaan of opgenomen worden in de reguliere politie?"* was het tema dat hij uitdiepte. Het is trouwens een onderwerp dat binnen het korps aktueel is sinds een minister de mogelijkheid naar voor schoof om de Zeevaartpolitie bij de Rijkswacht onder te brengen.

Het huidige kader van de Zeevaartpolitie telt 248 funkties, te weten 2 hoofdwaterschouten, 4 eerste waterschouten, 9 adjunktwaterschouten of waterschouten, 217 eerste luitenanten, luitenanten, brigadiers en agenten der zeevaartpolitie en 16 administratieve krachten. Het varend personeel van de politievaartuigen wordt ter beschikking gesteld door het Loodswezen. (gw)

Nieuwe Z.462 Zeeparel

De bestaande Z.462 Zeeparel wordt binnen afzienbare tijd vervangen door een nieuw vaartuig. De bouwopdracht werd onlangs getekend. Het wordt een nieuwe bokkentreiler met een motorvermogen van 810 pk. Het uit de vaart te nemen schip beschikte tot voor kort over een geregistreerd vermogen van 600 pk. De rederij Het Zeepareltje NV (Groep Pauwaert) maakte zopas gebruik van de mogelijkheid om het werkelijk vermogen van de ABC-motor te laten registreren. Het nieuwe vaartuig krijgt dan tien procent minder vermogen dan het uit de vaart te nemen vaartuig.

Nieuw: strategisch denk- en aktiemodel voor de ontwikkeling van het stadsgewest Oostende

Ondermaatse analyse van de Oostendse visserijsektor

OVER OOSTENDE VERSCHEEN een *strategisch plan* dat niet meteen door iedereen wordt onderschreven. Alleen al de duidelijke stellingname in verband met de luchthaven *(van relatief verwaarloosbare betekenis)* zette al kwaad bloed. Die duidelijkheid missen we in de summiere analyse van de Oostendse visserijsektor. Uit het strategisch denk- en aktiemodel *"Oostende, Micropolis aan Zee"* (70 blz) nam HVB het gedeelte over de visserij en de vissershaven (p. 44-46) integraal over. Naar ons oordeel is de materie echter onvoldoende uitgediept. De opsplitsing tussen rechtstreekse aanvoer, verwerkingsindustrie en vishandel (import-export) ontbreekt. Van de grootste visverwerkerde bedrijven (Morubel, United Food en La Couronne) kan zelfs gezegd worden dat ze niet eens havengebonden zijn. Toch vertegenwoordigt de som van de omzet van deze bedrijven een veelvoud van de rechtstreekse aanvoer. Over *de impakt van* investeringen voor de renovatie van de vismijn door de overheid en de modernisering van de pakhuizen door de privé-handelaars wordt met geen woord gerept. Geen cijfers over de globale omzet van de pakhuisgebruikers, de overheidsinvesteringen en -subsidies en de komplementaire bedrijven. Als "sektoriële analyse" vinden we de opsomming van reeds op ruime schaal bekende gegevens dan ook ondermaats en onvolledig. Oordeel zelf.

- De visserij en de visserijgebonden industrie zijn van groot ekonomisch belang voor Oostende. De toegevoegde waarde is de laatste jaren blijven stijgen en vertegenwoordigt meer dan 10 % (1,2 miljard) van de toegevoegde waarde van de stad en meer dan 7 % van de toegevoegde waarde van het arrondissement.
- Deze toename is voor een groot deel te danken aan de ontwikkeling van de visverwerkende nijverheid. Lang niet alle vis verwerkt in Oostend wordt aangevoerd via de vissershaven.

De ekonomische impakt van de visverwerkende industrie kan als volgt worden samengevat:

JAAR	OMZET	TOEG. WAARDE
1987	3,122 mrd	478 mio
1988	3,364 mrd	498 mio
1989	3,588 mrd	567 mio

¤ BRON: SSRP/RUG, bewerking NBB

Ter oriëntering kan de impakt van de visserij in 1989 als volgt worden samengevat:

Centrum	Omzet	Toegwaarde	invest.
Oostende	385 mio	304 mio	77 mio
Bredene	240 mio	140 mio	31 mio

¤ BRON: SSRP/RUG, bewerking NBB

- Het relatief belang van de Oostendse visserij is de laatste jaren voortdurend afgenomen. Zeebrugge heeft zich gemanifesteerd als de eerste vissershaven van België. Zowel voor wat betreft aanvoer, besomming, aantal vaartuigen en primaire tewerkstelling (aangemonsterde vissers) kent de Oostendse visserij een relatieve achteruitgang tegenover Zeebrugge.

Aanvoer (Belgische havens, Belgische vaartuigen) (1)

	O	Z	TOT ∞
	(in ton)	(in ton)	(in ton)
1986	14.049 / 44,9 %	15.919 / 51,0 %	31.317
1987	13.789 / 43,0 %	16.484 / 51,4 %	32.079
1988	12.200 / 37,9 %	17.888 / 55,5 %	32.211
1989	11.500 / 38,0 %	17.074 / 56,5 %	30.297
1990	11.744 / 38,2 %	17.464 / 56,8 %	30.769
1991	10.421 / 37,0 %	16.533 / 58,7 %	28.182

Besomming (Belgische havens, Belgische vaartuigen) (1)

	O	Z	TO ∞
	(in mio. fr.)	(in mio. fr.)	(in mio. fr.)
1986	1.180 / 38,1 %	1.803 / 58,2 %	3.097
1987	1.258 / 38,9 %	1.806 / 55,8 %	3.237
1988	1.007 / 34,9 %	1.702 / 59,0 %	2.883
1989	1.059 / 34,8 %	1.826 / 60,0 %	3.044
1990	1.065 / 35,8 %	1.758 / 59,0 %	2.977
1991	1.038 / 34,9 %	1.808 / 60,7 %	2.978

¤ BRON: Dienst voor Zeevisserij

(1) Toevoeging % door redaktie HVB

∞ Totaal = Oostende + Zeebrugge + Nieuwpoort

Evolutie aantal vaartuigen

	O	Z	TOT
1986	62 / 31 %	98 / 50 %	197
1990	57 / 28 %	106 / 53 %	201
1991	57 / 28 %	110 / 54 %	205

¤ BRON: Dienst voor Zeevisserij

Direkte tewerkstelling (aangemonsterde zeelieden)

	O	Z	T
1897	255 / 28 %	500 / 55 %	904
1990	227 / 27 %	475 / 56 %	845
1991	219 / 27 %	472 / 58 %	818

¤ BRON: Dienst voor Zeevisserij

- De vloot (57 schepen) heeft een gemiddelde leeftijd van ongeveer 22 jaar. De vernieuwingsbouw gaat ook hier veel trager dan in Zeebrugge.
- De primaire tewerkstelling is gedaald van 255 in 1987 (28,2 % van alle havens) naar 227 in 1990 (26,9 % van alle havens). Gezien de evolutie tegenover Zeebrugge is het niet onbelangrijk te wijzen op de investeringen die in Zeebrugge gepland zijn. De aanvang van de werken voor een nieuwe moderne vismijn wordt gepland in het najaar van 1992.
- In tegenstelling tot Zeebrugge is het familiaal karakter van de visserij in Oostende sterk beperkt. Een belangrijk deel van de bemanning komt trouwens uit Heist en Zeebrugge. De visserij heeft aan aantrekkingskracht ingeboet.
- De laatste jaren werden belangrijke investeringen door stad en privé uitgevoerd in de vissershaven ter modernisering van de vismijn en de pakhuizen. Bijkomende investeringen worden voorzien. Gezien de Europese normen voor de visveiling en de beperking van de visserijvloot zijn deze investeringen van groot belang. Hierin loopt Oostende voor op Zeebrugge.

☞



Dirk Van Vlaenderen, auteur van de studie, overhandigt het eerste exemplaar van het rapport "Oostende, Micropolis aan Zee" aan projektleider Mark Vanmoerkerke. Voorzitter Raf Bulcke van de Kamer voor Handel en Nijverheid die het initiatief patroneert kijkt toe. (Foto gw)

Tot zover de overname van de tekst van het strategisch plan dat bij de Vlaamse regering als gespreksbasis wil dienen voor nieuwe projekten in het kader van het impulsprogramma voor de regio Oostende. Wat de auteurs in kaart brachten is niet rooskleurig. Het arrondissement met de laagste industrialisatiegraad in West-Vlanderen lijdt onder een kronische werkloosheid die hoger ligt dan het Vlaamse gemiddelde. Het aandeel van de Oostendse regio in de Belgische ekonomie viel van 1 % in 1984 tot 0,5 % in 1989 terug (gehalveerd dus). Het is goed dat er een beweging op gang komt die de negatieve trend wil keren. Terecht wordt op het einde van de studie opgemerkt dat het opzetten van een management-struktuur het allereerste aktiepunt is. Die intentie is ten dode opgeschreven wanneer niet iedereen die gewicht in de schaal kan werpen achter één weloverwogen strategisch plan staat. Nu is al duidelijk dat dit niet het leuk betitelde Micropolis-aan-Zee-plan zal zijn. (gw)

Rechtzetting

In HVB publiceerden we enkele maanden geleden een interview met oud-visser Leopold Neyts. Daarin vermeldden we verkeerdelijk dat de geïnterviewde dit jaar nog 100 jaar zou worden. Wél is Leopold Neyts op 30 september ll. 99 jaar geworden.



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

PRIJS 299 F.

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

Vragen & antwoorden

de politieke rubriek van HVB

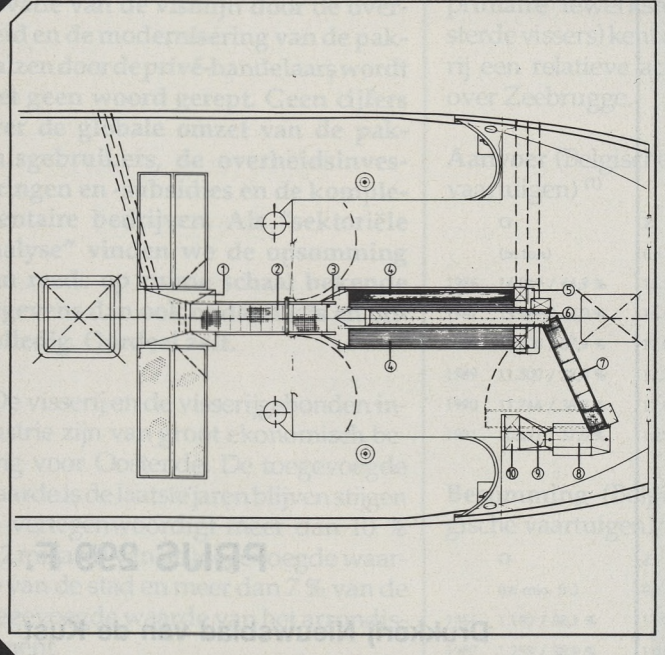
SENATOR DESUTTER VROEG aan de *vice-eerste minister en minister van verkeerswezen en overheidsbedrijven* of hij de beslissing van de pakjesdienst van de spoorwegen om geen verse vis meer te vervoeren kon verzoenen met de taak die de spoorwegen hebben i.v.m. 's lands bevoorrading van voedselwaren. *Guy Coeme* antwoordde dat het beheerskontrakt van de NMBS haar helemaal geen verantwoordelijkheid oplegt inzake bevoorrading van het land met voedingswaren. De stukgoedsektor wordt daar trouwens niet als een openbare dienst beschouwd en aangezien het visvervoer met de pakjesdienst niet kostendekkend is, is de afschaffing ervan verantwoord.
Overigens werden de klanten daarvan op de hoogte gebracht. Ze kunnen eventueel nog steeds vis per pakje versturen, maar dan aan nieuwe voorwaarden die erop neerkomen dat de verpakte vis geen voorkeurbehandeling meer geniet.

DEZELFDE SENATOR VROEG aan de *minister van KMO's en Landbouw* of er niet meer kontrole kan gebeuren op onderzeese pijpleidingen die bloot komen te liggen. Dergelijke leidingen berokkenen schade aan het vistuig en vormen een groot risico omdat het vaartuig met de netten kan vastgeraken en kapseizen.
Luister, zo zegde de minister, elk van die leidingen is op kaart aangegeven. Wijzigingen worden meegedeeld d.m.v. de *berichten aan zeevarenden*. Het komt er dus opaan om een beetje op te passen. Overigens valt de schade nogal mee, in aanmerking genomen de grote hoeveelheid kabels en leidingen die zich vandaag de dag op de zeebodem bevindt.

EN HET WAS ook Desutter die onderzocht of België niet in aanmerking komt om te genieten van de EG-struktuurfondsen ter rekonversie van de zeevisserij.
Uit de ministeriële antwoorden bleek dat nog steeds moet uitgemaakt worden welk land of welke streek op die manier gesteund kan worden. Voor het ogenblik zijn dat alleen maar *Schotland* en *Ierland*. Intussen zijn ook nog *Griekenland*, *Spanje* en *Portugal* tot de EG toegetreden en moeten die landen op hun afhankelijkheid van de visserij geëvalueerd worden. Wel verwittigt minister *Bourgeois* de senator ervoor niet optimistisch te zijn. De kans dat België of ev. de Belgische kust in aanmerking komt om te genieten van dat fonds is zeer, zeg maar: zeer zeer, gering.

EN NU IETS helemaal anders. Ene volksvertegenwoordiger *Poty* stelde een vraag over de opbrengst van de nummerplaten die pleziervaartuigen moeten aanbrengen. En hoe komt het, zo vroeg de verkozene des volks, dat deze nummerplaten dit jaar nog steeds niet voorradig zijn.
De verkoop van die platen bracht in 1991 de som van 3 675 940 frank op. Dit jaar is dat anders. Maar het is wel heel moeilijk om uit te leggen hoe het er nu wél aan toe gaat. Laat ons besluiten door te zeggen dat er door de regionalisering geen nummerplaten beschikbaar zijn in Vlaanderen (wél in Wallo- ☞

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 sorteertransporteurs
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 01718-20700 - Telex 39454 rijn nl - Telefax 01718-32319

Exklusief BAADER agent voor de Benelux.

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

nië en Brussel). In principe is het overigens zo dat de in de toekomst niet jaarlijks een andere plaat moet aangekocht worden. Van zodra er eenovereenkomst gesloten wordt tussen de nationale overheid en het Vlaamse gewest zullen ook de Vlamingen weer (voor één keer) een plaat moeten kopen. Dit natuurlijk onder het voorbehoud dat we het juist begrepen hebben.

JE HOUDT HET niet voor mogelijk, maar het was onduidelijk of roeiboten *belasting op de inverkeerstelling* moeten betalen wanneer ze langer zijn dan 7,5 meter. Dat is niet belachelijk als je weet dat de Belgische roeibond toch zou moeten weten of de skiff, de dubbel twee, de twee zonder stuurman, de twee met stuurman, de vier met en de vier zonder stuurman en ga zo maar door, nu wél of niet zo'n belasting moeten betalen. Volksvertegenwoordiger *Sarens* stelde de vraag.
Wees gerust, zo luidde het antwoord, roeiboten voldoen niet aan de definitie van *'pleziervaartuig': een vaartuig onder zeil of met motor dat aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is'*. Dus: geen belasting.

VAN DIENDEREN ZAT met de vraag wat er zou gebeuren met de 14 oude mijnenvegers die, volgens het *plan Charlier II*, uit dienst genomen worden. Voor zes daarvan stelt zich het probleem niet, want die zijn eigenlijk Amerikaanse eigendom. De overige worden *gedemilitariseerd* . Vervolgens worden de schepen overgedragen aan het *Bestuur der domeinen* dat belast is met de verkoop. De vaartuigen zijn niet meer geschikt voor navigatie, maar worden als *'vlottend'* gekatalogiseerd. Voor de rompen worden kopers voorgesteld, bvb. *het koninklijk kadettenkorps*.

DE FUNSURFERS VONDEN een bondgenoot in senator *Loones* die een reglement aan de kaak stelde dat zegt: *'Roeiboten van welke omvang ook, en pleziervaartuigen waarvan de lengte zes meter of minder bedraagt, mogen geen zee kiezen boven de drie beaufort (uit zee) en boven 4 beaufort (uit land)...'* Hoe moet dat, zo vraagt de sportieve senator zich af, wanneer we weten dat funsurfen (plank maximaal 3 meter) slechts mogelijk is vanaf 4 beaufort? Zullen we de funsurfers niet wegjagen naar andere landen en verdere stranden?
Als ze dat willen, dan moeten ze maar vertrekken, zo luidde ongeveer het antwoord. *'Gelukkig beschikt onze kust over voldoende andere troeven om toeristisch recreatief te blijven ook al zouden een aantal funsurfers daar niet meer verschijnen.'*
Wel wordt de wet terzake momenteel herzien. Er moet afgewacht worden wat daar uit de bus komt.

EEN SERIEUZE VRAAG was te horen toen *Hatry* de mond opendeed. Waarom maken we geen afspraak met Nederland over de afbakening van het kontinentaal plat met de Nederlandse regering? (We deden dit wel met Frankrijk, Verneigd Koninkrijk en Finland).
Geduld, geduld. Begin oktober worden terzake verkennende gesprekken gehouden tussen de twee landen. Die verkennende gesprekken zullen gevolgd worden door onderhandelingen. Deze zullen dan eventueel gevolgd worden door een akkoord, dat akkoord zal dan eventueel ondertekend worden en dat ondertekend akkoord zal tenslotte eventueel geratificeerd worden. Zo gaat dat.

NA ZO'N STAALTJE diplomatie doet het goed terug te komen naar een gemeentehuis, meer bepaald dat van Oostende, waar raadslid *Ivan Victor* zich vragens telde over de werken die uitgevoerd worden aan de vistrap.
Het stadsbestuur had de standhouders uitgenodigd op een vergadering waarin de problematiek van het gebouw werd besproken. Vervolgens werd beslist zonneweringen te laten aanbrengen en de werktafels aan te passen, zodat de vis op ijs kan verkocht worden. Ter kompensatie zal aan de standhouders een eenmalige bijdrage van 30000 frank worden gevraagd.

De Oostendse plaatselijke partij *O.A.T.-Nieuw-Beleid-Oostende* stuurde ons een motie waarin ze protesteert tegen het opdoeken van de Oostendse afdeling van de Hoge Zeevaartschool. Zij kadert dat in een *'afbraakpolitiek... die... door de hogere overheid gevoerd wordt ten opzichte van Oostende...'*
Daarbij denkt de OAT aan het overbrengen van een groot gedeelte van de zeemacht van Oostende naar Zeebrugge, de dreigende planning om de zeemacht te Oostende volledig op te doeken, de 'onoordeelkundige' vestiging van het Nautisch Centrum te Zeebrugge, het uit de vaart nemen van het opledingsschip *'commandant Fourcault'*.

brieven

Als trouw lezer van HVB verwondert mij het telkens weer dat de vissers niet ingenomen zijn met de verschillende EG-maatregelen. Weliswaar is het zo dat de mens (élke mens) niet graag heeft dat zijn vrijheid aangetast wordt, maar ook de vissers (en HVB) zouden moeten begrijpen dat de vorming van een groot en sterk Europa niet kan lukken zonder dat daarvoor een hele reeks (ook niet-populaire) maatregelen genomen worden. Met andere woorden: men kan geen omelet maken zonder eieren te breken.
Andere sektoren van de Belgische en internationale ekonomie zijn de visserij daarin voorgegaan. Denken we maar aan de steenkoolnijverheid, het staal, de landbouw, de textielnijverheid... Ook daarin is gesnoeid, ook daar is geleden... Maar ook daar werden de maatregelen tot het einde doorgedreven. Denken de vissers (en HVB) nu echt dat ze de vooruitgang kunnen tegenhouden?

M. Callens, Kortrijk

N.v.d.R.: Zelden zo'n korte brief gezien die zoveel vragen oproept. Lezer Callens blijkt zeker van zijn stuk te zijn. We zouden bijna zeggen: te zeker! Wanneer geen enkele mens graag heeft dat zijn vrijheid aangetast wordt, wil dat dan ook niet zeggen dat elke aantasting van die vrijheid tegen de menselijkheid ingaat? Wil dat dan ook niet zeggen dat het verzet daartegen de normaalste zaak van de wereld is? De maatregelen zijn er zogezegd nodig om een groot en sterk Europa te maken. Maar is dat sterke Europa wel nodig? En voor wie dan wel? En wat is dat dan, een groot en sterk Europa? Overigens zijn de sektoren die de briefschrijver aanhaalt stuk voor stuk voorbeelden die ons het ergste laten vermoeden. Vraag de boeren eens wat zij van dat grote en sterke Europa vinden. Aan de mijnwerkers kunnen we het niet meer vragen, want die zijn er niet meer.
Of wij denken dat wij de vooruitgang kunnen tegenhouden? Zaken tegenhouden is ons werk niet. Wij berichten, duiden, bekommentariëren. Wij denken na over het verleden en over de toekomst van de visserij (én van de hele maatschappij, want de visserij is geen eilandje). Vandaar de simpele vraag, waarop ook lezer Callens maar moeizaam een antwoord zal geven: wat heet vooruitgang?

Wie op een boorplatform werkt, moet tegen een stootje kunnen

Niet voor broekjes

Wie op een boorplatform werkt, moet van staal zijn. Hard labeur in zware omstandigheden. Hij moet daarbij met de ergste rampen rekening houden: stormschade, aanvaringen, explosies en brand. Dan is het zaak zo snel mogelijk weg te komen.
Het lijken wel vissers!

DE OFFSHORE-INDUSTRIE — ofte het boren van olie op zee — begeeft zich op steeds moeilijker werkterreinen. Aanvankelijk begonnen de oliemaatschappijen met het ontginnen van gemakkelijke olie- en gasvelden onder de zeebodem. De Golf van Mexico en de zuidelijke Noordzee tussen Engeland en Nederland waren de eerste grote offshore-terreinen. Daarna beproefde men de kustzeeën ten noorden van Canada, waarvan de Beaufortzee voor Esso een rijke oliebron bevatte. Later verplaatste men de aktiviteiten van de boorplatforms overal naar de diepere delen van de zeebodem. De boortechniek werd zoveel mogelijk aangepast aan de grotere diepte. Maar wat niet te vermijden is, is dat het aantal boorbuizen evenredig toeneemt met de diepte. En als er een ijsberg of een tropische wervelstorm aankomt, moeten al die buizen naar boven worden gehaald.

Winden!

Een sektie van een stijgbuis, zo heet de verbinding tussen platform en putmond, is 15 à 20 meter lang. De arbeiders op een boorplatform zijn pakweg 35 uur bezig al de sekties binnen te halen als ze boren op een diepte van 2 100 meter. Als de storm geluwd is of de ijsberg gepasseerd en ze willen verder gaan met boren, zijn ze 50 uur bezig met het plaatsen van al de sekties en het terugvinden van de putmond. De bemanning van een boorplatform moet eigenlijk ruim van tevoren weten (minstens 35 uur!) of er een storm hun richting uitkomt. Helaas is de weersvoorspelling pas nauwkeurig voor een termijn van 24 uur. Als er bij een lange-termijnverwachting van het weer enige kans is op hevige storm, zouden de booraktiviteiten onmiddellijk moeten worden gestaakt. Omdat een etmaal boren ongeveer 8 000 000 frank kost beslist de kapitein van het booreiland hierover niet alleen. Hij overlegt met de hoge pieten van de oliemaatschappij.
Voor ijsbergen geldt hetzelfde als voor stormen. De radar pikt ze op: de stromingsrichting en de stroomsnelheid bepalen wanneer de ijsberg het boorplatform nadert. Hoe dichter de ijsberg bij het platform komt, des te nauwkeuriger blijkt of een botsing al dan niet zeker is. Maar de kapitein dient te weten waar hij aan toe is: zijn stijgbuis binnenhalen of niet. Vanwege de hoge kosten die daarmee gemoeid gaan, loont het zelfs de moeite gevaarlijke ijsbergen door sleepboten van hun koers af te brengen.
Hard labeur voor de arbeiders, juiste getallen van de specialisten, korrekte voorspellingen van de weermannen en kordate beslissingen van de kapitein. Het boren naar olie is dus niet voor broekjes!

Vooral niet beginnen zwemmen!

Van mensen die op een boorplatform werken kunnen we dus nog iets leren.
Stel: d'r gebeurt iets en je moet van dat booreiland in het water springen. Zorg dan wel dat je je isolerend overlevingspak aan hebt, want: *'Denk niet dat je 's zomers veel meer kans maakt een langdurig verblijf in het zeewater te overleven dan 's winters. Water van 26° Celsius en minder is levensbedreigend; het water in de Noordzee bereikt in augustus en september hooguit een temperatuur van 18 graden. Zelfs in de tropen sterven drenkelingen aan onderkoeling, domweg doordat ook daar het water altijd koeler is dan onze lichaamstemperatuur van 37 graden. En dus geeft het lichaam warmte af aan het water, zodat het afkoelt.*

☞

Zo blijkt de gemiddelde overlevingstijd in het Noordzeewater in de zomer 24 minuten en in de winter 19 minuten te zijn. Dat gemiddelde is laag doordat sommigen vrijwel direkt sterven nadat ze met het koude water in kontakt gekomen zijn. Zij overleven de zogeheten 'koudeschok' niet. De meest voorkomende doodsoorzaak bij drenkelingen is onderkoeling. Een belangrijke grondregel voor elke drenkeling in open zee: niet gaan zwemmen, ook al zie je in de verte een kustlijn. Dit heeft te maken met het warmteverlies. Een bewegend lichaam in het water bevordert warmte-afgifte tussen het warme lichaam en het koudere water. De warmte-ontwikkeling in de spieren (door het zwemmen) verdwijnt in het niets bij deze sterkere afkoeling. Ook een geoefende zwemmer is na een kwartier half bewustloos. Niet van uitputting, maar van onderkoeling.'
Bedenk ook dat iemand die van zo'n booreiland af wil al gauw dertig meter diep moet springen. Dus: *'Nooit naar beneden kijken. Onwillekeurig verplaats je je zwaartepunt naar voren en tegen de tijd dat je het wateroppervlak raakt, knal je met het gezicht vlak op het water. Kijk naar de horizon en blijf daarnaar kijken. Trek je knieën iets op, zodat je beenspieren de botsing met het water opvangen. De handen kruiselings tegen je borst houden. Als het goed is hel je een beetje achterover als je het water raakt. Zo krijg je bijna geen water in je gezicht en dus ook niet in je neus. Doe trouwens één ding nooit ofte nimmer: je neus dichthouden met je vingers. De botsing van je onderarm met het water drukt gegarandeerd je neusbeentje je hersenen in.'*

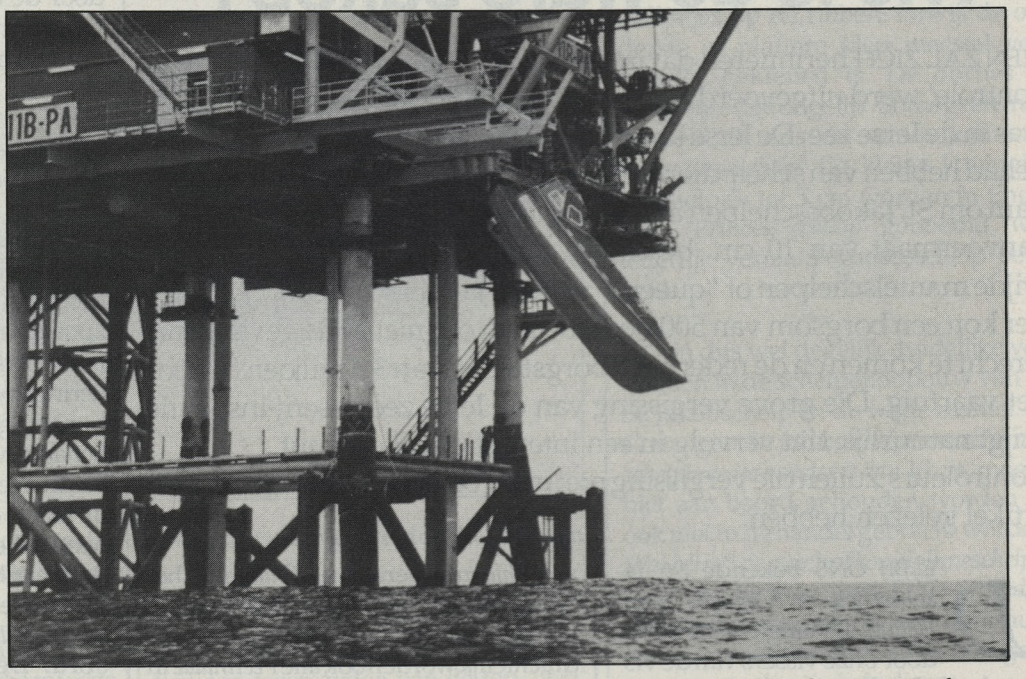


Foto: De snelste, maar ook hardhandigste manier om een platform te verlaten is met de lanceerbare reddingskapsule. De kapsule is bruikbaar tot een platformhoogte van veertig meter boven de zee.

Bronnen: Nederlands Nautisch Veiligheidsinstituut, Esso Nederland, Kijk juli 1989, Le Grand Atlas de la Mer.

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

Zeg nooit queen tegen een St.-Jacobsschelp

Wie is de ware Jakob?

MEN ZAL ZICH herinneren dat in de maand april van dit jaar er 'EEG-kontrole' werd uitgevoerd aan boord van de O.124, die aan het vissen was in de Ierse zee. De Ierse kontroleur moet blijkbaar niet veel kennis gehad hebben van schelpdieren, aangezien hij de O.124 in overtreding nam om St. Jakobsschelpen aan boord te hebben die niet de minimale aanvoermaat van 10 cm. bereikten. Bedoelde kontroleur hield de wijde mantelschelpen of "queens" voor St. Jakobsschelpen. De schipper kon een borgsom van 500 pond betalen om niet in de gevangenis terecht te komen en de rederij een borgstelling van 3,5 miljoen fr. voor het vaartuig. Die grove vergissing van de Ierse zeevisserij-inspektie krijgt natuurlijk zijn vervolg in een internationaal dispuut.
Kontroleurs zullen die vergissing niet meer begaan... nìet nadat ze dit artikel gelezen hebben.

DE BIJ ONS bekende *St. Jakobsschelp* of *Coquille Saint Jacques* die aangevoerd wordt door onze vissers van de visgronden in het *Kanaal* en de *Ierse Zee*, is een mollusk die behoort tot de klasse van de tweekleppigen en de familie van de *Pectinidae* volgens de wetenschappelijke indeling. De naam *Pectinidae* komt van het Latijnse woord *'pecten'* wat *'kam'* betekent. De ronde vorm, de twee oren en de stralende ribben doen denken aan een Romeinse kam of ook nog de kam die Spaanse vrouwen dragen tijdens het dansen van de flamengo.
De Duitsers spreken ook van *"Kammuschel"* en de Denen van *"Kammuslinger"*. Ook Nederlandse boekwerken vertalen *Pectinidae* letterlijk als kamschelpachtige.
De *Pectinidae* zijn nog onderverdeeld in verschillende geslachten of genera en tellen meer dan driehonderd soorten over alle wereldzeeën verspreid. Een bepaald geslacht van de Pectinidae werd *"Chlamys"* genoemd waarbij onze bekende queenschelp de naam kreeg van *Chlamys* opercularis. *Chlamys* is het Griekse woord voor mantel. Zo kregen we het woord mantelschelp en overdrachtelijk worden ook alle *Pectinidae* in het Nederlands mantelschelpen genoemd.
De Zweedse natuurkundige *Linnaeus* (1707-1778) van wie nog altijd de *binomenclatuur* (geslacht en soort) gebruikt wordt voor wetenschappelijke benamingen zorgde ook voor verwarring.
De grootste soort mantel- of kamschelpen kreeg van Linnaeus de naam *Pecten Maximus* wat letterlijk vertaald *'grote kamschelp'* betekent.
Het is deze soort die voorkomt in de Europese Atlantische wateren van Noorwegen tot Portugal, de Azoren, Madeira en de Canarische eilanden.
In de Middellandse Zee wordt een andere soort grote mantelschelp gevist door *Linnaeus* bedacht met de naam *Pecten jacobeus*. Deze schelp is over het algemeen kleiner dan de Atlantische grote mantelschelp, de vorm is wat boller en de ribben komen duidelijker uit en zijn hoekiger.
Uiteindelijk zou men zich afvragen zoals in een oude Vlaamse zegswijze *"Wie is nu de ware Jakob?"*
We laten ons niet in de maling nemen door de oude *Linnaeus* en voeren bewijskracht aan dat de St. Jakobsschelp die door onze vissers aangevoerd wordt de 'ware Jakob' is.

Wat Sint-Jakob (of St. James in het Engelse of Santiago in het Spaans) nu met de grote mantelschelp van de Atlantische kusten te maken heeft is van legendarische oorsprong.
Een zeer oude legende vertelt dat de apostel *Jakobus* met twee van zijn discipelen, *Athanasius* en *Theodorus*, een bekeringstocht ondernam naar Spanje. Na hun terugkeer en na hun dood werd het lichaam van de apostel Jakobus door een mysterieuze boot overgebracht naar de plaats die nu *Santiago de Compostella* heet, in het noorden van Spanje aan de Atlantische kust.
Van in de vroege middeleeuwen werd *Santiago de Compostella* een bedevaartsoord. De pelgrims vonden op de stranden niet ver van Compostella grote mantelschelpen en brachten deze mee als bewijsstuk dat ze het graf van Sint Jacob bezocht hadden.
Een andere legende vertelt dat er eens een pelgrim was die met zijn paard aan ☞

Voor alle herstellingen aan uw scheepsschroef

LIPS n.v.
ANTWERPEN

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

Werkplaats:
Kerkstraat 46,
2070 Zwijndrecht - Burcht

Tel. 03/252.73.42
Fax. 03/252.92.12

REDERS en VISSERS,

voor uw

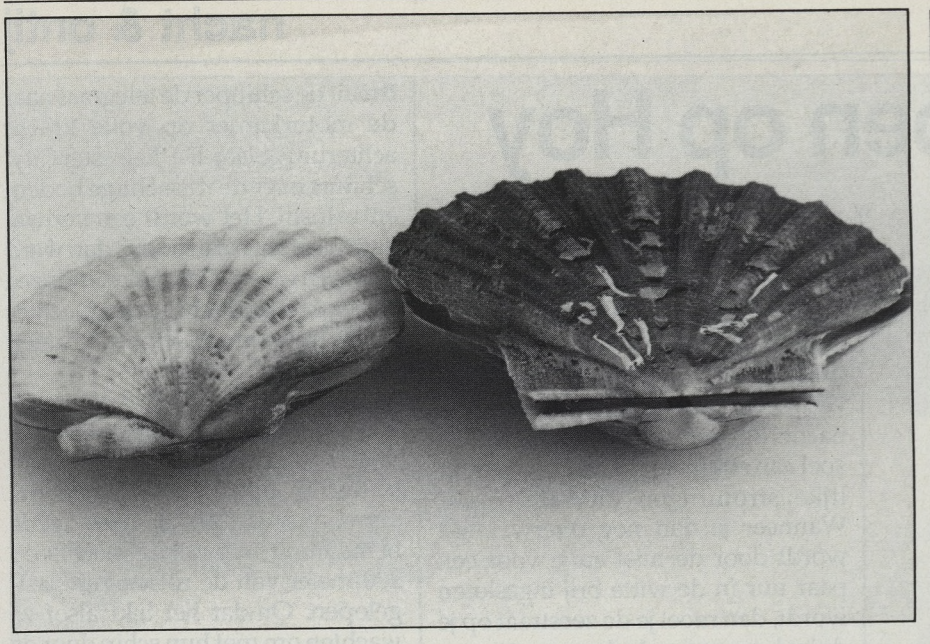
SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ∅ 32.11.01



Links de wijde mantelschelp en rechts de St.-Jacobsschelp. Beide schelpdieren geplaatst zoals ze leven op de zeebodem.

de Spaanse noordkust bijna verdronken was maar op een wonderbare wijze door Sint Jacob gered werd. Na de redding bengelden er enkele mantelschelpen aan paard en ruiter en vond de pelgrim zelfs een zilveren schelp in zijn tas. Sedertdien bevestigden pelgrims die naar Compostella geweest waren een St. Jakobsschelp op hun hoed en tas.
Reeds in 1130 werd in het boek *'Liber Sancti Jacobi'*, een gids voor Compostella-Pelgrims, de Sint-Jakobsschelp beschreven. Daarin wordt aan de veertien ribben van de schelp een symbolische betekenis gegeven, namelijk de zeven geestelijke en de zeven lichamelijke werken van barmhartigheid.
Met zekerheid mogen we zeggen dat de grote kam- of mantelschelp door Linnaeus benoemd als Pecten Maximus de ware St. Jakobschelp is.
Onze ware St. Jakobsschelp is ongelijkkleppig. De rechter- of onderste klep is bol, de linker- of bovenste klep is plat en bij de top iets hol. Beide kleppen hebben aan weerszijden van de top *'oren'* (ook wel vlaggen genoemd) die elkaars spiegelbeeld zijn. De mantel van de schelp draagt 14 van de top stralende ribben naar de omtrek. De platte klep is het best gekleurd, meestal steenrood. De bolle klep is meestal witachtig, soms met vlekken en of kleurbanden van geel tot bruin. Paars gekleurde en totaal witte exemplaren komen er ook voor maar zijn eerder ongewoon.

De schelp die voor onze vissers de naam draagt van 'queen of queenie' wordt thans wetenschappelijk *Aequipecten opercularis* (L.1758) betiteld. De meest gebruikelijke Nederlandse naam is *wijde mantel.*
Beide kleppen zijn bol, maar de onderste klep is boller dan de bovenste. De skulptuur van de mantel bestaat uit 18 tot 22 duidelijk uitwaaierende ribben, die dicht bij elkaar staan en minder geprononceerd dan bij de St. Jakobsschelp. De kleur van de bolste klep is erg variabel en gaat van wit over geel, oranje, bruin, paars, tot zeer donkerbruin, soms met vlekken, kleurbanden of lijntjes op de ribben, terwijl de onderste of plattere klep meestal veel minder gekleurd is. De oortjes of vlaggetjes zijn ongelijk. Soms geeft men er ook bij ons de naam aan van *koninginneschelp.* De kleine koninginneschelpjes tot 5 cm worden in Engeland *'Princess-scallop'* genoemd, wat letterlijk vertaald prinsesschelp betekent.

Er zijn dus wel degelijk duidelijke verschillen in de schelpenopbouw van de St. Jakobschelp en de wijde mantel.
Gevangen *St. Jakobsschelpen waarvan de schelpbreedte minder is dan 10 cm.* mogen niet aan boord gehouden worden en ook niet in de handel gebracht worden. *Wat betreft de queen of koninginneschelp of wijde mantel is er geen EEG- of andere verordening voorzien* die een minimum aanvoermaat voorziet. Er is ook geen quota voor deze schelpdieren.
Beide soorten mantelschelpen zijn zeer gegeerd als gastronomisch gerecht en uitgeslapen restaurateurs gebruiken het vlees van queenies om gegratineerde Coquille St. Jaques voor te schotelen, want de smaak is erggelijkend, alhoewel de Queenie toch nog iets fijner is. Maar met de kostprijs is het een ander paar mouwen. Voor Sint-Jacobsschelpen krijgt de visser een goede prijs maar de queenies halen soms maar een 10 fr. per kilo in de vismijn. Volgens het brutogewicht hebben queenies ook een mindere vleesopbrengst dan de St. Jacobsschelpen en vraagt het verwerken van queenies meer intensieve arbeid.
Om nu terug te keren tot de Ierse visserij-inspektie. We hebben nagegaan of de Ieren onderscheid maken tussen de St. Jacobsschelp en de wijde mantel. De katalogus van eetbare schelpdieren door *Louis Joubin* vermeldt de volgende Ierse namen voor de St. Jacobsschelp: *Miuscin, Mac muirgheach, Muirineach, Sligane murg, Kirkeen.*
Voor de queen of wijde mantel zijn de Ierse namen: *Creach, Creachan, Sliogan, Creachainn, Closheen.*
Mijn moeder gebruikte een bolle klep van een St. Jakobsschelp als zeeppotje en ze zei dat het een *'palourdeschelp'* was. Die naam had ze gehoord en geleerd tijdens de eerste wereldoorlog te *Gravelines* waar grootvader met de familie aan boord van zijn smik gevlucht was.

Robert Coelus

DELTAFLEX

Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge

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

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

Vastgelopen op Hoy

Wat zou er gebeurd zijn indien de bemanning wél aan boord was gebleven ? Hoe zou het de vaste schipper Bill vergaan zijn mocht zijn plaats niet — voor slechts enkele reizen — ingenomen zijn door vervanger Osmond? Vragen, vragen, vragen. Of hoe het lot je parten kan spelen

DE ZEESTRAAT 'Pentland Firth', gelegen aan de Schotse noordkust, is gevaarlijk. Toch neemt iedereen maar al te graag de kortste weg naar IJsland. Overdag zie je de kapen en vuurtorens van Duncansby Head, Dunnet Head, Stroma... maar 's nachts ligt de navigatie moeilijk. Het spel van eb en vloed brengen gevaarlijke stromingen met zich mee. Wanneer je dan nog overweldigd wordt door de mist en je voor een paar uur in de witte brij ingesloten wordt, dan moet je de zeestraat op je duim kennen om de doorvaart te wagen.

Naar huis

22 maart 1953. De GY 106 'Leicester City' (1) uit Grimsby komt terug van IJsland en nadert de ingang van de Pentland Firth. Schipper is Osmund Johansen die voor enkele reizen de vaste schipper Bill Hardie vervangt. Aan het stuurrad staat stuurman John Youngs. Hij heeft onlangs de schippersopleiding aan de Grimsby Nautical School voltooid en zal in oktober het certifikaat ontvangen. Aan de andere kant van de stuurhut staat lichtmatroos Archie Needham op uitkijk. Zijn broer Harold en hij, twee jonge vissers, werden door twee verschillende schippers aangesproken om aan te monsteren. De worp van een muntstuk bepaalde dat Archie inscheepte op de 'Leicester City' en Harold op de Grimsbytreiler 'Visenda'.

Tijdens de zomer, bij mooi weer, is het een plezier om de Pentland Firth door te varen. Vanaf IJsland, rondt men het eiland Hoy (Orkneys). De massieve, geblokte, granieten rots, de 'Old man of Hoy', die de zee door de eeuwen heen niet kapot kreeg, staat er met zijn blauwe steen te pronken en verwittigt elke schipper ver van de kust weg te blijven. Nu heerst de nacht en de mist en is het varen op ervaring en op de tast. 's Winters staat er een geweldige zee. Op de wijdse Atlantische Oceaan is er altijd wel ergens een storm waarvan de uitlopers op de Noordschotse kusten kapotslaan.

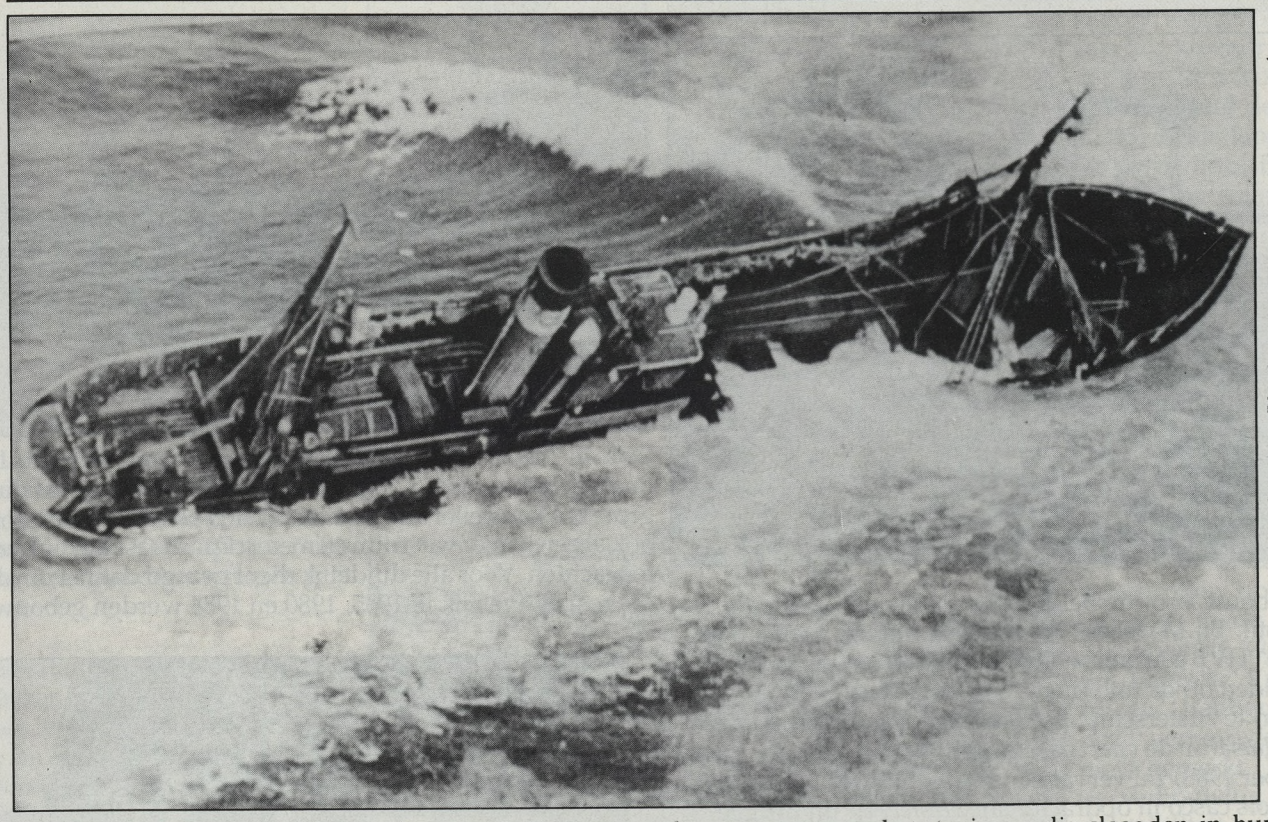
In de stuurhut heerst ongerustheid. De branding raast te dicht bij. Net voor de onzekerheid omslaat in schrik draait de schipper de telegraaf naar de motorkamer op volle kracht achteruit. Te laat. De 'Leicester City' schuurt over de rotsachtige bodem en valt stil. Het wordt een verhaal van 'bleef men aan boord dan werd iedereen gered'. Een ontketende zee en een krakend schip doen je echter op zo'n moment ergere dingen vermoeden.

De golven vallen het vissersschip aan en beuken tegen de bakboordzijde. Het schip slaat omver en ligt volledig op zijn stuurboordverschansing. Door de mist ziet de bemanning niet dat ze slechts op 200 meter van de rotsen zijn vastgelopen. Omdat het lijkt alsof ze wachten om met hun schip door de zee te worden vernietigd, oordeelt schipper Johansen dat het beter is de gestrande treiler te verlaten. Hij geeft aan iedereen de opdracht om met de reddingsboot -vlotten te proberen de kust te bereiken.

Elk voor zichzelf

Archie Needham is een uitstekende zwemmer. Hij laat zich via een koord in ' t water glijden. Hij verbrandt daarbij zijn handen. Het vergt veel armslagen voor hij rond 5 uur in de morgen grond onder zijn voeten voelt, rotsen beklimt en de boeren op het eiland om hulp verzoekt (2). Via de telegraaf in het postkantoortje verwittigen ze de reddingsdiensten van Stromness op het volgende eiland en Thurso in de Pentland Firth. De manschappen van de 'Leicester City' springen met de vlotten over boord en geven zich over aan wat de nacht hen biedt. Schipper Johansen geraakt met 8 man op het achterdek. Ze snijden de boot los en geraken er, meer kwaadschiks dan goedschiks, mee in zee. Een hogere golf gooit de boot omver en iedereen klampt er zich aan vast.

Twee uren na de oproep haalt de reddingsboot van Stromness 4 man en een vlot uit het water. Eén van de geredden sterft op het schip. De reddingsboot van de gestrande treiler spoelt met zijn schipper en een gedeelte van de bemanning aan op de kust. Bootsman Erik Howard heeft het zo koud dat hij verkleumd op de rotsen blijft liggen. Boeren dragen hem naar huis en moeten hem quasi in het vuur leggen om hem terug op temperatuur te bren- ☛



De 'Leicester City', verslaan door de elementen.

gen. Onmiddellijk nadat de reddingsboot omver sloeg, zwom John Youngs richting branding op hulp te halen. Hij haalt het echter niet. Hij geraakt wel op een strandje maar sterft er, half verdronken, van uitputting.
Het postkantoortje op het eiland Hoy wordt omgevormd tot een hospitaaltje. De meeste vissers hebben erge verwondingen opgelopen. Nog vele uren wordt gezocht naar vermisten. Het laatste lichaam dat uit het water wordt gehaald is dat van de 26-jarige markonist Michael Dimopoulos. Van de 18 bemanningsleden zijn er 11 gered en 7 verdronken of gestorven.
Hoe dicht het schip bij de kust is terechtgekomen is pas duidelijk als de ochtendzon de mist verdrijft. Bij het zakken van het water komt de treiler rechtop te staan en rust op zijn kiel. Er wordt vlug een plan ontworpen om het schip los te krijgen. De steeds op de rotsen slaande zee beschadigt het schip zodanig dat het bergingsschip 'Salveda' er geen brood meer in ziet. De 'Leicester City' van Consolidated Fisheries wordt na 10 dagen opgegeven.

Nasleep

Op 25 maart 1953 komen de overlevenden terug thuis. Negen van hen vormen tijdens de begrafenis van hun dode lotgenoten een erehaag.
Op 20 mei 1953 worden de bemanningsleden van beide reddingsboten door het RNLI gelauwerd. Ze haalden samen 14 mannen uit het water, waarvan er drie stierven op weg naar de wal.
Op 22 oktober 1953 worden in de Grimsby Nautical School (visserijschool) de brevetten uitgereikt aan de vissers die slaagden in hun proeven. Tussen de zeebonken staat op het podium een 9-jarig kind. Edward Youngs neemt het diploma voor zijn overleden vader in ontvangst.
De ervaringen met de gestrande 'Leicester City' en het meehelpen identificeren van de overleden makkers werken zo op het gemoed van Archie Needham dat hij stopt met vissen en beenhouwersgast wordt. Nu runt hij een hele keten slagerswinkels.
Voor het gerechtshof te Grimsby spreekt de rechter (3) de 36-jarige schipper Osmund Johansen volledig vrij van elke blaam bij het verlies van de treiler.

D.P.

(1) Lees 'Lester City'.
(2) De boeren (crofters) woonden allemaal in 1 straatje. De huisjes staan er nog, de mensen zijn verdwenen en het eiland is nu onbewoond.
(3) Zijn juiste aanspreektitel is 'sheriff'.

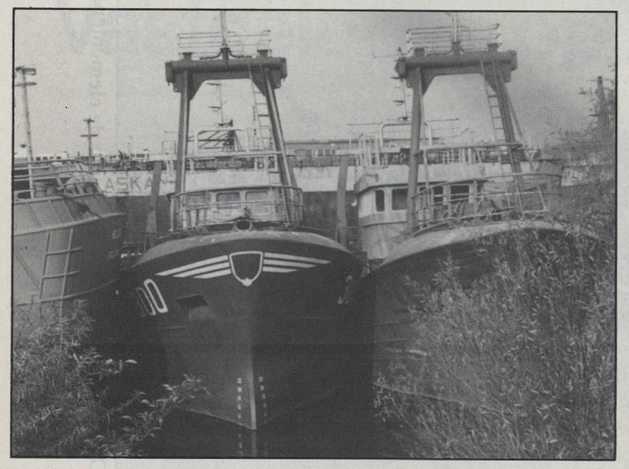
B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

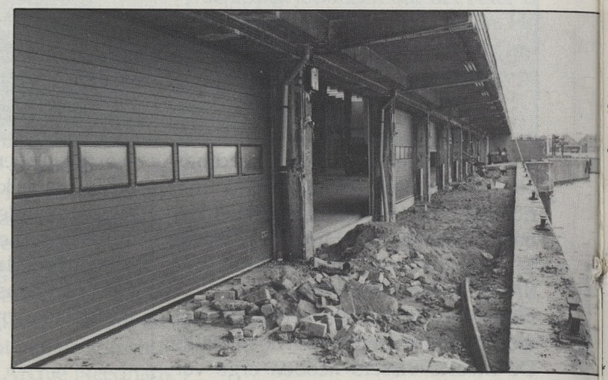
de maand in beeld



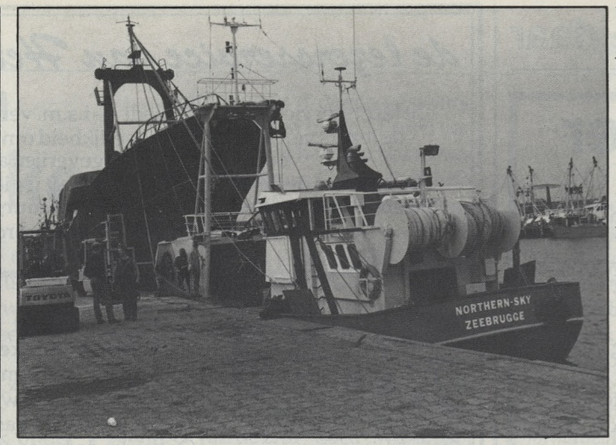
De nieuwbouw voor de Belgische visserijvloot ligt nog niet volledig stil. Bij Maaskant in het Nederlandse Stellendam "ontdekte" HVB een nieuw vaartuig. Naast het nummer 300 in het midden op de foto (niet voor België bestemd) ligt het onafgewerkte zusterschip Z.519 die onder een andere naam de *White Horse* (uit de vaart na stranding voor de Engelse kust in december 1988) zal vervangen. Het schip werd gebouwd op een Pools casco in opdracht van *Zeestet NV* uit Brugge.
De aanwezigheid van een nieuwe 300 kan echter voor verwarring zorgen met de Z.300 *Veerman* die in augustus 1990 tweemaal overvaren werd en zonk. Pas enkele weken geleden werd het wrak trouwens geborgen en ligt nu op het strand van het Engelse plaatsje Rye. Intussen kwam de Rederij Veerman BVBA in handen van de NV Zeekraal, een vennootschap waarin ook Nico-Invest uit Knokke-Heist participeert. Ook dit vaartuig wordt vervangen, een opdracht die toegekend werd aan de NV Zeebrugse Scheepswerven.



Ook in Nederland ligt de nieuwbouw nog niet stil. In Stellendam alleen al liggen nog ettelijke onafgewerkte casco's. Bij Padmos wordt in elk geval duchtig gebouwd aan de GO.59 *Jan Senior*, een grote bokkentreiler van 45 meter (2.400 pk ?). Iets verderop bij Maaskant ligt de UK.143 *Andries de Vries*, ook al een kanjer van ruim 40 meter. Daarnaast ligt ook nog de Eurokotter SL.9 *Boy Robin* op afwerking te wachten. Voor alle duidelijk dient gezegd dat het om de verwerking van bestaande vaartuigen gaat die respektiveleijk in 1985, 1980 en 1984 werden gebouwd.



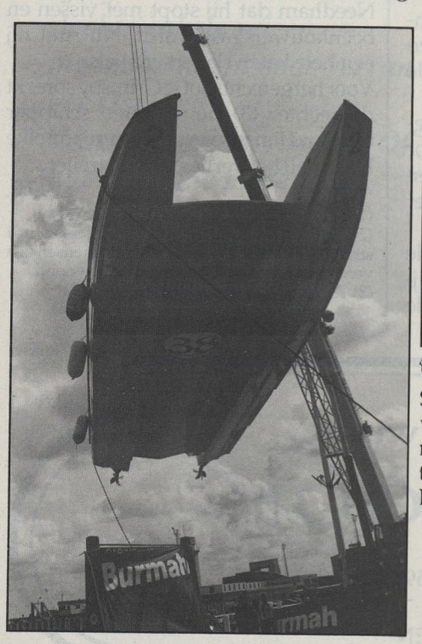
De renovatiewerken in de Oostendse vismijn zijn nog verre van beëindigd. Nieuwe vensters steken, vloeren gieten en de betonnen draagpalen herbekleden zijn de werken die nu aan de orde zijn.



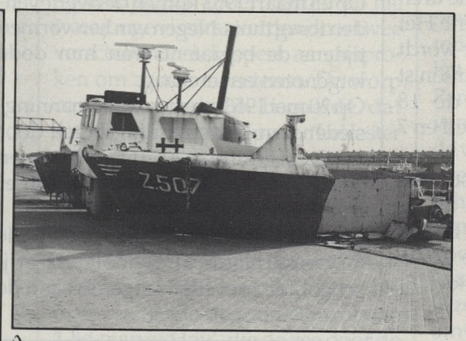
De Eurokotter Z.34 *Northern-Sky* is niet langer een boomkortreiler. De bomen werden weggenomen en en vaartuig kreeg er galgen en nettenrollen voor in de plaats. Achter de Z.34 ligt de 45 meter lange GO.59 *Jan Senior* die bij Padmos in Stellendam in aanbouw is.



Ook aan boord van de Eurokotters Z.37 *Orca* en Z.38 *Manta* werden de bomen twee maanden geleden (tijdelijk?) weggehaald en vervangen door nettenrollen op het achterschip. In de veranderingen van de *"Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen"* hebben we van deze verbouwingen nog niets gemerkt. Verandert de verbouwing niets aan de stabiliteit en is er geen nieuwe meetbrief voor nodig?

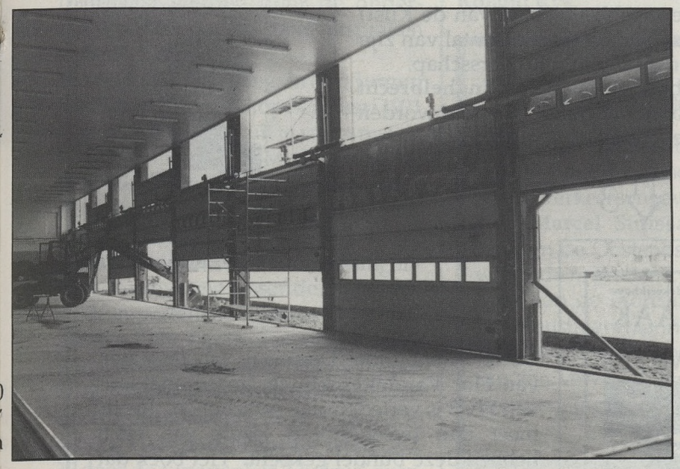


Enkele weken geleden liep Oostende vol voor de snelheidsrace voor de kust. De offshore-monsters hadden dan ook veel bekijks.



Slopen van vissersvaartuigen is aan de orde van de dag. Op de Oostendse Baelskaai wordt momenteel werk gemaakt van de ontmanteling van de 26 jaar oude bokkentreiler Z.507 Breughel.

In het Oostendse Feestpaleis werd "150 jaar wet op de Zeevaartpolitie herdacht" met een akademische zitting, een receptie en een banket.





Ook de Open Monumentendag bracht opnieuw veel volk op de been. Dit jaar stond de opendeurdag in het teken van de onderwijsinstellingen. Wellicht was het voor veel belangstellende het eerste maar ook het laatste bezoek aan de opgedoekte Oostendse Zeevaartschool.



Op de Zeebrugse kielbank wordt een van de wrakken die er reeds lang verloederd bijligt gesmoopt. Op de voorgrond de O.32 *Jessica* waarvan de toekomst onduidelijk blijft.



Kalender

OKTOBER

3-4 Trein-tram-busdagen
6-7 Eurofish Conference for the European Community's FIshing and Fishing Industry, Londen (GB)
13 Publieke voorstelling "Oost ende: micropolis aan zee" (Thermae Palace Hotel)
15-17 "Fish Expo" in Bayside, Boston (USA)
19 Bijeenkomst EG-raad voor visserijministers
23-26 61ste "Acquacoltura, Internatio nal Exhibition of Fish Training Techniques, Equipment and Products" in Verona (It.)
24-25 "Fishwest", visserijbeurs in Westpoint, Exeter (G.B.)
25-29 "Sial", internationaal voedings salon in Parijs (Fr.)
26-30 "Fish Asia '92", Aziatisch visserijforum in Singapore

NOVEMBER

1-4 15de "International Seafood Conference" in Lissabon (Port.)
17-21 "Eurofishing-Sinaval 92", inter nationale vakbeurs voor de visindustrie in Bilbao (Spanje)
18-19 "Sea Fare Americas", internatio nale konferentie voor produ centen, importeurs en seafoodhandelaars van Latijns-America in Florida (USA)
19-21 "Pacific Marine Expo", vakbeurs voor uitrusting en visserij in Seattle (USA)
20 Oostendse Havengemeenschap (Thermae Palace Hotel)
24-29 "BiVi'92", vakbeurs voor bin nenvaart en visserij in Rotter dam (Ahoy)

Koelcellen in Oostendse vismijn bedrijfsklaar

De vier nieuwe koelcellen in de Oostendse vismijn kunnen reeds gebruik worden voor het stockeren van verse vis. In de aanvangsperiode kunnen de reders er hun vis gratis onderbrengen gedurende de tijd tussen het lossen en de eerstvolgende veildag. De temperatuur in de koelcellen bedraagt 0°, maar de vis die erin ondergebracht wordt, moet afgeijsd zijn.
Aanvragen voor het gebruikt van de koelruimten gebeuren via de direktie van de vissershaven of de sluismeester.

de lezersservice van Het Visserijblad

De lezersservice van HVB biedt — i.s.m. verschillende uitgeverijen — de lezers van dit blad de mogelijkheid om Vlaamse boeken uit de voorraad van die uitgeverijen aan te kopen.
Wanneer u de bestelling plaatst betaalt u niets. U wacht tot wanneer het boek (de boeken), samen met de faktuur, bij u thuisbezorgd wordt (worden). Op de vermelde prijzen worden *geen* extra kosten berekend(*)



In de roman 'Het Kasteel' van HVB-hoofdredakteur **Vandekerckhove** vertelt de auteur het verhaal van een 'kaaischrijver' die uit zijn armtierig milieu weggerukt wordt en in de netten van een kasteelvrouw terecht komt. Ondanks de luxe waarin hij nu verkeert slaagt hij er niet in zijn roman te schrijven.
Eén en ander geraakt in een stroomversnelling wanneer het kasteel tevens het hoofdkwartier van een terreurorganisatie blijkt te zijn.
De roman 'Het Kasteel' kan onder nummer **1** besteld worden. U betaalt voorlopig niets en wacht tot wanneer het boek, samen met de faktuur bij u thuisbezorgd wordt. Dan betaalt u **550**,- B.F.

⇦1

2⇨



De auteur van deze verhalenbundel is reeds jaren medewerker aan HVB. In 'Het zout van de zee' (uitgeverij Nieuwsblad van de Kust) bundelde deze oud-loods een aantal van zijn beste verhalen uit 25 jaar schrijversschap.
De verhalenbundel van **Leon Inghelbrecht** (116 ps) kan onder nummer **2** besteld worden bij HVB. Bij levering betaalt u **299**,- B.F.

⇩3



De verhalenbundel 'De smaak van zeewater' van **Flor Vandekerckhove**, hoofdredakteur van HVB is verleden jaar verschenen. Reeds meer dan tweehonderd lezers van HVB hebben deze bundel gekocht. Het boek dat ook in de boekhandel te verkrijgen is, kunt u hierbij bestellen. U betaalt niets en wacht tot wanneer u het thuisbezorgd krijgt.
U bestelt onder nummer **3** . Bij ontvangst betaalt u **595**,- B.F.

INVULLEN IN BLOKLETTERS
(en opsturen naar HVB, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende)

NAAM:
STRAAT & NR:
GEMEENTE & POSTNR:
IK BESTEL 1 EXEMPLAAR VAN HET BOEK (*) 1 2 3

(*) omcirkel het nummer (de nummers) van het boek (de boeken) die u thuisbezorgd wenst te krijgen.

Onderzoeksraad

Uitspraken

OP 16 SEPTEMBER ll. deed de onderzoeksraad voor de zeevaart uitspraak over de omstandigheden waarin motorist **Marcel Claeys** op 19 september 1990 om het leven kwam.
Herinneren we eraan dat de Z 30 'Eos' op 14 september van dat jaar uit de haven van Zeebrugge vertrok onder leiding van schipper **Freddy Lagast**. Alles verliep normaal tot op 19 september om 4.45 uur toen, bij een woelige zee en windkracht 6, matroos **Magerman** een kreet hoorde. Al vlug bleek dat motorist **Claeys** overboord geslagen was. De zoekaktie die onmiddellijk van start ging, bleef zonder gevolg.
Het raadsbesluit hield dan ook in dat wijlen **Marcel Claeys** het slachtoffer is geworden van een dodelijk arbeidsongeval en dat de andere bemanningsleden geen beroepsfouten kunnen ten laste gelegd worden.
Daarnaast werden door de onderzoeksraad die dag nog twee uitspraken gedaan.
Tien dagen schorsing kreeg **Jurgen Vanderwal** omdat hij op 24 januari 1991 geweigerd had mee uit te varen met de N 525 'Golfbreker'. Mede omdat de N 525 hierdoor één dag visverlet opliep, diende schipper **Noël Dugardein** hiertegen klacht in.
Tenslotte viel er ook een beslissing inzake de aanvaring tussen de Z 37 'Orka' en de supertanker 'Hydrus' op 23 november 1989. Op 11 november van dat jaar was de bemanning o.l.v. schipper **Dirk Vlietinck** uit de haven van Oostende vertrokken om in het Kanaal te vissen. Tijdens de visvangst werd de Z 37 door de supertanker 'Hydrus' overvaren. Daarbij werd aan bakboordzijde de voorsteven van de 'Orka' over een lengte van drie meter ingedrukt, de bakboordbok werd geplooid en de - boel werd beschadigd.
Schipper **Dirk Vlietinck** treft terzake geen schuld. De hoofdreden van de aanvaring moet gezocht worden in het feit dat de 'Hydrus' nog met gedoofde navigatielichten voer en bovendien uitwijkplichtig was voor het vissend vaartuig Z 37.
Op de zitting van woensdag 23 september werden dan nog ééns vijf beslissingen genomen. Matroos **Christiaan Lamote** werd 8 dagen geschorst omdat hij, toen hij op 11 april van 1991 de wacht had aan boord van de Z 88 'Nova Cura', de LNG-tanker 'Mourad Didouche' tot op minder dan 1/4 mijl genaderd was, terwijl je daar toch 1/2 mijl moet vandaan blijven.
Schipper **Joseph Vandewalle** had toegegeven dat hij met de B 65 'Artevelde' tegen de verkeersstroom in had gevaren. Hij werd daarvoor drie dagen geschorst. Schipper **Jimmy Stubbe**, schipper van de Z 37 'Orca', werd voor gelijkaardige feiten vijf dagen geschorst. Ook schipper **Mario Vercoutter** werd vijf dagen geschorst om met de N 402 'Norma' tegen de algemene verkeersstroom in te varen.
Zeven dagen schorsing kreeg de Nederlandse schipper **Pieter Ocke** dan weer om op 20 oktober 1991 met de Z 70 'Marleen' uitgevaren te zijn met een onvolledige bemanning. De zeevaartinspektie had aan reder **Versluys** een vergunning afgeleverd om met vier man te mogen varen: nl. 3 Nederlanders en 1 Belg. **Ocke** vertrok echter zonder de Belgische matroos **Roland Rys**.

Vislosser omgekomen

Maandagnacht 21 september kwam een 53-jarige Oostendse vislosser bij een verkeersongeval om het leven. **Marcel Smissaaert**, werkzaam in de Oostendse vismijn en wonende te Bredene, kwam op de hoek van de Moreauxlaan en de Jacobsenstraat in aanrijding met een bestelwagen. De vislosser bezweek aan zijn verwondingen tijdens de overbrenging naar het ziekenhuis.

b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU
CAFMEYER & C°

VÓÓR & NA SCHADE - RAMING
ROERENDE & ONROERENDE GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

Fotograaf Pol Maenhoudt overleden

In Gistel overleed de in visserijkringen alombekend fotograaf *Pol Maenhoudt*. Het bericht heeft menigeen verrast. Pol was nog niet aan zijn 61ste verjaardag toe.
Hij werkte jaren 25 jaar in dienst van dagblad *Het Volk* als redaktiebediende en fotograaf voor het regionaal nieuws. Ook voor het *informatieblad van de Rederscentrale* stond hij jarenlang op de bres. Eind vorig jaar ging hij met vervroegd pensioen en verhuisde van Oostende naar Gistel. Zijn fotografische aktiviteiten legde hij niet volledig stil.
In het visserijwereldje kende hij zijn weg als geen ander. Getuige daarvan zijn de honderden foto's van tewaterlatingen, doopplechtigheden die hij publiceerde. Maar ook in droevige omstandigheden, met pijn in het hart, deed hij wat van hem verwacht werd. Tot de laatste dag toen op 8 september zijn hart het begaf. Het nieuws kwam totaal onverwacht en hard aan voor wie hem kende. Honderden bekenden hebben dan ook een laatste afscheidsgroet gebracht tijdens de uitvaartplechtigheid in Gistel.
Aan zijn echtgenote en zonen wil HVB langs deze weg zijn medeleven betuigen bij het heengaan van een toegewijd man. (gw)

Beeldhouwwerk aan nieuwe vismijn Zeebrugge

Van de onderneming Pieters-Degelder die de nieuwe vismijngebouwen van de Zeebrugse Visveiling bouwt, kreeg de Oostendse (maar te Gent wonende) beeldhouwer Bernard Vandenberghe opdracht een werk te maken dat geplaatst zou worden aan de ingang van de nieuwe vismijn.

Op 4 september overleed te Brugge Karel Geldhof, gewezen voorzitter van de V.B.O.ZEE (beroepsvereniging Visgroothandelaars Zeebrugge). In de Zeebrugse Vismijnkommissie zetelde hij als vertegenwoordiger van de vishandelaars.

Geschiedenis van de *Belgische* scheepsmotoren (V)

IN DE VLAAMSE visserijgeschiedenis blijken Belgische scheepsmotoren een — al dan niet belangrijke — rol gespeeld te hebben. Er vallen namen als A.B.C., A.W.A., Carels, Claeys, Moës en La Meuse. De meeste daarvan waren ons totaal onbekend. Hun namen sneuvelden jaren geleden op het slagveld van de ekonomische vooruitgang. Toch kan over elk van deze scheepsmotoren nog iets gezegd worden, gewoon omdat er nog mensen rondlopen die ermee gewerkt, en ze dus goed gekend hebben.
Vooraleer het te laat is, wilde HVB ook die geschiedenis vastleggen. En we beginnen met de motoren waarover het meeste kan gezegd worden, ook al omdat ze vandaag de dag nog steeds gemaakt en verkocht worden: A.B.C.

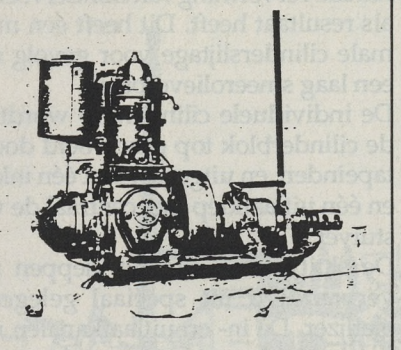
WANNEER MEN DE cijfers op het einde vande vorige aflevering (HVB nr 9, 4 september 1992, p. 38) bekijkt ziet men dat de A.B.C.-motoren tijdens de eerste helft van deze eeuw op het Belgische vissersvloot geen slecht figuur slaan. Eerlijkheidshalve moet vermeld worden dat het topcijfer althans vòòr Wereldoorlog II, de *Deutz-diesel* (oudste in 1924) en de kleinere *Otto-Deutz* (oudste in 1924), in 1932 een totaal bereikten van 199 eenheden, en in 1934, 188 stuks.
Inzake bouwmogelijkheden was, en is, er tussen Deutz en A.B.C. ook geen vergelijk mogelijk.
Van Nederlandse zijde was de naam *Kromhout* (oudste 1924) op de vloot eveneens vertrouwd. In 1932 haalde *Kromhout* het niet onaardig cijfer van 53 eenheden en in 1934 waren het er 52.

ABC

En nu de oude A.B.C., voluit *"Anglo Belgian Company"*, in vissersmiddens vertrouwelijk "een *Angloo*, een *Angloo Belge*". De C kwam nooit aan bod.
De nu 80-jaar oude maatschappij kwam in 1912 tot leven in Gent. Bij de aanwezigen op het notariaat waren de bazen van de Werkhuizen *Onghena* , de heren *M. Drory, G. Carels, F. de Limon Triest, G. Piers de Ravenschoot, V. Stas de Richelle, R. Drory, Baron J. del Marmol.* Het startkapitaal bedroeg 500.000 fr.
Wat de naam van de vennootschap *"Anglo Belgian Company"* laat veronderstellen is dat er Engels kapitaal mee zou gemoeid zijn. Dit was wèl beloofd, maar de Britten hielden met het vooruitzicht op1914 de centen in hun zakken, niettegenstaande de initiatiefnemer van de zaak, een Brit was, *Drory*, reeds jaren te Gent wonende. Hij kreeg de centen nooit, maar vond hier te lande mensen die de Brit wel wilden helpen, zodat de zaak toch van de grond kwam.
A.B.C. was niet de eerste Gentse motorenbouwer. Daar waren ook nog de *Gebroeders Carels* die naam en faam zouden opbouwen met motoren met grote vermogens.
Nog in 1912 werd de bouw van *A.B.C.-semi-dieselmotoren* begonnen, een tweetakt met karterspoeling, 1 en 2 cilinders voor de scheepvaart en landgebonden doeleinden, de zogenaamde *"gloeikopmotoren"*. Begin 1913 waren reeds 12 motoren gebouwd met een totaal vermogen van 212 pk, type GM. Een volgende serie kwam in produktie, namelijk: 12 motoren met 1 cilinder: 6/8 pk, 8 motoren met 2 cilinders: 16 pk, 12 motoren met 1 cilinder: 12/15 pk, 6 motoren met 2 cilinders: 25 pk, 6 motoren met 2 cilinders: 40 pk, 6 scheepsmotoren met 2 cilinders: van 45 pk.
Men had moedgevende resultaten geboekt toen in 1914 Wereldoorlog I uitbrak die een domper op de produktie zette.
Toen ook dit drama voorbij was, trad A.B.C. ook buiten de landsgrenzen, o.a. in *Argentinië, Brazilië, Engels Indië, Egypte, Belgisch Kongo. Er bleek ook interesse uit Bulgarije, Peru, Syrië, Palestina, Columbia,* nu meer voor generatorgroepen. In 1920 was de totale produktie-capaciteit 2.500 pk per jaar.
In de twintiger en dertiger jaren werd er hard gewerkt. Nieuwe motoren werden ontworpen en men stapte over van de *semi-diesel* naar de *diesel* met hogere kompressie- en verbrandingsdrukken. En rond 1930 kwamen er 2 nieuwe dieselmotoren van de band, de GMZ en de DMZ, met vermogens tussen 34 en 120 pk, 2-takt-uitvoeringen. ☞



het taxibedrijf voor de visserij
OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene
32.08.08
TAXI
Bredene
Oostende



Tussen 1918 en 1923 ontwikkelde men verschillende types...

In tegenstelling met de *GM-semi-diesels* die ronde cilinders hadden, kregen de nieuwe types een *rechthoekige, blokvorm-cilinder*, gescheiden van elkaar, met eigen krukkastspoeling. De uitspuiting van de brandstof geschiedde met *voorverbrandingskamer* of *gasverstuiving*. Naast de verstuiver - van het *Bosch*-type - zat ook de aanzetlont. De brandstofpompen waren nog A.B.C.-werk. Voor een der cilinders was het cilindersmeerolie-toestel opgesteld dat 4 smeerpunten per cilinder voedde.
De scheepsuitvoeringen hadden een keerkoppeling van het wrijvingstype om de scheepsschroef uit te schakelen, vooruit of achteruit te koppelen. Deze keerkoppeling droeg het merk *Glan*, van de firma *G. Landrieu*, Gent.
De machine werd in gang gebracht door samengeperste lucht. Op een cilinder zat een oplaadklep waarmede verbrandde gassen naar de aanzetvaten konden worden gedrukt.
In de normale levering voor scheepsmotoren was begrepen: (1) een gietijzeren, behoorlijk uitgebalanceerd, driebladige schroef, (2) een schroefaskoker uit gietijzer, met binnen-, met buitenlager met bijzondere pakking, (3) een stalen schroefas van ongeveer 3 meter lengte, (4) de bedieningshefboom van de keerkoppeling werd verlengd tot in het stuurhuis van waaruit de bediening normaal geschiedde.
In deze tijd ontstonden de *"tweegeneratiemotoren"*: grootvader kocht hem; na hem werkte de zoon er mee en met de dood in het hart verving de kleinzoon hem voor een krachtiger model omdat de vooruitgang nu eenmaal niet stil stond.
En weer gooide een oorlog roet in het eten. Gedurende de periode van '40 tot '44 werden hoofdzakelijk motoren gebouwd bestemd voor vissersvaartuigen, de binnenvaart en voor traktoren. Maar het belangrijkste was dat gedurende deze oorlogsjaren het studiebureel en de produktiediensten werkten aan de ontwikkeling van een nieuwe motor, meer bepaald de DU . De 2- en 3-cilinder-uitvoeringen daarvan waren bouwrijp na de bevrijding.
De ontwerpers zijn vertrokken van een totaal nieuwe machine, het werd een *viertakt-motor met krukkast en cilinders in blokformaat*, met een heel sober en eenvoudig, robuust voorkomen.
Het krukkastblok, in doosvorm, is uit gietijzer, waarin de hoofdaslagers liggen, en waarop het cilinderblok wordt geschroefd. De krukas is vervaardigd uit speciaal staal, thermisch behandeld, gerektificeerd en uitgebalanceerd. De uitneembare hoofdaslagers zijn onder druk bekleed met een eerste klas *antifrictiemateriaal*. De cilindervoeringen zijn in het cilinderblok ingeschuurd en kunnen vrij naar beneden uitzetten. De zuigers, met holle bodem, zijn of wel uit gietijzer of uit een lichte legering, bovenaan uitgerust met een stel afdichtveren en een olieschraapveer. De drijfstang bestaat uit smeedstaal en is zorgvuldig uitgebalanceerd, met bovenaan het *zuigerpenlager* en beneden het *krukpenlager*.
Het cilinderdeksel uit gietijzer werd voorzien van koelruimten rond de vertikaal opgestelde in- en uitlaatkleppen en de centraal gemonteerde verstuiver.
De inspuitorganen zijn van het bekende Bosch-fabrikaat. De nokkenas, uitgerust met inlaat-, uitlaat-, brandstof- en aanzetnokken, wordt vanaf de krukas aangedreven door geruisloos bewegende tandwielen. De smering onder druk naar alle organen, wordt verzekerd door een dubbele oliepomp, dus met zogenaamd *"droog karter"*. De smeerolie wordt gekoeld.
De koeling voor scheepsmotoren geschiedde oorspronkelijk met zeewater. Ze kan, in bepaalde gevallen, worden uitgerust met zoetwaterkoeling in gesloten omloop en gekoeld in een buisvormige koeler.
De platenkeerkoppeling kan uitgerust worden *met reductie-tandwielen* indien het toerental van de motor te hoog is.
Ook bij deze machine kan voor scheepvaartdoeleinden de hogergenoemde organen (schroef, bus, as) geleverd worden.
De DU-machine kon als 2, 3, 4, 6 en 8 cilinder-eenheid uitgevoerd worden aan snelheden tot 600 omw/min in vermogens van 108 tot 430 pk, met een toelaatbare overbelasting van 10 % gedurende 1 uur.

Na WO II

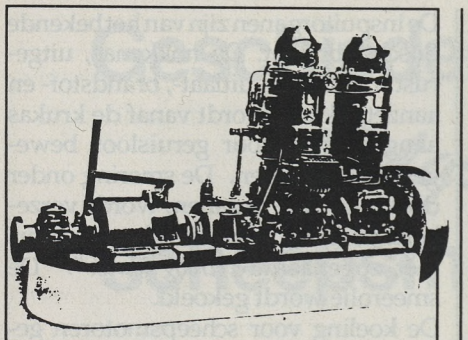
Na de oorlog kon terug op volle kracht worden gewerkt met als produktie objectief 19.000 pk per jaar, tegenover de 9.000 pk van voor de oorlog.
Het personeel werd uitgebreid, evenals het machinepark en nieuwe akkoorden werden afgesloten met o.a. Spanje.
En al werkend en experimenterend, en zich inspannend om de evolutie bij te houden, gingen de vijftiger en zestiger jaren voorbij, met tegenslag en meeval.
Wilde men de cilinder met boring 242 mm, slag 320 mm en slagvolume 14,75 liter behouden, en het cilinderaantal begrenzen op maximaal 8, dan moesten andere faktoren ter hulp worden geroepen om bij het tijdsgebeuren te blijven en marktwaarde te behouden. Men ☞

Kuwait Petroleum (Belgium)

Q8

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

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



De GM motoren anno 1924 nog steeds met lage compressiedruk en met een gloeikop verhit door benzine- of petroleumbrander.

begreep dat de toerentallen der motoren dienden opgevoerd te worden en ook de verbrandingsdrukken opgetrokken. De maximum toeren stegen van 600 tot 750/min en drukvulling werd toegepast.

De symbolen DU werden heraangepast en vervangen door DX, motor met natuurlijke inlaat, DXS, motor met drukvulling door *turbo-kompressor*, en de DXC motor met *drukvulling en tussenluchtkoeling*. Later kwam daar nog het symbool M bij zodat 3 MDX betekent 3 cilinder scheepsmotor met natuurlijke inlaat, en de 6 MDXS betekent een 6 cilinder scheepsmotor met drukvulling. De drukvulling wordt geleverd door een turbo-kompressor van *Brown Boveri*, Zwitsers fabrikaat die — oud stoomturbinebouwer — reeds sedert de twintiger jaren turbo-kompressoren bouwt en wel op Europees niveau. (Zie fig 5 onderkoeling in HVB nr 9 p. 37.)

Wat ook aangepast werd is de hydraulisch bediende keerkoppeling met reduktie of vertragende overbrenging op de schroefas. Waar vroeger de keerkoppeling manueel bediend werd, gaat het nu onder oliedruk.

De motoren verlieten de fabriek voor allerlei toepassingen en vonden hun weg naar alle hoeken van de wereld. Er volgen goede, maar ook teleurstellende jaren. Dat laatste was vooral het geval op het einde van de zeventiger jaren toen de wereldkrisis in omvang toenam. Een zekere vorm van bedrijfsmoeheid bij de verantwoordelijken liet zich voelen, de ouderen verdwenen van het toneel en de opvolging was onvoldoende sterk.

Begin 1980 werd de *"Anglo Belgian Company"* die in faling ging, overgenomen door een groep Vlaamse industriëlen die nieuw bloed en kapitaal in de firma pompte. A.B.C. bleef bestaan maar was nu *"Anglo Belgian Corporation"*.

Met nieuwe opvattingen, sterkere kapitaalsinbreng en een verjongd kader werd terug de hand aan de ploeg geslagen. De motoren werden nog verbeterd, prijzen aangepast en er werd op zoek gegaan naar vroegere en nieuwe markten.

De laatste telg uit de motorenfamilie, de DZ, werd verkoopbaar gemaakt en aan de man gebracht. Deze nieuweling is feitelijk niet zo nieuw, als 2de grootste van de 6 en 8 cilinder machine van het DXC-type, sterker (omwentelingen/vermogen van 720 tot 1.000 o/min en 1.200 tot 2.400 pk) is ze ontworpen voor bedrijf met zwakke brandstof tot 380 centisstokes, 50°C.

De U-vormige krukkast in grijs gietijzer GG25 is van het type doosvorm, dat een maximale stijfheid verzekerd.

De *driestoffen-lagerschalen* uit de hoofdlagers, 3 mm dik, bestaan uit een stalen schaal belegd met *loodbrons* en *galvanisch aangebrachte glijlaag* op basis van een lood-tin-legering. Hun bedrijfsduur gaat tot 48.000 uren, evenwel afhankelijk van bedrijfsomstandigheden en het onderhoud.

Het cilinderblok is evenals de krukkast uit grijs gietijzer GG25, en wordt op de krukkast bevestigd door korte trekankers. Deze tapeinden worden diep in het bovendek verzonken, wat een minimale vervorming van cilindervoering als resultaat heeft. Dit heeft een minimale cilinderslijtage voor gevolg met een laag smeerolieverbruik.

De individuele cilinderkop wordt op de cilinderblok top geschroefd door 6 tapeinden, en uitgerust met één inlaat- en één uitlaatklep met centraal de verstuiver.

De sluitvakken van de kleppen zijn vervaardigd uit speciaal gelegeerd gietijzer. De in- en uitlaatkanalen wijzen beide naar de achterzijde van de motor wat ruimte schept voor brandstofpompen en de nokkenas.

Zonder de uitbouw van uit- en inlaatkollektoren nodig te maken, kunnen cilinderdeksels weggenomen worden. De in- en uitlaatkleppen zijn gebouwd uit *hittebestendig staal*, de klepstelen zijn *hardverchroomd*. De *klepgeleidbussen* zijn uit een *gelegeerde gietijzersoort* gebouwd.

De krukas is gesmeed uit één stuk *veredeld 42 Croom Molybdeen 4-staal* en voldoet aan de eisen van de keurmaatschappijen. Met een grote nauwkeurigheid afgewerkt, is ze dynamisch uitgebalanceerd. Aan de vliegwielzijde is een bijkomend lager voorzien, zodat de gewichten van het vliegwiel en de elastische koppelling goed opgevangen worden. Aan deze zijde bevinden zich ook de tandwielen voor de aandrijving van de nokkenas. Aan de andere zijde worden water- en oliepompen aangedreven.

De drijfstang is uit een matrijs-gesmede staalsoort en heeft een horizontaal gedeelte drijfstangkop en kan doorheen de cilinderboring gemonteerd worden. De drijfstanglagerkap wordt bevestigd door 4 dynamische bouten.

De aluminium-zuiger met *half hollebolvormige verbrandingskamer* in de bodem is in de eerste veergroef voorzien van een ingegoten draagring uit *nikkel resist-gietijzer*.

Heel de groep zuigerveren bevindt zich boven de zuigerpen en bestaat uit een ☞

LIFERAFT SERVICE CENTER

S.K.B.

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL
ROYERSSLUIS KAAI 48
B-2030 ANTWERPEN
TEL: 03/231 36 48
FAX: 03/231 57 65

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



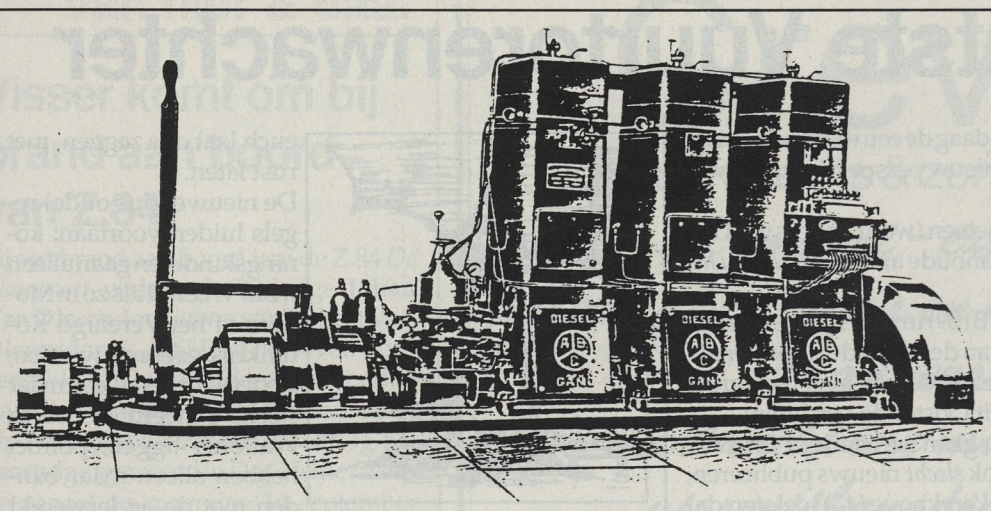
reddingsvasten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man. o. boordlichten noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

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

ERKEND SERVICE STATION

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

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



De GMZ motor - de eerste met hoge compressiedruk - rond 1930.

topring met bolvormig verchroomd loopvlak, 3 *kompressieveren met cilindrisch loopvlak* en een *olieschraapveer met ingebouwde schroefveer*. De *topring* en de *kompressieveren* zijn maar 4 mm hoog.
Dit geheel waarborgt een perfekte gasdichting, een geringe slijtage en een zeer laag olieverbruik.
A.B.C. wijst naar een laag smeerolieverbruik, een lange levensduur, bedrijfszekerheid en ook nog op een laag brandstofverbruik. Door vervolmaken van het inspuitsysteem, een efficiënte inlaatlucht-koeling en een aanpassen van de turbo-specifikatie werd het specifiek brandstofverbruik terug gebracht van 163 gram/pk/uur naar 158 gram/pk/uur, wat een winst betekent van ongeveer 3 %. Een goeie 35 jaar geleden lag het brandstofverbruik nog in de omgeving van 180 gram/pk/uur.
De beheerswissel heeft dividenten opgebracht voor de dieselmotorenbouwer A.B.C. In het jaar 1991 hoopte de maatschappij 60 motoren te leveren, een verhoging van 100 % vergeleken met de toestand van 2 jaar geleden.
In deze twee korte jaren was A.B.C. in staat in de dieselmarkt door te dringen met zodanig veel succes dat de direktie onlangs kon mededelen dat haar positie grondig gevestigd was en de onzekere periode voorbij.
Een der redenen van het succes ligt volgens A.B.C. aan de *algemene instelling* van de firma. Ze zijn daar altijd in staat geweest om aan de noden van de klanten te voldoen, vooral inzake leveren van reserveonderdelen of voor het uitvoeren van herstellingen.
Het feit dat de motoren 6 tot 8 % zuiniger zijn inzake brandstofverbruik dan soortgelijke andere motoren is eveneens duidelijk van zeer groot belang.
De motoren voldoen aan de noden van de meeste klassifikatie-maatschappijen en zijn gemakkelijk te onderhouden en te reviseren.
Er zijn belangrijke exportmarkten bedongen in Spanje (100 motoren), Zaïre, Frankrijk. Ook varen reeds zeven Ierse vissersvaartuigen met A.B.C.-Machines.
Wat enorm bijgedragen heeft tot het opvoeren van het vermogen in se toepassing van drukvulling die verantwoordelijk is voor een vullingsgraad van 75 %.
Daarbij zal het evenwel niet blijven, want nieuwe inspanningen worden geleverd om de kwaliteit en het rendement der motoren op te voeren.

In de komende maanden worden volgende verdere ontwikkelingsproeven in het vooruitzicht gesteld:
-Nieuwe vorm van de verbrandingskamer,
- Nieuw inspuitnokprofiel,
- Optimaliseren van de drukvulling.
Ondanks dat de Belgische visserij maar voor 6 % jaarlijks afneemt van de totale A.B.C.-produktie is zij toch één der steunpilaren van de firma. Zij gebruikt dan ook deze steunpilaar als referentie in haar exportpolitiek.

Vervolgt
Roger Decleer

Schippers opgelet

Ingevolge quotumuitputting is het voor Belgische vissersvaartuigen vanaf zondag 13 september tot einde 1992 verboden te vissen op kabeljauw in Ices-gebied IIIa. Het aan boord houden, overladen en lossen van kabeljauw die na 13 september gevangen werd is eveneens verboden.

O.V.A.

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

Onderlinge Visafslag Oostende

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

Dè cöoperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring

Ontwerp Seaprint 059/32 55 59

De Laatste Vuurtorenwachter

WESTELLEN U vandaag de eeuwenoude vraag, maar dan in een nieuw perspektief: *waar gaan we naartoe?*

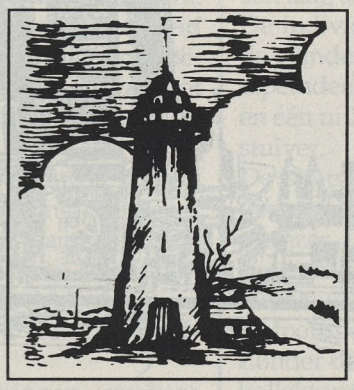
En we geven u meteen (want anders gaat het veel te traag vooruit) het eeuwenoude antwoord: *ik zou het begot niet meer weten!*

Vorige maand publiceerde HVB (59) immers een, euch laat ons zeggen, stuk van de hand van de Razende Reporter gw (leeftijd onbekend) waarin deze schreef over het grote aantal vissersvaartuigen dat uit Oostende verdwijnt.

Dus herhaal ik mijn vraag: waar gaan we naartoe? En meer bepaald: zullen we voortaan ook *slecht* nieuws publiceren, ja? Zal hoofdredakteur Vandekerckhove (43) toelaten dat dit blad een nestbevuiler wordt, ja? Zal direkteur Versluys (44) een blad besturen dat de waarheid schrijft, ja?

We durven nog steeds te hopen van niet! Nog is het niet te laat! We durven nog steeds te verwachten dat de ongeschreven wetten gerespekteerd worden, al was het maar omdat burgemeesters daarover een (dreig)briefje schrijven. Eén van die wetten luidt immers: over slecht nieuws wordt niet geschreven, daarover zwijgen de pennen als vermoord, want kijk: waarover niet geschreven wordt, bestaat ook niet. En dus gaat alles goed, zelfs wanneer het slecht gaat.

Dat geldt trouwens niet alleen voor de visserij. Vanaf nu moet HVB (59 jaar, het blad zou dus beter moeten weten) weer de oude draad opnemen en ons aller gemoedsrust,

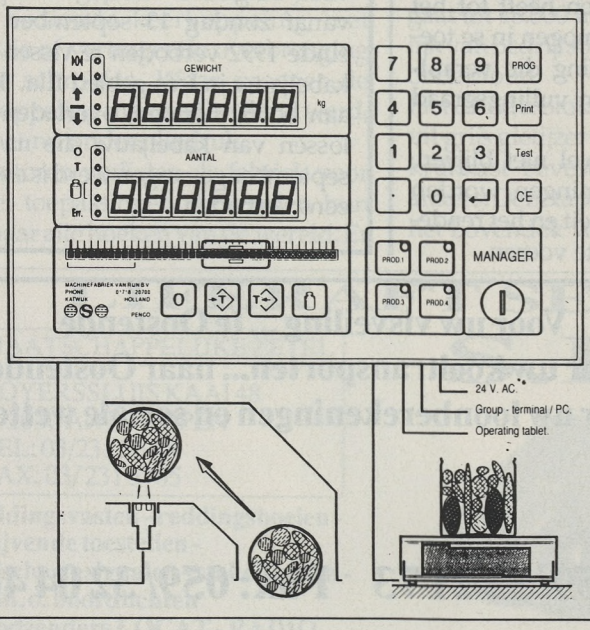


euch laat ons zeggen, met rust laten.

De nieuwe (dus oude) regels luiden voortaan: koningskinderen gaan alleen maar vreemd als ze in Monaco of het Verenigd Koninkrijk geboren worden, steden worden alleen maar slecht beheerd als ze in Wallonië liggen, politici hebben alleen maar banden met de onderwereld als ze in Sicilië wonen, arme mensen tref je alleen maar aan in Afrika, bouwschandalen zijn per definitie slechts mogelijk in Brussel, zwarte vis wordt alleen maar in Nederland aangevoerd, Fishlink is een schat van een, euch laat ons zeggen, onderneming, de Oostendse vismijn kent een nooit geziene bloei, de mensen zien er hier allemaal zeer gelukkig uit, VTM levert een niet te evenaren bijdrage tot de ontwikkeling van de Vlaamse kultuur, de Belgische vissersvloot groeit uit haar voegen, de tewerkstelling op de kaaien neemt alsmaar toe, de visserijscholen kunnen de toename in het leerlingenaantal niet opvangen, gelukkig is er in de visserij geen werkloosheid en kan iedereen vanaf morgen aan de slag.

Zo, dat is beter. Zie je wel dat alles goed gaat.

Handvul controleweegschaal voor verpakkingen



Van Rijn ontwerpt, fabriceert en installeert...

Standaard
- 4 programmeerbare produktgeheugens.
- Ledbar, onder-, correct- en overgewicht met verschillende kleuren.
- Akoestisch signaal bij correctgewicht.
- Telfunctie voor het aantal verpakkingen.
- Geheugenfunctie voor produktregistratie.
- Vervaardigd overeenkomstig de regels van het IJkwezen.

Opties
- Computer aansluiting voor data systeem, max. 100 weegschalen.
- Printer met printeraansturing voor max. 8 weegschalen.
- 2 weegbereiken in één controleweegschaal.

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

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

Exklusief BAADER agent voor de Benelux.

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

Visser komt om bij brand aan boord van Z.84

Bij een brand aan boord van de Z.84 *De Klauwaert* verloor de 23-jarige **Johan Van Dierendock**, zoon van **Robert Van Dierendonck**, uit Heist het leven door verstikking. De vijf andere opvarenden slaagden erin om zich te redden.
Op het ogenblik van de brand lag het vaartuig afgemeerd in Den Helder waar de vangst op maandag 14 september werd gemijnd. De grote boomkortreiler van de Rederij *De Klauwaert* uit Knokke-Heist zou pas 's anderendaags opnieuw uitvaren. 's Morgens omstreeks halfzes sloeg een matroos brandalarm en wekte de overige bemanningsleden. Slechts vijf opvarenden konden door het vluchtluik ontkomen. Vermoedelijk door de felle rookontwikkeling kon **Johan Van Dierendonck** het benedendek niet meer verlaten. Ook de brandweer kon door de hitte niet doordringen om het zesde bemanningslid alsnog te evakueren. De Nederlandse justitie stelde een onderzoek in naar de brandoorzaak, vermoedelijk te zoeken bij een kortsluiting. De uitvaartdienst greep op dinsdag 22 september plaats in de parochiale kerk te Heist.

West Mechanics naar Antwerpen

Vanaf 25 september werd de vestiging van West Mechanics nv te Stalhille gesloten en werden alle aktiviteiten overgeplaatst naar Noorderlaan 37 te 2030 Antwerpen. Tel.: 03 / 541.17.01, fax: 03 / 541.18.33.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

AUGUSTUS 1992
Verandering P.K.:
¤ Z.41 TORNADO, eigendom BVBA Rederij Tornado, Knokkestraat 284, 8301 Knokke-Heist
375 pk - 276 kW wordt 300 pk - 221 kW
Zeebrief: 21.08.92
Inbouw nieuwe motor:
¤ Z.16 KON-TIKI II, eigendom Kon-Tiki BVBA, Canadezenstraat 86, 8380 Lissewege - Brugge 5
Motor ABC, 662 kW - 900 pk, bouwjaar 1992
Zeebrief: 27.08.92

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

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

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

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

Vanuit Nederland
09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

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. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 51 33 07
Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.



40 40

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

De Zeeuwen zijn daar!



OP 1 APRIL 1572 werd den Briel veroverd door de Watergeuzen en men maakte er het fameuze vers op: *"Op 1 april verloor Alva zijn bril"*! Maar, na de inname van *den Briel* volgden heel wat andere successen voor de rebellen en hun bondgenoten op zee, de zeerovende Watergeuzen. *Alva*, vooraleer het bericht over de val van den Briel hem had bereikt, vreesde reeds voor Vlissingen en nam maatregelen om de stad en haven voor een inval te dekken.

Op 6 april verschenen Alva's schepen voor Vlissingen, bemand door Spanjaarden uit Bergen-op-Zoom. Ze kwamen te laat. De volksopstand brak uit terwijl de Spanjaarden voor de haven lagen.

Weldra vormde zich dan ook een Zeeuwse Watergeuzenvloot, die zeer aktief begon op te treden.

De historicus *E.B. Swalue*, die reeds in 1846 een flinke studie over de rol van de Zeeuwen in de opstand tegen Spanje heeft gepubliceerd, zegt van die vloot dat ze *" voor de zaak van de vrijheid meer was dan vestingen en krijgslegers. Aan deze vloot, gelijk aan die van de Zuiderzee, was Nederland meermalen zijn behoud verschuldigd"*.

Ook de Vlamingen kregen vanwege die vloot harde noten te kraken, nl. op de route naar Antwerpen.

Zo namen op 4 juni 1572 tien Zeeuwse schepen 30 rijkelijk beladen schepen van Antwerpen: *"Ceulx de Zélande ont prins 27 navires plein de bier et vivres quy s'en allat pour les Espagnols"*.

De Antwerpse kooplieden namen dan maar een realistisch besluit en ging dan maar zelf zich te Vlissingen vestigen, om de verliezen te beperken!

De Noordzee zou weldra zelfs een rampgebied worden voor de Spanjaarden.

Nog in juni viel de Zeeuwen een nog grotere en rijkere buit toe, voor de Vlaamse kust.

Een vloot van 50 Spaanse schepen, bemand met 2.000 Spanjaarden, was op weg naar onze gewesten; hun admiraal was *de hertog van Medina Celi*, onwetend van de opstand en vooral de Watergeuzen niet achtend, had hij de nodige voorzorgen niet genomen. De Zeeuwen onder hun kapiteins *Worst*, *Joos* en *Jan De Moor*, zonden 12 lichte oorlogsvaartuigen tegen de Spanjaarden uit, die de vijand overvielen in de nabijheid van Blankenberge. De Spaanse admiraal kon nog vluchten met een deel zijner schepen, dank zij het getij, maar een ander deel viel op een zandbank, de beruchte Paardenmarkt, en werd door de Zeeuwen genomen of verbrand.

Een kleine zilvervloot?

Twaalf grote Biscaysche schepen konden ontkomen op de stroom en werden gered door de storm die de aanvallers belette aan te tasten.

Deze schepen verenigden zich, bij het bedaren van de storm, met een koopvaardijvloot die, rijk geladen, uit Lissabon op weg was naar Antwerpen. Een schip, dat de "Gouden Leeuw" heette, werd vooropgestuurd ter verkenning. Op de hoogte van Vlissingen werd dit verkenningsvaartuig echter op hevig kanonvuur onthaald, waarop de kapitein met de zijnen de vlag streek. De andere Spaanse schepen, geholpen door de wind, bereikten zo goed en zo kwaad als het ging Rammekens en liepen vervolgens het Spaanse Middelburg binnen.

Drie van de schepen van de koopvaardijvloot trachtten Antwerpen te bereiken; doch een werd veroverd door de Vlissingers en bracht binnen Vlissingen de rijke buit van 30 zakken realen mee. De waarde van de totale buit bedroeg meer dan 500.000 gulden.

Graaf *Lodewijk van Nassau*, zeer verheugd over de vangst, schreef daarover in een wat verduitst Nederlands: *"Die Flotte van Portugale is tot Flessinge met machtige copmansschap en met meer dan sessce hondert dusent ducaten in gemunt gelt gecomen...."*

De beste schepen van die "Flotte" werden bij de Zeeuwse vloot gesteld en de "Gouden Leeuw" werd tot admiraalschip van de Vlissingers gebombardeerd!

Het is een vaststaand feit dat de Vlissingers voortaan regelmatig zullen ☞

tussen beide komen bij vele expedities te land en te water in de Noordzee en aan de monding van de Schelde, de weg naar Antwerpen.
Een belangrijke overwinning ter zee werd ook bekomen, in oktober, in de buurt van *Rammekens*, waar de Zeeuwse Watergeuzen onder het vijandelijk geschut de Spanjaarden verplichtten hun schepen op het strand te laten lopen, wat een volledige nederlaag voor hen meebracht.
De Zeeuwen werden zo stoutmoedig dat ze tot voor Antwerpen durfden schepen weghalen en ze zich zelfs in de stad waagden.
De bekende Nederlands historicus *Van Meteren* zegt ter zake: ***"door deze en diergelycke vrome daden zijn de Vlissingers van een iegelyck bijkans ontsien geweest"***.
Deze feiten geven een beeld van het gevaar dat de zeeweg naar Antwerpen betekende voor de koopvaardij.
Waar vroeger de zeeroute onzeker was, werd ze onveilig door de activiteit van de Zeeuwse Watergeuzen.
Historicus *W. Brulez*, in zijn studie over de Antwerpse firma *Della Faille*, konstateerde dan ook dat rond die tijd de verzekeringspremies voor het vervoer op zee zo groot worden dat de voordelen van een korte zeeroute vervielen. De verzekeringsprijzen gaan dan ook soms van 8 à12 % tot 18 à 20 %.

Lot van de Schelde

Niet alleen werd door de Zeeuwen regelmatig elke vloot die uit de Noordzee via de Schelde naar Antwerpen vaarde grondig gestoord, ook het uitvaren naar de Noordzee werd tot een probleem voor de veiligheid van de Antwerpse schepen.
In maart 1573 kwam een welbemande vloot, onder het bevel van *Sancho d'Avila*, later berucht door de Spaanse Furie te Antwerpen, de Schelde afzakken. Ze werd dadelijk door de Zeeuwen aangevallen. Na menig gevecht moest de vloot smadelijk terugtrekken.
Dezelfde d'Avila poogde bovendien *Middelburg*, nog steeds in Spaanse handen, ter hulp te komen. De Zeeuwen vermeden het gevecht en daardoor dacht d'Avila victorie te kraaien, maar intussen had hij wel 9 schepen en 900 man verloren.
Men vertelde ter zake hoe een Zeeuwse matroos naar het schip van de gouverneur van Middelburg, de *"Olifant"*, toezwom en de kabels kapte, waardoor het schip wegdreef onder de kleine Zeeuwse schepen, door drie van hen werd geënterd en na een gevecht van 6 uren door de Geuzen werd genomen. Vijfhonderd vijanden waren gesneuveld en historicus *Van Meteren* schreef dat het schip op een slachthuis geleek!
Een ander Spaans schip, *"Het Land van Belofte"*, werd door de Vlissinger *Jos De Moor* aangeklampt onder het geschut van *Rammekens*, veroverd en meegevoerd. De Spanjaarden waren zelfs verplicht een ander schip in brand te steken en te verlaten.
Mede met de Zeeuwen als stoottroep zal voortaan heel wat aandacht gewijd worden aan Antwerpen zelf, wat niet belet dat ze ook allerlei plannen hebben gesmeed en uitgevoerd.

Wat een volkje?!

Bij gelegenheid van het uitvaren van een vloot uit *Vlissingen* en *Zierikzee* naar Rotterdam, onder het bevel van de Geuzenadmiraal *Boysot*, een uitgeweken Brusselse Geus, lid van het Eedverbond der Edelen, vonden we de treffende beschrijving van de mannen die als Watergeuzen de 800-koppige vloot bemanden.
Hun doel was, volgens historicus *Beaufort*, ***"gewoon de Spanjaarden te water te overwinnen, met een bittere haat en wederwraak ingenomen zijnde, gewoon den vijand die in hunne handen viel, dood te slaan of te verdrinken. De meesten van hen waren gehouden en gekorven, en droegen de lidteenen hunner dapperheid"***.
Onze beroemde auteur *Hooft* zegt zelfs: ***"de huid was te zaamgenaaid met lidteekenen der uitgestane strijden"***. En zo voegt hij erbij: ***"Na geen minder woestheid zweemde zelfs hun pronk*** (versierselen, W.D.), ***bestaande in 't dragen van zilveren halve manen op de hoeden, en deze letteren daarbij: Liever Turksch dan Pausch"***. (Later: Paaps, W.D.)
Om deze uitvoerige gegevens over de Zeeuwse Watergeuzen af te sluiten, wens ik nog te vermelden dat ook de Vlaamse handel met Engeland het moest bekopen.
Inderdaad, in 1576 hadden de Engelse kooplui, uit gierigheid, zegt men, aan de Spanjaarden hun vlag geleend, om met deze kamouflage onder de Zeeuwse Watergeuzen onder te kunnen komen. Nadat de Zeeuwen dit vernomen hadden gingen ze de aanval aan op alle Engelse schepen of die onder Engelse vlag voeren. Zo kregen de Zeeuwen een vijand bij, zeer ten laste ook van de Vlaamse kuststeden, want de Engelse schepen leden grote verliezen en vele ladingen kwamen als buit in de handen van de Zeeuwen.
De Engelse kooplieden in Vlissingen werden zelfs verplicht tot geldlening om gages van de Zeeuwse zeelui te helpen betalen.
Uiteindelijk maakte *Willem van Oranje* zelf een einde aan de verwarde toestand.

Walter Debrock

investeringskredieten: onze specialiteit

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.

Generale Bank

Over de hulporganisatie

Youth With A Mission

Vanop zee opereert de hulporganisatie *A Ministry of Youth With A Mission*, het YWAM, beter bekend onder de naam *'Mercy Ships'* (= genadeschepen).

HET INITIATIEF IS ontstaan vanuit *de Kristelijke Kerk van de USA*. En het draagt daar duidelijk de sporen van. Bedoeling is zowel materiële als zogenoemde geestelijke noden te lenigen in gebieden die door rampen worden getroffen of chronisch aan tekorten lijden. Bijzonder is wel dat Mercy Ships pas komt als de ramp uit het nieuws verdwenen is en de eerste-hulp-organisaties zich reeds teruggetrokken hebben. Hulp bij het oppakken van de levensdraad, zorg voor behuizing, medische bijstand, morele steun... behoren tot het standaardpakket van de hulporganisatie.

De initiatiefnemers berekenden dat van de 24 grootste wereldsteden er 21 zeehavens zijn. Tweederde van de wereldbevolking waaraan hulp kan gevraagd worden of waar hulp moet geboden worden, woont binnen 130 km van de kustlijn. Daarom werd besloten gebruik te maken van schepen.

De YWAM werd in 1978 opgestart door de aankoop van de *'Victoria'*, gebouwd in 1953 in Triëste (It.) dat tot dan transport verzekerde tussen Italië en Hong-Kong. Na renovatie kreeg het de naam *'Anastasis'* (= Grieks voor 'heropstanding'). Om de vele projekten aan te kunnen, komt daar in 1984 nog een schip bij. De cargo die voorheen diensten verzekerde tussen Labrador en Newfoundland, Canada, krijgt de naam *'Good Samaritan'* (bj 1961, 1.036 brt, 1100 pk, 58m lang, 13m breed, inhoud 4.000 m3, Panamese registratie). De schepen liggen vijftig procent van de tijd stil in rijke industriehavens van Europa en Amerika om goederen en fondsen te verzamelen en, niet te vergeten, de evangelische boodschap te verspreiden. De ander helft van de tijd wordt besteed aan het uitdelen van goederen en diensten en aan het opstarten van projekten.

De hele organisatie wordt door giften in stand gehouden. De schepen hebben een minimale vaste bemanning, zowel bestaande uit officieren als uit medisch personeel (medikale staf= 30 personen). De rest van de bemanning wordt gerekruteerd in de havens waaruit de Mercy Ships opereren. De rekruten zijn vrijwilligers die zelf maandelijks bijdragen tot de te verlenen hulp. Zo werkt de *'Anastasis'* met een vrijwillige bemanning van 250 tot 400 personen die meestal aanmonsteren voor 1 jaar. Maandelijks dragen ze elk 150 dollar bij tot de organisatie.

Zijn er noden?

Noden zijn er genoeg. We nemen een greep uit de sedert 1978 geboden hulp:

In 1980, '81 wordt in Griekenland en Italië kledij uitgedeeld en geholpen met de heropbouw van dorpen na plaatselijke aardbevingen. In 1983 wordt voor 693 000 dollar goederen, overgebracht naar Guatemala. Eind 1983 wordt er voor 435 000 dollar aan bouwmaterialen verscheept naar de Fiji-eilanden. In 1984 en 1985 wordt het vaartuig verbouwd om meer bemanningsleden aan boord te kunnen nemen.

Van 1986 tot februari 1988 wordt vanuit de havenstad *Laraco Cardenas* op Mexico's westkust hulp geboden na de aardbeving. Er wordt voor meer dan 4 000 000 dollar geschonken: heropbouw, ambulances, medische hulp door 12 dokters, 5 tandartsen en 30 verplegers, opleiden van 250 Mexicaanse verpleegsters om de modernste verpleegtechnieken aan te leren. In 3 dorpen wordt een landbouwprogramma gestart. Brandweerlui worden getraind en van een moderne brandweerwagen voorzien.

Van juni 1988 tot maart 1989 wordt gewerkt op Jamaïca. Er wordt veel beroep gedaan op de medische sektor van de missie en op de drie operatiezalen van de *'Anastasis'*. Er wordt voor meer dan 6 miljoen dollar gespendeerd aan het aanpassen van ziekenhuizen, het opleiden van 45 verpleegsters, het bouwen van woonhuizen, scholen, kerken, het vervangen van daken, het assisteren in de landbouw en bij irrigatieprojekten...

Vanaf juni 1989 tot maart 1990 wordt geholpen in Haïti en de Dominikaanse Republiek. Naast medische hulp en basisopleidingen wordt voor 2 miljoen dollar gespendeerd aan de bouw van 16 huizen, 1 kerk, vernieuwde dakbedekkingen, het oprichten van dorpscentra, het bevoorraden van 4 bergdorpen met drinkbaar water, het aanleggen van boomgaarden en het verbeteren van irrigatiekanalen.

Verder worden in 1990 van 3 000 ton medikamenten bijeengebracht en drie ambulances... vanuit New London, Connecticut, USA om de Polen bij te staan. In mei en juni 1990 wordt verder hulp ingezameld in Europa (Schotland, Fär Öreilanden (+ 1 ambulance), Nederland, Duitsland en Skandinavië) Alles wordt ontscheept en verdeeld vanuit Gdunia, Polen. Eén ambulance vertrekt over land naar Estland.

Van december 1990 tot februari 1991 worden 150 000 kg goederen gelost in Lomé, Togo, West-Afrika. Een inwoner van dat land die reeds 14 jaar in Frankrijk verblijft zet een inzamelaktie op touw in Normandië. Alles wordt te Le Havre ingescheept. In Togo worden vooral oogziekten bestreden, huizen, scholen, een kerk en wateropslagplaatsen gebouwd, er wordt meegewerkt aan landbouwprojekten, opleiding gegeven in het hoeden van geiten, pluimvee, varkens...

In de tweede helft van 1991 wordt in Ghana geöpereerd. Een vracht goederen van 330 000 kg wordt gelost. Twee voertuigen, medische hulp, kledij, landbouwwerktuigen, waterreservoirs, voedsel en door Nederland geschonken zaadgoed vindt zijn weg naar de bevolking. Zowel in Togo als in Ghana worden vaste bemande YWAM-hulpposten opgericht.

Intussen worden zowel in de USA als in Europa medikamenten, ziekenhuisuitrustingen en andere noodzakelijke goederen bijeengebracht om Estland te helpen bij haar onafhankelijkheidsstreven. De goederen uit Amerika worden verscheept naar Rotterdam (kostprijs 10 000 dollar) waar ze door de *'Anastasis'* worden opgehaald en overgebracht naar Estland.

Fundamentalisten

Naast materiële steun wordt tevens veel waarde gehecht aan hetgeen genoemd wordt geestelijke en morele steun. Met respekt voor de plaatselijke godsdiensten worden, waar nodig — zoals dat heet — kristelijke bijbels verspreid. Estland ontving een lading bijbels in de eigen taal. Ook in Albanië worden in 1991 door 11 bemanningsleden van de *'Anastasis'* in het Albanees vertaalde bijbels het land binnen gesmokkeld.

Een Nieuw-Zeelands zakenman schenkt het Ywam in 1990 een derde schip. De *'Pacific Ruby'* (480brt, 50 m lang, Nieuw-Zeelandse registratie, inhoud 6 700 kubieke meter, 1200 pk) neemt in april 1991 zijn taak op, zodat de Mercy Ships nu bestaan uit drie eenheden, waarvan de *'Anastasis'* het vlaggeschip is.

Meer info bij 'Mercy Ships'
Box 2020
Lindale, Texas USA

Daniël Pots

gratis, gratischer, gratist

Gratis adverteren in Het Visserijblad !!!

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

Naam :
Adres :

Klein pleziervaartuigje te koop. Kabineboot met BB-motor van 60 pk. Alles in zeer goede staat. 140 000 frank. 059 / 32 55 59.

Te koop: gereviseerde dieselmotor Leyland 130 PK. Tel: 050 / 54 59 19

Te Koop: stalen vissersboot L: 12 m, B: 4 m, motor 150 pk, uitgerust voor de garnaalvisserij. 050 / 54 67 06.

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

Te Koop: nieuwe opblaasboot type Zodiac, merk EV met nieuwe bb-motor Mercury 4 pk. Prijs 55 000 frank. Tel: 059 / 32 31 05

TE KOOP GEVRAAGD
A.P. Model M.K. 5 Professionnel, Merk Philips. Voor aanbiedingen bel: 059 / 33 14 44.

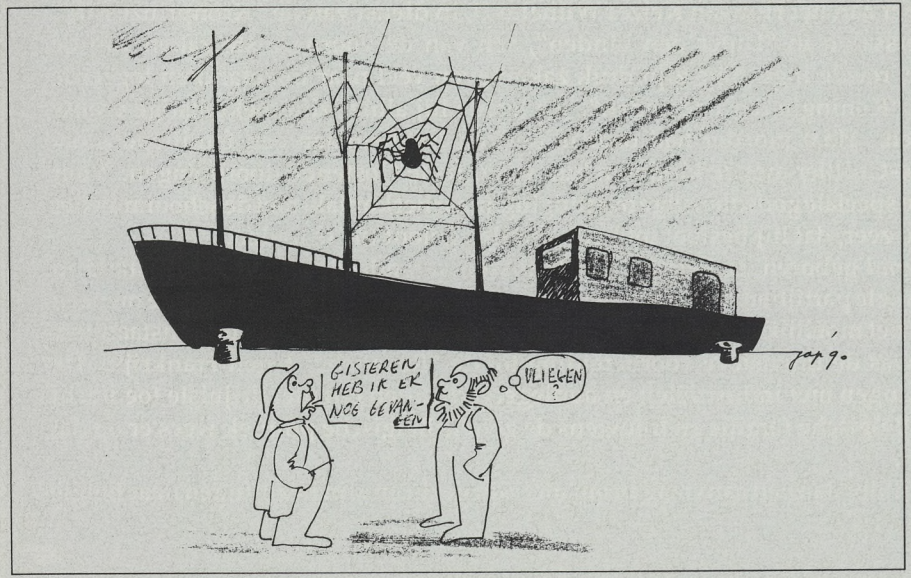
scheepsverven te koop: rode meni, epoxyteer, anti-roestverf, zink- en loodverf...aan lage prijs
Tel: 050 / 31 45 54

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

Te Koop:één stel garnaalbollen type Nieuwpoort, rubberen bollen voor de viskor, 'tuttels' om loodzeilen te maken. Voor prijzen en meer inlichtingen: 059 / 32.54.75.

Te Koop: VHF-radio met antenne en kabels. 7000 fr., dieptemeter 'Euromarine' met sonde 4000 fr.
Inl.: 050 59 81 04

Bokkenvaartuig te koop, geheel vernieuwd. Nieuwemotor 1991, nieuwe schroefas 1991. Niet ernstig, zich onthouden. Inl.: 058 / 23.57.14 (tussen 9 uur en 12 uur).



Horoscoop
voor vissers door madame Blanche



Ram 21 maart- 20 april
Begin oktober wordt het roerig. Zeg dat Blanche het gezegd heeft.



Stier 21 april 20 mei
Laat je fantasie de vrije loop, en je boekt ongelooflijke winsten. Zeg maar heel de tijd *'fantastisch'* en alles komt terecht.



Tweelingen 21 mei-21 juni
Hoe meer nieuwigheden er zijn, hoe beter je je voelt. De familie gaat niet akkoord, er volgen dus flinke spanningen, maar je kunt niet alles hebben.



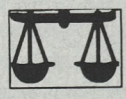
Kreeft 22 juni-22juli
In de 2de helft van de maand is er een onverwachte ontmoeting die erg meevalt. Maar — dank zij madame Blanche — toch niet helemaal onverwacht.



Leeuw 23 juli 22 aug
Je verlangen om te schitteren is niet minder geworden. Laat je maar zien, iedereen kijkt bewonderend naar je op. Spijtig dat je geld opraakt.



Maagd 23 aug -22 september
Venus prikkelt je: in gedachten zie je mooie lichamen in luxe-lingerie. Je blik is wazig; voor je ogen ontvouwt zich een onmetelijke oceaan. Je bent stil, je bent omgeven door een intuïtief weten... niet te beschrijven (zoals je wel merkt).



Weegschaal 23 sept-22 oktober
Er gebeurt nu eens echt niets!



Schorpioen 23 okt-21 nov
Deze maand staat — zoals alle andere — in het teken van de sex.



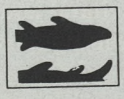
Boogschutter 22 nov.- 20 dec
Het leven is hard, maar de mensen van de andere sterretekens (vb Steenbok) begrijpen dat niet.



Steenbok 21 dec - 21 jan
Het leven is zacht, maar de *boogschutters* begrijpen dat niet.



Waterman 21 jan- 18 febr
Je valt op je knieën, voor de tempel die haar lichaam is. En je hoort een stem: *'Ik ben de Ene naar wie ieder gaat en van wie ieder komt...'* Pas dus maar op voor vuile ziektes!



Vissen 19 febr- 20 maart
'Be cool!' whamm!

Kunstenaar aan zee :

Julius Collen-Turner

HOE EEN SUCCESVOL Berlijns sportman ("turner") en kunstschilder te Oostende verzeild raakte en er een wezenlijke rol speelde als kunstenaar met betrokkenheid op zee en haven : dat is het verhaal van Julius Collen-Turner.

Norbert Hostyn

Julius Collen werd geboren op 20 augustus 1881 te *Schievelbein* in Pommeren. Zijn vader was boekdrukker en van joodse afkomst.
Op jeugdige leeftijd koos hij een beroep van gymnastiekleraar. Studeerde aan de Hoge School van Lichamelijke Opvoeding te Berlijn, waar hij vervolgens ook les gaf. Hij muntte uit in wedstrijden voor turners, dit zijn oefeningen aan de hoge brug, het paard en de ringen. Daarbij beoefende hij met brio het schermen, dat in die tijd een zeer geprezen sport was. Hierdoor kwam hij aan de militaire school te Berlijn, waar hij o.a. als taak had, disciplinaire schermoefeningen te geven aan gestrafte kadetten. Tijdens een van deze oefeningen werd hij zelf gewond met een diepe snijwonde aan de rechter arm.
Dit luidde de tweede fase in van zijn loopbaan, want tijdens zijn herstelperiode beseft hij zijn grote aanleg voor het tekenen. Hij studeerde nu verder aan de Hoge School voor Beeldende Kunst, eveneens te Berlijn. Hij kreeg er onderricht van bekende meesters zoals : Hanke, Waldemar Friedrich en Hans Meyer. Terzelfdertijd vervolmaakte hij zijn kennis door reizen te ondernemen naar Nederland en Frankrijk. Niettegenstaande alles turnde hij regelmatig voort, zodat hij toen reeds de bijnaam kreeg van "der Turner".
Bij het uitbreken van de oorlog 1914-1918 werd hij gemobiliseerd en diende met de graad van officier in het keizerlijk leger in de strijd tegen Rusland. Hij werd zeer gewaardeerd in zijn eenheid, zodat ter gelegenheid van de verjaardag van de Keizer Wilhelm II hij de opdracht kreeg om namens zijn eenheid de gelukwensen over te brengen. Nochtans kwam hij enkele tijd later in botsing met de bevelhebber, betreffende het uitvoeren van een aanval door zijn eenheid. Hierdoor werd hij overgeplaatst naar de verbindingstroepen (telefonie). De daarop uitgevoerde aanval, liep uit op de bijna volledige vernietiging van zijn vroegere eenheid. Nu breekt voor hem een tijd van relatieve rust aan, gedurende dewelke hij zijn kunstenaarstalenten zal bevestigen door tal van tekeningen in potlood, houtskool, sanguine en kleurpotloden. Later zal hij sommige van deze tekeningen vastleggen in gravures op zink en op koper. Hij heeft nu gelegenheid om in kontakt te komen met de plaatselijke bevolking, Polen en Russen, naargelang de opmars der troepen. Zijn niet strijdende funktie vergemakkelijkt deze toenadering.
Na de demobilisatie vestigde de kunstenaar zich terug te Berlijn, maar ditmaal als graveerder en portrettist, waarin hij uitmunte. Gebruik makend van zijn vroegere relaties, vond hij vlug toegang tot alle grote industrietakken en wetenschapsmensen, zelfs tot in de kunstkringen van theater en opera. Van dan af aan tekende hij met de kunstenaarsnaam J.C. Turner, ontleend aan zijn geliefkoosde sport.
In juni 1924 huwde hij te Berlijn *Aline Höche*, geboren te Oostende op 17 mei 1899, van Belgische moeder en Duitse vader. Haar vader was kapper aan het Hof van Keizer Wilhelm II, in dienst van de "Kronprinzessin". Terzelfdertijd hield hij een kapperssalon in "Unter den Linden", een van de voornaamste zaken van de hoofdstad. Haar vader Karl Höche, reisde ingevolge zijn druk zakenleven veel naar Engeland en logeerde enkele malen in de toen beroemde "Koningin der Badsteden". Zo leerde hij alhier zijn toekomstige vrouw *Berthe Guillier* uit Oostende kennen. Haar moeder had daar in de Van Iseghemlaan een familiepension. Regelmatig kwam de familie Höche-Guillier met de kinderen hun vakantie te Oostende doorbrengen. Voor zijn huwelijk had de kunstenaar geen speciale godsdienstige overtuiging, maar het kontakt met de schoonmoeder en de familie, beïnvloedden hem zo zeer, dat hij besloot tot het katholiek geloof toe te treden.
Op 10 mei 1929 werd hun zoon *Bernd* geboren, te Berlijn. Ondertussen veranderde stilaan de toestand in Duitsland. Een zekere Hitler met enkele partijbonzen nam meer en meer de macht in handen. Voor de mensen die niet van de "Partij" waren, werd het moeilijk met staatsinstellingen zaken te doen. Wat de buitenstaanders niet wisten of niet wilden weten, was de intensieve voorbereiding tot de "Revanche" tegen Frankrijk. De kunstschilder had te goede betrekkingen met industriëlen en oudlegergedienden om niet de juiste toedracht van het gebeuren te beseffen. Zijn Belgische familie en trouwens de gehele Belgische politiek wees er op dat dit landje een vredeseiland zou zijn.
Na veel aarzelen diende de kunstschilder dan een aanvraag in om met zijn gezin en zijn bezittingen naar België

☛

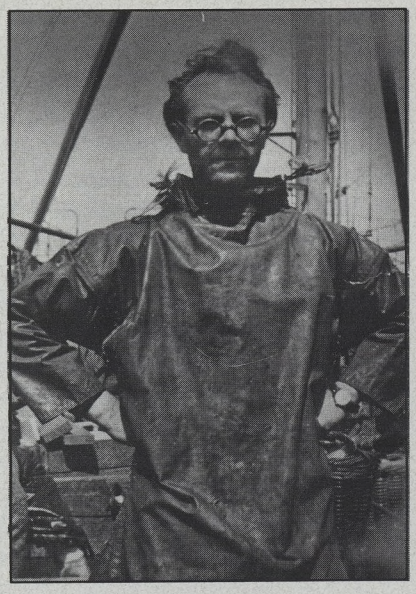
te mogen verhuizen, om bij de familie van zijn vrouw te wonen. Dit werd hem toegestaan in 1936.
Oostende was een gehele nieuwe stap in zijn kunstenaarsleven. Zijn vrouw voelde zich thuis, maar ook hij die de wereldstad met zijn werkkring en zijn veelvuldige vrienden inruilde voor een gemoedelijke badstad, paste zich vlug aan, geboeid door de onmetelijke zee, de haven met de boten en hun vissers. Kortom hij had een karakter dat de omgang met de mensen bevorderde. Stilaan hanteerde hij meer en meer penseel en palet, geen industrietaferelen meer, maar een variatie van onderwerpen van vissers, zee, strand en haven.
Herhaalde malen kwamen enkele Duitsers bij de kunstenaar tevergeefs aandringen om lid te worden van de Nationale Partij van Duitsland. Dan, op 10 mei 1940, brak de hel los. Als vijand werd hij aangehouden in de namiddag van deze bewuste dag. Hij was juist een groot schilderij aan het afwerken in de Vrije Technische School te Oostende in de Stuiverstraat. Het was de uitbeelding van een leergang over een scheepsmotor. Enkele dagen later werd hij als staatsgevaarlijk persoon vervoerd naar het zuiden van Frankrijk.
Weer een andere situatie, deze keer een harde beproeving, ver weg van alles dat hem dierbaar was. Maar nogmaals helpt hem zijn doorzettingsvermogen. In het gevangenenkamp te Gurs aan de Middellandse zee verblijft hij ongeveer een jaar en dan wordt hij ondergebracht bij burgers te St. Jean en Boyan om vervolgens terecht te komen bij de "Maquisards" in die omgeving. Intussen schilderde en tekende hij ononderbroken voort, deels uit kunstenaarsdrang, deels om zijn brood te verdienen.
En zo gingen ook deze zware oorlogsjaren stilaan voorbij en enkele tijd na het beëindigen van de oorlog kwam hij na een vermoeiende treinreis te Brugge aan. Zijn vrouw en zoon, zoals veel andere gezinnen, hadden de kustzone moeten verlaten op bevel van de Duitse overheid. Ze waren opgevangen geweest gedurende de rest van de oorlog door familie die destijds te Brugge woonde. Eindelijk was hij terug bij zijn familie in België, daar waar hij gedacht had te ontsnappen aan het oorlogsgeweld. Stilaan werden de relaties weer opgebouwd en uitgekeken naar zijn tweede Heimat-stad : Oostende.
In het begin van 1948 verhuisde hij met zijn gezin naar Oostende, waar in de Technische school een groot gedeelte van zijn meubels bewaard gebleven waren. Met volle moed begon hij aan enkele opdrachten, waaronder een kruisweg. Maar de doorstane ontberingen en de soms gevaarlijke levensomstandigheden hadden stilaan, zijn nochtans getraind lichaam, aangetast en na een korte ziekte overleed de kunstenaar op 27 november 1948 te Oostende in de Plantenstraat.



Oostendse vissers

IJsland-journaal van een dekzwabber (7)

Het zeegat in



In de jaren veertig waagde de Vlaamse auteur Karel Jonckheere zich aan een avontuur. Hij scheepte in aan boord van de O 318 'Belgian Sailor'.
Hoe het hem op die IJslandreis verging, beschreef hij in een zeventien afleveringen tellend verslag dat toentertijd gepubliceerd werd in De Groene Amsterdammer... en dat nu hernomen wordt in HVB.

'Dit volk spreekt een kloekmoedig harde taal, en ruimte en wind hernieuwen een verhaal,
dat ik als nu nog nimmer heb begrepen.'

Uit *'Westersche Nachten'*, van Theun de Vries.

MIJN GEVOEL VAN onmisbaarheid aan boord van de O 318 groeit, naarmate de tijd, die ons van de afvaart scheidt, aan het slinken is. Er ontbreekt namelijk een man op het appèl, *Vetje*, of, volgens andere bronnen, *Dapper Bertje*. Iedereen, die iets meent te moeten verrichten om de boot van de kaai te krijgen, neemt een pose aan, die gelden kan als de klassieke, bijaldien een officieel beeldhouwer zou opdagen om de groep te vereeuwigen. *Frans* bolt de wangen, gereed om te fluiten voor het lossmijten van de trossen, *Pietje Stek* klemt het stuurrad vast en plukt met kloeken blik de commando's van Frans' lip, terwijl het derde lid van de brug met stoere nonchalance, getruffeerd met geniepigheid, de lage verten aftuurt met het linkeroog, de nog steeds verlaten kaaimuur met het rechter, of de deserterende matroos opdaagt of niet. Het is Frans, die met een kernachtige leus, uit vier lettergrepen bestaande, de beklemming opheft, waarop hij luide roept dat we weggaan zonder de snotneus. De "Belgian Sailor" glijdt langzaam van de wal zoals alle andere boten en er deint een verademing door elke molecule van de tweehonderdvijftig ton. Toch laat het land ons nog niet volstrekt los, het heeft voor een voorgebergte van het zee-paradijs gezorgd, waar de onnozele kinderen van mijn slag andermaal dienen gelouterd, een sluis. Sluizen acht ik een schone uitvinding. Als kind op weg naar mijn peter, die in de polder naast het kanaal woonde, heb ik veel trams laten voorbijrijden om de stroelende miniatuurwatervallen te bewonderen die tussen vaneengeschoven balken de volledige gamma van waterversnelling vertoonden. En nu in mijn ouden dag vind ik in deze trage waterlift een al te zelden gesmaakt plezier. De zware middeleeuwse deuren dringen open met kolkend vertoon en keren weer toe als één fikse riemslag. We zitten in de hoefstal met onze honderden paarden en reizen het onzichtbare zeepeil tegemoet.

— Daar is hij, de leegzak !

Ik plooi dubbel toe van ontgoocheling, mijn diploma van lichtmatroos viel zo juist over boord want hoog op de kaaimuur kijkt een jong vierkant gezicht naar beneden, grote muts op één oor, wit Schillerhemdje, blauwe jas. *Vetje.* Een vinnig tweegesprek verbindt boot en wal, met als woordvoerders schipper en laatkomer.

— En of ge niet beschaamd zijt, en of ge dan drie dagen lang op uw moeders schoot moet zitten, en of ge het verschil niet meer kent tussen een glas bier en een horloge, en of ge wat stampen onder dit en boven dat wilt hebben?

— En dat ik dacht dat we nog maar dinsdag waren, en dat mijn Grootje vergat het briefje van de almanak te trekken, en dat ik hier op mijn Zondags rondloop en eens kwam mijn schip tonen aan mijn maat hier, en dat ge zo van uw neus niet moet maken, want zie, ik spring al aan boord, het is de moeite niet om daar zo'n beslag over te maken. Alhier met dat touw !

Nog vooraleer mijn steedse oren

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!

deze robuste taalakkoorden tot zuiver begrip hebben verwerkt, staat een kort mannetje voor de brug, met een olijk gezicht, dat lichtjes doordesemd wordt door alcoholische nawerking. *Frans* de Verbolgene zet zijn veren uit om deze laatste bijzonderheid als motief voor een nieuwe aanspraak aan te wenden, als op den sluismuur een verwonderde kop verschijnt, waaruit de vraag valt :

— Moet ik nu alleen naar mijn kot, lafaard ?

Dit laatste woord blijkt alleen maar een versterkt vraagteken te zijn want zonder merkbare ontroering antwoordt *Vetje*, dien ik in dit geval liever *Dapper Bertje* noem :

— Zeg aan mijn Grootje dat we binnen achttien dagen terug zijn en dat ze dat Herve-kaasje zelf mag opeten. Niets meer en niets minder. Het is na den noen, ge zegt aan uw Grootje — uw moeder bij de Vlaamse vissers — dat ge een toertje gaat doen met een vriend, zij, weduwe, vraagt u op uw beste kleren te letten, ge knikt veelbelovend ja, droomt van een laatsten avond aan den wal en een half uur later vaart ge de havengeul uit, zonder drank en toespijs, zonder verse sokken en ondergoed.

— Sylvie, Bertje zegt dat hij naar zee is, zaterdag en veertien dagen zijn ze weer binnen... En ge moet dat kaasje zelf opeten. Saluut, ik ben naar de cinema. Heer, geef ons de kracht om altijd zo afscheid te nemen, nu en in de ure onzer dood.

Vetje af, *Frans* binnen. We varen. Ik beleef die vreemde gewaarwording, als we tussen de twee witte maar gehavende staketsels uitvaren, van iedereen, die in een havenstad werd geboren en oude prenten heeft bekeken, waarop een onvermijdelijke zeeslag staat afgebeeld met als achtergrond het in vogelvlucht geprofileerde stadszicht. Hoe steden ook werden verwoest, de torens bleven gewoonlijk staan. Tijd en ruimte vinden elkaar steeds. Mijn voorvader uit de XVIIIe eeuw zou hier naast mij mogen staan, waar de zeedijk zich verdoezelt in deze junihitte, en dit zou mij spottend zeggen :

— Gij mijn achter-, achter-, achterkleinzoon ? Gij zit op uwen praetstoel, kind, uw troenie gloeyt van Rinschen wyn. Bezie die havenstadt, waer niets aen is veranderd ! Bevaar de zee, gij zult uw vaders vinden.

Zonder buiten te moeten daalt men van de brug drie treden af en men staat in het heiligdom van *Frans*, bij zijn bed, de radio, de goniometer, de dieptemeter en de kaartenkast. Belegd met de godvruchtigste tekenen van mijn eerbied en schroom, mag ik mee afdalen om onze koers na te gaan. Ook zeekaarten keren de burger in u om. Waar ge gewoon zijt het land gevuld te zien met al de symbolen van zijn gecompliceerdheid, zonder dewelke gij u, o kalf, verarmd zoudt voelen, heeft de tekenaar, van de zeekaart uw vasten grond met superieur misprijzen leeggepompt. Maar elke vadem water werd verzorgd als een letter uit een getijdenboek, elke zandbank is een prieel, elk lichtschip een rode anjelier. Zonder de windrozen te vergeten, niet gekleurd maar zuiver en precies, met kelkbladen als punten van een ster. Voortaan is 't land de vijand, lees 't uit de palm van deze gevoelige kaart.

Karel Jonckheere

Vervolgt

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

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

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

Doorlichting vier Vlaamse zeehavens

In opdracht van de Vlaamse minister van binnenlandse zaken en openbare werken Kelchtermans werd een sudiebureau belast met de doorlichting van de vier Vlaamse zeehavens. Het studiebureau Price Waterhouse moet de mogelijkheden uitzoeken om tot een eenvormige beheersstruktuur voor de havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge.
De analyse moet gebaseerd zijn op de inkomsten- en uitkomstenstromen en de aktiviteiten per haven. Price Waterhouse moet, geleid door de het advies van de Vlaamse Havenkommissie, een eindkonklusie aanbrengen die leidt tot de beheersstruktuur van een naamloze vennootschap per haven. Inbegrepen de schuldposities die de nieuwe beheersstruktuur moet overnemen. Het studiebureau brijgt vijf maanden de tijd om het onderzoek te voeren en de eindkonklusies in te dienen.

Renovatie pakhuizen in de Oostendse vismijn: stand van zaken

Tegen eind dit jaar zal het grootste gedeelte van de pakhuizen in de Oostendse vismijn gernoveerd zijn. Van de 123 beschikbare pakhuizen (90 bestemd voor visverwerking en 33 voor toeleveringsbedrijven) zijn er op dit ogenblik reed een veertigtal volledig aangepast aan de nieuwe normen. Momenteel staat de afwerking van nog een 15 pakhuizen op het programma en daar worden later op het jaar nog 12 eenheden aan toegevoegd. Tegen eind dit jaar bedragen de kosten voor de renovatiewerken 192 miljoen frank voor de pakhuisgebruikers, 41 miljoen voor de NV Pakhuizen en 78 miljoen voor rekening van de stad Oostende.

In HVB van november '92 (verschijnt op vrijdag 6 november)
*** interview met oud-visser en scheepstimmerman Isidoor De Groote**
*** Reisreportage: La Rochelle (Frankrijk) bouwt aan zijn toekomst**

Garnaalvissers boos, sluis Lauwersoog vijf uur dicht

Op de laatste augustusdag werd de sluis van Lauwersoog vijf uur lang geblokkeerd door boze garnaalvissers. De noorderlijke vissers voerden aktie tegen de oneerlijke konkurrentie van kollega's die met een te groot vermogen op garnaal vissen. Door de massale garnaalaanvoer tuimelde de prijs van 15 naar 4 gulden. Redenen genoeg om kwaad te worden.
Om uiting te geven aan hun ongenoegen werden 25 vaartuigen afgemeerd onder de opgehaalde brug, waardoor ook het wegverkeer volledig lam lag. De aktie was gericht tegen de zogenaamde Eurokotters, een honderdtal vaartuigen die met een groter vermogen een veelvoud vangt van wat de trage kotters in de netten krijgen.
De aktievoerders willen meer kontrole op het motorvermogen en een beperking van de uitreiking van nieuwe vergunningen. Wettelijk is het motorvermogen binnen de 12-mijlszone tot 300 pk beperkt. Volgens de voorzitter van de Nederlandse Vissersbond varen er wel honderd kotters met 500 tot 600 pk rond. Dat betekent dat ruim de helft van de circa 200 Nederlandse garnaalvissers met een veel grote vermogen vaart dan toegestaan. Voorzitter *Nooitgedacht* dringt dan ook aan op een betere kontrole van de garnaalvaartuigen. *"Als het zo doorgaat kunnen 70 van de 100 noordelijke garnaalvissers tegen het eind van het jaar de boeken sluiten".*

Platte Zeeuwse oester terug beschikbaar

De platte Zeeuwse oester is weer terug in Grevelingen. Sinds 1988 was deze fijne oester slechts op beperkte schaal beschikbaar. De voorbije weken hebben monsters aangetoond dat er opnieuw voldoende komsumptierijpe oesters van twee jaar oud op de bodem aanwezig zijn. De grote maten zijn er evenwel niet bij. Maar ook de kleinere selektie is geschikt voor de konsument. De opgeviste oesters die de minimummaat niet halen worden opnieuw uitgezaaid op de Yerseke Bank. De eerste oesters van het nieuwe seizoen waren vanaf vrijdag 18 september te koop.
Enkele jaren terug vernielde de oesterziekte *Bonamia Ostrea* bijna het totale bestand.

TELEX - TELEX - TELEX - TELEX
¤ Bij Maaskant in Stellendam werd een reparatie aan de schroefas en werkzaamheden in het visruim van de **O.231 St.-Carolus** uitgevoerd. ¤ Op de werf Reimerswaal in Hansweert wordt totale verbouwing van de **Z.196 Zeeduivel** verdergezet. Het schip krijgt een ABC hoofdmotor van 900 pk en twee Volvo Penta hulpmotoren en een Masson-keerkoppeling in de buik. Het vaartuig is reeds een half jaar uit de vaart. ‹ Pech bracht de **O.206 Krisjean-Henson** naar Scheveningen. ¤ De aanvoer in Nederlandse afslagen viel in augustus en september evenmin stil. ¤ Verschillende Belgische vaartuigen blijven Breskens aandoen. ¤ Naast de Nederlandse **O.229 Liberty** werden ook de **O.187 St.-Antonius**, de **Z.185 Emerald Star** en de hektreiler **O.154 Wilmar** in Scheveningen opgemerkt. ¤ Ook in Lauwersoog komen met de regelmaat van de klok Belgische treilers aan de afslag. ¤ In Scheveningen liep de machinekammer van de **O.229 Liberty** door een lek onder water. Het motorenparkt moest volledig uit elkaar gehaald worden./In Den Helder lieten de Belgen zich eveneens zien. ¤ De **B.601 Van Maerlant** liet een partij vis in Colijnsplaat veilen. ¤ Het was al enkele weken geleden dat er redelijk aanbod op de maandagse veiling was in de Oostendse vismijn. Maandag 21 september waren echter opnieuw 9 vaartuigen aan de afslag. Met één IJslander en enkele containerladingen toch goed voor een aanbod meer dan 80.000 kg. ¤ Bij Padmos in Bruinisse kwam het casco van de gekapseisde **N.736 Lucky** aan. Vermoedelijk wordt het vaartuig gesloopt. ¤

Stork-Wärtsilä Diesel

Bij de motorfabrikant *Stork-Wärtsila Diesel* in het Nederlandse Krimpen a/d Lek heeft direkteur *Henk Ruitenberg* op eigen verzoek ontslag genomen. Vanaf 1 september wordt deze funktie nu waargenomen door zijn opvolger *Hans Braakhekke.*

Het Vuurtorengevoel

Een remedie tegen het leven

Op Radio 2 liep vorige maand een programmareeks over de Belgische vuurtorens. Daarin was o.m. HVB-redaktielid Marc Loy te horen die alles wist te vertellen over de Oostendse vuurtoren Lange Nelle. De reeks werd afgesloten door een interview met Flor Vandekerckhove die in vier minuten tijd probeerde uit te leggen welke relatie mensen met vuurtorens plegen te hebben. Vier minuten, dat vond Vandekerckhove te weinig en hij schreef er onderstaand essay over.

IN SNOECKS, DE alombekende Vlaamse variant op het Amerikaanse Playboy, verscheen in 1991 een bijdrage van de bekende Nederlander Boudewijn Büch (1). Het betrof een uitgebreid artikel over 'het vuurtorengevoel' (2) dat Büch overal ter wereld volgde (of voorafging) en hem halsbrekende toeren deed uithalen om toch maar deze of gene vuurtoren te kunnen bezoeken.

Ere wie ere toekomt. Boudewijn Büch is wellicht de eerste die het woord 'vuurtorengevoel' gebruikt heeft. Beweren dat hij ook het vuurtorengevoel uitgevonden heeft, zoals Vrij Nederland (3) dat doet, is echter onjuist.

Zelf word ik al sinds kindsbeen gekonfronteerd met *'dat knagende en tergende vuurtorengevoel'* (4) dat ons tegelijk triest en blij maakt. En lang voor Büch zijn stuk in Snoecks schreef, publiceerde ik reeds het verhaal 'de vuurtorenwatcher' (5) dat duidelijk alles met het vuurtorengevoel te maken heeft.

Maar wat is dat dan, dat zoet-zure vuurtorengevoel?

Zoals dat met de meeste gevoelens het geval is, laat het zich maar moeilijk omschrijven. Het is verwant met het 'eilandgevoel', met het 'snelweg-bij-nacht-gevoel', met het 'leegstaande-pakhuizen-gevoel', met nog zo'n aantal eigenaardige dingen en toch is het ook weer heel anders. Omdat we er op deze manier niet uit geraken, pakken we het anders aan. Laat ons zeggen dat er twee soorten mensen bestaan. Er zijn mensen mét en er zijn mensen zònder vuurtorengevoel.

De mensen zònder, dat zijn de zogenaamde serieuze mensen. Zij denken dat vuurtorens objekten zijn uit de wereld van de zeevaartkunde. Zij denken dat zeelui die dingen nodig hebben om *de weg* naar de haven te vinden. Niets is minder waar. Uit ervaring weet ik dat schippers alleen maar uit het raam van de brug kijken om te zien welk weer het is. Voor de rest van de tijd rust het oog van de schipper op het radarscherm dat hem dag en nacht begeleidt, van de ene haven naar de andere als het moet. De zogenaamde serieuze mensen hebben het dus verkeerd voor, maar ze weten het niet... Gelukkig! want de serieuze mensen denken dat ze rationalisten zijn. Zij rationaliseren voortdurend. Van zodra ze begrijpen dat vuurtorens niet meer voldoen aan hun zogenaamd rationele kijk, slaan ze toe. Ze *rationaliseren*, ze *saneren*, ze *moderniseren*... en dat zijn allemaal andere woorden voor *afbreken*.

Dat afbraakwerk doen ze niet alleen met vuurtorens, ze doen dat ook met visserijscholen, vissersvloten en talloze andere zaken. Ook mensen worden weggerationaliseerd, dat is bijvoorbeeld het geval geweest met vuurtorenwachters (6). Gelukkig bestaan er naast de serieuze mensen ook anderen, die wel degelijk over een vuurtorengevoel blijken te beschikken. Bij hen zijn vuurtorens helemaal geen objekten uit de zeevaartkunde. Bij dat deel van de mensheid zijn vuurtorens mytische bouwsels, het zijn archetypes. Zij staan voor iets. Vuurtorens staan voor *'geborgenheid'*, voor *'licht in de duisternis'*, voor de *'zekerheid'* dat er een thuishaven is. Het vuurtorenlicht is een *'weg'*, een *'houvast'*, een *'band'*.

Bij hen gaat het dus de mysterieuze — zeg maar de romantische, welhaast religieuze — toer op. En dat gevoel wordt nog benadrukt door de plaats waar die gebouwen plegen te staan: op de scheidingslijn van land en water. Ze staan op die strook niemandsland waar het leven uit de zee tevoorschijn kwam of, beter nog, ze staan op een rotspunt, *zee-inwaarts*, bijna onbereikbaar voor de zee en bijna onbereikbaar voor het land. Het licht beschijnt beurtelings het harde land (dat toch zo zacht kan zijn) en de zachte zee (die bij wijlen zo hard kan zijn); het verenigt dus de tegenstellingen.

Dàt gevoel, het vuurtorengevoel, wordt ervaren door mensen die enerzijds — sinds Nietzsche — weten dat god dood is, maar die anderzijds vermoeden dat de vuurtorens er zijn om dat weer goed te maken.

Ik beweer hier dus dat vuurtorens niet dienen om schippers vanuit zee naar de haven te leiden, maar integendeel om landrotten naar huis te brengen.

Wie het geluk heeft onder het vuurtorenlicht geboren te worden weet dat dit waar is.

Als kind sliep ik op een zolderkamer, een mansarde. Het laatste

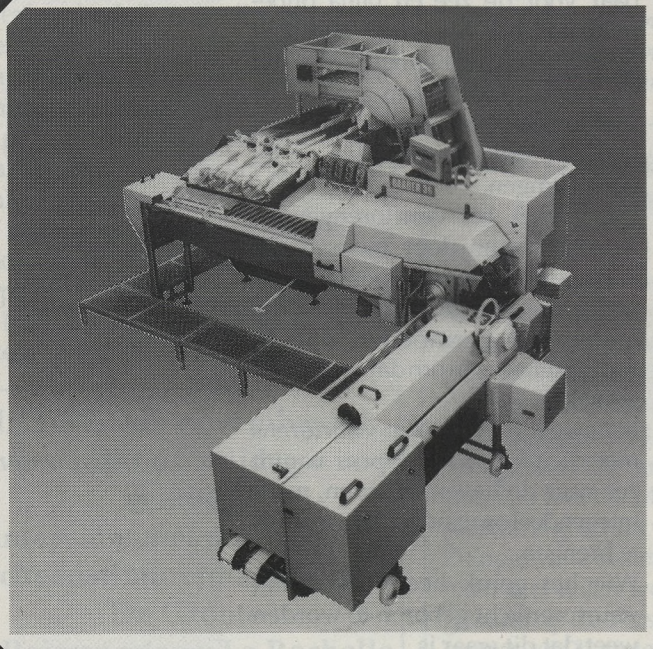
☛

beeld dat zich telkens op mijn netvlies vastlegde was dat van het vuurtorenlicht dat een stukje van de muur van mijn zolderkamer bescheen. Daarna viel ik in slaap.
Later toen ik ver in het binnenland woonde en regelmatig naar de zee afzakte — moest afzakken, want anders werd ik ziek, zeeziek — was het eerste herkenningspunt dat ik vanaf de snelweg zag, het vuurtorenlicht. Van zodra ik dàt zag, wist ik dat ik op goede weg was. Mijn leven ging in de juiste richting.
En nu, nu ik zo vlak onder de vuurtoren woon, nu laat ik 's avonds de hond uit en telkens kijk ik omhoog. Als ik dan zie dat de vuurtoren zijn werk doet — en dat doet ze élke avond — dan ben ik tevreden en kan ik rustig slapen. Ik ben thuis. Alles gaat goed.
In veel van mijn verhalen wordt daarover geschreven. Zo is er *'De Smaak van Zeewater'* uit de gelijknamige bundel (7), waarin de ik-figuur om, laat ons zeggen, ekonomische redenen verplicht wordt zijn stek bij de vuurtoren te verlaten en mede daardoor in de vernieling geraakt, terwijl er anderzijds de Duitse jood Hans Naassens is die uit het verenigde Duitsland vlucht — voor hem: uit de vernieling — en die tot bij de vuurtoren geraakt. Kijk wat er gebeurt:
'Diezelfde Naassens werd hier heel teerhartig, hier aan de voet van de Oostendse vuurtoren. Hij liet de toren zijn werk doen en... Het regelmatig zwaaiende vuurtorenlicht werkte op hem in... en duwde zijn koel redenerende persoonlijkheid op de achtergrond. Vuurtoren, lichtbaak, draaibaken, lichttoren, zwaailicht en vuurtoren... Vuurtoren, lichtbaak, draaibaken, lichttoren, zwaailicht en vuurtoren. Hij liet zijn tong over zijn lippen gaan en proefde de zoute smaak van zeewater. Hij werd er dronken van, dronken van geluk. Gelukzalig, overgelukkig, euforisch. Hij Naassens kreeg opeens een onweerstaanbare drang iets onvoorzichtig te doen.' (8)
Ook dàt is het vuurtorengevoel.

Flor Vandekerckhove

(1) Boudewijn Büch publiceerde romans, gedichtenbundels en essays, maar geniet vooral bekendheid als presentator van radio- en televisieprogramma's. Zijn boeken verschijnen bij de Arbeiderspers.
(2) Snoecks 91, 'Het Vuurtorengevoel', Boudewijn Büch, ps 118 e.v.
(3) VN, 29 augustus 1992, nr. 35, p 63.
(4) Snoecks 91, p 137.
(5) 'De Vuurtorenwatcher' in Vivaldi, 1ste jaargang (1988) nr. 1, ps 2-8.
(6) In België is nog maar één vuurtorenwachter. Het is een geheimzinnige figuur die zeer toepasselijk luistert naar de naam De Laatste Vuurtorenwachter. Uit schrik voor rationaliseringsmaatregelen vanwege de serieuze mensen leeft hij een half klandestien bestaan. Hij schrijft regelmatig een column voor HVB.
(7) 'De Smaak van Zeewater', uitgeverij Manga, Ps 5-47.
(8) Ib. ps 31-32.

BAADER®



Afb: Haringfileer/onthuidmachine met Automatische voeder.

Food Processing Machinery

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

Exklusief BAADER agent voor de Benelux.

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

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

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

FRIESLAND

Fusie scheepswerven gaat niet door

In juli behoorde de bundeling van twee Friese scheepswerven nog tot de mogelijkheden. De fusie tussen de Friese scheepswerven *Welgelegen* (bouwde O.229) in Harlingen en *Tille Shipyards* (bouwde Z.596) in Kootstertille gaat echter niet door. Breekpunt was het grote verschil in loonschalen die voor sociale onrust zou kunnen zorgen. Volgens de direktie van *Welgelegen* zijn de loonverschillen tussen beide bedrijven zo groot dat er twee jaar hete strijd zou volgen, gepaard met de nodige opgeklopte onrust. In die omstandigheden werd van een fusie afgezien.

URK

115 miljoen frank boete geëist voor Urker visfraude

De officier van justitie van de rechtbank in Zwolle heeft niet minder dan 6.370.000 gulden (115 miljoen frank) aan boetes gevorderd in de zaak van de visfraude die in 1990 in Urk aan het licht kwam. Bovendien werd na een vierdaagse maratonzitting de ontneming van de wederrechterlijk genoten voordelen geëist en een globale gevangenisstraf van 175 maanden, waarvan 79 maanden voorwaardelijk.
Het onderzoek leverde niet minder dan 39 verdachten uit Urk, Den Helder en andere plaatsen en een dossier van 7.000 bladzijden op. De verdachten stonden terecht op verdenking van visfraude, logboek- en schriftvervalsing of deelneming aan een frauduleuze organizatie van een vishandelaar.
Het vonnis in dit monsterproces wordt op 5 oktober verwacht.

IJSLAND

Kabeljauwvisserij beknot

Het IJslandse *Marine Research Institute* pleit voor een beperking van de kabeljauwvisserij met 28 tot 34 procent tijdens het seizoen 92-93. In gewicht uitgedrukt moet de kabeljauwvangst met 75.000 ton worden verminderd, tot minder dan 190.000 ton. Indien de IJslandse overheid het advies van het onderzoeksinstituut volgt ligt het kabeljauwkwotum op het laagste niveau van de voorbije vijftig jaar. Voor de verwerkingsindustrie zou dit opnieuw tot een ernstige produktievermindering leiden op een ogenblik dat de verwerkingssektor al een moeilijk jaar achter de rug heeft. Vorig seizoen werd al steen en been geklaagd toen nog 265.000 ton kabeljauw moch worden aangevoerd. Het *Marine Reseach Institute* liet ook positieve geluiden horen. Er werd een aanbeveling naar voor geschoven om het kwotum van de demersale vissoorten—behalve kabeljauw uiteraard — te verhogen.

IERLAND

Visexport stijgt

Vorig jaar steeg de Ierse export van visserijprodukten met vijftien procent tot 175.000 ton ter waarde van 9,6 miljard frank. De opbrengst was voor ruim tachtig procent afkomstig uit EG-landen. Koplopers/kopkopers waren Frankrijk (28,4 %) , Spanje (15 %), Duitsland (11,6 %), Groot-Britttannië (7 %), Noord-Ierland (7,8 %) en Italië (4,7 %). De uitvoer naarandere België, Nederland, Denemarken, Portugal en Griekenland was bescheiden van omvang (samen 6,9 %). Ook Japan (8,8 %) moet als een belangrijke handelspartner worden beschouwd.
Ondanks het overaanbod aan zalm, grotendeels toegeschreven aan de Noorse overproduktie, nam de Ierse export ook in dit moeilijke marktsegment aanzienlijk toe.

GROOT-BRITTANNIE

Zeven nieuwe patrouilleboten besteld

De Nederlandse scheepswerf *Damen Shipyards* heeft met EG-steun een nieuw patrouillevaartuig ontwikkeld en er een prototype van gebouwd. Het gaat om een vaartuig van circa 22 meter, uitgerust met een geluidsarme MaK-motor van 2.200 pk. Ondertussen werd het prototype reeds overgedragen aan de Britse kustwacht. De Britse overheid heeft niet minder dan zeven van dergelijke patrouillevaartuigen besteld.

NEDERLAND

garnaalpromotie

Op 8 en 9 oktober aanstaande organiseert het Nederlandse visbureau in Roosendaal een perskonferentie waarop de qualiteit van de door Nederlandse schepen garnaal in de schijnwerpers gezet zal worden. De perskonferentie wordt gevolgd door een bezoek aan de visveiling van Goedereede.

ZEEBRUGGE

ZV in opspraak door frauduleuze aanvoer van tong

De diensten van de Douane en Accijnzen onderschepten in Zeebrugge op woensdag 2 september een lading ingevoerde schol die bij nader toezien hoofdzakelijk tong bleek te zijn.
De lading werd in het Deense Esbjerg *'geprepareerd'* en op transport gezet met bestemming Zeebrugge. De vrachtbrieven vermeldden verkeerdelijk dat het om een lading schol ging.
Hoe de douane op het spoor van de frauduleuze aanvoer kwam is wellicht een ander verhaal. In elk geval is het duidelijk dat er een illegaal transport gebeurde. Dat dit niet in opdracht vande Zeebrugse Visveiling n.v. gebeurde, is aannemelijk. De verkoop van vis onder de noemer 'diverse aanvoer' gebeurt in Zeebrugge doorgaans in konsignatie (verkoop van goederen voor rekening van de afzender). De ZV ontkent dan ook elke rechtstreekse betrokkenheid. Het zal ook wel met de werkelijkheid stroken dat de dokumenten door de invoerder opgesteld werden. Maar toch moet iemand weet gehad hebben van de tegenstrijdigheid tussen de papieren en de werkelijke inhoud, al ware het maar om de verkoop te kunnen aankondigen. De gebeurtenissen zijn hoe dan ook hooi op de vork van de vzw Zeebrugse Viskopers die de ZV al langer dan vandaag (medewerking aan) oneerlijke konkurrentie verwijten. De gespannen verhouding tussen beide organisaties zal er op die manier niet op verbeteren. Wie met vuur speelt, verbrandt vroeg of laat toch eens zijn vingers. (gw).

DENEMARKEN

S.P. Radio

Sait-RadioHolland heeft de aankooptransaktie van het bedrijf S.P. Radio A/S (Denemarken), gespecialiseerd in mobile kommunikatie-elektronika afgesloten. Het opgekochte bedrijfligt in Aalborg en stelt 250 personen te werk. Het bedrag van de transaktie bedraagt 190 miljoen Deense kronen (ongeveer één miljard Belgische frank).

JEMEN

Belgische schepen

Het *informatieblad der Belgische reders* meldt dat een Duitse handelsfirma onder Nederlandse leiding belangstelling heeft om diverse vaartuigen te kopen die dan richting Jemen gaan. Het blad vermeldt verder dat geïnteresseerden kontakt moeten opnemen met het sekretariaat van de Rederscentrale (H. Baelskaai 25 te 8400 Oostende) om zich met de betreffende firma in verbinding te kunnen stellen.

TSJECHOSLOWAKIJE

Van Voorden

Op 1 oktober opent het ook in Belgische visserijmiddens bekende Nederlandse bedrijf Van Voorden een centrum voor schroefreparatie in Bratislava in Tsjechoslowakije. Dat gebeurt met het oog op het Rijn-Main-Donaukanaal dat eind september officieel openging. Deze nieuwe waterweg zorgt voor een direkte verbinding van Rotterdam naar de Zwarte Zee, wat zal leiden tot een toename van het internationale binnenvaart-verkeer.
Met de nieuwe vestiging, die opgestart wordt i.s.m. de Scheepswerf Bratislava komt het aantal reparatievestigingen van Van Voorden op een totaal van negen te staan.

IERLAND & DENEMARKEN

Quotaruil met België

Met Ierland werd door ons land een quotaruil afgesloten. Door ons werd 10 tong uit de Ierse Zee afgestaan in ruil voor 65 ton schol, ook voor de Ierse Zee. Daarmee kon een dreigende sluiting van de Ierse Zee voor schol worden voorkomen, aldus de Rederscentrale.
Ook met Denemarken werd een ruil afgesloten. België staat 60 ton heek en 10 ton schelvis af en ontving daarvoor 120 ton schol (in de visgebieden IIa, IV), 50 ton schelvis in dezelfde visgebieden en 25 ton koolvis in de visgebieden II, III, IV. Deze ruil is belangrijk voor de Belgische scholvisserij in de Noordzee.

RUSLAND

Ahoy' Rotterdam

In oktober vertrekt de Rotterdamse beursorganisatie Ahoy' Rotterdam tezamen met ongeveer 35 andere bedrijven naar Moskou om aldaar deel te nemen aan Ruslands grootste maritieme beurs, Rechflot'92. Daar verzorgt Ahoy' een Westeuropese presentatie op deze beurs, waarmee zo'n 1000 vierkante meter gemoeid is. Het is voor Ahoy' de eerste keer dat zij met dergelijke organisatie buiten de grenzen van de Benelux treedt.
In deze Westeuropese stand zullen Nederlandse, Belgische, Franse, Duitse en Finse ondernemingen hun produkten voorstellen. Rechflotvindt plaats van 13 tot 17 oktober e.k.

ENGELAND

Europese producenten vergaderen

Op 23 en 24 oktober wordt in het Engelse Exeter de jaarlijkse algemene vergadering van EAPO *(Europese associatie van producentenorganisaties van reders ter zeevisserij)* gehouden. In de Eapo zijn, volgens de Rederscentrale, circa 80% van alle EG-reders/eigenaars vertegenwoordigd.

U.S.A.

Volvo Penta en OMC

AB Volvo Penta, Volvo Penta North America Inc. en *Outboard Marine Corporation* (OMC) hebben op 3 september ll. het kontrakt getekend tot het oprichten van een nieuw bedrijf waarin zij samenwerken aan de produktie van benzinehekaandrijvingen en binnenboordbenzinemotoren, die reeds vanaf de zomer van 1993 zouden beschikbaar zijn. De overeenkomst zegt dat het nieuwe bedrijf voor 60% in handen is van Volvo *Penta North America Inc.* en voor 40% van *OMC*. De samen geproduceerde motoren zullen door *Volvo Penta* wereldwijd aangeboden worden aan onafhankelijke bootbouwers en serviceverlenende dealers en zullen verder gebruikt worden in schepen geproduceerd door *OMC*-bedrijven. De eenheden die door *Volvo Penta* op de markt gebracht worden zullen ook de naam *Volvo Penta* dragen, terwijl de eenheden die in *OMC*-schepen worden geïnstalleerd de naam *OMC* zullen dragen.

ENGELAND

Belgian Sailor

In de rubriek 'Loocking Back' van Fishing News lezen we dat, 40 jaar geleden, in de week van 1 september 1952 onze (onlangs geschrapte) O 318 'Belgian Sailor' de eerste Belgische treiler was die sedert het einde van de tweede wereldoorlog zijn haringvangst te Fleetwood aanlandde. Alles samen bedroeg de lading 79 800 kg. Duizend pond bracht de eerste 40 000 kilo op (toen 140 000 frank), de haring van de andere helft van de vangst was te klein voor de plaatselijke markt en verdween in de draaimolens van de vismeelfabrieken, hetgeen een lagere opbrengst met zich meebracht.

VERHEYE JOEL N.V.
*** Scheepsherstellingen**
*** Afwerken nieuwbouw, verbouwing & modernisering van vissersvaartuigen**
*** Plaatsen nieuwe vislieren, herstelling en onderhoud**
*** Leveren en plaatsen hydraulische stuurmachines, vangstsorteermachines**
*** Draai-, frees- en schaafwerk**
*** Alle las- en konstruktiewerken**
*** Verhuring van telescopische kranen**
Sedert meer dan 35 jaar werkzaam voor de visserij
Burelen en werkplaats: Vissersstraat 44 & Werfkaai 9-11 /
Achterhaven: L. Blondeellaan, Kaai 304
8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 45 41 — Fax: 050 / 54 58 37



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

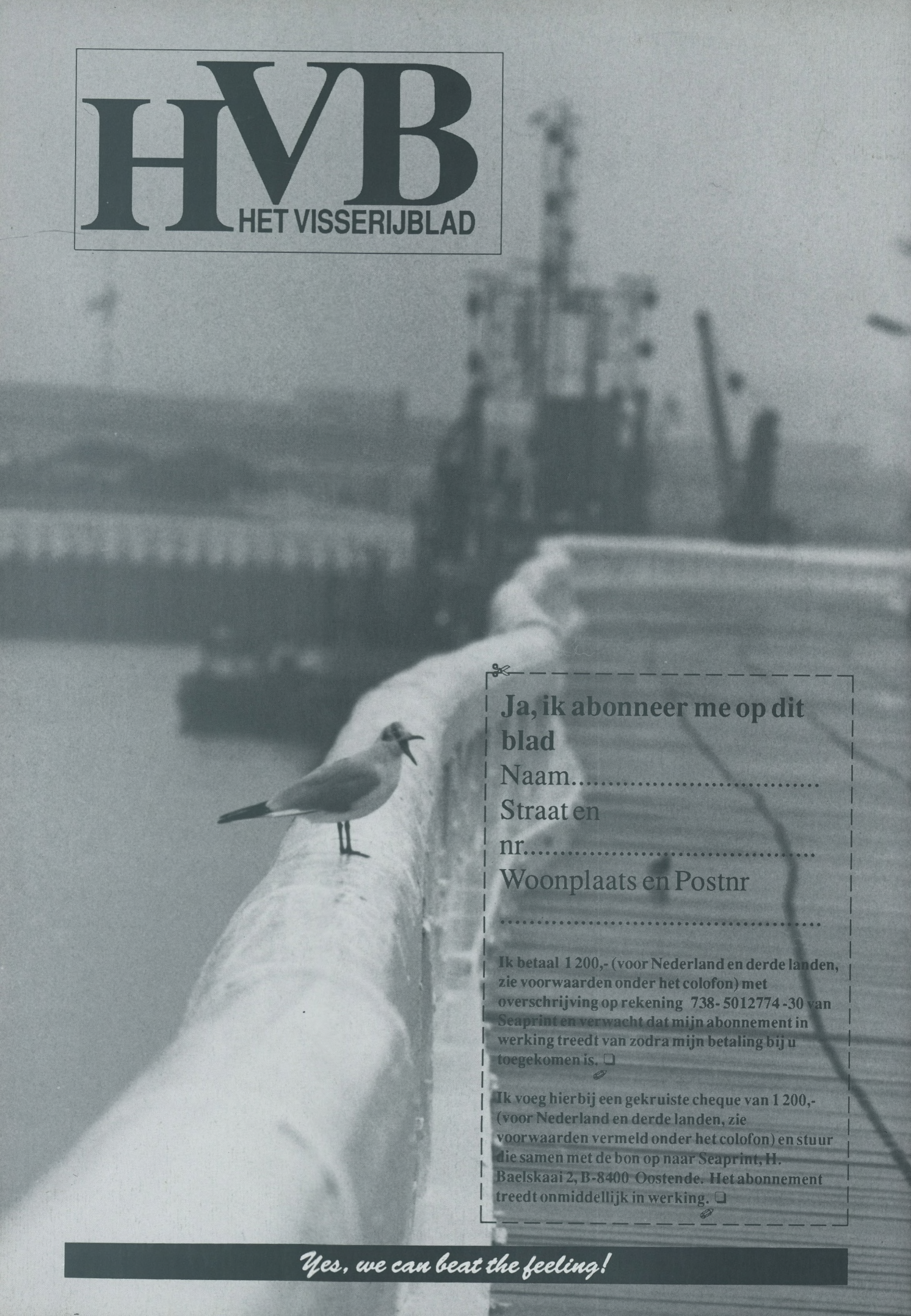
stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

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



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!